

Le transport fluvial connaît une croissance constante depuis 20 ans. Pour accompagner cet essor, VNF améliore les caractéristiques du réseau (élargissement, approfondissement du chenal) et modernise les écluses et barrages.

Les investissements sont concentrés majoritairement sur le réseau à grand gabarit où le transport de marchandises est important, et sur le réseau à forte fréquentation touristique.

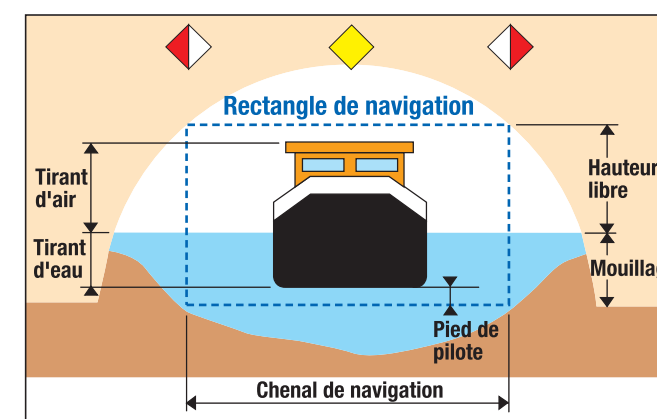
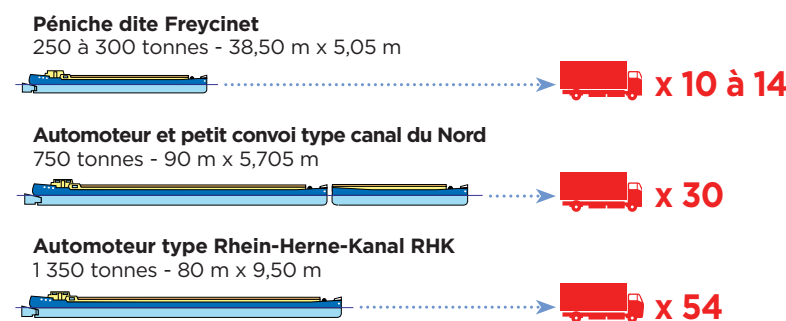
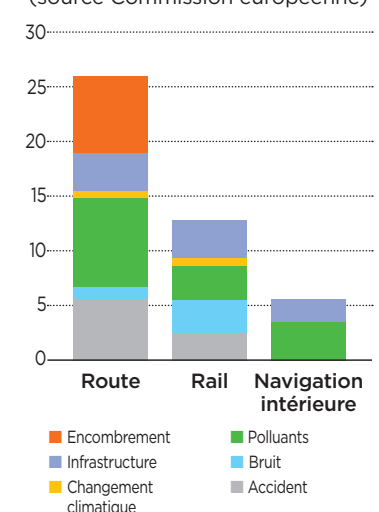
Le recalibrage

Déclarés d'utilité publique en 2006, les travaux de mise au gabarit 3 000 tonnes de la Deûle ont débuté en 2009. L'opération a été financée par l'État et la Région Nord - Pas-de-Calais au travers du Contrat de Projets 2007-2013, avec la participation financière de la Commission Européenne, pour un total de 53 millions d'euros.

L'objectif

L'objectif est de permettre l'ouverture à la navigation de bateaux jusqu'à 3 000 tonnes, contre 1 350 tonnes actuellement, soit l'équivalent de 150 camions de 20 tonnes ! La circulation de bateaux de gabarit supérieur correspond à une diminution du coût du transport fluvial le rendant plus compétitif face à des modes de transport plus nuisibles, polluants et consommateurs d'énergie. Ce type de bateaux permet d'être encore plus compétitif face aux autres modes et de contribuer à la réduction des émissions de CO₂.

Coûts externes des modes de transport en E/1000 t-km (source Commission européenne)



* **Rectangle de navigation**
Zone dans laquelle le bateau peut naviguer en toute sécurité sur la Deûle. La hauteur minimale est de 5,25 m et le mouillage garanti de 3,50 m.

Le secteur concerné

Le secteur de la Deûle concerné par ces travaux d'élargissement et d'approfondissement du rectangle de navigation* se situe entre Sequedin et la confluence Deûle-Lys à Deûlémont, sur un linéaire de 20 km.

Onze communes sont concernées par les travaux : Deûlémont, Quesnoy-sur-Deûle, Verlinghem, Wambrechies, Marquette, La Madeleine, Saint-André, Lambersart, Lille, Sequedin et Haubourdin.

Les travaux comprennent les défenses des berges (environ 10 km), le confortement de 7 ouvrages (5 ponts, 2 passerelles) et le dragage des sédiments et terres franches. Le passage au gabarit 3 000 tonnes (rectangle de navigation* : 3,5 m x 34 m) contre 1 350 tonnes actuellement (rectangle de navigation* : 3 m x 28 m) a nécessité des terrassements conséquents.

8 400 tonnes de palplanches, 54 000 m³ d'enrochements seront ainsi mis en œuvre, et près d'un million de tonnes de matériaux seront excavés et évacués sur des sites de stockages.

