

# UN CHANTIER D'EXCEPTION



## DRAGUER ET ÉLARGIR LE CANAL : UN INVESTISSEMENT DE 80 MILLIONS D'EUROS

Ce chantier exceptionnel vise à draguer et à élargir le canal, pour le rouvrir à la navigation à grand gabarit (péniches de 135 m de long).

- ◆ 1,3 millions de mètres-cubes de sédiments à draguer
- ◆ 440 000 mètres-cubes de terres franches à terrasser
- ◆ 11 kilomètres de berges à rénover et renforcer
- ◆ 27 hectares de zones humides à aménager

## UNE NAVIGATION FERMÉE DEPUIS 1992

L'eau des fleuves et canaux transporte des particules en suspension qui s'accumulent dans leur lit au fil du temps : les sédiments.

Cette accumulation réduit la profondeur des cours d'eau et devient une contrainte majeure pour le transport fluvial.

Les canaux de notre région souffrent d'une sédimentation importante due, entre autres, aux faibles débits et pentes qui caractérisent le réseau hydrographique.

Touché par cette sédimentation et cet envasement importants et rapides, le canal de Condé-Pommerœul a été fermé à la navigation en 1992.

## LE PLANNING DES TRAVAUX



# CANAL DE CONDÉ-POMMERŒUL LE RENOUVEAU FLUVIAL



Le canal de Condé-Pommerœul est l'un des chaînons manquants de l'Europe fluviale. Sa remise en navigation améliorera la connexion fluviale avec le réseau français aux réseaux belge, allemand et néerlandais et assurera une continuité de navigation pour les bateaux à grand gabarit : un vecteur de développement économique et durable essentiel pour notre région.

## LES ACTEURS DU PROJET

### La région Hauts-de-France

La région Hauts-de-France est engagée dans un programme ambitieux de développement de ses axes de circulation fluviale, dont le fer de lance est le canal Seine-Nord Europe.

La réouverture du canal de Condé-Pommerœul s'inscrit dans cette stratégie, qui vise à créer des emplois et améliorer la compétitivité du territoire.

### La région Wallonne

Tournée vers le développement économique et durable de son territoire, la Wallonie gère et exploite de nombreuses infrastructures et favorise les modes de transport alternatifs à la route, notamment le transport fluvial. Elle investit massivement sur le projet du canal de Condé-Pommerœul, pour ouvrir le réseau belge sur le réseau français.

### Voies navigables de France

Établissement public français sous la tutelle du Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer, VNF exploite, entretient et améliore en permanence le réseau des fleuves et canaux du territoire national. Parmi ses missions : développer le transport fluvial et concourir au développement durable des territoires.

La réouverture du canal de Condé-Pommerœul est une opportunité majeure pour le bassin de navigation Nord - Pas-de-Calais et le réseau fluvial européen.

### L'Union européenne

L'Union européenne est un partenaire clé de VNF pour développer le transport fluvial. Le programme RTE-T établi par la Commission européenne soutient la construction et la mise à niveau d'infrastructures de transport dans l'Union européenne.

Le programme RTE-T consacre une aide financière à la réalisation d'importants projets d'infrastructures de transport, conformément à l'objectif de compétitivité européenne, de création d'emplois et de cohésion.



23,1%  
du montant global investi

25,5%  
du montant global investi

11,4%  
du montant global investi

40%  
du montant global investi



# CRÉONS DE NOUVEAUX HORIZONS

# DE NOUVEAUX ATOUTS POUR LE TERRITOIRE ET L'EMPLOI

## UN GRAND PROJET DE DÉVELOPPEMENT INTERNATIONAL

Le canal de Condé-Pommerœul est l'un des trois débouchés majeurs du corridor Seine-Escaut vers les réseaux fluviaux à grand gabarit de l'Europe du Nord.

Depuis 1992, sa fermeture est un frein majeur au développement du transport fluvial notamment au niveau international.

La remise en navigation connectera le réseau français aux réseaux belge, allemand et néerlandais. Objectif : assurer la navigation de grands automoteurs ou convois poussés, avec des capacités pouvant atteindre les 3 000 tonnes, vers ou depuis les grands centres économiques de Gand, Anvers, Rotterdam, Zeebrugge, Amsterdam, Berlin, Hanovre, Lübeck, Bonn, Cologne, etc.

Elle donnera une nouvelle portée au Canal Seine-Nord Europe, en assurant la continuité de la navigation à grand gabarit vers une grande partie du réseau nord-européen.



Transport de conteneurs sur l'Escaut

## UNE CAPACITÉ FLUVIALE RENFORCÉE

L'élargissement du canal et sa remise en navigation contribuent à augmenter les capacités de transport de tout le réseau fluvial du Nord - Pas-de-Calais, grâce au passage au grand gabarit.

Les perspectives de trafic attendues à l'horizon 2030 s'élèvent à 6,5 millions de tonnes avec le canal Seine-Nord Europe.

Cette ouverture nourrit et accélère le développement économique de la région Hauts-de-France, en donnant de nouveaux atouts aux entreprises : accessibilité, compétitivité, etc.

# GRAND GABARIT : COMPÉTITIVITÉ ET DÉVELOPPEMENT DURABLE



Transport à grand gabarit sur le canal Albert (Belgique)

## UN ATOUT POUR LA COMPÉTITIVITÉ DES ENTREPRISES

Peu coûteux, souple, régulier et précis : le transport fluvial cumule les avantages économiques et bénéficie d'une progression régulière sur le marché de la logistique, y compris au niveau international.

Le grand gabarit, qui ouvre la voie à la navigation de bateaux de 3 000 tonnes équivalent à 150 camions, renforce encore ces performances et peut apporter à notre région un avantage décisif pour dynamiser l'activité économique, attirer l'implantation de nouvelles entreprises et créer des emplois.

## UN ATOUT POUR LE DÉVELOPPEMENT DURABLE

Silencieux, sûr et très peu polluant : le transport fluvial à grand gabarit est aussi un champion du développement durable qui peut remplacer très avantageusement la route, notamment pour le transport des marchandises. À la clé : moins de bouchons, d'accidents et moins de dégagements de CO<sub>2</sub> !



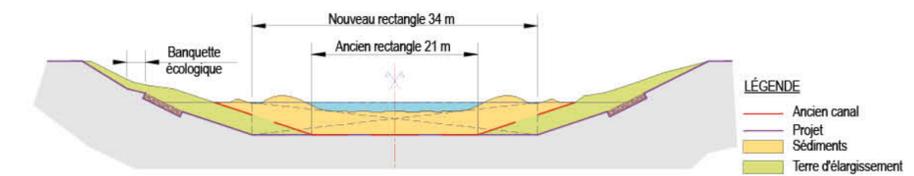
UN CONVOI FLUVIAL DE 3 000 TONNES\*  
150 CAMIONS EN MOINS SUR LA ROUTE !  
DES ÉMISSIONS DE CO<sub>2</sub> DIVISÉES PAR 2,5\*\*

\* classe Va = 110 m de long - 11,40 m de large - 2,50 à 3 m d'enfoncement  
\*\* sur un trajet type Douai - Dunkerque - Source Ecocalcateur VNF



# LE PROJET DANS LE DÉTAIL

## COUPE TYPE DE PRINCIPE



LÉGENDE  
— Ancien canal  
— Projet  
— Sédiments  
— Terre d'élargissement



## DRAGAGE ET ÉLARGISSEMENT DU CANAL

L'élargissement du canal à 34 mètres nécessite le dragage mécanique de

1,3 millions de mètres-cubes de sédiments et le terrassement de 440 000 mètres cubes de terres franches.



## RÉHABILITATION DU PONT DE SAINT-AYBERT

Pour dégager une hauteur libre de 7 mètres et un rectangle de navigation de 34 mètres, la réhabilitation du pont de Saint-Aybert a été nécessaire, ainsi que son rehaussement et déplacement en amont. Les travaux ont été achevés en juillet 2018.

Les travaux ont été achevés en juillet 2018.

## MISE EN VALEUR DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA BIODIVERSITÉ

Le territoire concerné par les travaux s'inscrit dans un secteur peu urbanisé, situé au sein du Parc Naturel Régional Scarpe-Escaut composé essentiellement d'étangs, de marais, de prairies, de cultures et de zones boisées (saules, peupliers...)

Il compte plusieurs espaces naturels protégés, en France et en Belgique.

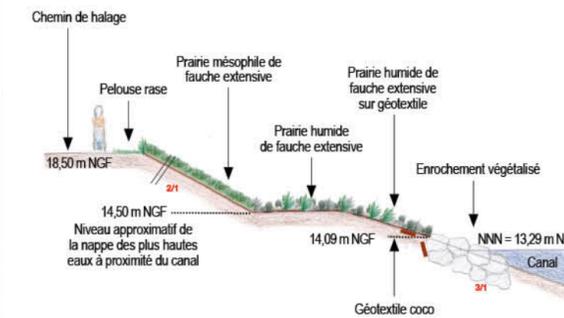
De nombreuses solutions sont mises en place pour la préservation de ces zones.



Mosaïque de zones humides aménagées dans le cadre du projet

## AMÉNAGEMENT DES BERGES ET DU CANAL

Les berges sont constituées d'enrochements, pour la stabilité et la résistance aux mouvements de l'eau (batillage), de bandes de prairie à vocation écologique et d'un chemin de halage intégralement reconstruit. Les géotextiles utilisés sont biodégradables.



Aménagement des défenses de berges en enrochement végétalisé avec banquette écologique

## LA CRÉATION DE ZONES NATURELLES

Le projet inclut la création de 27 hectares de zones naturelles humides à proximité du canal : étangs, roselières, vasières, prairies humides et lagunes. L'objectif est de recréer un milieu durable et favorable à la colonisation par les oiseaux et à l'équilibre des habitats. Ces zones sont pleinement intégrées dans le réseau d'espace naturel environnant.

## AMÉNAGEMENT DES SITES DE GESTION DES SÉDIMENTS

Les sédiments extraits du canal sont amenés par voie d'eau et gérés sur trois sites spécifiques, situés le long de l'Escaut.

Les sédiments stockés sont classés non dangereux au regard des seuils fixés par le code de l'environnement. Après assèchement, les sites aménagés recevront une couverture végétale et un traitement paysager permettra leur renaturation.

De nouveaux usages pourront être envisagés avec les partenaires.

