RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Liberté
Égalité
Fraternité

vnf Voies navigables de France

DOUBLEMENT DE L'ÉCLUSE DES Fontinettes

CONCERTATION PRÉALABLE

du 14 octobre au 24 novembre 2024

Bilan du maître d'ouvrage

FÉVRIER 2025

seine escaut
1er RÉSEAU EUROPÉEN DE TRANSPORT FLUVIAL

Région Hauts-de-France

Cofinancé par l'Union européenne

Sommaire

Partie A 4

Introduction 4

Le mot de VNF 4

Cadre et objectifs du document 5

Rappel du projet soumis à la concertation 5

Partie B 6

La préparation de la concertation 6

Principes de la concertation 6

La désignation de la garante et du garant de la concertation 7

Échanges préalables avec les acteurs locaux et riverains 7

L'annonce de la concertation 8

Les supports d'information mis à disposition 8

Partie C 10

Les modalités de participation 10

Les rencontres en présentiel 10

Les modalités d'expression à distance 15

La participation effective lors de la concertation 16

- Les chiffres de la participation 16
- Le ton et le climat de la concertation 16
- Récurrence des thèmes abordés 16

Partie D 18

Expressions émises lors de la concertation et réponses apportées par le maître d'ouvrage VNF - Synthèse thématique 18

Une opportunité globalement confirmée par le territoire malgré des réserves 18

- Un projet perçu comme important pour le territoire et le développement de la voie d'eau 18
- Remises en question et préoccupations du public 19

Des inquiétudes exprimées sur la fragilisation de l'écluse actuelle et son devenir 20

- Risques de rupture 20
- Utilité de la nouvelle écluse après le doublement 21

Des apports sur les caractéristiques du projet 22

- Le choix d'implantation de l'écluse 22
- Les dimensions de la future écluse 23
- Les bassins d'épargne 24
- Fondations et techniques constructives 25
- Sécurité du futur ouvrage 25
- Garages d'écluses 26
- Retours d'expérience sur des écluses comparables 27

Des nombreuses contributions sur la gestion hydraulique locale 28

- Les effets du projet sur la gestion hydraulique locale 28
- La présentation de la gestion hydraulique post mise en service 28
- Les risques de limitation du trafic fluvial par les épisodes climatiques 30

L'évolution du trafic et son impact 31

- Tendances et projections de trafic 31
- Évolution de la flotte (taille des bateaux, énergie utilisée, tonnage…) 32
- Les effets de l'augmentation du trafic sur le territoire 33

Le développement, la maintenance et l'entretien du réseau fluvial 34

- Plusieurs contributions sur la priorisation de l'entretien du réseau 34
- Des questionnements sur le principe et les effets du passage à la télé-conduite 35

L'aménagement du site du projet et de ses abords 36

- Une demande forte du maintien d'un franchissement au niveau de l'écluse 36
- Des contributions sur la valorisation du site (touristique notamment) 37
- Des interrogations sur la gestion et l'entretien 38
- L'interface avec le projet d'Eurovéloroute N° 5 (EV5) 38

Le chantier et ses effets 39

- Des inquiétudes exprimées sur les nuisances 39
- Questionnements sur la gestion des terres et la fluvialisation du chantier 40
- Des demandes précises sur les accès chantier et les voiries 41
- Des propositions de mesures d'accompagnement pour assurer la bonne information des riverains 42
- Des interrogations sur les retombées économiques du chantier 43

Les impacts directs sur les riverains 44

- Des inquiétudes exprimées de la part des riverains dont l'habitation est impactée 44
- Une demande d'indemnisation pour le préjudice à venir 45
- Une demande de transparence et de visibilité sur les étapes à venir pour les propriétaires concernés 45

Les enjeux environnementaux 46

- Les impacts sur la biodiversité 46
- Des contributions concernant les compensations écologiques 47
- Des demandes de mesures d'accompagnement spécifiques pour la pêche 47

Dialogue, concertation et gouvernance 48

- Une reconnaissance de la qualité et de l'utilité de la démarche 48
- Une demande forte pour la poursuite du dialogue au-delà de la concertation préalable 49
- La volonté d'association spécifique des riverains 49
- Une meilleure visibilité de la gouvernance de la gestion hydraulique 50

Partie E 52

Les réponses apportées par le maître d'ouvrage aux recommandations des garants et les engagements de VNF pour la poursuite du projet 52

Suites à donner à des interrogations ayant émergé mais n'ayant pas trouvé de réponse 52

Recommandations portant sur les modalités d'association du public, sur la gouvernance du projet, sur la prise en compte des avis des participant·e·s 55

Partie A

Introduction

Le mot de VNF

« La concertation préalable sur le projet de doublement de l'écluse des Fontinettes s'est achevée en novembre dernier, après 6 semaines d'échanges riches et constructifs. Nous tenons à vous adresser nos plus sincères remerciements pour votre participation active à cette concertation. Votre engagement, vos contributions et vos idées ont enrichi le projet et contribué à nourrir les études visant à intégrer au mieux le projet sur le territoire.

Cette concertation a été un moment précieux pour écouter, partager et travailler ensemble sur un projet de qualité, qui s'insère de façon optimale dans son environnement local. La qualité des propositions et la diversité des points de vue qui ont pu s'exprimer durant la concertation témoignent de l'attachement de chacun au dialogue mais aussi aux enjeux de la transition écologique et à la dynamisation de notre économie locale.

Le présent bilan de VNF marque une étape importante : il présente une synthèse la plus complète possible des expressions et questionnements relevés au cours de cette concertation et précise les enseignements et les engagements de VNF. Il s'appuie notamment sur le bilan rédigé par la garante et le garant de la concertation, qui nous ont accompagnés dans cette démarche de concertation préalable. Néanmoins, il ne s'agit que d'une première étape et VNF reste pleinement engagé à poursuivre cette dynamique collective durant les prochaines étapes du projet. Les habitants, riverains, élus, acteurs locaux et associatifs continueront donc à être associés dans les mois à venir – et jusqu'à la mise en service du projet – pour que l'avancement de l'opération de doublement de l'écluse des Fontinettes soit partagé le plus largement possible. »

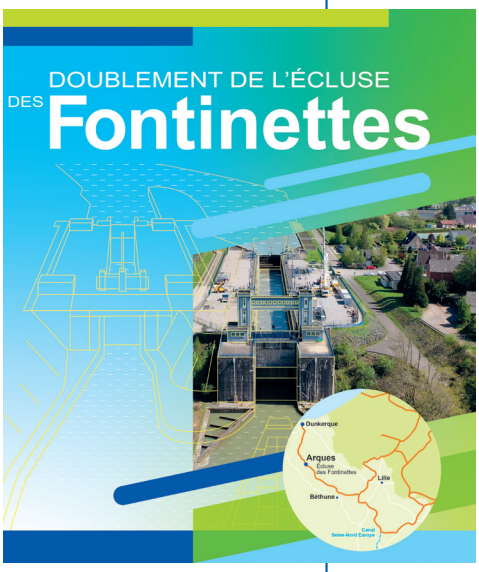
Gilles RYCKEBUSCH,
Directeur Territorial de VNF Nord Pas-de-Calais

Cadre et objectifs du document

Le présent document constitue le bilan que tire Voies navigables de France, maître d'ouvrage du projet de doublement de l'écluse des Fontinettes à Arques, de la phase de concertation préalable qui s'est tenue du 14 octobre au 24 novembre 2024. Il revient sur les actions d'information et de concertation mises en œuvre et partage une analyse de l'ensemble des contributions formulées au cours de la concertation. Ce document présente aussi les engagements de Voies navigables de France pour la poursuite du projet et de la concertation et apporte une réponse aux demandes de précisions et recommandations émises par Madame ROYAL et Monsieur FAVRE-GILLY, garante et garant de la concertation préalable, dans leur bilan publié le 20 décembre 2024.

Rappel du projet soumis à la concertation

Le projet présenté en concertation concerne le doublement de l'écluse des Fontinettes, située à Arques, sur le canal de Neufossé. L'objectif principal de l'opération est de construire une nouvelle écluse en rive droite de celle existante. Ce projet répond à la nécessité de régénérer l'écluse actuelle, qui présente des désordres structurels importants et dont la réparation nécessiterait une interruption prolongée de la navigation, qui pénaliserait fortement le développement du transport fluvial sur cet axe stratégique desservant notamment le Grand Port maritime de Dunkerque (GPMD). Le projet vise également à accompagner le développement du trafic fluvial et à rendre le site plus résilient face aux aléas climatiques, il s'inscrit dans le cadre plus large du développement du réseau Seine-Escaut.



Le projet de doublement comprend la construction d'une nouvelle écluse avec un sas de 145 mètres de longueur utile, permettant le passage de bateaux jusqu'à 3 000 tonnes. Après plusieurs phases d'études menées par VNF, la solution présentée en concertation consiste en la construction d'une nouvelle écluse en rive droite et au droit de l'écluse existante qui permet de conserver l'écluse actuelle, qui sera régénérée dans un second temps.

La durée des travaux prévus à ce stade est estimée à 5 ans pour une mise en service en 2033 et le coût prévisionnel du projet est de 200 millions d'euros hors taxes.

Partie B

La préparation de la concertation

Principes de la concertation

VNF a souhaité mener le projet dans une logique de dialogue continu avec le territoire. Ainsi, même si le projet n'entre pas dans le cadre d'une saisine obligatoire de la CNDP, le maître d'ouvrage a fait le choix de la saisine facultative de la CNDP que permet l'article L. 121-17 du code de l'environnement. Conformément à la réglementation, la concertation préalable a permis d'informer et de débattre avec le public sur différents aspects du projet :

- **Son opportunité, ses objectifs et les effets de sa non mise en œuvre ;**
- **Ses principales caractéristiques ;**
- **Ses effets socio-économiques et ses impacts sur l'environnement et l'aménagement du territoire.**

La désignation de la garante et du garant de la concertation

Suite à la sollicitation de VNF, par décision lors de la séance plénière du 5 juin 2024, la CNDP a décidé d'organiser une concertation préalable selon l'article L.121-17 et a désigné Priscilla CASSEZ et Anne-Marie ROYAL comme garantes de la concertation. Par décision du 4 septembre 2024, la CNDP a désigné Alexis FAVRE-GILLY garant de la concertation préalable sur ce projet, en remplacement de Priscilla CASSEZ vu les fonctions de représentation locale d'un parti politique exercées par Priscilla CASSEZ pouvant présenter un risque de conflit d'intérêts.

VNF a étroitement associé la garante et le garant de la concertation à la définition du dispositif d'information et de participation du public au cours de nombreux échanges et plusieurs réunions en préparation et pendant la phase de concertation préalable, adaptant notamment le dispositif afin de répondre aux recommandations émises.

Échanges préalables avec les acteurs locaux et riverains

Des échanges préalables spécifiques avec les acteurs locaux du territoire ont été menés en amont de la concertation. Un Comité territorial a été mis en place et informé de la préparation de la phase de concertation. VNF a également organisé des échanges spécifiques avec les collectivités concernées (Ville d'Arques, CAPSO, Département 62) ainsi que les acteurs économiques et associatifs locaux.

Parallèlement, VNF a souhaité rencontrer préalablement à l'ouverture de la concertation les riverains immédiats du projet. Plusieurs rendez-vous ont ainsi été pris en juin et octobre 2024 afin de présenter le projet et les impacts spécifiques d'ores et déjà identifiés. Les propriétaires et exploitants agricoles ont également été contactés et informés en amont de la démarche.

L'annonce de la concertation

Plusieurs périmètres ont été spécifiquement travaillés avec les garants afin de mobiliser largement le territoire et les publics concernés par la concertation préalable.

- **Périmètre d'annonce de la concertation :** Toutes les communes de la CAPSO, les 4 communes de Watten, Blaringhem, Saint-Momelin et Renescure, sur le site éclusier des Fontinettes, au siège de la CAPSO, en sous-préfecture de Saint-Omer.
- **Périmètre d'affichage communicant et de dépôts de dépliants dans les lieux publics (12 communes) :** Arques, Saint-Omer, Longuenesse, Clairmarais, Blendecques, Campagne-lès-Wardrecques, Wizernes, Houlle, Moulle, Serques, Tilques, Salperwick
- **Périmètre de boîtage toutes boîtes aux lettres (6 communes) :** Arques, Saint-Omer, Longuenesse, Clairmarais, Blendecques, Campagne-lès-Wardrecques

LA VOIX DU NORD MARDI 24 SEPTEMBRE 2024 — Carnets et avis

LÉGALES

ANNONCES ADMINISTRATIVES

AVIS DE CONCERTATION PRÉALABLE

AVIS DE CONCERTATION PRÉALABLE

ENQUÊTES PUBLIQUES

PRÉFET DU NORD

AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE

COTTAGE

AVIS D'ATTRIBUTION
LOT 4 PLOMBERIE CHAUFFAGE VENTILATION

MARCHÉS PUBLICS DE TRAVAUX

PROCÉDURES ADAPTÉES DE < 90 000 EUROS

Sia Habitat

AVIS D'APPEL PUBLIC A LA CONCURRENCE

MARCHÉS PUBLICS

AVIS D'ATTRIBUTION DE MARCHÉS PUBLICS

société immobilière grand hainaut

AVIS D'ATTRIBUTION

MAIRIE DE ROUVROY

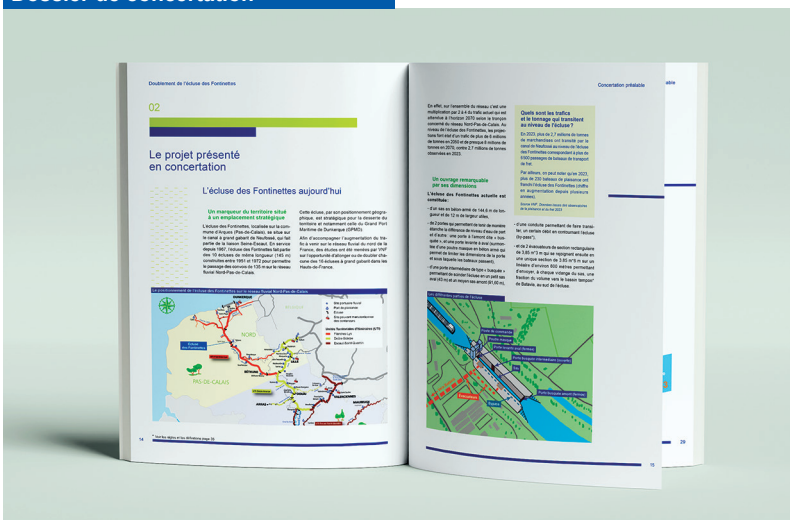
CHER ABONNÉ
Vous avez une question concernant votre abonnement ?
Contactez votre Service Clients
Par téléphone en appelant le 03 66 880 200
Par mail : serviceclients@lavoixdunord.fr

Le dispositif réglementaire a été complété par **des publications légales dans la presse, entre le 24 et le 26 septembre 2024 :** *La Voix du Nord, Nord Littoral, L'indépendant du Pas-de-Calais.*

Par ailleurs, un communiqué de presse a été largement diffusé par VNF à la presse locale : La Voix du Nord, NRJ Nord-Littoral, Delta FM, France 3 Littoral, BFM Grand Littoral, L'indépendant du Pas-de-Calais, L'Écho de la Lys, Wéo.

Les supports d'information mis à disposition

Dossier de concertation



VNF a mené un travail conséquent de présentation et de vulgarisation des éléments techniques du projet afin de permettre au plus grand nombre de s'en saisir et de donner un avis sur les différents aspects présentés en concertation.

L'information du public s'est appuyée sur plusieurs supports :

- **Le dossier de concertation**, de 36 pages, diffusé à 100 exemplaires lors des rencontres avec le public, a également été mis à disposition du public sur la plateforme de concertation. Ce document a permis de présenter le contexte du projet, son contenu et le cadre de la concertation de façon illustrée.

- **Le dépliant de synthèse** présentait un résumé des points saillants du projet et de la concertation ainsi que l'ensemble des modalités de participation. Il a été édité à 27 000 exemplaires, boité, diffusé dans les lieux publics et distribué lors de l'ensemble des rencontres et actions sur le terrain. Celui-ci contenait un coupon T permettant de contribuer par écrit, notamment pour les personnes moins à l'aise avec le numérique. Il a également été mis à disposition en ligne.

- **La vidéo de présentation du projet :** Une vidéo de 2 minutes et 45 secondes a été réalisée par VNF afin de présenter le projet de façon imagée et condensée. Elle a été diffusée sur la page internet du projet et largement utilisée lors des actions avec le public pour présenter l'opération.

- **Les panneaux d'exposition :** 3 panneaux d'exposition présentant le projet et la concertation ont été réalisés. Ils ont accompagné l'ensemble des actions publiques menées lors de la concertation préalable et ont été installés dans plusieurs lieux publics pendant toute la durée de la concertation : Mairies d'Arques, de Saint-Omer, de Blendecques et de Campagne-lès-Wardrecques, Hôtel communautaire CAPSO, Maison du marais, Ascenseur à bateaux à Arques.

- **Le dispositif en ligne :** Une page présentant le projet et la concertation a été créée sur le site internet de VNF et contient l'ensemble des informations clés pour comprendre le projet. Elle a été complétée par la plateforme de participation en ligne spécifiquement dédiée à la phase de concertation qui reprenait l'ensemble des documents de la concertation (dossier, synthèse, supports de présentation en réunion, compte-rendu et verbatims).

Dépliant de synthèse

https://www.vnf.fr/vnf/dossiers-actualitess/le-doublement-de-lecluse-de-fontinettes/

Les documents de la concertation sont toujours consultables en ligne sur la plateforme de la concertation : https://www.registre-numerique.fr/vnf-doublement-fontinettes

Exposition

Dispositif en ligne

Partie C

Les modalités de participation

Au-delà des actions permettant d'informer le public du projet et de mobiliser pour les rencontres, VNF a déployé un dispositif de concertation varié visant à obtenir une diversité des expressions et la participation d'un public varié. L'ensemble de ces rencontres ont été animées par l'Agence Eker, assistant à maîtrise d'ouvrage de VNF sur le projet et spécialiste des sujets de participation du public.

Réunion de lancement

Les rencontres en présentiel

VNF a organisé 13 rencontres en présentiel, avec le public, entre le 14 octobre et le 21 novembre 2024. Les comptes rendus de l'ensemble de ces rencontres ont été publiés par le maître d'ouvrage sur la plateforme de la concertation.

- **Une réunion publique de lancement** s'est tenue le 15 octobre à Arques. Cette rencontre a réuni 56 participants.

  Les intervenants présents étaient :

  Sophie PAGÈS, *Sous-préfète de l'arrondissement de Saint-Omer*

  Benoît ROUSSEL, *Maire d'Arques*

  Gilles RYCKEBUSCH, *Directeur territorial, 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*

Cette rencontre a permis de présenter les objectifs, enjeux et caractéristiques du projet, les objectifs et le programme de la concertation, de répondre aux questions du public et de compiler les contributions exprimées.

- **Une réunion thématique « Histoire, patrimoine et rôle de la voie d'eau »** s'est déroulée le 17 octobre 2024 à Saint-Omer en présence de 6 participants.

  Les intervenants présents étaient :

  Sophie LEGRAND, *Directrice de projet, VNF*

  Jérémy RÉVILLON, *Historien*

  Arnaud YVER, *paysagiste, HYL, membre du groupement de maîtrise d'œuvre sur le projet*

  Anne-Marie ROYAL, *Garante de la concertation, Commission nationale du débat public*

  Alexis FAVRE-GILLY, *Garant de la concertation, Commission nationale du débat public*

Cette rencontre a permis de rappeler le cadre du projet et de la concertation, de revenir sur le rôle de la voie d'eau dans le développement du territoire et de zoomer sur les enjeux patrimoniaux. Chacun a pu poser ses questions ou apporter une contribution sur ces thématiques.

Réunion thématique

- **4 stands de proximité à la rencontre du public** ont également été organisés au cours de la concertation, en présence de l'équipe projet VNF et des garants de la concertation.

  - **À Arques,** au salon « Entreprises et territoires », le mardi 15 octobre 2024
  - **À Arques,** à la foire commerciale, le samedi 26 octobre 2024
  - **À Arques,** sur le marché, le mardi 12 novembre 2024
  - **À Saint-Omer,** sur le marché, le samedi 16 novembre 2024

  Ces rendez-vous ont permis d'aller à la rencontre du public sans attendre qu'il ne se déplace dans les réunions publiques ou ateliers, pour présenter le projet, la concertation préalable et répondre aux questions posées. Ces rencontres ont permis d'informer et de répondre aux questions d'environ 120 personnes. 3 d'entre elles se sont tenues en présence de la garante ou du garant de la concertation.

Stand de proximité

- **3 visites de site**, sur inscription obligatoire, ont également été proposées au public tout au long de la concertation, en présence de l’équipe projet VNF et des garants de la concertation, les mardi 22 octobre, mercredi 13 et samedi 16 novembre 2024.

Ces rencontres ont permis de proposer un parcours sur le site du projet pour présenter les enjeux sur le terrain et expliquer le projet tel qu’étudié à ce stade. Ces visites ont mobilisé 17 participants.

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

- **Un atelier « Insertion et déroulement du chantier »**, sur inscription conseillée, a été organisé par VNF dans une salle présente sur le site de l'ascenseur à bateaux à Arques le 7 novembre 2024 et a réuni 9 participants.

  Les intervenants présents étaient :

  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*.

Après un temps d'accueil, le cadre de la concertation puis le projet ont été rapidement rappelés, 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 la communication et l'information relatives au chantier.

Atelier « Insertion et déroulement du chantier »

Atelier « Aménagement et environnement »

- **Un atelier « Aménagement et environnement »**, sur inscription, a été organisé par VNF dans la salle de l'ascenseur à bateaux à Arques le 13 novembre 2024 et a réuni 11 participants.

  Les intervenants présents étaient :

  Sophie LEGRAND, *Directrice de projet, VNF*

  Florence BORDAS, *Chef de projet environnement et réglementation, Ingérop/Actierra*

  Jean-Benoît MOREL, *Chef de projet écologue, Auddicé biodiversité*

  Joanne FOURNIER, *Chargée de projets biodiversité, CDC Biodiversité*

  Arnaud YVER, *Paysagiste au sein de l'équipe de conception, HYL*

  Anne-Marie ROYAL, *Garante de la concertation, Commission nationale du débat public*

  Alexis FAVRE-GILLY, *Garant de la concertation, Commission nationale du débat public*

Après un temps d'accueil, le cadre de la concertation puis le projet ont été rapidement rappelés, avant une présentation des démarches menées par la maîtrise d'œuvre du projet sur les impacts environnementaux, la recherche de leur réduction et leurs compensations. Le projet d'aménagement du site classé a ensuite été présenté. À la suite de ces présentations, les participants ont pu travailler en groupes sur les différents enjeux environnementaux et d'insertion du projet.

Permanence

- **Une permanence**, sur inscription, a également été organisée sur le site de l'ascenseur à bateaux le 13 novembre 2024. Elle permettait au public de rencontrer individuellement le porteur du projet afin d'aborder dans un échange bilatéral les sujets de leurs choix sur le projet. 4 participants sont venus à la rencontre de VNF dans ce cadre.

- **Une réunion publique de restitution** de la concertation s'est tenue le 21 novembre 2024 à l'Hôtel de Ville d'Arques. Elle a rassemblé 26 participants.

  Les intervenants présents étaient :

  Sophie PAGÈS, *Sous-préfète de l'arrondissement de Saint-Omer*

  Benoît ROUSSEL, *Maire d'Arques*

  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*

  Après un temps d'accueil et d'introduction par la ville d'Arques, l'État et VNF, un retour sur le dispositif de la concertation préalable a été proposé par la garante et le garant, avant la 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.

Réunion de restitution

Les modalités d'expression à distance

Plusieurs modalités de participation à distance ont également été proposées par VNF afin de permettre au public de s'exprimer sans se déplacer dans les rencontres en présentiel :

- **Une plateforme dédiée à la concertation** a été mise en place. Ouverte au public au moment de la publication de l'annonce légale et jusqu'à la clôture de la concertation, elle a proposé à chacun un module d'expression entre le 14 octobre et le 24 novembre 2024. Au total 13 contributions ont été déposées directement sur la plateforme par le public.

- **Un coupon T** intégré au dépliant de synthèse largement diffusé sur le territoire a également permis au public de s'exprimer par écrit, 23 coupons T ont ainsi été reçus au cours de la concertation.

- **Les courriers, courriels - via une adresse dédiée au projet - et contributions écrites** ont également été compilés tout au long de la phase de concertation. 7 contributions ont été partagées via ces canaux.

- **Un webinaire dédié au développement du transport fluvial sur l'axe Dunkerque – Cuinchy** a également été proposé au public. Ouvert à tous, il visait plus spécifiquement les acteurs économiques du territoire ou de la voie d'eau. Il a regroupé en ligne 9 participants en ligne. Les intervenants étaient présents :

  Sophie LEGRAND, *Directrice de projet, VNF*

  Cécile ROUSSEAU, *Adjointe du service Développement de la voie d'eau, VNF*

  Guy BOURBONNAUD, *Chef du département marketing et communication, Grand Port Maritime de Dunkerque (GPMD)*

  Xavier THOREL, *Chef de Cellule Études amont, Stratégie et Prospective, 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*

  Après un temps d'accueil, le cadre de la concertation a été rappelé avant de présenter un état des lieux du transport fluvial sur le réseau fluvial régional et plus particulièrement sur l'axe Dunkerque-Cuinchy aujourd'hui dans une première partie, puis les perspectives de développement dans un second temps, en revenant notamment sur les apports du projet de doublement de l'écluse des Fontinettes et sur les autres projets VNF du secteur.

La participation effective lors de la concertation

Les chiffres de la participation

Les réunions publiques et ateliers ont avant tout mobilisé des publics directement concernés par l'opération (habitants d'Arques, riverains du projet, associations locales). Toutefois, les dispositifs « d'aller-vers » (stands sur le terrain) ou les modalités de participation à distance (coupon T, plateforme…) ont permis à des acteurs divers de s'exprimer.

La participation en chiffres	**14 rencontres publiques** (13 en présentiel et 1 webinaire)
325 participants aux rencontres publiques	**248 contributions recensées** dont **43** contributions à distance
252 visiteurs uniques sur la plateforme pour 456 visites	**119 téléchargements** de documents sur la plateforme et **109 visualisations** de documents en ligne
453 visiteurs uniques sur la page projet VNF pour 599 visites	

Le ton et le climat de la concertation

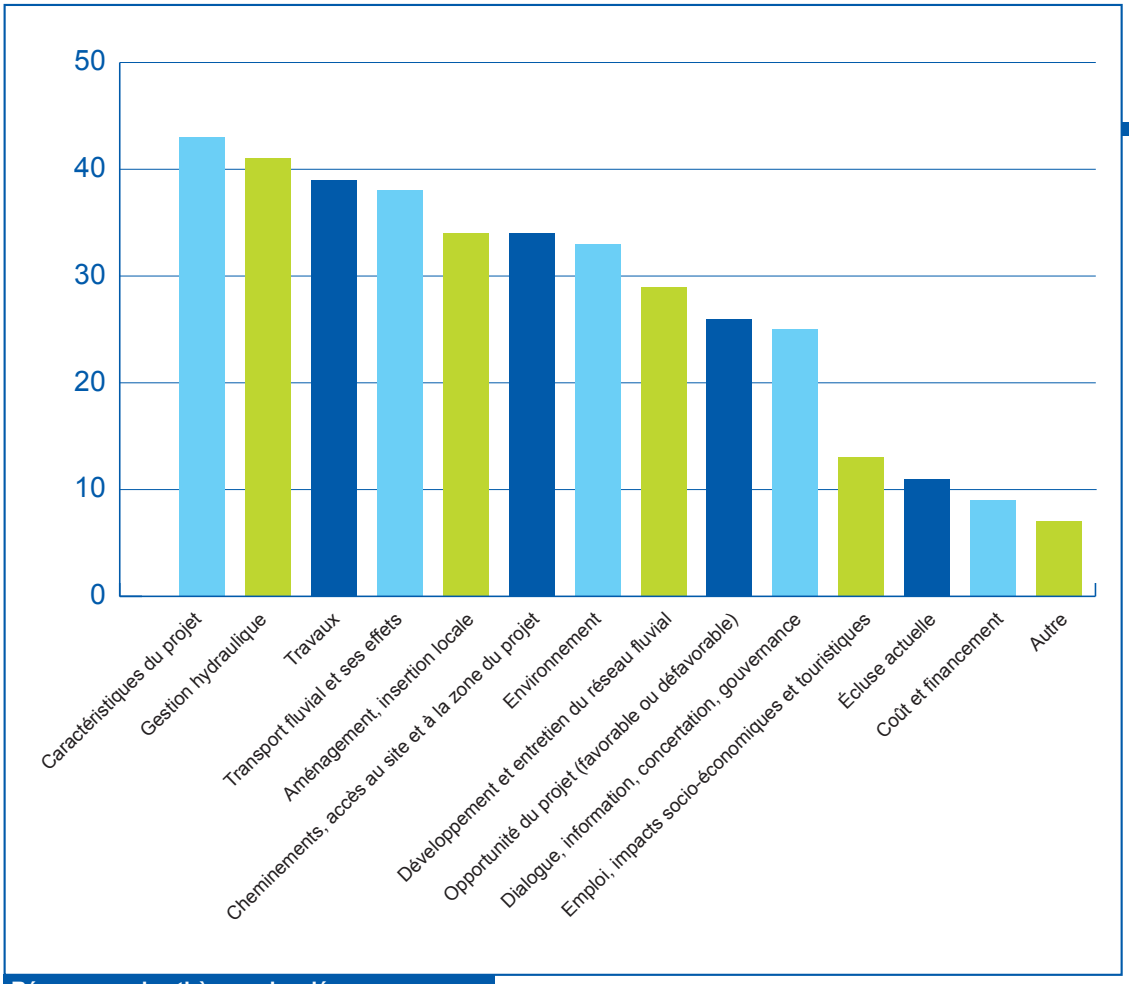
La concertation s'est déroulée dans un climat serein, d'échange et d'écoute mutuelle. L'ensemble des participants a pu prendre la parole et s'exprimer au travers des différentes modalités d'expression proposées. Si des oppositions et des inquiétudes ont été exprimées, notamment par les riverains directement impactés par l'opération ou des habitants d'un territoire marqué par les importantes inondations de fin 2023 et début 2024, le dialogue a pu être mené dans de bonnes conditions.

Récurrence des thèmes abordés

L'ensemble des 248 contributions compilées lors des rencontres publiques et via les modalités d'expression à distance a été traité et analysé par le maître d'ouvrage.

Le tableau ci-contre présente la récurrence des thématiques dans les contributions recensées au cours de la concertation préalable. Il est important de préciser qu'une contribution peut concerner plusieurs thématiques.

On note qu'une grande diversité de sujets a été abordée par le public. Les questions et remarques portant sur les caractéristiques générales du projet arrivent en tête des thématiques abordées. Les sujets de gestion hydraulique (en lien avec le projet ou plus largement à l'échelle du territoire), de travaux liés à l'opération ainsi que du transport fluvial et de ses effets locaux sont les thématiques les plus fréquemment abordées par le public. À l'inverse, s'ils ont été des sujets à part entière de la démarche de concertation, les sujets du coût et du financement de l'opération ou de l'écluse actuelle, ont été moins fréquemment soulevés.



Récurrence des thèmes abordés

NB : certaines contributions ont abordé plusieurs thèmes.

Partie D

Expressions émises lors de la concertation et réponses apportées par le maître d'ouvrage VNF

Synthèse thématique

Une opportunité globalement confirmée par le territoire malgré des réserves

Les expressions de la concertation ont majoritairement confirmé l'opportunité du projet de doublement de l'écluse, même si des questionnements, voire des remises en question, ont également été exprimés.

Un projet perçu comme important pour le territoire et le développement de la voie d'eau

Plusieurs participants ont exprimé leur enthousiasme quant à l'opportunité du projet pour le développement du territoire. Ils voient dans ce projet un facteur de dynamisme économique. Plusieurs acteurs économiques et notamment la CCI Hauts-de-France ont insisté sur l'importance de ce projet pour l'économie territoriale. Le doublement de l'écluse est perçu comme une bonne nouvelle, certains estimant qu'il aurait dû être réalisé « depuis de nombreuses années ». Certains participants ont exprimé la crainte que le projet soit abandonné ou repoussé, comme d'autres grands projets en France aujourd'hui.

Des participants ont considéré que le projet est nécessaire pour accompagner le développement du transport fluvial, notamment dans le cadre du projet Seine-Escaut. Le projet est perçu comme un moyen de réduire le nombre de camions sur les routes, ce qui est considéré comme un objectif positif, notamment afin de décarboner les transports dans une logique de transition énergétique.

« C'est une bonne nouvelle le doublement de l'écluse de Fontinettes. Cela devrait être fait depuis de nombreuses années, ainsi que les écluses de Mardyck, Watten, Flandres, Cuinchy. »

Remises en question et préoccupations du public

L'opportunité du projet a également été questionnée par certains participants de la concertation, sur plusieurs aspects :

Priorité du projet :

Des personnes ont demandé à VNF si le doublement de l'écluse des Fontinettes était prioritaire par rapport à d'autres interventions sur le réseau actuel, comme l'entretien ou la modernisation d'autres écluses.

Coût et financement :

Le coût du projet, estimé à 200 millions d'euros, a également suscité des interrogations. Plusieurs participants ont souligné le coût selon eux élevé de l'opération, dans un contexte de vigilance sur l'utilisation des fonds publics.

« C'est quoi la rentabilité économique de ce projet d'investissement de 200 millions d'euros financé avec nos impôts et la dette de nos enfants ? »

Réponse de VNF

Sur ce sujet, VNF a réaffirmé les éléments justificatifs de l'opportunité du projet présenté durant la concertation. Le maître d'ouvrage a expliqué que le projet de doublement de l'écluse est nécessaire :

- **à court/moyen terme** pour assurer la pérennité de l'axe fluvial. En effet, les arrêts de navigations et/ou la réduction de capacité de l'écluse liée à l'état de l'écluse actuelle mettent en péril la disponibilité et la fiabilité de l'infrastructure ;
- **et à moyen/long terme** pour accompagner le développement du trafic fluvial puisque les dimensions exceptionnelles de l'écluse en font un goulet d'étranglement naturel du réseau fluvial en Nord-Pas-de-Calais (durée de passage plus longue que sur les autres écluses) ;
- **et de manière plus générale,** pour rendre le site plus résilient face au changement climatique et maintenir une disponibilité de l'écluse malgré les augmentations de trafic et l'augmentation des épisodes météorologiques extrêmes.

Des inquiétudes exprimées sur la fragilisation de l'écluse actuelle et son devenir

L'écluse actuelle a fait l'objet de questionnements et de contributions spécifiques portant sur les désordres relevés sur cette dernière, mais également à plus long terme sur la pertinence de son maintien.

Risques de rupture

Plusieurs participants ont questionné VNF sur l'état de l'écluse actuelle et les risques pour le territoire de sa dégradation progressive. Des craintes ont ainsi été exprimées sur une possible rupture totale de l'ouvrage qui aurait des conséquences graves pour les zones en aval.

Par ailleurs, plusieurs participants ont questionné le maître d'ouvrage sur les effets que pourraient avoir les futurs travaux de doublement sur l'état de l'écluse actuelle.

« Est-ce qu'un chantier de cette ampleur ne va pas fragiliser un peu plus l'écluse actuelle ? »

Lors de la concertation, VNF a présenté le type de désordres constatés sur l'écluse (fissures et basculement de la tête aval, affouillement dans le terre-plein en rive gauche) et a précisé qu'ils font l'objet d'un suivi spécifique et continu. Les phénomènes observés sont qualifiés de très lents et non inquiétants à très court terme.

Par ailleurs, il a été rappelé que le risque associé à une dégradation de la tête aval de l'écluse actuelle porte sur l'exploitation de l'écluse et non pas sur un risque de rupture brutale de l'ouvrage dans sa globalité. En effet, si la porte aval venait à ne plus être opérationnelle du fait d'une accélération des dégradations, l'écluse disposant de plusieurs portes (amont et intermédiaire) dont le fonctionnement n'est pas remis en cause, elle pourrait continuer à fonctionner. Cela limiterait toutefois la taille des bateaux franchissant l'écluse à 90 mètres, au lieu de 135 mètres actuellement, et pénaliserait fortement le transport fluvial sur l'ensemble de l'axe.

Sur les impacts possibles des travaux de la nouvelle écluse sur l'écluse existante : VNF a présenté les techniques constructives envisagées pour la nouvelle écluse, soulignant qu'elle sera construite de manière indépendante de l'écluse actuelle et donc sans impact sur la stabilité de l'écluse existante. En effet, la nouvelle écluse sera réalisée à l'abri d'une enceinte en parois moulées en béton armé étanche qui sera mise à sec, isolant totalement le chantier de l'écluse existante.

Utilité de la nouvelle écluse après le doublement

La concertation a également permis de soulever la question du devenir de l'écluse actuelle. En effet, plusieurs participants ont questionné la pertinence de régénérer et de maintenir l'écluse actuelle une fois la nouvelle écluse mise en service.

> ***À quoi va servir l'écluse actuelle une fois la nouvelle construite : ne serait-il pas plus simple ensuite de la supprimer ? »***

VNF a partagé lors de la concertation les raisons pour lesquelles il est prévu de conserver l'écluse actuelle après le doublement de l'écluse des Fontinettes :

- **assurer la continuité du trafic pendant les travaux de maintenance récurrents sur les écluses (enjeu de disponibilité du site éclusier) :** l'une des raisons principales est de pouvoir assurer la continuité du trafic fluvial en période de maintenance, ce qui est essentiel pour éviter des interruptions prolongées et rendre la voie d'eau compétitive ;
- **anticiper l'augmentation du trafic fluvial (enjeu de fluidification du trafic fluvial) :** bien qu'il n'y ait pas de besoin immédiat d'une deuxième écluse pour écouler les trafics projetés, à long terme, l'augmentation du trafic fluvial, notamment avec le développement du réseau Seine-Escaut, nécessitera une capacité accrue que ne permet pas une seule écluse de 145 m. De plus, le doublement permettrait de réduire le temps d'attente à l'entrée du site éclusier. L'écluse des Fontinettes, en raison de sa hauteur de chute, est la plus longue à franchir sur le réseau Nord-Pas-de-Calais, ce qui en fait un goulet d'étranglement potentiel dès doublement du trafic (moyen terme). Il a été rappelé que les études prévoient un triplement du trafic à horizon 2070 (long terme).

Des apports sur les caractéristiques du projet

Les caractéristiques générales du projet ont logiquement représenté le sujet le plus abordé au cours de la concertation. Ce projet techniquement complexe a soulevé un grand nombre de questions ainsi que des remarques qui sont synthétisées ci-dessous.

Le choix d'implantation de l'écluse

Plusieurs questionnements ont été émis sur le choix d'implantation de l'écluse présenté lors de la concertation, qui prévoit un doublement en rive droite, au droit de l'écluse actuelle.

VNF a expliqué que de nombreuses variantes ont été analysées au cours des précédentes phases d'études réalisées et que le scénario présenté lors de la concertation est celui qui présente le moins d'impacts et le meilleur résultat au terme de l'analyse multicritères qui a été menée.

Après avoir étudié près d'une vingtaine d'options au cours des études de faisabilité, VNF a étudié 3 familles de scénarios au stade des études préliminaires.

- **Famille 1 : le doublement en rive droite à l'amont immédiat de l'écluse existante, avec conservation de l'écluse actuelle.**
- **Famille 2 : le doublement en rive droite mais plus en amont de l'écluse existante, avec démolition à terme de l'écluse actuelle.**
- **Famille 3 : le doublement au même emplacement que pour la famille 2 et la démolition dans un second temps des écluses actuelles de Fontinettes et de Flandres.**

Au terme d'une analyse détaillée des différents impacts et de plusieurs étapes de dialogue institutionnel menées courant 2023, il a été considéré par VNF et ses partenaires que la famille de scénarios prévoyant le doublement de l'écluse sur la rive droite de celle existante avec conservation de l'écluse actuelle était la solution la plus adéquate pour atteindre les objectifs du projet.

Cette famille de scénarios répond aux objectifs fixés par le programme de l'opération : réduire le temps d'attente à l'entrée du site éclusier, augmenter sa fiabilité et de limiter sa consommation en eau, tout en présentant un coût moins élevé que les autres scénarios, des impacts bien plus limités (sur les projets et ouvrages à proximité, sur le foncier et la biodiversité notamment) tout en maintenant des conditions de navigation acceptables.

Par ailleurs, certains riverains, impactés par l'opération, ont demandé si des optimisations de l'implantation étaient envisageables pour réduire les impacts fonciers.

D'autres scénarios permettaient-ils d'éviter les maisons qui sont touchées par le projet ? »

Sur ce point, VNF a expliqué au cours de la concertation que les scénarios étudiés dans les familles 2 et 3 écartées ainsi que l'ensemble des scénarios étudiés au sein de la « famille 1 » avaient également un impact sur les riverains aujourd'hui touchés par le scénario présenté en concertation.

Il a été précisé que différentes variantes d'implantations ont été étudiées en termes de trajectoire. La configuration optimale qui permet de réduire les volumes de déblais et les impacts fonciers tout en maintenant une navigabilité acceptable est une implantation située à 90 m plus à l'aval que le scénario retenu en fin d'études préliminaires.

Les dimensions de la future écluse

Plusieurs participants ont soulevé des questions sur les dimensions de la future écluse et sa capacité à accueillir les bateaux de tailles diverses, notamment les plus grands convois qui pourraient circuler à l'avenir. Des inquiétudes ont été exprimées quant à la pertinence de construire une écluse avec des dimensions similaires à l'écluse actuelle (145 m de longueur utile), alors que les bateaux de plus grande taille (195 m) pourraient devenir plus courants avec le développement du transport fluvial et notamment la mise en service du canal Seine-Nord Europe.

Pourquoi ne pas prévoir directement une écluse à 195 mètres ? L'écluse sera-t-elle adaptée aux plus gros bateaux qui navigueront demain ? »

VNF a confirmé que la nouvelle écluse pourra accueillir des bateaux de mêmes dimensions que l'écluse actuelle, soit 145 m de longueur utile du sas. Cette taille est suffisante pour assurer l'écoulement du trafic projeté pour les décennies à venir, au moins jusqu'en 2060.

L'accueil des plus gros convois (185 m) nécessiterait des travaux très importants sur l'ensemble du linéaire parcouru (élargissement du canal, allongement des autres écluses), ce qui n'est pas à l'ordre du jour car représente des investissements colossaux. Néanmoins, la nouvelle écluse est conçue de manière à permettre un éventuel allongement à 195 mètres si les conditions à l'avenir le nécessitaient.

Par ailleurs, des questionnements et contributions sur la largeur du sas ont été notés. Un participant a mis en avant le fait qu'il faudrait que le sas soit élargi, car aujourd'hui des bateaux de 11,60 m passent alors que le sas est prévu pour 11,40 m maximum.

VNF a précisé que l'écluse actuelle présente un sas de 12 m de large et qu'effectivement les bateaux qui font plus de 11,40 mètres ne peuvent pas l'emprunter (sauf dérogation). Le sas de la nouvelle écluse a ainsi été prévu pour mesurer 12,50 mètres de large afin justement de permettre à ces bateaux un peu hors gabarit d'accéder normalement (sans dérogation) à l'écluse.

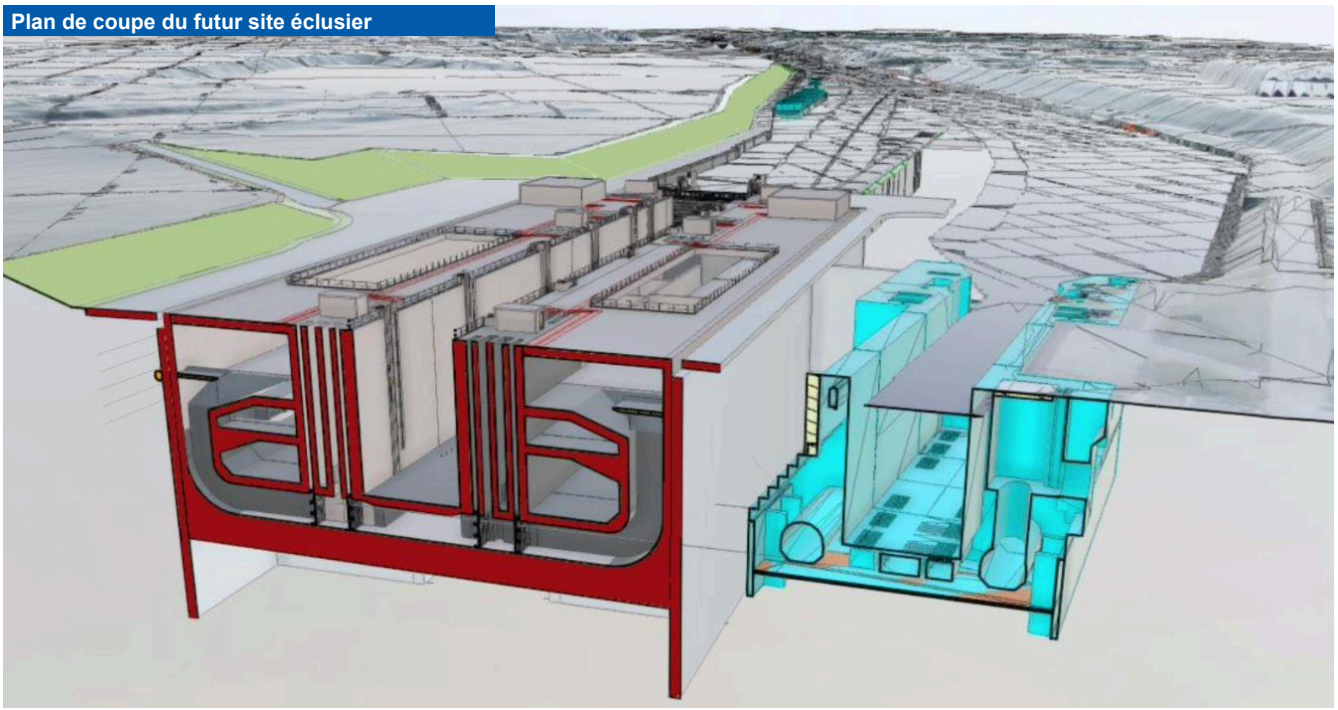
Les bassins d'épargne

Les participants ont manifesté un intérêt pour le fonctionnement et l'intégration des bassins d'épargne, soulignant leur importance pour une meilleure gestion de l'eau et la réduction des impacts fonciers du projet. Des questions ont été posées sur le fonctionnement de ces bassins d'épargne et leur intégration dans le projet.

VNF a expliqué que les bassins d'épargne seront intégrés au génie civil de la nouvelle écluse. Cette intégration des bassins d'épargne permet de limiter l'emprise foncière, de faciliter l'intégration paysagère et d'assurer une meilleure maîtrise des risques techniques et des coûts.

Les bassins seront remplis et vidés successivement lors du passage des bateaux, permettant une meilleure gestion hydraulique du site et préservant la ressource en eau, avec seulement 1/3 du volume d'eau du sas transféré vers l'aval. Sur la nouvelle écluse, les bassins d'épargne remplaceront l'étang de Batavia, qui sert actuellement de bassin tampon pour l'évacuation des eaux vers l'aval lors des bassinées. L'étang de Batavia ne sera donc pas utilisé par la nouvelle écluse mais continuera à être utilisé par l'écluse actuelle.

Plan de coupe du futur site éclusier



Fondations et techniques constructives

Plusieurs participants ont posé des questions sur les techniques de construction qui seront utilisées pour la nouvelle écluse, notamment en comparaison avec celles employées lors de la construction de l'écluse actuelle dans les années 1960.

« J'espère que cet ouvrage ne connaîtra pas les mêmes déboires que quand l'ancienne écluse fut en construction »

VNF a expliqué que la nouvelle écluse serait construite avec des techniques nouvelles, différentes de l'ancienne écluse. Elle sera réalisée à l'abri d'enceintes en parois moulées en béton armé, créant une enceinte étanche de 30 à 40 m de profondeur. La construction se fera donc à sec, à l'intérieur de cette enceinte étanche, ce qui diffère de la construction de l'écluse actuelle, réalisée avec de grands talus en déblais qui ont ensuite été remblayés. L'utilisation de parois moulées permettra de maîtriser les impacts sur le site et de limiter les risques liés aux problématiques hydrauliques rencontrées durant la construction de l'écluse actuelle dans les années 1960. La nouvelle écluse sera un ouvrage totalement indépendant de l'écluse actuelle.

Plusieurs intervenants ont questionné les risques de voir les problèmes identifiés sur l'écluse actuelle se répéter sur le futur ouvrage.

VNF a souligné que les techniques constructives actuelles sont très différentes de celles de l'époque et permettent de limiter ces risques. Les retours d'expérience des travaux de l'époque sont bien connus et sont pris en compte dans la conception du nouveau projet.

Sécurité du futur ouvrage

Des questionnements ont émergé sur les enjeux de sécurité du nouvel ouvrage. Plusieurs personnes ont notamment mis en avant les risques associés à un accident, notamment en cas de choc avec un bateau, ou à une action de sabotage ou terroriste.

« Que se passe-t-il s'il y a un accident : l'écluse pourrait-elle complètement lâcher ? »

VNF a expliqué que la nouvelle écluse serait équipée d'un pare-chocs et d'un système de fermeture automatique des portes pour gérer les effets d'un accident ou d'un acte de malveillance. Ce dispositif permettra de protéger l'infrastructure elle-même et le territoire situé à l'aval de l'écluse. De plus, les portes de la nouvelle écluse pourront se fermer « en charge » en cas d'incident sur l'autre porte, assurant ainsi la sécurité des personnes et des biens à l'aval.

Garages d'écluses

Quelques participants ont questionné le rôle et le dimensionnement des garages d'écluse dans le cadre du projet. Un participant a notamment interrogé VNF sur les infrastructures prévues pour les bateaux de plaisance.

Un autre contributeur a questionné la taille des garages d'écluse prévus à l'amont, qui lui semblait limitée en comparaison avec la taille du bief aval (40 km) et les besoins de stationnement de nuit pour les bateaux.

« Je suis plaisancier, basé dans la halte fluviale d'Aire-sur-la-Lys. Est-ce qu'il y aura des équipements prévus pour les plaisanciers, notamment pour l'attente à l'entrée et à la sortie de l'écluse ? »

VNF a répondu que les garages d'écluses prévus dans le cadre du projet ont uniquement un rôle d'attente ponctuelle avant le passage à l'écluse.

Ils sont donc situés à proximité immédiate de l'écluse et sont dimensionnés pour permettre l'attente d'un voire deux bateaux avant leur passage à l'écluse. Des zones de stationnement plus à l'amont de l'écluse des Fontinettes ou à l'aval de l'écluse de Flandres existent pour répondre aux besoins de stationnement de plus longue durée. Il a été ajouté toutefois que les capacités actuelles de stationnement sont insuffisantes pour répondre aux besoins à moyen terme, et même selon plusieurs bateliers, à certains besoins actuels.

Des études sont donc en cours sur l'ensemble du réseau pour augmenter ces capacités afin d'accompagner l'augmentation des besoins liés aux augmentations de trafic prévisionnel. Par exemple, une zone de stationnement est à l'étude sur le bief amont dans le secteur de Wardrecques d'un linéaire de 300 m.

VNF a par ailleurs confirmé que les garages d'écluse prévus dans le cadre du projet de doublement seront accessibles aux plaisanciers.

Retours d'expérience sur des écluses comparables

Plusieurs contributeurs de la concertation ont questionné VNF sur l'existence de projets comparables sur d'autres territoires et notamment sur l'existence de structures intégrant les bassins d'épargne à leur génie civil.

> ***« Est-ce que ce projet a été réalisé dans d'autres régions ? Cela permettrait d'aider à évaluer les nuisances. »***

VNF a expliqué que la solution des bassins d'épargne intégrés est une première en France mais que VNF peut s'appuyer sur le retour d'expérience d'une écluse comparable en Allemagne. Il s'agit d'un exemple intéressant de conception d'une écluse compacte et résiliente face aux aléas climatiques, tout en minimisant les impacts fonciers.

Sur les écluses à grand gabarit, VNF précise que, même s'il n'y a plus eu de construction ces 50 dernières années en France, le savoir-faire français en ingénierie est reconnu et les grands bureaux d'études et entreprises français ont continué à participer à la construction d'écluses à l'étranger.

Il faut noter que la conception de la nouvelle écluse des Fontinettes est proche de celle des écluses du canal Seine-Nord Europe, à l'exception des bassins d'épargne intégrés : les équipes travaillant sur l'écluse des Fontinettes ont la possibilité de bénéficier du retour d'expérience de la conception des écluses du nouveau canal. En ce qui concerne les volumes de déblais prévus (près de 1 million de m³), VNF a expliqué que des projets similaires ont déjà été réalisés, comme le recalibrage du canal de Condé-Pommeroeul et que, bien que ces volumes soient importants, ils correspondent à des savoir-faire maîtrisés dans la région.

Enfin, sur la question des nuisances, VNF a donné l'exemple du projet d'allongement de l'écluse de Quesnoy-sur-Deûle, actuellement en cours qui se déroule à proximité de riverains avec un fort enjeu de suivi des nuisances au quotidien.

Des nombreuses contributions sur la gestion hydraulique locale

Le public a exprimé de réelles préoccupations quant à l'impact du projet sur la gestion hydraulique du territoire, en rappelant notamment les graves épisodes d'inondation connus fin 2023 et début 2024. Dans ce cadre, les sujets de la situation actuelle en termes de gestion hydraulique, mais également des effets générés par la nouvelle infrastructure ont été mis en avant.

Les effets du projet sur la gestion hydraulique locale

Des participants ont questionné le rôle de l'écluse des Fontinettes et de VNF dans les épisodes récents d'inondation sur le territoire. Par ailleurs, plusieurs questionnements et inquiétudes ont été exprimés sur le lien entre le projet de doublement de l'écluse et un possible renforcement du risque d'inondations localement.

« Le projet risque-t-il de provoquer encore plus d'inondations sur Arques et les alentours ? »

VNF a expliqué que le projet n'aura pas d'impact négatif sur les risques d'inondation, il permettra au contraire d'offrir davantage d'outils pour gérer les apports et les pénuries d'eau au niveau du site éclusier par rapport à la situation actuelle.

Par ailleurs, VNF a rappelé que les décisions en période de crise se font sous l'autorité du Préfet et des services de l'État dans le cadre du protocole interdépartemental de gestion de crise à l'échelle de l'ensemble du territoire.

La présentation de la gestion hydraulique post mise en service

Plusieurs questions et demandes de précisions ont été relevées au cours de la concertation pour permettre au public de mieux comprendre le fonctionnement hydraulique du site une fois le nouveau projet mis en service. De nombreuses remarques ont notamment porté sur la quantité d'eau qui serait rejetée à l'aval et notamment dans le delta de l'Aa au travers de l'étang de Batavia. Des participants ont demandé si le niveau d'eau dans le canal serait modifié.

« Y aura-t-il demain plus d'eau rejetée dans l'Aa avec l'augmentation du trafic ? »

VNF a dans ce cadre précisé que l'objectif du projet de doublement est notamment d'avoir une réduction des transferts d'eau vers l'aval en fonctionnement normal par rapport à la situation actuelle et, ce, malgré l'augmentation du trafic grâce aux bassins d'épargne.

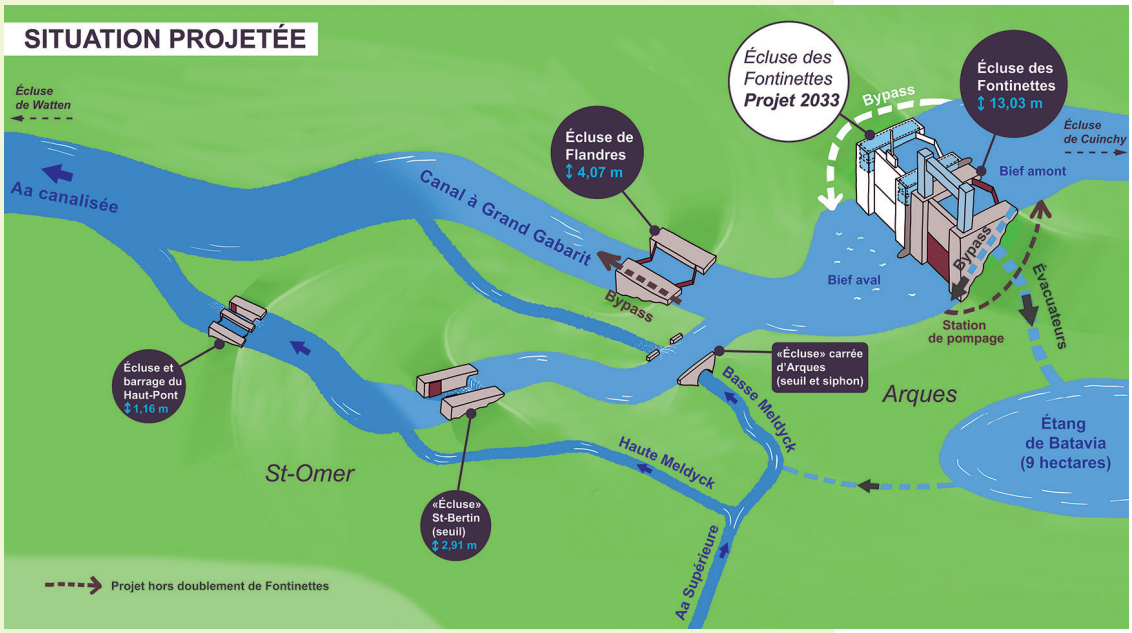
L'intégration de 4 bassins d'épargne à la future écluse permettra de limiter la quantité d'eau nécessaire au passage d'un bateau. Seul 1/3 du volume du sas transitera vers l'aval à chaque bassinée, les 2/3 restants étant réutilisés pour la bassinée suivante. Ce système permettra de réduire de manière significative les pertes d'eau à chaque cycle d'éclusage. Ainsi, la nouvelle écluse n'aura pas besoin d'utiliser l'étang de Batavia pour sa gestion hydraulique. L'étang continuera cependant à être utilisé pour le fonctionnement de l'écluse actuelle.

Une canalisation dite « by-pass » sera mise en place pour faciliter les transferts d'eau vers l'aval en cas de besoin, notamment pour le soutien à l'étiage du delta de l'Aa, comme cela existe sur l'écluse actuelle.

Par ailleurs, il a été rappelé qu'en marge du projet de doublement, une station de pompage est étudiée pour permettre la remontée de l'eau vers l'amont en cas de besoin au niveau du site éclusier.

VNF a ainsi expliqué que le site éclusier serait plus sobre hydrauliquement après la construction de la nouvelle écluse par rapport à la situation actuelle et, ce, malgré l'augmentation de trafic (les études mettent en avant une consommation similaire à la consommation actuelle à échéance 2070 malgré un tonnage transporté multiplié par 3).

VNF a aussi expliqué que le projet ne modifiera pas les niveaux d'eau dans le canal, que ce soit à l'amont ou à l'aval de l'écluse. Il a été rappelé que VNF gère et suit les niveaux d'eau dans les canaux en période courante dans l'objectif de permettre la navigation et ce afin de garantir aux usagers une certaine stabilité du niveau du canal (autour d'une référence dénommée « NNN » : niveau normal de navigation). Le projet de doublement de l'écluse des Fontinettes ne va pas modifier les niveaux d'eau dans le canal que ce soit à l'amont ou à l'aval de l'écluse (et donc dans le marais).



Les risques de limitation du trafic fluvial par les épisodes climatiques

Quelques participants à la concertation ont fait le lien entre risque climatique (périodes de crues et d'étiage) et limitation du trafic en rappelant notamment que les derniers épisodes de fortes crues avaient eu pour conséquences des arrêts de navigation sur le canal de Neufossé.

« Comment gère-t-on les interruptions de service des voies navigables en cas de crues telles que cela s'est produit à l'hiver 2023-24 tandis que les exigences des industriels en aval ou les besoins du canal Seine-Nord Europe vont logiquement croître avec l'importance du trafic ? »

VNF a expliqué qu'il était très complexe de faire des projections sur les impacts en termes d'exploitation du réseau du fait du caractère imprévisible de ces événements climatiques.

VNF met donc en place un suivi continu des niveaux d'eau et des prévisions météorologiques afin d'anticiper au mieux ces événements et minimiser les impacts sur la navigation. Cela passe par exemple par du stockage ou du délestage avant ou pendant un épisode spécifique en utilisant les outils à sa disposition : barrages de régulation, fausses bassinées, bassins de stockage comme Batavia, stations de pompage ou by-pass.

Le nombre de jours de fermeture de la navigation pour cause d'événement climatique est très variable d'une année sur l'autre et selon les secteurs du réseau fluvial régional. À noter qu'il n'y a eu aucun arrêt de navigation significatif ces dernières années en lien avec les épisodes de sécheresse alors qu'il y a chaque année de quelques jours à plusieurs semaines d'arrêt de navigation liés aux fortes précipitations.

L'évolution du trafic et son impact

L'évolution du trafic, en lien notamment avec la mise en service du canal Seine-Nord Europe et plus largement le développement du réseau Seine-Escaut, est un des éléments justifiant la réalisation du projet. Il est donc logique que ce sujet ait fait l'objet de divers questionnements et contributions au cours de la concertation.

Tendances et projections de trafic

La question des projections de trafic a fait l'objet d'échanges au cours de différentes rencontres et plus spécifiquement lors du webinaire portant sur le développement fluvial de l'axe Dunkerque-Cuinchy.

Le public a demandé des précisions sur les études prospectives réalisées et sur leur fiabilité. Des questionnements ont par exemple porté sur les effets des incertitudes du contexte international (conflits, instabilité…) sur les projections réalisées ou sur les temps d'attente projetés aux écluses avec l'augmentation du trafic. De nombreux participants ont par ailleurs interrogé VNF sur le caractère suffisant du projet et des inquiétudes ont été exprimées quant à un risque d'embouteillages à l'écluse de Flandres après le doublement de l'écluse des Fontinettes et l'augmentation du trafic.

« L'écluse de Flandres est-elle suffisante pour subvenir au futur trafic ? »

VNF a pu apporter lors de la concertation des éclairages sur le trafic actuel et les prévisions de trafic. En 2023, le trafic sur le canal de Neufossé au niveau de l'écluse des Fontinettes était de plus de 2,7 millions de tonnes de marchandises, correspondant à plus de 6 500 passages de bateaux.

Les projections de trafic réalisées en 2017 prévoyaient un doublement du tonnage transport à moyen terme (horizon 2050) et un quasi-triplement à long terme (horizon 2070). Ainsi, VNF a mis en avant les résultats des études d'écoulement de trafic qui simulent que, sans le projet de doublement, le temps d'attente à l'écluse des Fontinettes deviendrait inacceptable (supérieur au temps de trajet sur le bief) avec un doublement du trafic (à moyen terme). À noter toutefois que ces modèles indiquent qu'avec un triplement du trafic (à long terme), un doublement des écluses de Cuinchy et Flandres seraient aussi nécessaires.

De nouvelles études de projection de trafic ont été lancées par VNF en 2024, les premiers résultats confirment la pertinence des chiffres présentés lors de la concertation. Les résultats définitifs seront partagés avec le public dans les étapes à venir.

VNF a rappelé que l'intervention sur l'écluse des Fontinettes est prioritaire en raison de son état et des désordres structurels constatés, ainsi que de sa hauteur de chute (et donc son temps de passage) qui en fait un goulet d'étranglement potentiel sur le réseau. Néanmoins, il a été précisé que des études sont en cours concernant l'adaptation de l'ensemble des écluses du réseau Nord-Pas-de-Calais, y compris l'écluse de Flandres, pour accompagner l'augmentation du trafic à plus long terme.

Sur le contexte géopolitique, VNF et le Grand port maritime de Dunkerque ont expliqué que cela peut avoir une influence sur certains marchés (céréalier par exemple), mais que les grands modèles macro-économiques conservent une certaine stabilité à long terme.

Évolution de la flotte (taille des bateaux, énergie utilisée, tonnage…)

Plusieurs participants ont questionné l’évolution de la flotte prévue et ont demandé si le projet entraînerait la circulation de bateaux de très grande taille sur le canal de Neufossé.

D’autre part, des questions ont été posées sur l’évolution de la motorisation, pour rendre la flotte moins polluante.

« Aura-t-on demain sur le canal uniquement des bateaux à grand gabarit ? »

VNF a souligné que la tendance est à l’augmentation progressive de la taille moyenne des bateaux, avec des plus gros bateaux remplaçant les Freycinet (petites péniches historiquement majoritaires sur le réseau fluvial).

La capacité de ces nouveaux bateaux étant démultipliée, cela ne signifie donc pas en proportion plus de passage de bateaux (un bateau de 110 mètres pouvant transporter en un seul passage l’équivalent de près d’une dizaine de péniches Freycinet).

VNF a rappelé qu’il n’est pas envisagé à moyen terme d’accueillir des bateaux de 185 mètres de long, le réseau fluvial du Nord-Pas-de-Calais n’étant pas actuellement dimensionné pour cela. Rendre l’écluse des Fontinettes compatible avec des bateaux de 185 mètres n’aurait de sens qu’avec des travaux conséquents sur l’ensemble du linéaire parcouru, ce qui n’est pas envisagé à ce stade.

Sur la motorisation des bateaux, VNF a expliqué que des innovations étaient à l’étude par les constructeurs et progressivement mises sur le marché pour rendre la flotte moins polluante. VNF est largement impliqué dans cette dynamique de recherche et développement et d’équipement des bateaux en moteurs nouvelle génération.

Les effets de l'augmentation du trafic sur le territoire

Plusieurs participants se sont inquiétés des impacts environnementaux de l'augmentation annoncée du trafic. Des habitants du marais audomarois ont particulièrement mis en avant les impacts déjà observés des vagues de batillage sur les berges du marais et ont interrogé VNF sur le renforcement de ce phénomène avec l'augmentation du trafic ainsi que sur la prise en charge financière de l'entretien et des réparations de berges. Certains habitants sont allés jusqu'à évoquer la possibilité d'isoler le marais audomarois par rapport au canal.

D'autres questions plus ponctuelles ont été formulées sur les impacts en termes de bruit et de pollution liés à l'augmentation du trafic.

» Dans le marais, le passage des gros bateaux crée une vague qui détériore les berges, cela risque de s'aggraver avec l'augmentation du trafic »

» Actuellement, lorsque les écluses s'ouvrent ou des péniches grands gabarits passent, les vagues provoquent une érosion forte des berges dans le marais. Le doublement de l'écluse et des péniches vont accentuer ce phénomène. Que prévoyez-vous ? Comment indemniser les propriétaires aux berges érodées ?

VNF a précisé ne pas avoir connaissance de ces problématiques d'érosion en lien avec la navigation mais plutôt en lien avec les inondations récentes (qui ne sont pas de la responsabilité de VNF). Ainsi, les travaux de restaurations des berges érodées sont du ressort du propriétaire via ses assurances.

En l'absence de lien constaté entre l'augmentation de la taille et/ou du nombre de bateau et l'érosion des berges, aucune indemnisation n'est prévue à ce stade par VNF. Toutefois, VNF s'est engagé à mettre en place – en lien avec les acteurs locaux – des actions permettant d'objectiver l'impact potentiel de l'augmentation du trafic sur les berges du marais audomarois, notamment via les effets des ondes de batillage au passage des bateaux.

Il a par ailleurs été précisé qu'il n'est pas envisageable de couper la connexion hydraulique entre le canal et le marais, car elle est essentielle à la gestion du cycle de l'eau et à la continuité écologique des milieux. En revanche, des solutions de type « brise-lames » pourraient être étudiées si les effets du trafic étaient avérés.

Sur la question des nuisances sonores et de pollution de l'air associées à l'augmentation du trafic fluvial, VNF a indiqué lors de la concertation qu'un état initial « acoustique » et qu'un état initial « qualité de l'air » seraient prochainement réalisés et qu'ils seraient partagés avec le public lors des prochaines étapes de dialogue. Les effets potentiels du projet pourraient ainsi le cas échéant être étudiés plus précisément.

Le développement, la maintenance et l'entretien du réseau fluvial

La question du développement du réseau et, dans une plus grande mesure, de son entretien a été largement soulevée par le public au cours de la concertation.

Plusieurs contributions sur la priorisation de l'entretien du réseau

De nombreux participants ont souligné le nécessaire renforcement de l'entretien du réseau fluvial, le considérant comme une priorité. Plusieurs commentaires expriment le besoin d'un entretien plus régulier des canaux. Des demandes spécifiques ont été faites concernant le curage des canaux, notamment le canal de Neufossé et de l'Aa. Le public a parfois pointé du doigt des zones d'encombrement dans le secteur qui gêneraient la bonne évacuation de l'eau jusqu'à la mer. L'entretien et le renforcement de berges, notamment avec les épisodes de crues exceptionnelles de 2023-2024, sont également jugés prioritaires afin de protéger les habitants situés le long du canal. Enfin, des questionnements spécifiques ont été émis sur la profondeur du canal de Neufossé.

Est-il prévu un plan global de curage du canal de Neufossé ? »

Ne faut-il pas avant toute chose protéger toute la population qui se trouve tout le long du canal »

Sur ces sujets, VNF a réaffirmé que l'entretien du réseau est un sujet prioritaire qui ne s'inscrit pas en concurrence avec le projet de doublement de l'écluse des Fontinettes.

Il a par ailleurs été précisé que VNF a en charge la gestion du canal navigable mais que d'autres gestionnaires interviennent sur les cours d'eau et canaux non navigués du territoire.

VNF a indiqué intervenir là où il y a des accumulations de sédiments afin d'assurer le mouillage garanti (3,5 m de profondeur dans le canal à grand gabarit). Des dragages ont par exemple été réalisés à l'aval de l'écluse des Flandres au premier semestre 2024 et doivent être poursuivis. Il a été expliqué que les dragages d'entretien réalisés par VNF sur son réseau sont encadrés par des autorisations préfectorales délivrées dans le cadre de plans de gestion pluriannuels des opérations de dragage (PGPOD) sur l'ensemble d'une unité hydrographique cohérente (UHC2 pour l'audomarois et delta de l'Aa) pour une durée de 10 ans et devant faire l'objet d'un renouvellement en 2025.

Par ailleurs, la sous-préfecture de Saint-Omer a rappelé les travaux d'urgence ainsi que le vaste programme de travaux menés en parallèle pour améliorer la gestion hydraulique globale sur le territoire dans le Pas-de-Calais et le Nord. Ce programme vise à mieux tamponner l'eau là où elle tombe, à ralentir son écoulement lorsqu'elle ne peut être retenue, et à accélérer son évacuation vers la mer. Sur l'arrondissement de Saint-Omer, qui est situé sur plusieurs bassins-versants (Lys, Audomarois et delta de l'Aa), plusieurs travaux sont lancés ou prévus, notamment le curage du bief du Haut-Pont à Saint-Omer ou la création d'un déversoir de la Haute vers la Basse-Meldyck à Arques.

Des questionnements sur le principe et les effets du passage à la télé-conduite

Le sujet du passage à la télé-conduite (pilotage de plusieurs écluses à partir d'un poste centralisé) a été abordé à plusieurs reprises au cours de la concertation et notamment lors des visites de site qui ont permis au public de découvrir le poste de pilotage actuel de l'écluse. Le public a par exemple questionné sa justification et demandé si cela engendrait une extension de la période de navigation autorisée.

VNF a répondu que la télé-conduite serait mise en place à partir de 2026 sur l'axe Dunkerque-Cuinchy, et ce indépendamment du projet de doublement.

Les éclusiers seront regroupés dans une salle de surveillance commune pour toutes les écluses à grand gabarit du réseau (située à Waziers), ce qui permettra de réduire l'isolement de cette fonction, de rationaliser les effectifs et d'améliorer le pilotage d'ensemble, rendant ainsi le système plus robuste.

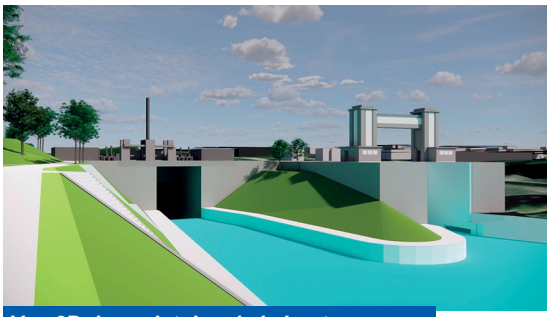
La télé-conduite permettra progressivement une ouverture des écluses 24 h/24, si le trafic le nécessite, alors que les écluses à grand gabarit sont actuellement ouvertes du lundi au samedi de 6 h à 22 h (voire minuit sur demande), le dimanche de 9 h à 18 h et sont totalement fermées durant 6 jours fériés par an.

L'aménagement du site du projet et de ses abords

L'aménagement du site éclusier dans son ensemble (comprenant le secteur de l'ascenseur à bateaux historique, de l'écluse actuelle et de la zone classée) a fait l'objet de nombreux échanges, particulièrement lors de l'atelier dédié à l'aménagement ainsi que lors de la réunion thématique abordant le sujet du patrimoine et lors des visites de site.

Une demande forte du maintien d'un franchissement au niveau de l'écluse

La principale demande du public a porté sur la nécessité de restituer, une fois l'écluse doublée, un accès aux écluses et surtout un franchissement d'une rive à l'autre à cet endroit. Cette demande a été récurrente tout au long de la concertation. De nombreuses personnes ont souligné l'importance de maintenir la possibilité de traverser l'écluse à pied, que ce soit pour les déplacements quotidiens, les promenades ou le tourisme.



Vue 3D du projet depuis le haut du talus aval rive droite

« Est-ce que le passage à travers l'écluse des Fontinettes sera bien conservé ? »

« Nous avons à chaque vacance scolaire nos petits-enfants et leur balade fétiche à vélo est la visite de l'écluse et sa traversée pour passer d'une rive à l'autre. »

« Je traverse l'écluse à pied pour aller faire mes courses au supermarché sur l'autre rive, c'est bien pratique. »

Sur ce point, VNF a expliqué qu'initialement, le programme des études prévoyait de ne plus permettre le franchissement du site éclusier après les travaux, pour des raisons de sécurité.

Cette décision était motivée par le fait qu'il n'y aurait plus d'éclusier sur place avec la mise en place de la télé-conduite dès 2026. VNF avait donc envisagé de réaménager le franchissement piéton au niveau du pont-rail, le chemin de grande randonnée aurait ainsi été dévié de la même manière.

VNF a entendu les nombreuses demandes du public concernant le maintien du franchissement piéton pendant la concertation et les a pris en compte. Des études ont d'ores et déjà été lancées pour étudier des scénarios d'aménagement incluant la possibilité pour les piétons de traverser les écluses, et VNF s'est engagé lors de la réunion publique de restitution de la concertation à rétablir le franchissement des écluses au droit du site éclusier.

Des contributions sur la valorisation du site (touristique notamment)

La concertation a permis au public d'insister sur le caractère touristique et patrimonial du secteur. Ainsi, plusieurs participants ont mis en avant l'opportunité que représente le projet pour valoriser ce site et en faire un espace de destination tant pour les habitants du territoire que du tourisme, son caractère patrimonial, ses atouts pour les promenades et l'importance de proposer des vues qualitatives sur les écluses ont été partagés. Le fait de proposer un véritable parcours depuis l'ascenseur à bateaux jusqu'au site éclusier en passant par le site classé a été souligné à plusieurs reprises.

Une participante a insisté sur le fait qu'il est toutefois nécessaire de trouver un équilibre entre la mise en valeur du site et la préservation de la nature et de la biodiversité.

Un acteur économique installé à proximité du secteur a également souligné le caractère attractif que pouvait représenter le site pour les salariés, par exemple pour leur pause méridienne aux beaux jours. Enfin, l'idée de faire de l'ancienne briqueterie un lieu de valorisation touristique a été proposée pour mettre en valeur sa dimension écologique.

« Il faut imaginer un véritable parcours touristique pour valoriser la voie d'eau et les écluses et montrer l'évolution des techniques dans le temps »

« Il pourrait être intéressant de valoriser le site avec des panneaux montrant des photos d'époque »

VNF a confirmé que le projet prévoyait un travail important d'intégration de la nouvelle écluse sur le site et de valorisation du site classé dans son ensemble. Les visuels projetés à ce stade des études ont été présentés en concertation.

Il est notamment prévu de prévoir un parcours cohérent depuis le site classé jusqu'à la nouvelle écluse en proposant des cheminements piétons adaptés et des « belvédères » proposant des vues sur le canal et le site éclusier.

VNF a par ailleurs expliqué travailler avec les services de l'État et notamment l'Architecte des Bâtiments de France (ABF) et la Conservation Régionale des Monuments Historiques (CRMH) sur l'aménagement du site, et porter dans ce cadre une forte vigilance sur la remise en valeur de l'ancien canal d'amenée à l'ascenseur à bateau.

Des interrogations sur la gestion et l'entretien

Des interrogations ont été émises sur l'entretien et la gestion du site classé et de la zone réaménagée une fois le projet mis en service. Plusieurs participants ont interrogé VNF sur la répartition des compétences et responsabilités sur l'entretien de cet espace. Certains acteurs ont partagé leurs vigilances, voire leurs inquiétudes, sur la capacité et les moyens de la commune d'Arques à pouvoir gérer, valoriser et entretenir cette zone. Des suggestions ont été faites pour utiliser des matériaux nécessitant peu d'entretien.

VNF a expliqué que les aménagements seront travaillés avec la ville d'Arques, l'ABF et la CRMH. Il est bien prévu que la ville d'Arques porte la gestion de ces espaces puisque ce sont des terrains communaux.

L'interface avec le projet d'Eurovéloroute N° 5 (EV5)

L'Eurovéloroute n° 5, placée sous la maîtrise d'ouvrage du département du Pas-de-Calais, devrait relier le littoral de la Côte d'Opale au bassin minier via Aire-sur-la-Lys. Le tracé est défini dans sa majorité, mais il reste à stabiliser sur sa portion arquoise. En effet, il est prévu que l'Eurovéloroute se déploie sur la même rive (droite) que le projet de doublement de l'écluse et passe ainsi au droit du futur site éclusier, par le chemin de Thérouanne et la digue du Smetz.

Dans le cadre de la concertation, plusieurs contributeurs ont questionné l'articulation du projet de doublement de l'écluse avec celui de l'EV5, certains participants se sont étonnés de voir le tracé traverser la future zone de chantier.

L'interface entre le projet d'Eurovéloroute et le projet de doublement de l'écluse est en cours d'étude, tant pour sa phase provisoire que définitive. VNF travaille en concertation avec le Conseil Départemental 62 pour assurer une bonne articulation des deux projets.

Le racé de l'Eurovéloroute, tel que défini actuellement, passe par l'écluse des Fontinettes et ne pourra donc pas être maintenu pendant les 5 années de travaux pour des raisons évidentes de sécurité des usagers. Une déviation provisoire est donc à étudier par le département du Pas-de-Calais, qui est en charge de l'aménagement de l'EV5. La définition et la faisabilité de cet itinéraire bis sont en cours d'étude.

À l'issue de la phase travaux de doublement de l'écluse des Fontinettes, l'Eurovéloroute n° 5, placée sous la maîtrise d'ouvrage du Conseil Départemental du Pas-de-Calais sera pleinement intégrée au site et permettra d'en faire une destination touristique. Il est ainsi prévu qu'elle passe le long du terre-plein de la nouvelle écluse pour relier le chemin de Thérouanne et le site classé de l'ascenseur à bateaux. Les mobilités douces seront ainsi placées au cœur du futur site.

Le chantier et ses effets

Des inquiétudes exprimées sur les nuisances

Plusieurs participants, essentiellement des riverains, ont partagé leurs inquiétudes vis-à-vis du chantier et de ses impacts. Le public a demandé à VNF de mettre en œuvre des mesures spécifiques visant à limiter les impacts du chantier (limitation des travaux de nuit, fluvialisation du chantier pour limiter le nombre de camions…).

Plusieurs questions spécifiques ont été posées lors de l'atelier dédié au chantier :

- Des demandes sur l'impact des travaux sur les réseaux enfouis chez les riverains de la digue du Smetz (eau, gaz, eaux usées, électricité...) ;
- Une question sur le suivi de la quantité et de la qualité de l'eau dans le canal pendant les travaux ;
- Des questions sur les emprises précises nécessaires au chantier.

« Les travaux bruyants vont être très impactants pour les riverains, 6 ans de chantier, cela va être difficile »

« Allez-vous devoir intervenir sur les réseaux enterrés à proximité ? »

« Aujourd'hui, on ne sait pas exactement l'emprise du projet. On nous a présenté le projet, c'est très bien (…) On va savoir quand, définitivement, l'emprise totale ? »

Sur la question des déplacements de réseaux, VNF a confirmé que les réseaux existants, enterrés au niveau de la digue du Smetz seront à déplacer. C'est une situation classique pour ce type d'opération, les contacts sont déjà pris avec certains concessionnaires pour organiser au mieux les dévoiements nécessaires.

Concernant les impacts du chantier sur le milieu aquatique, VNF a répondu que le chantier n'aurait pas d'impact sur la quantité d'eau du canal et qu'un suivi de la qualité de l'eau du canal serait mené par VNF durant les travaux de terrassements du chenal et des berges.

VNF a rappelé qu'un travail d'optimisation du chantier et de ses impacts était mené et que les principales modalités pratiques seraient partagées au plus tard au stade de l'enquête publique. VNF a expliqué apporter une forte vigilance pour tous ses chantiers pour limiter les impacts sur les riverains, même si ces derniers sont inévitables pour ce type de projets qui impliquent des travaux conséquents en termes de durée et des surfaces nécessaires.

À noter que même quand le projet sera présenté à l'enquête publique, VNF n'aura pas toutes les réponses sur les installations de chantier et les impacts effectifs des travaux. En effet, le marché de travaux ne sera alors pas attribué ; ainsi l'ordonnancement des tâches et leurs durées ne seront pas encore connus précisément (cela fait partie de la procédure de passation de permettre aux entreprises répondant à l'appel à la concurrence de faire des optimisations en termes de coûts, délais, gestion des risques).

Questionnements sur la gestion des terres et la fluvialisation du chantier

Plusieurs participants ont appelé de leurs vœux une utilisation maximale de la voie d'eau pour l'évacuation des terres (fluvialisation du chantier) afin de limiter le nombre de camions en circulation et de réduire ainsi les nuisances sur les riverains et la pollution liées aux camions.

De plus, plusieurs questionnements ont émergé sur la gestion et la réutilisation des terres excavées dans le cadre du chantier. Quelques participants ont émis la possibilité d'utiliser les terres excédentaires pour protéger le territoire des inondations, d'autres ont demandé si l'arrivée prévue à proximité du site de l'usine de valorisation SOLVALOR permettrait de traiter sur place les terres excavées.

« Est-ce qu'il est possible de réutiliser les terres pour consolider les berges des cours d'eau ou pour se protéger des inondations ?»

« Il faudrait privilégier l'utilisation de la voie d'eau au maximum, cela limite les nuisances pour les riverains ».

Le chantier générera un volume important de déblais, estimé à près de 1 million de m³. Ces déblais proviendront principalement de l'excavation nécessaire pour la construction de la nouvelle écluse (jusqu'à 20 mètres de profondeur) et du creusement du chenal et des nouvelles berges. VNF indique que les modalités de gestion des déblais ne sont pas encore définies et que ce sujet sera précisé lors des études à venir.

À noter que seule une petite partie des déblais pourra être valorisée sur le site. L'entreprise Solvalor située à proximité immédiate du site ne pourra pas gérer de tels volumes sur la durée des travaux de terrassement. Les terres issues des terrassements qui ne pourront pas être valorisées sur place seront donc évacuées vers des filières adaptées.

VNF a expliqué qu'il était prévu de construire un quai provisoire (voire deux) pour évacuer un maximum de déblais par voie d'eau, limitant ainsi le recours aux camions. Cette fluvialisation du chantier est une priorité pour VNF afin de réduire les impacts routiers et sonores, ainsi que les émissions de gaz à effet de serre.

Toutefois, dans un premier temps, les déblais seront nécessairement évacués par la route puisqu'il faut réaliser beaucoup de terrassements pour créer un quai provisoire, puis un maximum le sera par voie d'eau après la construction et mise en service du (ou des) quai(s) provisoire(s).

VNF précise que les matériaux utilisés pour consolider des berges ou remblayer le terre-plein ne peuvent pas être n'importe quel type de terre et que, même si une demande d'éco-conception est menée afin de valoriser au maximum les déblais du site, il est nécessaire d'utiliser des matériaux d'apport comme des enrochements, des tunages en bois ou des palplanches.

Des demandes précises sur les accès chantier et les voiries

L'atelier dédié au chantier a permis de présenter les 3 options envisagées par VNF en matière d'accès au chantier. Les riverains ont dans ce cadre unanimement soutenu le scénario d'accès n° 1 présenté lors de la concertation, qui passe par la zone d'activité, plutôt que par les zones agricoles. Le public a notamment insisté sur l'importance d'éviter d'impacter la rue Branly.

Par ailleurs et de façon plus large, le Département du Pas-de-Calais a émis des points d'attention quant aux sujets d'accès et de voiries en lien avec le chantier. Le Département insiste sur la nécessité de minimiser les perturbations sur le réseau routier départemental pendant le chantier. Il est demandé que les itinéraires des camions soient clairement définis et que les horaires de travaux soient coordonnés pour éviter les heures de pointe. Le Département souligne l'importance de s'assurer que les routes locales puissent supporter le trafic des transports lourds nécessaires à l'acheminement des équipements. Si des travaux d'entretien ou de renforcement de la chaussée s'avèrent nécessaires, ceux-ci devront être réalisés avant le début du chantier. Le Département insiste par ailleurs sur le fait que le chantier et ses abords devront être maintenus propres durant toutes les phases des travaux. Des mesures devront être prises pour éviter le dépôt de matériaux et de déchets sur les routes environnantes, avec un suivi régulier de la propreté mis en place.

Sur l'accès au chantier, VNF a expliqué privilégier également l'option 1, traversant la zone d'activité du point de vue de ses avantages techniques et impacts fonciers. Cependant, il a été précisé qu'il existe à ce stade d'avancement du projet une incertitude quant à son acceptation par les services instructeurs en raison d'impacts écologiques potentiels et sur un ouvrage historique.

VNF explique par ailleurs que les vérifications nécessaires sur la capacité des voiries sont en cours et que des actions de renforcement de la voirie devront être menées dans le cadre de l'opération. L'ensemble des mesures visant à la sécurité et la limitation des impacts sur le trafic routier sera pris par le maître d'ouvrage et les entreprises en charge de la réalisation du projet.

Des propositions de mesures d'accompagnement pour assurer la bonne information des riverains

Les échanges dédiés au chantier menés lors de la concertation ont permis d'identifier un besoin fort d'une information chantier transparente, régulière, et adaptée aux spécificités des riverains. Les riverains ont souligné l'importance d'être informés en amont du début des travaux, afin de pouvoir anticiper les impacts potentiels. Ils souhaitent une transparence sur les impacts forts du chantier afin de pouvoir se préparer aux perturbations. Il est également demandé de préciser les types de travaux menés à chaque phase et leur localisation.

Les participants aux ateliers ont insisté sur la nécessité d'une information adaptée aux habitudes locales et de ne pas se limiter aux outils numériques, car de nombreuses personnes ne sont pas à l'aise avec l'informatique.

Une vigilance a été exprimée sur le fait de bien informer les riverains de l'autre rive (rive gauche) et plus largement les habitants d'Arques, au-delà du périmètre d'impact direct du projet. Il a été souligné qu'il est important d'aller à la rencontre des futurs riverains du nouveau projet de centre-ville, qui seront impactés par les travaux du garage d'écluse à l'aval.

Plusieurs propositions concrètes ont ainsi pu émerger : désignation d'un référent de proximité, mise en place d'outils de communication variés, visites de chantiers, réunions spécifiques, ligne d'écoute dédiée au chantier.

Le Département du Pas-de-Calais a enfin insisté sur l'importance de mettre en place une communication régulière avec les usagers de la route pour assurer une bonne gestion du trafic et anticiper les perturbations.

VNF a confirmé sa volonté d'assurer une information continue lors de la phase chantier. Ainsi, un dispositif d'information spécifique sera mis au point pour ce moment spécifique du projet et présenté aux riverains avant son déploiement. Certaines des mesures proposées (référent de proximité, ligne d'écoute…) pourront être directement intégrées au cahier des charges des entreprises travaux.

La concertation continue permettra de continuer à échanger avec les riverains sur les actions les plus pertinentes à mettre en place.

VNF confirme qu'en cas d'impacts sur les circulations routières, une information spécifique à destination des usagers de la route sera mise en place.

Des interrogations sur les retombées économiques du chantier

La question des effets positifs du chantier a également été abordée au cours de la démarche de concertation. Ainsi, plusieurs participants ont interrogé VNF sur les emplois directs et indirects qui seront générés par l'opération, certains d'entre eux demandant si le tissu économique local pourrait en bénéficier.

Un participant a souligné la nécessité d'anticiper les formations sur les thématiques liées à la voie d'eau, notamment dans les universités, afin que le projet puisse s'appuyer sur les ressources et expertises locales. Il a insisté sur la nécessité pour le territoire de conserver des savoir-faire pour éviter de devoir faire appel à d'autres territoires pour accompagner les grands projets locaux.

« Est-ce que le projet va bénéficier à l'économie locale ? »

« Il faut continuer à former sur ces métiers en lien avec l'économie du fluvial, pour que le savoir-faire soit conservé localement »

VNF a expliqué que le chantier devrait mobiliser entre 150 et 200 ouvriers en continu pendant environ 5 ans. Ces emplois concernent principalement le secteur de la construction et des fournisseurs.

L'activité générée par le chantier devrait bénéficier de manière indirecte à l'économie locale, notamment dans les secteurs de l'hôtellerie et de la restauration.

VNF a expliqué que les marchés travaux sont des appels d'offres européens. Le marché principal de construction de l'écluse sera a priori attribué à une entreprise de travaux de génie civil de dimension internationale. D'autres marchés plus modestes seront lancés auxquels des PME locales pourront répondre et bénéficier des avantages de leur proximité du site des travaux. De plus, les entreprises mandataires des marchés de travaux devraient naturellement s'appuyer sur une sous-traitance locale pour certaines prestations. D'autant plus que les marchés publics liés au projet contiendront des clauses d'insertion, ce qui signifie qu'un quota d'heures de travail sera réservé à des personnes en insertion professionnelle ou en formation ce qui permet généralement d'embaucher en local pour répondre aux objectifs des clauses sociales.

Les impacts directs sur les riverains

Au-delà des impacts globaux du chantier sur les riverains, des impacts fonciers sont prévus dans le cadre du projet, incluant notamment des impacts sur les îlots bâtis de la digue du Smetz.

Des inquiétudes exprimées de la part des riverains dont l'habitation est impactée

Certains riverains dont le bien est impacté par la réalisation du projet ont expliqué au travers de la concertation leur opposition au projet, non pas quant à son opportunité, mais en raison de ses effets sur leur bien. Ils ont ainsi vivement regretté que le projet présenté ne parvienne pas à éviter leur habitation, mettant en avant l'impact concret que ce projet engendre sur leur quotidien. Dans ce cadre, plusieurs acteurs ont interrogé VNF sur le possible évitement des habitations aujourd'hui impactées par le projet via une nouvelle optimisation du projet.

« On pensait avoir un bien pour passer notre retraite tranquillement, et ce projet vient chambouler les choses »

« Est-ce qu'en décalant un peu l'écluse à l'amont on ne pourrait pas épargner les maisons qui sont touchées »

VNF a expliqué avoir bien conscience de la difficulté de la situation pour les riverains directement impactés par le projet et s'est engagé à les accompagner au mieux sur ce sujet.

Néanmoins, il a été rappelé que le projet présenté a déjà fait l'objet d'un important travail d'optimisation des impacts. Les différentes options étudiées au sein des différentes familles de scénarios et les scénarios au sein de la famille retenue avaient toutes des impacts sur ces riverains, la solution retenue et présentée en concertation est donc bien celle de moindre impact. Le choix d'intégrer les bassins d'épargne au génie civil de l'écluse participe fortement à la réduction des emprises nécessaires au projet.

Une demande d'indemnisation pour le préjudice à venir

Plusieurs riverains ont mis en avant l'important préjudice qu'ils sont amenés à subir au travers du projet et ont demandé à VNF de bien prendre en compte cette dimension humaine ainsi que les autres coûts générés au-delà de la simple valeur foncière de leur bien.

« Je suis riveraine, je voudrais savoir si, dans vos indemnisations, vous comptez le côté humain parce que par exemple, moi ça fait 77 ans que je suis dans la même maison, ça coûte ! ».

VNF a expliqué bien percevoir l'impact humain d'un tel projet pour les personnes dont le bien est directement impacté. VNF a précisé que son objectif est de pouvoir acquérir les biens concernés par une procédure à l'amiable, sans devoir passer par une procédure d'expropriation.

Toutefois, il existe un cadre juridique et réglementaire précis qu'un maître d'ouvrage public comme VNF se doit de respecter. La valeur de rachat des biens devra se faire à partir d'une estimation réalisée par la Direction Nationale d'Interventions Domaniales (DNID) basée principalement sur la valeur intrinsèque du bien.

Une demande de transparence et de visibilité sur les étapes à venir pour les propriétaires concernés

Les riverains et propriétaires concernés ont mis en avant leur besoin d'avoir une visibilité rapide sur la marche à suivre dans les mois à venir pour accompagner un éventuel départ. Ainsi, certains riverains ont mis en avant le fait d'avoir besoin de disposer d'une bonne compréhension des étapes à venir et surtout d'un calendrier leur permettant de se projeter, notamment sur un éventuel relogement ou projet d'achat. Plusieurs acteurs agricoles ont également souhaité disposer de visibilité sur les parcelles réellement concernées et les étapes à venir.

« Ma maison est libre depuis novembre 2023, donc inoccupée. On pensait la rénover pour la louer, mais maintenant on nous dit de ne pas le faire, et si ça dure encore 2, 3 ans, alors qu'est-ce qu'on fait de cette maison ? Parce qu'on continue de payer les impôts, on paie tout ce qu'il y a, l'eau, l'électricité, les impôts, tout… ».

VNF s'est engagé à revenir vers les propriétaires fonciers au premier trimestre 2025, à la suite de la désignation d'un assistant à maîtrise d'ouvrage (AMO) sur les sujets fonciers afin de leur donner de la visibilité sur la marche à suivre, les étapes à venir et un calendrier prévisionnel.

Les enjeux environnementaux

La question de la préservation de l'environnement s'est traduite au travers de plusieurs échanges autour de la nécessité d'éviter les impacts environnementaux, de les réduire et de les compenser le cas échéant.

Les impacts sur la biodiversité

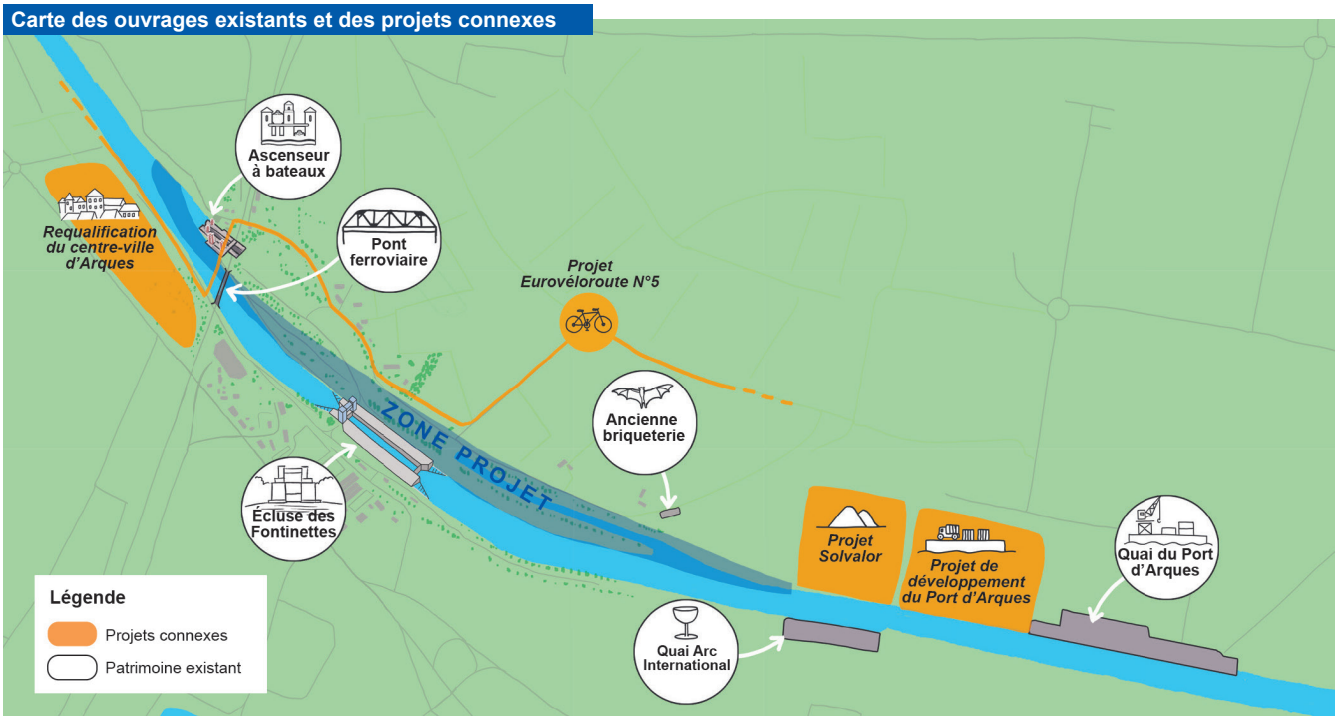
Plusieurs participants ont souligné l'importance de préserver la biodiversité dans le cadre du projet. Des questions ont été posées sur les impacts du projet sur la faune et la flore, notamment sur les espèces protégées et leurs habitats. Des inquiétudes ont été exprimées quant à la propagation d'espèces exotiques envahissantes entre les bassins-versants de l'Aa et de la Lys, notamment avec l'augmentation du trafic fluvial ainsi que sur la qualité de l'eau du marais audomarois.

Une question a été soulevée concernant la protection et la valorisation de l'ancienne briqueterie, qui abrite une espèce protégée de chauves-souris.

VNF a expliqué que la réalisation d'inventaires écologiques a permis d'identifier des habitats naturels et des espèces protégées ou d'intérêt patrimonial sur le site, que le projet cherche à éviter et dont l'impact sera compensé le cas échéant.

L'importance de conserver un continuum boisé pour faciliter la migration, la reproduction et l'alimentation notamment des oiseaux et des chauves-souris a été soulignée par les équipes de maîtrise d'œuvre au cours de la concertation. Sur le sujet spécifique de l'ancienne briqueterie, VNF a rappelé que la conception du projet prévoit de ne pas l'impacter et que des aménagements sont à l'étude pour améliorer le fonctionnement écologique du site.

Carte des ouvrages existants et des projets connexes



Des contributions concernant les compensations écologiques

Plusieurs acteurs ont discuté au cours de la concertation – et plus spécifiquement lors de l'atelier dédié aux sujets environnementaux – de la pertinence des sites de compensation envisagés et notamment celui du « marais de la princesse » envisagée pour la restauration d'une zone humide. Les intervenants pointent notamment le niveau du terrain de la zone visée et le grand volume à décaisser pour recréer une zone humide sur ce site.

> ***Pour les sites de compensation présentés, le site du « point i », en remplacement de celui du marais de la princesse (situé en pleine zone maraîchère) pourrait apporter de meilleures réponses pour le territoire de Saint-Omer (entrée de ville, à la rencontre du canal à petit et grand gabarit, boucle piétonnière très empruntée…). »***

VNF a présenté les zones pré-identifiées à ce stade (terrains VNF ayant a priori des potentialités de compensation écologique) et ayant fait l'objet d'un état initial en 2024. Le site évoqué n'en fait pas partie. Les études sur les sites de compensations et les aménagements envisagés vont être poursuivies et seront présentées lors de la concertation continue dans le courant du premier semestre 2025.

Des demandes de mesures d'accompagnement spécifiques pour la pêche

Des demandes ont été faites concernant la continuité piscicole de la part de représentants de la Fédération de pêche du Pas-de-Calais qui ont participé à la concertation. Dans ce cadre, la réalisation d'une passe à poissons sur l'écluse du Haut-Pont a été spécifiquement présentée par les acteurs de la pêche comme une mesure d'accompagnement souhaitable. De même, un aménagement sur le site de l'écluse Carrée d'Arques pour limiter le mélange des eaux du canal de Neufossé et de la basse Meldyck a été évoqué.

VNF a répondu que des échanges ont déjà eu lieu avec la Direction départementale des territoires et de la mer (DDTM) au sujet des franchissements piscicoles sur le site des Fontinettes et qu'un porter à connaissance sera transmis aux services de l'état au premier trimestre afin d'obtenir un arbitrage sur le sujet.

En effet, sur l'écluse des Fontinettes, le gain écologique d'un aménagement piscicole par rapport à l'investissement financier et les résultats attendus n'est pas démontré. Concernant la demande d'une « compensation » sur l'écluse du Haut-Pont, VNF a expliqué au cours de la concertation qu'il n'est pas possible de compenser une problématique spécifique à l'écluse des Fontinettes (faciliter la dévalaison de l'anguille européenne pour éviter de la piéger dans un canal artificiel classé en liste 1) avec un aménagement multi-espèces sur un autre site avec des enjeux différents (continuité écologique multi-espèce sur une rivière classée en liste 2).

VNF a proposé un rendez-vous spécifique avec la Fédération de pêche au premier trimestre 2025 pour échanger sur ces sujets.

Dialogue, concertation et gouvernance

L'information et l'association du public aux différentes phases du projet ont également fait l'objet de plusieurs échanges et proposition au cours de la concertation, et ce pour les différentes échelles du territoire.

Une reconnaissance de la qualité et de l'utilité de la démarche

Les participants ont mis en avant l'utilité de la démarche de concertation qui a permis de présenter le projet de façon précise, de lever un certain nombre de doutes qui apparaissaient localement et d'associer le public à différents aspects de la conception du projet.

Le bilan rédigé par la garante et le garant met en exergue le fait que le droit à l'information et à la participation du public a bien été respecté par le maître d'ouvrage. Les garants ont constaté un effort de transparence et d'explication de la part de VNF pour répondre aux questions posées lors des rencontres et soulignent que l'animation des temps de rencontres et l'organisation des salles ont permis de faciliter l'expression du public. Les garants notent ainsi que la concertation a permis de « faire bouger les lignes » et de faire émerger un certain nombre d'interrogations, de propositions et de remarques des participants et participantes.

« Le Conseil de développement du Pays de Saint-Omer (Codev) salue l'initiative du maître d'ouvrage de faire cet exercice d'information du public bien en amont de l'enquête publique »

« Merci pour la concertation c'est intéressant !… et utile »

VNF salue l'engagement du public lors de cette concertation préalable, la qualité des propositions et le cadre d'échange et de respect mutuel qui a caractérisé l'ensemble de la démarche. L'appui de la garante et du garant de la concertation, qui ont utilement accompagné cette phase de concertation préalable, est également à souligner.

Une demande forte pour la poursuite du dialogue au-delà de la concertation préalable

Une importante demande de poursuite du dialogue dans le temps a été exprimée lors de la concertation. Le public a questionné VNF sur les suites données à la démarche et la manière dont il serait associé dans le temps.

Certains acteurs ont mis en avant le caractère restreint dans le temps de la concertation préalable et appelé de leurs vœux une poursuite du dialogue afin que chacun puisse continuer à s'exprimer sur un temps plus long.

« Il faudra continuer à associer le public, pour que l'on puisse suivre l'évolution du projet. On a besoin de temps pour digérer toutes ces informations »

« Qu'est-ce qui sera mis en place pour continuer à nous informer une fois que cette concertation sera finie ? »

VNF s'est engagé à concevoir et déployer un dispositif de dialogue territorial qui permettra d'associer le public et de l'informer jusqu'à la phase d'enquête publique. Dans ce cadre, la plateforme d'information en ligne sera maintenue et adaptée pour cette phase. Par ailleurs, VNF s'est engagé à proposer aux personnes intéressées et volontaires sur le territoire de participer à des rencontres locales de suivi qui permettront d'associer le public sur les différents sujets à préciser dans les phases ultérieures et de tenir des rencontres publiques ouvertes à tous avant la phase d'enquête publique.

La volonté d'association spécifique des riverains

Les riverains du projet ont fait valoir au cours de la démarche le fait qu'il est nécessaire selon eux d'être spécifiquement informés et associés au cours des prochaines étapes. Ces derniers partagent notamment leurs inquiétudes sur les impacts du projet – tant dans sa phase chantier que définitive – et le besoin de pouvoir échanger spécifiquement avec VNF sur ces sujets spécifiques aux riverains du projet.

« Il faut que VNF prévoie une manière spécifique d'associer les riverains qui sont les premiers concernés par ce projet »

VNF s'est engagé à proposer un dispositif d'information spécifiquement adapté pour les riverains au cours de phase de dialogue territorial en portant une vigilance particulière à la question des impacts fonciers et du chantier. Pour les riverains dont le bien est impacté par le projet, une démarche spécifique de dialogue concernant les procédures d'acquisitions ou de conventionnement sera déployée au cours des prochains mois.

Une meilleure visibilité de la gouvernance de la gestion hydraulique

Plusieurs acteurs ont enfin demandé à pouvoir disposer d’une meilleure visibilité sur l’organisation et la répartition des compétences entre les acteurs de la gestion hydraulique. Certains regrettent de ne pas savoir précisément à qui s’adresser lorsqu’ils sont confrontés à des sujets spécifiques (nuisances, encombrement du réseau, problème sur un ouvrage…).

Un acteur met en avant l’importance de coordonner les enjeux du projet avec des enjeux territoriaux plus larges travaillés à l’échelle du PLUi ou du SAGE de l’Audomarois.

« On a besoin de savoir précisément qui fait quoi, pour savoir à qui s’adresser quand on identifie un problème. »

« Le Codev interroge en préalable l’articulation du projet avec les documents de planification territoriale, l’un concerne l’urbanisme (PLUI-D) et l’autre l’eau (SAGE), tous deux en cours de révision avec une enquête publique qui sera réalisée en 2025-2026 (comme pour le projet d’écluse). »

VNF a pris en note la nécessaire clarification sur le rôle et les compétences des acteurs de la gestion de l’eau. Une fiche explicative précisant ce sujet sera mise en ligne sur la plateforme au premier trimestre 2025.

Concernant les interfaces avec les autres projets, des échanges sont prévus entre VNF et les acteurs en charge de ces sujets au cours des prochains mois, dans le cadre de la conception du projet ou d’autres instances existantes.

Partie E

Les réponses apportées par le maître d'ouvrage aux recommandations des garants et les engagements de VNF pour la poursuite du projet

VNF prend acte – au travers de son propre bilan – du bilan formulé par la garante et le garant à l'issue de la phase de concertation préalable, qui souligne notamment le respect du droit à l'information et à la participation du public
Le tableau ci-dessous présente les réponses et engagements de VNF aux « suites à donner » et « recommandations » formulées par les garants.

Suites à donner à des interrogations ayant émergé mais n'ayant pas trouvé de réponse

Demande de précisions	**1 - Apporter les précisions tant de méthode que de calendrier aux riverains visés par une expropriation pour leur permettre rapidement de bénéficier d'une estimation de la valeur de rachat de leur propriété ou partie de celle-ci dont ils vont perdre la jouissance.**	
Réponse de VNF	**VNF s'engage à revenir vers les propriétaires (riverains ou exploitants agricoles) directement impactés pour proposer des modalités de mise en œuvre d'actions d'accompagnement spécifiques des propriétaires ainsi que le calendrier prévisionnel associé.**	**Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus** **Reprise de contact avec les propriétaires : au premier trimestre 2025.**
Moyens mis en place pour tenir les engagements	**> VNF s'appuie sur un assistant foncier, qui doit être désigné en février 2025 pour accompagner ces actions et faciliter la mise en œuvre des procédures.** **> Des RDV individuels avec les propriétaires seront organisés dans ce cadre.**	

Demande de précisions	**2 - Fournir le calendrier et les modalités de prise de décision pour le maintien de l'accès piétons sur les écluses une fois le chantier terminé.**	
Réponse de VNF	**VNF s'est engagé lors de la réunion de restitution de la concertation à maintenir le franchissement au niveau des écluses à la suite des travaux de doublement. Des demandes de modifications de programme ont été adressées aux équipes de maîtrise d'œuvre afin d'intégrer cette demande. Les études sont en cours et les résultats seront partagés dans le cadre du dialogue territorial à venir.**	**Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus** **Présentation du scénario retenu pour le franchissement au premier semestre 2025.**
Moyens mis en place pour tenir les engagements	**> Modification du programme annoncée à la maîtrise d'œuvre à l'issue de la concertation.** **> Formalisation de la demande au Moe à venir pour prendre en compte cette évolution (février 2025).** **> Stabilisation du projet à venir courant 2025 (dans le cadre de la réception des études d'avant-projet).**	

Demande de précisions	**3 - Fournir les études évoquées lors de la concertation : prévisions de trafics, impact sur le marais, mesures compensatoires, impact sur la gestion hydraulique.**	
Réponse de VNF	**Les études évoquées sont de natures différentes et chacune à ses particularités et son calendrier.**	
	• **Les études de prévisions de trafics** ont été réalisées et font actuellement l'objet d'échanges avec le bureau d'études pour leur finalisation. Une phase de validation interne VNF suivra afin de pouvoir rendre publique les résultats d'études.	**Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus** **Partage des prévisions de trafic actualisées validées par VNF : premier trimestre 2025.**
	• **Les études portant sur la définition des mesures compensatoires** sont en cours d'actualisation suite aux contributions compilées lors de la concertation et aux inventaires menés depuis. Une fois validés les résultats des études seront partagés avec le public.	**Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus** **Présentation des mesures environnementales proposées sur le projet : premier semestre 2025.**
	• **Des études portant sur les impacts hydrauliques** du projet ont été menées dans le cadre des études. VNF présente dans le présent bilan un schéma d'organisation hydraulique à la suite du doublement de l'écluse. Par ailleurs une fiche de synthèse portant sur la gestion hydraulique avant et après le projet sera prochainement mise à disposition du public pour expliciter cet enjeu.	**Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus** **Résultats des études portant sur les impacts hydrauliques du projet.** **Schéma hydraulique suite à la mise en service : partagé dans le présent bilan.**
	• **Les impacts sur les limites du marais** représentent un sujet ayant émergé au cours de la concertation. Aucune étude n'est engagée à ce stade. VNF s'est engagé à mettre en place – en lien avec les partenaires du territoire - des actions permettant d'objectiver la situation actuelle. La méthodologie d'étude doit encore être définie et sera partagée avec le public une fois stabilisée.	**Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus** **Partage d'une méthodologie d'étude sur les impacts du trafic sur les limites du marais audomarois : premier semestre 2025.** **Démarrage de l'étude avant fin 2025, résultats en 2026.**
Moyens mis en place pour tenir les engagements	**> Ces études sont en cours de réalisation (voire terminées pour les études hydrauliques générales) à l'exception de l'étude portant sur les effets sur les limites du marais dont la méthodologie doit être travaillée en interne et avec les partenaires locaux par VNF. Cette étude n'étant pas prévue initialement, son lancement nécessite de rédiger un cahier des charges, passer un marché avant de pouvoir démarrer.** **> VNF partagera les études et leurs avancées avec l'ensemble du public via la plateforme numérique et spécifiquement lors des rencontres du dialogue territorial.**	

Recommandations portant sur les modalités d'association du public, sur la gouvernance du projet, sur la prise en compte des avis des participant·e·s

Recommandation	**1 - Mettre en place un comité de suivi du projet et favoriser une information adaptée tant écrite que numérique et sous forme de rencontres.**	
Réponse de VNF	VNF s'engage à poursuivre le dialogue avec le territoire jusqu'à la phase d'enquête publique. Cette association se matérialisera au travers : - de l'organisation régulière de rencontres locales de suivi ; - du maintien de la plateforme en ligne qui permettra de centraliser les documents d'information sur le projet, de partager les études à venir ; - des réunions publiques locales permettant de partager l'avancée du projet.	**Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus** Des premiers contacts avec le territoire ont été engagés afin d'organiser les réunions locales de suivi. Il est prévu que des réunions puissent se tenir au premier trimestre 2025. La plateforme est en cours de réactualisation afin d'accompagner la phase de concertation continue, l'actualisation sera menée au premier trimestre 2025.
Moyens mis en place pour tenir les engagements	> VNF s'engage à tenir des réunions de suivi au moins une fois par semestre jusqu'à l'enquête publique. > Une réunion d'information locale sera par ailleurs organisée d'ici fin 2025 afin de partager au plus grand nombre l'avancée du projet.	

Recommandation	**2 - Présenter les maquettes et visuels des aménagements du site classé et d'associer le comité de suivi aux réunions avec la mairie et les représentants des sites classés pour avoir un aménagement conforme aux attentes pour un site classé, utile aux usagers et gérable par la commune propriétaire.**	
Réponse de VNF	VNF s'engage à partager les visuels et plans des aménagements du site classé actualisés, avec le public et notamment lors des rencontres locales de suivi. Les échanges menés avec les acteurs impliqués sur l'aménagement du site classé (ville d'Arques, service de l'État) feront l'objet d'un partage avec le public lors de rencontres locales de suivi.	**Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus** Un premier retour sur les aménagements envisagés sera présenté au public au premier semestre 2025. Néanmoins ces sujets ne pourront être stabilisés qu'à l'issue des phases d'instruction de la CRMH, de la DREAL et de l'ABF, aujourd'hui estimée à fin 2025.
Moyens mis en place pour tenir les engagements	> VNF partagera les relevés de décisions des rencontres avec les partenaires au sujet du site classé avec le groupe de suivi et sur la plateforme numérique.	

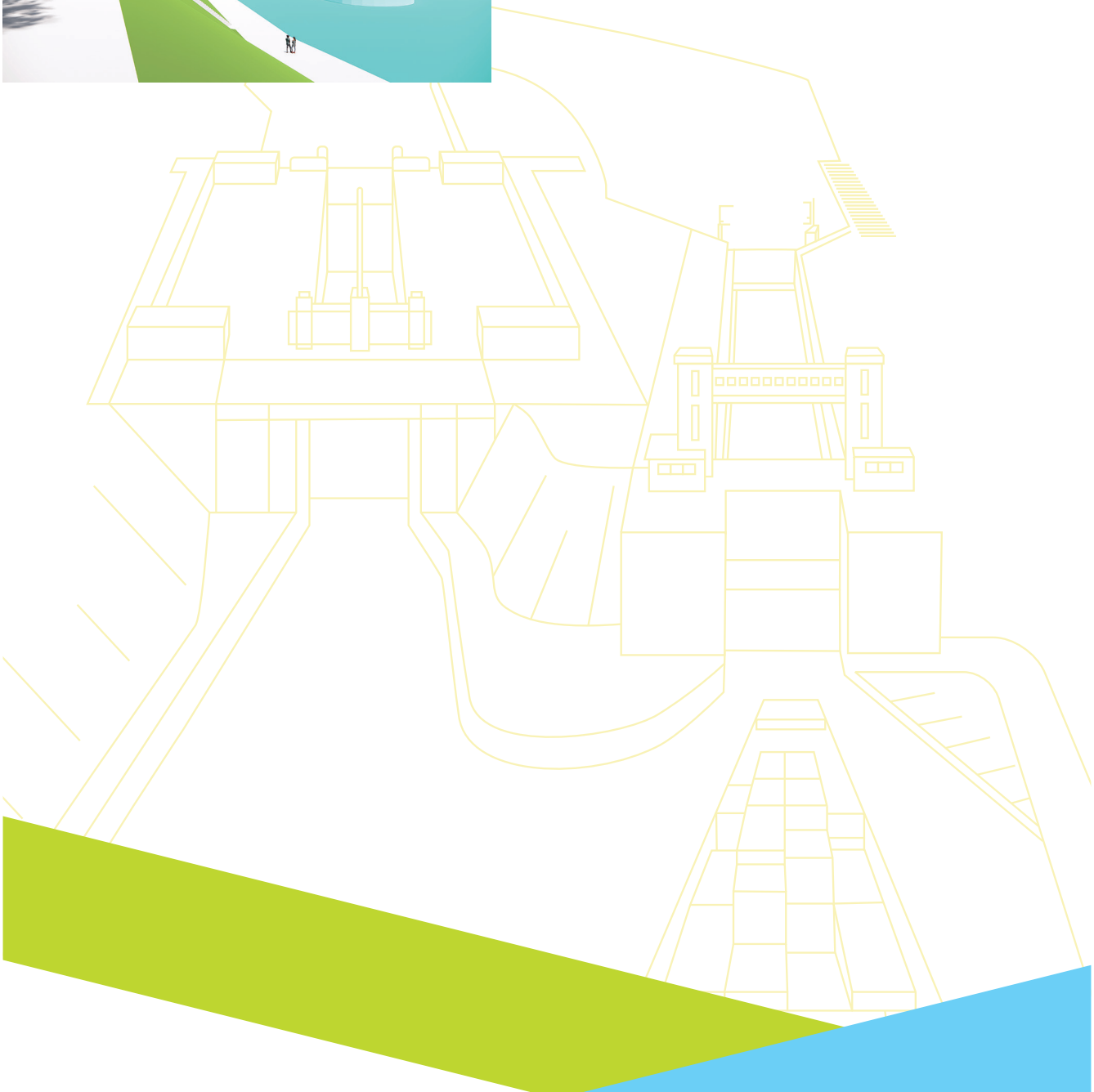
Recommandation	**3 - Présenter les résultats des études de trafic, et de celle sur les impacts sur le marais du trafic fluvial et de ses évolutions projetées.**	
Réponse de VNF	**Les études évoquées sont de natures différentes et chacune à ses particularités et son calendrier.**	
	• **Les études de prévisions de trafics** font l'objet d'échanges finaux avec les bureaux d'études et sont en cours de finalisation.	**Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus** **Partage des prévisions de trafic actualisées : premier trimestre 2025.**
	• **Les impacts sur les limites du marais** représentent un sujet ayant émergé au cours de la concertation. Aucune étude n'est engagée à ce stade. VNF s'est engagé à mettre en place – en lien avec les partenaires du territoire - des actions permettant d'objectiver la situation actuelle. La méthodologie mise en place sera partagée avec le public une fois stabilisée.	**Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus** **Partage d'une méthodologie d'étude sur les impacts du trafic sur les limites du marais audomarois : premier semestre 2025.**
Moyens mis en place pour tenir les engagements	**> VNF partagera les études et leurs avancées avec l'ensemble du public via la plate-forme numérique et spécifiquement lors des rencontres de la concertation continue.**	

Recommandation	**4 - Communiquer les résultats des études de trafic et le calendrier des travaux projetés sur le canal pour l'adaptation à ces évolutions.**	
Réponse de VNF	**VNF partagera les résultats des études de trafic actualisés dès que ces derniers seront consolidés.**	
	Les effets projetés de l'augmentation du trafic impliquent des aménagements connexes (garages d'écluse, aires de retournement, autres projets d'allongement/doublement). VNF s'engage à produire une note présentant les actions et projets à l'étude sur l'axe Dunkerque Cuinchy (au-delà du projet de doublement de l'écluse des Fontinettes) visant à accompagner le développement du trafic. **Les effets éventuels de l'augmentation du trafic sur le marais sont à objectiver au travers d'une étude dont la méthodologie reste à définir (voir point précédent).**	**Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus** **Publication d'une note présentant les actions et projets à l'étude sur l'axe Dunkerque Cuinchy visant à accompagner le développement du trafic : au premier semestre 2025** **Partage d'une méthodologie d'étude sur les impacts du trafic dans le marais audomarois : premier semestre 2025.**
Moyens mis en place pour tenir les engagements	**> VNF partagera les études et leurs avancées avec l'ensemble du public via la plate-forme numérique et spécifiquement lors des rencontres de la concertation continue.**	

Demande de précisions	**5 - Utiliser un maximum de supports d'information du public à la fois pour poursuivre l'information grand public adaptée aux habitudes locales.**	
Réponse de VNF	**VNF s'engage à mettre en place un dispositif de concertation et d'information continue adapté.** **Dans ce cadre, VNF sera vigilant à diversifier les modes d'information et à ne pas les limiter à des actions numériques, dont l'efficacité locale a été présentée comme limitée par les participants à la concertation.**	**Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus** **Une stratégie de concertation continue sera déployée et mise en œuvre dès le premier trimestre 2025.**
Moyens mis en place pour tenir les engagements	**> Actions envisagées : information en ligne, courriers ciblés, rencontres locales.**	

Recommandation	**6 - Mettre en place une information et un dialogue spécifique à la phase chantier en veillant à anticiper les périodes de nuisances pour les riverains, usagers de la zone…, mettre en place des mesures spécifiques en amont pour préparer ce chantier (désigner un référent de proximité dans les marchés travaux pour entendre les doléances des riverains, sectoriser géographiquement le chantier pour pouvoir informer plus spécifiquement les riverains concernés par les différentes phases de chantier…) et ne pas limiter l'information au site internet mais favoriser les moyens de dialogue (visites de chantier, ligne d'écoute pour la remontée des problématiques relatives au chantier…).**	
Réponse de VNF	**VNF s'engage à travailler spécifiquement le sujet de l'information du public en lien avec le chantier. Comme pour la concertation continue, une vigilance sera apportée au fait de diversifier les canaux d'information et à ne pas limiter l'information à des actions en ligne.** **Des mesures spécifiques seront mises en place en lien avec les entreprises chantier sélectionnées (référent chantier, lettre info chantier, ligne d'écoute ciblée localement…). Ces actions pourront être complétées en échange avec le territoire au cours du dialogue territorial.**	**Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus** **Partage des informations actualisées sur le chantier au cours du dialogue territorial : 2025-2026.** **Intégration de demandes spécifiques en lien avec l'information chantier dans les marchés travaux : fin 2026.** **Mise en œuvre d'actions d'information chantier : à partir du lancement des travaux (à partir de 2027).**
Moyens mis en place pour tenir les engagements	**> VNF définira, en concertation avec le territoire, un plan d'information spécifique au chantier. La mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage sur ces sujets d'information et de dialogue local sera maintenue jusqu'à la fin des travaux.**	

Recommandation	**7 - Publier la 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.**	
Réponse de VNF	**VNF s’engage à concevoir la fiche d’information sur les acteurs de la gestion de l’eau et à la publier sur la plateforme en ligne.**	**Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus** **Mise en ligne de la fiche dédiée : premier trimestre 2025.**
Moyens mis en place pour tenir les engagements	**> La fiche est en cours de rédaction par VNF.**	



vnf
Voies navigables de France

www.vnf.fr

Conception graphique : État d'Esprit Stratis / www.etat-desprit.fr - Rédaction : Agence Eker: www.agence-eker.fr/ - février 2025