

CANAL DE CONDÉ-POMMEROEUL LE RENOUVEAU FLUVIAL



CRÉONS DE NOUVEAUX HORIZONS FOIRE AUX QUESTIONS



Agence de financement
des infrastructures de
transport de France



RÉOUVERTURE DU CANAL DE CONDÉ-POMMEROEUL

POURQUOI REMETTRE EN NAVIGATION LE CANAL DE CONDÉ-POMMEROEUL ?

La réouverture du canal permettra aux péniches jusqu'à 3 000 tonnes (l'équivalent de 150 camions) d'économiser 1/2 journée de trajet et 30 kilomètres dans leur parcours entre le canal du centre en Belgique et le réseau à grand gabarit français, dont le futur canal Seine Nord Europe.

Cette ouverture renforcera l'attractivité du grand port maritime de Dunkerque et accélérera le développement économique de la région Haut de France en donnant de nouveaux atouts aux entreprises : accessibilité, compétitivité, etc.

Le canal a été fermé à la circulation fluviale en 1992 en raison d'un envasement important dû au dépôt de sédiments issus des rivières de la Haine et de l'Hogneau.

Les travaux consistent à ôter les sédiments pour les déposer dans des sites de gestion spécifiques, à élargir le canal en retirant des terres franches, et à procéder à des aménagements écologiques (reconstitution de zone humide, aménagement des berges,...) et d'augmentation de capacité (rehaussement du pont de Saint Aybert).

La réouverture du canal aura un intérêt économique, en particulier pour les ports intérieurs situés en proximité du territoire (Saint-Saulve par exemple), ce qui pourra contribuer à générer des emplois.

Les travaux vont également améliorer le cadre de vie : les chemins de halage seront réaménagés, traités sur le plan paysager, et pourront être mis en relation avec d'autres voies douces.

Enfin, la création de zones humides et le réaménagement à venir des sites de gestion des sédiments vont consolider la biodiversité sur le secteur.

QUI EST RESPONSABLE DE CETTE OPÉRATION ?

Voies navigables de France est le maître d'ouvrage de ces travaux, y compris pour la section située en Belgique, en aval de l'écluse de Hensies.

Le financement est assuré par l'Union Européenne, VNF, la Région Hauts de France, la Région Wallonne.

LA SÉDIMENTATION *des voies navigables*

INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT, LES COURS D'EAU ET LES CANAUX DOIVENT ÊTRE ENTRETENUS POUR ASSURER LEUR RÔLE. FACE AU PHÉNOMÈNE NATUREL DE SÉDIMENTATION, COMMENT GARANTIR LE MOUILLAGE NÉCESSAIRE À LA NAVIGATION ? EXPLICATIONS.

Pourquoi draguer ?

On distingue trois types de dragages : le **dragage d'entretien** ou opération de curage « vieux fond/vieux bord », dont l'objectif est de maintenir les caractéristiques initiales du cours d'eau pour disposer en permanence d'un mouillage suffisant dans le chenal pour les besoins de la navigation.

Le **dragage d'investissement** ou d'approfondissement, quant à lui, modifie le cours d'eau en l'élargissant ou en créant des canaux, par exemple. Le **dragage d'assainissement**, enfin, consiste à retirer les sédiments contaminés de la voie d'eau afin de limiter leurs effets sur l'environnement.

Ruissellement de surfaces non végétalisées issu des surfaces agricoles

Ruissellement de surface

Vague de battillage propice à l'érosion des berges

Zones industrielles

Station d'épuration

Zones urbaines

Zone de dépôt

Surfaces agricoles

Ruissellement Phénomène d'envasement

Apports sédimentaires issus des berges dégradées (par les élevages...)

Rejet de particules et de polluants issus d'effluents industriels ou urbains

Dépôt de sédiments suite au ralentissement du courant

Saltation

Roulement

Suspension

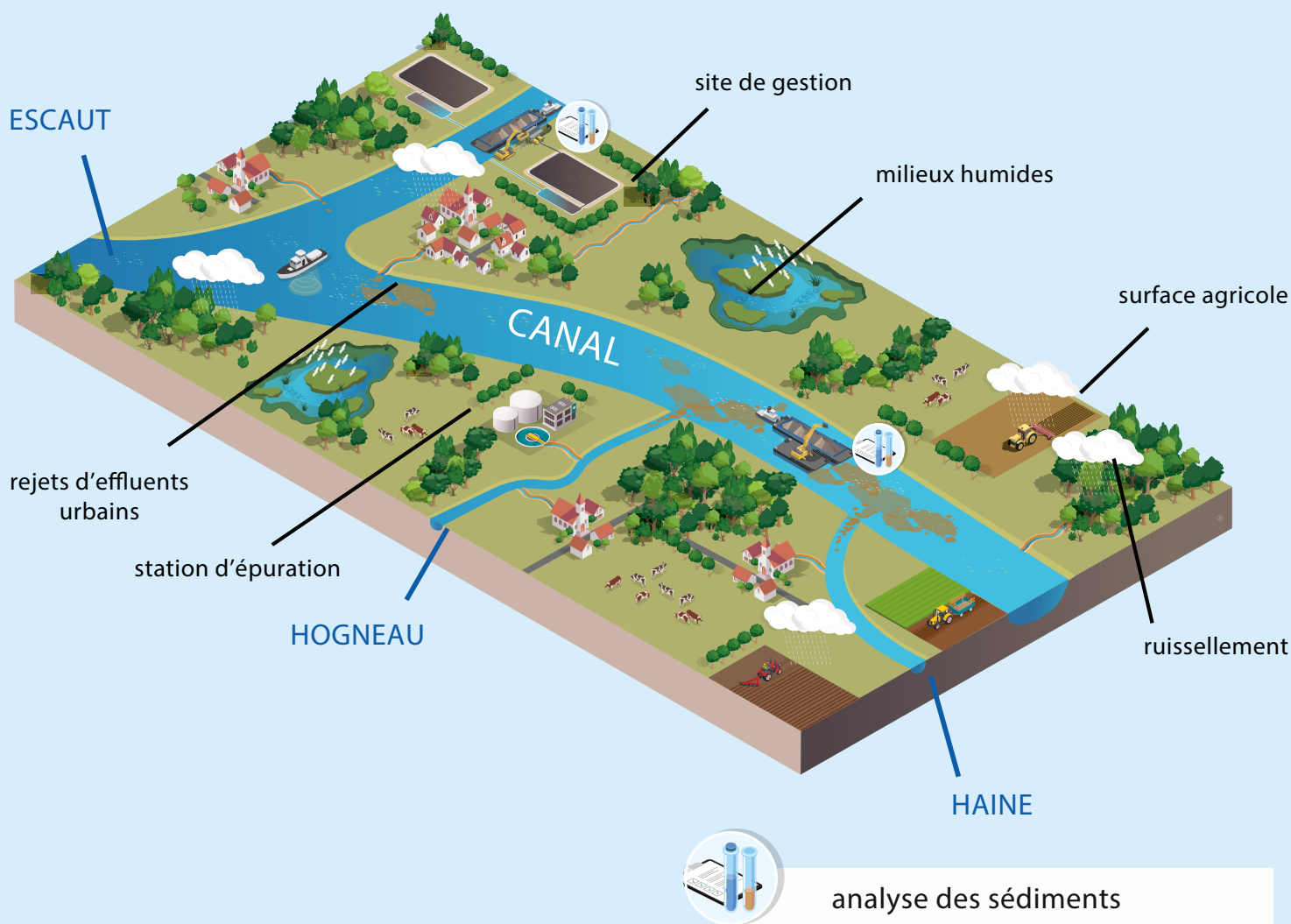
Particules minérales (blocs, cailloux, graviers, sables) ou organiques (particules fines, limons, boues et vases)

Qu'est-ce que la sédimentation ?

L'eau est un agent d'érosion chimique et physique des roches et des sols sur lesquels elle ruisselle. Les particules transportées (roulement, saltation, suspension) par le courant du cours d'eau tendent à se déposer dès que le débit ralentit. Les particules minérales et organiques s'accumulent alors au fond de la voie d'eau, notamment devant les ouvrages ou au sein des canaux, zones d'eau calme où les courants sont atténués.

FOIRE AUX QUESTIONS

LA SÉDIMENTATION SUR LE SECTEUR DU CANAL DE CONDÉ-POMMEROEUL



LES CHIFFRES-CLÉS

- ◆ 1 300 000 mètres cubes de sédiments à draguer
- ◆ 440 000 hectares de terres franches à terrasser
- ◆ 27 hectares de zones naturelles créées
- ◆ 1 péniche de 3 000 tonnes = 150 camions de moins sur les routes, et 2,6 fois moins de CO² produits.
- ◆ Longueur du canal 6 kilomètres entre Condé (jonction avec l'Escaut) et Pommerœul (canal Nimy-Blaton-Péronnes).
- ◆ Élargissement de la passe navigable à 34 m
- ◆ 11 km de berges à aménager

FOIRE AUX QUESTIONS

LA TAILLE DES PÉNICHES :



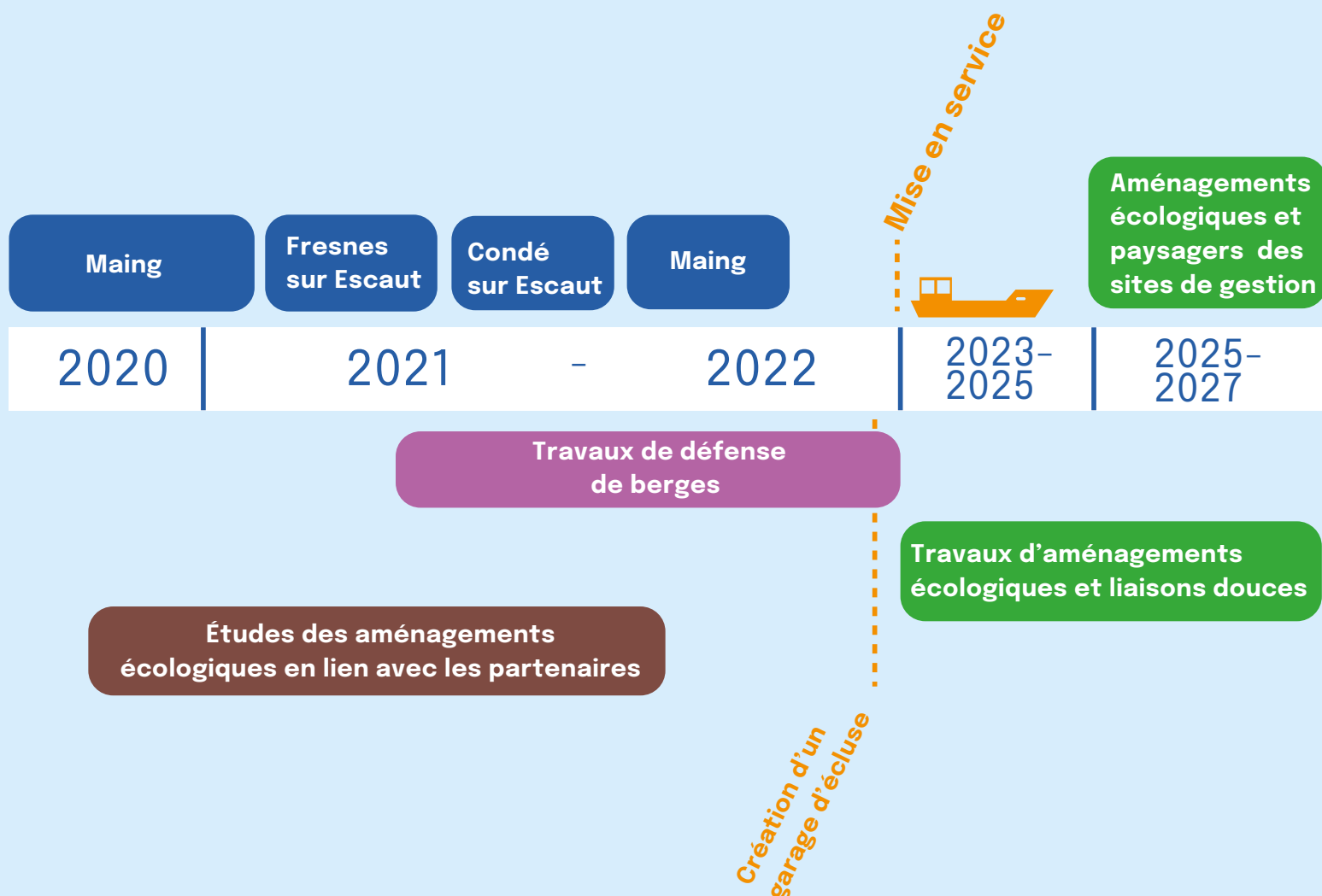
Types de bateaux fluviaux		Linéaire de voies d'eau en France
Freycinet 38,5 m x 5,05 m – 250 CV 250 T à 360 T (TE 1,80 – 2,50 m)		Classe I (4015 km) TE : 1,80 à 2,20 m TA : 4 m
Campinois 55 à 65 m x 6,05 à 7 m – 550 CV 650 T – 750 T (TE 2,50 – 2,60 m)		Classe II (266 km) TE 2,50 m TA 4-5 m
Bateau et convoi « Canal du Nord » 60 m + 30 m x 5,70 m – 550 CV 750 T (TE 2,50 – 2,60 m)		Canal du Nord TE : 2,50 m TA : 4-5 m
DEK (« Dortmund-Ems Kanaal ») 67-80 m x 8,20 m – 800 CV 950 – 1100 T (TE 2,50 – 2,90 m)		Classe III (568 km) TE : 2,50 m TA : 4-5 m
RHK (« Rhein-Herne Kanaal ») 80-85 m x 9,50 m – 700 à 1000 CV 1350 – 1500 T (TE 2,50 – 2,80 m)		Classe IV (137 km) TE : 2,50 – 4,50 m TA : 5,20 – 7 m
Rhénan 95-110 m x 11,40 m – 1200 CV 2000 – 3000 T (TE 2,50 – 3,40 m)		Classe Va-Vb (247 km) TE : 2,50 – 4,50 m TA : 5,20 (Va) – 7 m (Vb)
Grand Rhénan 135 m x 11,40 m – 1900 CV 2500 – 3500 T (TE 2,50 – 3,40 m)		Classe Vb et VI (1621 km) TE : 2,50 – 4,50 m TA : 5,20 m (2 couches) 7,00 m (3 couches) 9,10 m (4 couches)
Convoi poussé 1 à 4 barges EUROPA II 100-185 m x 11,40 m 1 à 4 barges de 2000 à 2750 T chacune 2000 CV (4400T-2B) à 5700 CV (11000T-4B)		

FOIRE AUX QUESTIONS

QUEL EST LE CALENDRIER DES TRAVAUX ?

D'importants travaux préparatoires ont déjà été réalisés ou sont en phase de terminaison : rehaussement du pont de Saint-Aybert, aménagement des zones de compensation (zone humide, ...), aménagement des sites de gestion de sédiments

Dragage des sédiments et dépôt sur les sites de gestion :



FOIRE AUX QUESTIONS

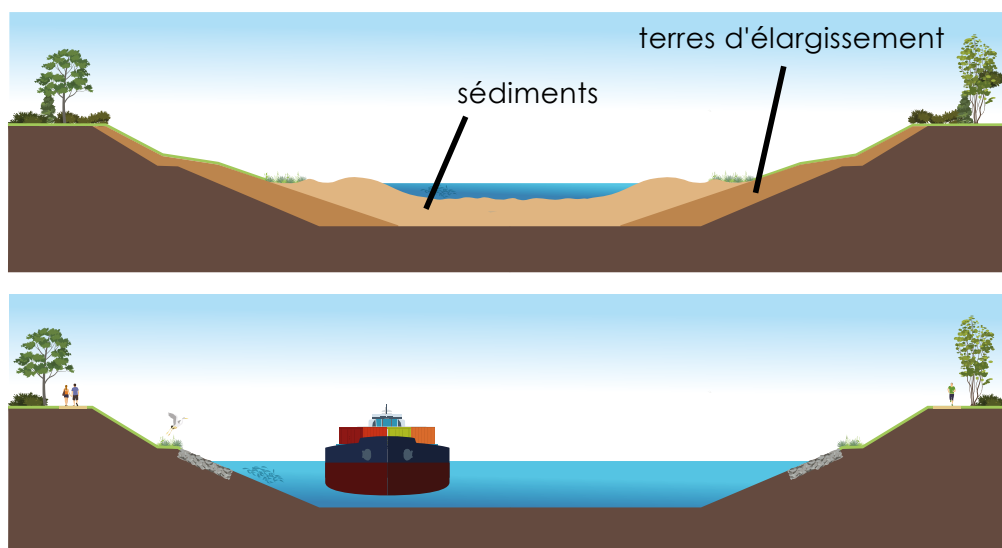
COMMENT S'EFFECTUE LE DRAGAGE ?

Le dragage s'effectue à partir de la voie d'eau grâce à des pelles posées sur des barges. Le transport des sédiments vers les sites de gestion s'effectue également par la voie d'eau, grâce à des barges.

Seule une partie des terres d'élargissement du canal seront extraites et transportées par voie terrestre, leur site de destination étant attenant au canal.



LE CANAL AVANT ET APRÈS LE DRAGAGE



QUELLES SONT LES MESURES PRISES POUR PROTÉGER L'ENVIRONNEMENT PENDANT LES TRAVAUX ?

Le mode de dragage et les périodes de travaux ont été soigneusement choisis afin de ne pas perturber la faune qui habite le long du canal. Par ailleurs, les secteurs de compensation ayant déjà été réalisés, ils peuvent constituer une zone de repli pour les oiseaux en particulier.

Des analyses de qualité de l'eau sont effectuées régulièrement lors du dragage, avant le dépôt sur site, et pendant le séchage. Une procédure de suspension des travaux est prévue pour toute anomalie constatée (par exemple si le prélèvement des sédiments venait à perturber la qualité des eaux).

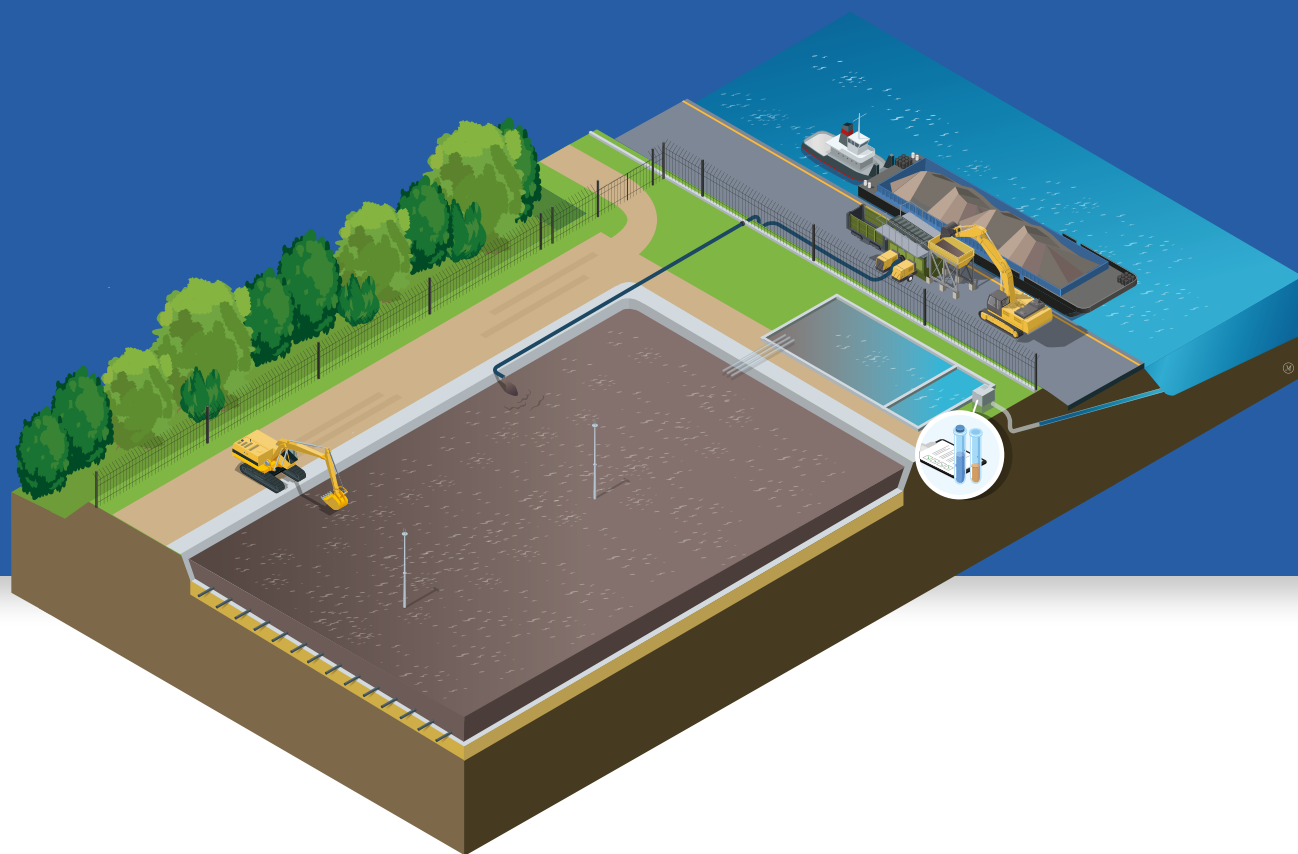
FOIRE AUX QUESTIONS

QUE FAIT-ON DES SÉDIMENTS ?

Sur un laps de temps très court il est nécessaire de draguer 1 300 000 m³ de sédiments qui sont acheminés vers des sites de gestion, situés en proximité (Maing, Fresnes-sur-Escaut, Condé-sur-Escaut / Vieux-Condé)

L'utilisation de barges pour le transport permet d'éviter les nuisances liées au transport routier (circulation, nuisances sonores). Une barge de 3 000 tonnes équivaut à 150 camions.

Ces sites contiennent de grands casiers étanches, ce qui va permettre aux sédiments de sécher en toute sécurité pendant 3 à 4 années. Ils sont sécurisés et leur accès est interdit au public durant cette période.



QUE DEVIENNENT CES SITES ?

Après assèchement (également appelé ressuyage) une couverture de terre végétale et des aménagements écologiques et paysagers seront réalisés en lien avec les partenaires du territoire.

FOIRE AUX QUESTIONS

LA GESTION DES SÉDIMENTS PREND-ELLE FIN APRÈS LA REMISE EN NAVIGATION DU CANAL ?

Issus du fonctionnement naturel des bassins versants, les apports de sédiments se poursuivront après les travaux. La reprise de la navigation aura pour effet de limiter le dépôt des sédiments au fond du canal. Néanmoins, il restera nécessaire de surveiller et de réguler ce phénomène, afin d'en limiter l'accumulation.

Ainsi, les dragages d'entretien seront réalisés périodiquement, comme sur l'ensemble du réseau fluvial, afin de maintenir des conditions de navigabilité satisfaisantes.

Pour limiter les apports de sédiments dans le canal, les autorités wallonnes ont entrepris en lien avec VNF des actions de réduction des apports et un programme d'instrumentation et de recherche pour en mesurer les effets.

L'anticipation et la coordination pour l'entretien du canal après sa remise en navigation, sont aussi au cœur des échanges, dans le cadre d'un comité de suivi.

Les dispositions sont ainsi prises pour une gestion pérenne et responsable des sédiments résiduels, dans une logique de coopération transfrontalière et dans le but de maintenir durablement la navigation sur le canal.

FOIRE AUX QUESTIONS

QUELLES SONT LES IMPACTS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT ?

L'opération prend en compte une dimension environnementale très importante, puisque 15% des dépenses concernent les aménagements paysagers et écologiques. Par ailleurs, la démarche « éviter, réduire, compenser » est mise en œuvre.

Ainsi, le débroussaillage préalable aux travaux de dragage s'est déroulé en période froide afin de ne pas perturber la faune ni la flore. Des zones humides ont été créées : elles accueillent des bassins propices à la reproduction des poissons, et des zones accessibles uniquement à la faune, en particulier avicole.

Les berges bénéficieront d'un aménagement écologique et paysager de qualité, propice à maintenir la biodiversité. C'est aussi une opportunité pour donner accès à ces espaces naturels remarquables au bénéfice d'un large public.

L'ensemble de ces réalisations sont mises en œuvre dans le cadre de partenariats étroits avec les institutions locales (communes, Valenciennes Métropole, PNR Scarpe Escaut, Département du Nord), mais aussi les partenaires environnementaux comme la fédération de pêche ou la Coordination Mammalogique du Nord de la France.

Pour toute information complémentaire contacter:

canal-conde-pommeroeul.dt-npdc@vnf.fr