

Réouverture à la navigation de la liaison Deûle-Escaut

Marque Urbaine - Canal de Roubaix - Canal de l'Espierres



2005-2008

DOSSIER DE PRESSE

29 Septembre 2005

Contact : Agence Affaires Publiques
Farida Semmoudi – Frédéric Haas - 03 20 15 93 70

SOMMAIRE

Avant-propos : Pourquoi réhabiliter le canal ?

Un site stratégique au cœur de l'Europe et dans le cœur de ses habitants P. 3

Le Canal, chaînon manquant pour relier l'Irlande à l'Ukraine

Le Canal, un potentiel énorme pour dynamiser la métropole

Un site au riche patrimoine historique, environnemental et humain

Aux origines d'une opération de requalification sans précédent p. 4

15 ans de volontés politiques et d'études techniques

Les objectifs du projet

Premiers travaux réalisés

Les 3 ans d'un chantier de grande ampleur p. 5

La réfection complète des ouvrages d'art et des équipements

La question de l'eau

Des choix judicieux pour assurer un développement durable du site

De multiples partenaires autour d'un projet d'envergure européenne p. 6

Un projet européen

Quatre principaux maîtres d'ouvrage se partagent le pilotage des travaux

Et après, quel avenir ? p. 7

Le développement du tourisme fluvial

Le renouvellement urbain

Le «Canal vert»

Un lieu de vie prospère et animé

La gestion du canal

Imaginez un événement majeur sur le canal en 2008 p. 8

Informations pratiques p. 9

Les grands volets du projet

Une action concertée avec la population

Contacts

Annexes p. 11

Avant-propos :

Pourquoi réhabiliter le canal ?

Un site stratégique au cœur de l'Europe et dans le cœur de ses habitants

1) Le Canal, chaînon manquant pour relier l'Irlande à l'Ukraine

La liaison entre la Deûle et l'Escaut est longue de 28 km. Elle est composée de la Marque Urbaine (7,6 km), du canal de Roubaix (12,4 km) et de son prolongement belge, le Canal de l'Espierres (8,4 km). Sa réouverture à la navigation de plaisance vient compléter les 20 000 km de réseau navigable en Europe du Nord-Ouest, réseau qui permet de relier Limerick à Kiev.

En raison de sa situation géographique, le canal est un site stratégique pour le tourisme fluvial européen, comme en atteste l'intérêt porté par de nombreuses délégations d'experts étrangers (flamandes, anglaises,...)

2) Le Canal, un potentiel énorme pour dynamiser la métropole

11 communes sont concernées : Marquette, Marcq-en-Barœul, Wasquehal, Croix, Roubaix, Tourcoing, Leers, Wattrelos et, en Belgique, Estaimpuis, Pecq et Espierre-Helchin.

De nombreux projets d'aménagement sont à l'étude aux abords de la voie d'eau, notamment sur le site de l'Union et le Quai de Marseille à Roubaix. À Wasquehal, un nouveau centre ville est à l'étude. Wattrelos verra la réhabilitation de la friche de l'ancienne usine Kuhlmann en parc naturel (PCUK sur le plan). Toutes les communes traversées devraient ainsi se tourner davantage vers le canal et profiter d'une vaste opération de renouvellement sur les plans du logement, de l'installation d'activités tertiaires ou du tourisme.

L'exemple britannique illustre le levier que représente la réhabilitation des canaux en terme d'aménagement : le canal de Huddersfield, réhabilité en 2001, a été rebaptisé «le ruban d'or» en raison de son impact sur les investissements privés et publics engrangés depuis ; le canal de Rochdale, qui traverse des banlieues parmi les plus défavorisées du pays, a engendré de nouveaux investissements avant même l'achèvement des travaux ; les abords des canaux de Birmingham sont passés du statut d'ancienne friche industrielle à celui de pôle culturel et de loisirs de la ville. Ils accueillent aujourd'hui le Centre International de Congrès de la ville. La configuration du projet Blue Links et le contexte du canal de Roubaix - Espierres sont assez semblables aux projets de requalification et de restauration des canaux anglais.

3) Un site au riche patrimoine historique, environnemental et humain

Symbole du passé industriel de la région, le canal a été créé au XIX^e siècle afin de permettre le transport du charbon et du textile entre la France et la Belgique. Il est un témoin de l'histoire ouvrière de la région, des activités de l'industrie textile et de la batellerie. Malgré une nécessaire réhabilitation, il dispose d'un riche patrimoine bâti : façade en carreaux d'émail aux abords de l'écluse du Galon d'eau, diversité de ses ponts (mobiles, tournants, levants,...) et caractère unique de certaines de ses constructions (passerelle du Fontenoy notamment).

Poumon vert au cœur d'une métropole fortement urbanisée, le canal possède une flore arboricole des plus diversifiées (charmes, hêtres, comme le «robinier faux acacia ») ainsi qu'une faune à préserver (poules d'eau, hérons, mésanges,...). Côté belge, les berges du canal de Espierres sont bordées de peupliers : un alignement d'arbres classés qui contribuent pour une large part à la mise en valeur du site.

Le canal est aussi un lieu de vie et de mémoire collective locale. Les anciens s'y baignaient ou venaient y passer le dimanche avec leurs parents. Aujourd'hui, mise à part la baignade, ce n'est pas si différent. L'animation sur les abords du canal est coordonnée par l'action du Syndicat Mixte Espace Naturel Lille Métropole : balades, pêche, animations et actions de nettoyage proposées par les associations locales ; promenades estivales sur le bateau «la Décidée»; visites interactives et pédagogiques, manifestations comme «les Rendez-vous du Canal».

Aux origines d'une opération de requalification sans précédent

1) 15 ans de volonté politique et d'études techniques

- Acte 1 : la prise de conscience. En 1989, le projet de construire la Voie Rapide Urbaine dans le lit du canal est abandonné suite à une levée de boucliers de la population locale qui permet de sauver le site.
- Acte 2 : le temps des mobilisations : associations, élus, habitants multiplient alors les initiatives pour redonner vie au canal. Des structures intercommunales se créent de part et d'autre de la frontière. Les acteurs associatifs se mobilisent (création du collectif CANAL notamment). Des études d'aménagement se réalisent puis l'Espace Naturel Lille Métropole prend le relais.
- Acte 3 : la réouverture de la liaison Deûle-Escaut à la navigation est décidée fin 1998 par les partenaires institutionnels (VNF et LMCU)
- Acte 4 : Le Projet d'Aménagement et de Développement de la Deûle à l'Escaut (PADDE), dont les résultats ont été rendus en 2002/2003, propose un projet de développement global et multisectoriel apte à répondre aux problématiques des territoires irrigués par le canal et notamment de ses secteurs en friche.
- Acte 5 : avril 2003, reconnaissance de l'intérêt européen du projet, avec le dépôt du dossier Interreg IIIB et la mise en place des financements FEDER, Objectif 2,
- mise en place du financement du projet avec l'ensemble des partenaires (État, agence de l'Eau, Conseil Régional, Conseil Général, VNF, LMCU, Région Wallonne...)
- naissance du projet «Blue Links»

2) Les objectifs du projet

- Ouvrir le canal à la navigation de plaisance
- Assurer une continuité écologique et paysagère sur le linéaire conformément à la charte «métropole verte».
- Aménager et développer les villes autour du canal

L'objectif à long terme étant de redynamiser les quartiers traversés par le Canal, à travers des projets d'aménagement, de développement touristique, économique, culturel, social,....

3) Les premiers travaux réalisés

Une première phase de travaux s'est achevée en 2002 (budget de 6 millions d'€), sous la maîtrise d'ouvrage des Voies Navigables de France, en lien avec les acteurs locaux :

- réhabilitation des berges sur la Marque canalisée et d'une partie des berges du Canal de Roubaix
- restauration de 2 ponts fixes (l'Épinette à Marquette et le Pont du Collège à Marcq-en-Barœul), du pont mobile de Wattrelos à Roubaix et de la passerelle du Risban à Marcq-en-Barœul

Les 3 ans d'un chantier de grande ampleur

1) La réfection complète des ouvrages d'art et des équipements

- La rénovation des 13 écluses du parcours (10 en France et 3 en Belgique) : nettoyage, désenvasement, démontage, maçonnerie, rejointoiement des parois, installation des nouvelles portes automatisées ;
- La restauration ou la reconstruction de 11 ponts mobiles dont le Pont des Couteaux, ainsi que la restauration de 7 ponts fixes ;
- L'aménagement d'équipements de plaisance.

Dégageant un tirant d'air insuffisant pour le passage des bateaux (1,50 m alors que 3,75 m sont nécessaires), le Pont des Couteaux constitue un obstacle à lever. Point sensible en raison de la forte circulation qui y règne et de son statut de porte d'entrée de la zone de l'Union, il fera l'objet de toutes les attentions. Sont ainsi prévus la création de deux tabliers mobiles et le creusement d'un tunnel sous le canal, afin de créer une liaison directe entre la Voix Rapide Urbaine à Roubaix et le Boulevard de la République à Wattrelos.

2) La question de l'eau

- Le **dragage du canal** est une opération essentielle pour désenvaser le site : 240 000 m³ de sédiments seront extraits des fonds et répartis sur trois terrains de dépôt. Ils seront ensuite recouverts de terre végétalisée. Les sites bénéficieront alors d'un aménagement paysager avant d'être confiés en gestion à l'Espace Naturel Lille Métropole.
- Un **système d'alimentation en eau** totalement repensé sera mis en place afin d'optimiser l'utilisation de la ressource. Ce système passe notamment par la construction de stations de pompage au niveau de chaque écluse. L'eau du bief aval est ainsi relevé dans le bief amont. Cette dernière solution nécessite un apport d'eau de bonne qualité pour compenser les pertes définitives. Cet apport aura pour source les eaux traitées de la nouvelle station d'épuration de Wattrelos. Un traitement par un système d'îles filtrantes garantira la qualité d'eau du canal de Roubaix et permettra également d'enrichir la biodiversité sur le canal.
- Afin d'optimiser le fonctionnement du canal, un **centre de gestion et d'interprétation** situé sur la Zone de l'Union permettra de gérer l'ensemble des installations techniques sur toute la longueur de la liaison. Le centre d'interprétation permettra par ailleurs de disposer d'un espace pédagogique sur le canal.

3) Des choix judicieux pour assurer un développement durable du site

- Les défenses des berges : les techniques végétales seront privilégiées pour reconstituer le corridor biologique.
- La construction en HQE (Haute Qualité Environnementale) sera privilégiée (notamment sur les nouveaux bâtiments comme le Centre de Gestion).
- Les nouvelles installations (îles filtrantes, Centre de gestion,...) seront ouvertes au public avec un objectif d'information pédagogique sur le fonctionnement du canal et son intégration dans l'environnement.
- La conservation du patrimoine du site : par exemple, les volants des **vantelles** sur les portes d'écluses seront récupérés et remis sur les nouvelles portes. Les éléments de patrimoine exceptionnels tels que le pont tournant du Fontenoy ou la passerelle de Wattrelos seront également valorisés dans le cadre de leur réhabilitation.
- La volonté d'un développement durable apparaît également dans les opérations d'aménagement autour du canal, telles que la requalification de la friche PCUK à Wattrelos ou le recalibrage du Riez de l'Espierre.
- Les travaux seront réalisés selon des procédés conçus pour limiter les nuisances extérieures : travaux depuis la voie d'eau, interruptions minimales du trafic pendant les travaux,...

Projet «BLUE LINKS»

De multiples partenaires autour d'un projet d'envergure européenne

1) Un projet européen

Blue Links est un projet multi-partenarial à dimensions européennes. La répartition financière du projet se décompose comme suit :

FEDER objectif 2	9 035 700	24,0%
INTERREG IIIB	8 634 750	23,0%
Lille Métropole Communauté Urbaine	5 720 052	15,2%
Région Nord-Pas de Calais	3 747 700	10,0%
Région Wallonne - M.E.T	3 564 750	9,5%
Agence de l'eau Artois Picardie	3 476 000	9,2%
Voies Navigables de France	1 911 000	5,1%
Conseil Général du Nord	739 000	2,0%
ex-FNSE	760 000	2,0%
Total	37 578 952	100,0%

- gérés par le secrétariat Interreg pour les fonds Interreg IIIB et par la DIREN et la DRE pour les fonds Objectif 2.
- Le projet bénéficie également du soutien de l'État, par l'intermédiaire notamment de la préfecture de Région.

2) Quatre principaux maîtres d'ouvrage coordonnent les travaux

- Lille Métropole Communauté Urbaine assure la maîtrise d'ouvrage des ponts, des passerelles, de l'alimentation en eau (îles filtrantes), des chemins multi-usages et des aménagements paysagers. La communauté urbaine assure également le pilotage du plan de communication et son volet événementiel.
- Voies navigables de France assure la maîtrise d'ouvrage des écluses, des stations de pompage, du dragage et des terrains de dépôts, du centre de gestion et d'interprétation, des défenses de berges.
- Le Ministère de l'Équipement et des Transports de la Région Wallonne assure la maîtrise d'ouvrage des ponts mobiles sur son territoire, des stations de recyclage, des écluses, du dragage, de la construction de la Maison du Canal, des défenses de berges, des cheminements ainsi que des équipements de plaisance.
- Le département du Nord assure la réhabilitation du pont de Grimonpont et du pont du Blanc Seau.

Et après, quel avenir ?

1) Le développement du tourisme fluvial

Les futurs clients de la voie navigable seront attirés par :

- la valeur patrimoniale des ouvrages du canal lui-même ;
- la valorisation esthétique du site : la remise en état des chemins de halage, la végétalisation des berges, l'aménagement paysager,... sur tout le linéaire ;
- la diversité des animations culturelles et de loisirs proposés (sports, visites, location de bateaux,...). Le projet de Maison du Canal – en Belgique à proximité de l'écluse de Leers en est une illustration.

La clientèle britannique est particulièrement visée, en raison de son engouement pour le vaste réseau fluvial du «continent» et de la saturation du réseau britannique. Les plaisanciers français, belges et néerlandais apprécieront les possibilités de croisière en boucle empruntant le canal. Entre la Deûle et l'Escaut, tous ces touristes découvriront la région sous un autre aspect.

2) Le renouvellement urbain

Alors que les abords du canal portent les marques d'une activité économique peu soutenue avec des taux de chômage élevés, la réhabilitation permettra la création d'emplois et le renouvellement de l'habitat, en dopant notamment les investissements privés.

De nombreux projets d'aménagement aux abords du canal profiteront de sa réhabilitation. Des pôles d'attraction sont clairement identifiés, par exemple Marquette (liaison Deûle – Marque Urbaine), Wasquehal (notamment autour du site Cornu), la Zone de l'Union, «l'Eurozone» entre Wattrelos et la frontière. La remise en navigation du canal permettra de mettre en synergie les opérations en cours et les projets tout au long de l'itinéraire.

3) Le «canal vert»:

Le canal est inscrit dans la «trame verte» conformément aux objectifs de la charte «métropole verte», établie avec le Conseil Général, l'Agence d'Urbanisme de Lille Métropole, la Région Nord-Pas de Calais, la Mission Bassin Minier, la Direction Régionale de l'Environnement, et le Ministère de l'Ecologie et du Développement Durable.

Marquée par une urbanisation dense et un manque d'espaces verts, la métropole, à travers ce site, bénéficie d'un atout majeur en terme de qualité de vie (parcs, mise en valeur du paysage naturel, lieux de promenade et de détente,...) et s'engage dans la reconquête du cadre de vie, d'où la fréquentation croissante des chemins de halage déjà constatée.

La présence du canal en tant qu'axe vert dans le paysage sera renforcée notamment à travers la reconstitution du corridor biologique ainsi que par la valorisation des différentes séquences paysagères.

4) Un lieu de vie prospère et animé

De multiples projets d'événementiels prendront place sur les bords du canal : spectacles sons et lumières, raids sportifs, expositions d'artistes,...

Ces événements permettront de médiatiser la réouverture du canal et d'encourager une fréquentation régulière de celui-ci. L'installation d'activités «à l'année» sera une priorité.

5) La gestion du canal

La loi du 30 juillet 2003 sur les risques naturels et technologiques, en réformant le Code du domaine public fluvial de la navigation intérieure, a prévu la décentralisation «à la carte» des voies navigables secondaires, mais VNF a fait savoir qu'il garderait le canal en gestion jusqu'en 2007 avant de le décentraliser. Les partenaires se sont entendus pour trouver ensemble une solution de gestion favorable et pertinente avant cette date.

Projet «BLUE LINKS»

Imaginez un événement majeur sur le canal en 2008

Des animations et des événements spécifiques autour du canal seront mis en place en concertation avec les associations locales impliquées depuis longtemps dans la vie du canal. Un rendez-vous festif sera organisé chaque année pour apprécier l'avancée du chantier. En attendant le grand événement inaugural en 2008, l'actualité et la vie du canal sera relayée sur www.bluelinks2008.org.

«Cela s'est passé en Ecosse*.... Rendez-vous autour du canal en 2008 »



* Réouverture en 2002 du canal du Forth au Clyde, qui traverse les Lowlands d'Ecosse entre Glasgow et Edimbourg ; sous l'impulsion de groupes de citoyens attachés au patrimoine des canaux abandonnés au cours du 20^e siècle, ce sont plus de 500 km de canaux qui ont été réhabilités en Grande-Bretagne depuis l'origine du mouvement en 1946.

INFORMATIONS PRATIQUES

1) Les grands volets du projet

Blue Links est un programme de travaux comportant plusieurs volets liés à la navigation, au cadre de vie, à l'animation et la pédagogie. Trois années sont nécessaires pour réaliser l'ensemble de ce programme.

1er volet 2005–2007 : les ouvrages d'art

Les écluses et les ponts (sauf le pont des Couteaux) seront tous réhabilités avant la fin 2006.

Le programme comprend

- le réaménagement et l'automatisation de 13 écluses,
- la remise en mobilité de 10 ponts,
- la restauration de 7 ponts fixes et passerelles (dont 2 anciens ponts-levis non remis en mobilité)

2e volet 2006–2008 : l'eau et la navigation

240 000 m³ de sédiments envasent le canal. Le dragage est donc une étape essentielle dans la perspective d'une remise en navigation.

Le programme comprend :

- la mise en place des stations de pompage de l'eau à chaque écluse
- la création d'îles filtrantes destinées à alimenter le canal en eau de très bonne qualité
- le dragage du canal
- l'aménagement des terrains de dépôt et leur valorisation paysagère
- La construction du centre de gestion et d'interprétation du canal
- la réalisation d'équipements de plaisance

3e volet 2005 – 2008 : l'environnement et la pédagogie

Les travaux de réaménagement et de valorisation des chemins de halage, des paysages et des berges suivront l'avancée du chantier. Le programme comprend également la réalisation de lieux pédagogiques autour du canal : le centre d'interprétation côté français et la Maison du canal côté belge.

2) Une action concertée avec la population

- Des réunions publiques : à partir du mois de septembre 2005, un cycle de réunions publiques est lancé dans les communes concernées par ces travaux d'aménagement et de remise en navigation. L'objectif étant de donner une information claire et transparente aux habitants et riverains sur le déroulement des travaux d'une part et sur les enjeux de cette réouverture à la navigation d'autre part.
- un site internet www.bluelinks2008.org est en cours de construction. Destiné à accompagner l'avancement du chantier, il sera disponible en 3 langues : français, anglais, néerlandais. Il sera conçu comme un lieu d'échanges et de partage d'information. Une *newsletter* sera adressée périodiquement aux membres des réseaux européens de plaisanciers ainsi qu'aux personnes souhaitant s'y abonner. Mis à jour régulièrement, il dressera un panorama de l'actualité locale, transfrontalière et européenne.

La page d'accueil du site est reproduite ci-après :



Réouverture à la navigation des canaux de Roubaix et de l'Espierres

FR

Het Spierekanaal en Canal de Roubaix opnieuw bevaarbaar !

NL

Restoration of the Canal de Roubaix and the Canal de l'Espierres

GB

2005
2006
2007
2008



3) Contacts

Responsable communication

Olivia Ruant
Coordination de la Communication Blue Links
299 rue Chanzy
59260 LILLE HELLEMMES
03 20 56 79 98
olivia.ruant@wanadoo.fr

Responsable réseau européen

David Edwards-May - Société EUROMAPPING
animation du groupe d'experts transnational
20 avenue de la Houille Blanche
38170 SEYSSINET
04 76 70 16 85
dem@euromapping.fr

Responsable presse

AFFAIRES PUBLIQUES
Farida Semmoudi - Frédéric Haas - Tél 03 20 15 93 70 – affairespubliques@nordnet.fr

4) Autres contacts presse

Lille Métropole Communauté Urbaine

Fatima Khadir – 03 20 21 20 21 – fkhadir@cudl-lille.fr

Voies navigables de France

Marie-Rose Bonnefoi – 03 20 15 49 95 - www.equipement.gouv.fr/sn-npc

Ministère de l'Équipement et de la Région Wallonne

Jean-Pol Delory – 00 32 817 73 115 – jpdelory@met.wallonie.be

Agence de l'Eau Artois Picardie

Christine Dericq – 03 27 99 90 26 – c.dericq@eau-artois-picardie.fr
Cathy Debut – 03 27 99 83 27 c.debut@eau-artois-picardie.fr

Conseil Général du Nord

Hada RAITH - 03 20 13 45 75 - hraith@cg59.fr

ANNEXE

La carte des travaux

