

Colloque de clôture

Les canaux - un atout pour le développement urbain



Le Fresnoy, Studio national d'arts contemporains, Tourcoing

18-19 septembre 2009

Le colloque Blue Links sur la voie d'eau et le renouvellement urbain a rassemblé une centaine d'intervenants et de délégués de neuf pays sur trois continents, dans le cadre du week-end festif «Blue Days» qui a célébré l'achèvement du chantier de réhabilitation du canal.

Le contexte

Blue Links est un chantier de requalification et de remise en navigation du canal reliant la Deûle à l'Escaut, la France et la Belgique. C'est un projet multi-partenarial d'envergure européenne de l'ordre de 37 millions d'euros. Il a été financé par des fonds européens (pour près de la moitié) et par les nombreux partenaires impliqués : Préfecture du Nord-Pas de Calais, Lille Métropole Communauté urbaine, Service Public de Wallonie, Voies Navigables de France, Conseil Régional Nord - Pas de Calais, Conseil Général du Nord, Agence de l'Eau Artois-Picardie qui se sont fédérés pour lancer ce grand projet de renouvellement urbain.

Lancés en 2005, les travaux se sont achevés (pour l'essentiel) fin 2008. Ces travaux ont permis la réhabilitation des ouvrages d'arts (7 ponts fixes et 7 mobiles, 13 écluses), la restauration des berges et des chemins de halage (5400 m de nouvelles sections et 7700 m de chemins réhabilités), la mise en place d'un nouveau système d'alimentation en eau, la restauration du tirant d'eau via le dragage du canal de Roubaix et de la Marque urbaine, enfin l'installation d'équipements de plaisance. Le patrimoine bâti autour du canal a été valorisé et réhabilité dans le cadre de l'installation d'un centre de gestion et d'un centre d'interprétation en France, et la mise en place de la Maison du Canal en Belgique.

D'autres chantiers connexes hors Blue Links (Pont des Couteaux notamment) ont été menés en parallèle. Aujourd'hui, les partenaires ont rempli tous leurs engagements vis à vis du programme Blue Links sous financement européen.

Coopération transfrontalière et partenariat transnational

Le projet Blue Links est fondé sur l'échange transnational. Tout au long du projet les experts d'origines très diverses, d'Europe et d'Amérique du Nord, ont été invités à réfléchir au devenir du canal transfrontalier. De nombreuses expériences ont été portées à la connaissance des 80 délégués présents au colloque commun entre les projets européens Blue Links et Crosscut en juin 2007.

D'autres rencontres transnationales ont eu lieu dans le cadre des colloques annuels des canaux (Pennsylvanie, États-unis en 2006, Liverpool, Angleterre en 2007 et Kingston, Canada en 2008) et d'une réunion du conseil de l'association Inland Waterways International en Serbie en avril 2008.

En 2006, une délégation française et belge s'était rendue en Angleterre, pays exemplaire dans le domaine de la réhabilitation des canaux qui – malgré leur très petit gabarit et de nombreuses écluses – sont porteurs de dynamique économique, touristique mais aussi environnementale.

Le 13 juin 2007, des représentants de Blue Links ont présenté le projet à la World Canals Conference de Liverpool devant près de 170 participants venus du monde entier pour promouvoir cette nouvelle liaison fluviale. La réhabilitation de la liaison Deule-Escaut s'inscrit dans un vaste mouvement. À la fois sujet d'étude pour les projets étrangers et terrain de mise en pratique d'expériences menées ailleurs (modèle anglais notamment), le projet Blue Links est au cœur des réflexions.

Les 27 et 28 juin 2007, de nombreux spécialistes internationaux se sont réunis à Lille dans le cadre du programme européen Crosscut portant sur des études et quelques réalisations à titre de tests. Ce programme travaille sur l'élaboration de solutions novatrices en matière de voies navigables: comment concilier le développement économique et touristique lié à la réouverture à la navigation avec les impératifs de préservation de l'écologie et de la biodiversité? Vaste thème, dont le projet Blue Links constitue un terrain idéal d'expérimentation.

Les échanges dans le cadre du groupe d'experts ont permis d'éditer un *Vademecum* des gestionnaires et exploitants des canaux, une véritable boîte à outils qui présente un «digest» de bonnes pratiques et d'indications utiles sous de nombreux aspects. Les travaux du colloque de clôture apportent quelques compléments et incitent à poursuivre ce travail de coopération transnationale.

Les séances de travail

Chaque séance a commencé par une table ronde rassemblant les partenaires de Blue Links, avant de s'ouvrir à d'autres projets, d'autres maîtres d'ouvrage ou défenseurs de projets de requalification des canaux comme outils de valorisation urbaine.

Discours d'ouverture (voir le texte intégral du discours en annexe)

«**Le rêve d'un quart de siècle a vu le jour**», s'est félicité **Slimane Tir**, vice-président de Lille Métropole Communauté urbaine en charge de l'ENM, en accueillant les partenaires du projet et les intervenants extérieurs venus assister au colloque. Se disant «heureux, ému et fier», il considère que la réouverture du canal incarne l'aboutissement d'une «pratique intense et soutenue de coopération européenne transfrontalière et inter-institutionnelle». L'émotion est partagée avec les plaisanciers et les habitants du territoire qui «ont un très gros pincement au cœur, et ont même les larmes aux yeux, à la vue de ces bateaux qui vont faire vivre et revivre ce canal».

M. Tir remercie les partenaires du projet, les villes ayant participé au projet, M. Pierre Mauroy, Mme Aubry, l'État, le SGAR et tous les acteurs de ces jours de fête. Invitant tous ces acteurs à s'exprimer au cours de ces deux journées, il voit en ce colloque l'occasion de la reconnaissance et de la mise en lumière de l'engagement et de la persévérance dont les collectivités, les élus et leurs collaborateurs ont fait preuve.

M. Bérand, préfet de région Nord-Pas de Calais, souligne la cohérence du projet avec l'un des axes du Grenelle de l'environnement: restaurer la nature en ville. Il rappelle ce qu'a signifié la fermeture du canal en 1985: la fin de l'ère industrielle commencée au 19^e siècle qui a vu se concentrer près de 450 usines et ateliers sur ce territoire, pour connaître dans les années 1970 un déclin industriel et la disparition progressive de la navigation.

C'est suite à des efforts de longue haleine que la restauration de sites permet à ce territoire et à son canal de revivre (station d'épuration de Grimonpont à Wattrelos, la friche Kuhlmann, le canal lui-même).

Ce projet prend vie aujourd'hui et sa réussite met en évidence une démarche à la fois globale, partenariale, pilotée et durable.

Il s'inscrit dans une réflexion globale engagée dès 1991 avec la création de Voies navigables de France. Les actions à mener concernent la réhabilitation du réseau navigable, la dépollution et la réhabilitation des berges, dans un concept plus large qui est la requalification urbaine, dans laquelle la voie d'eau peut jouer un rôle déterminant.

M. Bérard remercie ceux qui ont apporté leur contribution au projet, notamment l'Agence de l'Eau Artois-Picardie qui a été le levier financier du partenariat en s'impliquant dès les opérations menées en amont du projet, à hauteur de 37 millions d'euros sur un total 104 millions d'euros (l'Europe en a financé la moitié, le partenariat franco-belge l'autre moitié).

Il félicite enfin les partenaires Blue Links, qui ont réalisé :

- une **opération bien pilotée** qui permet de constater la rapidité des travaux, en 4 ans seulement,
- un **projet durable** : le canal est un élément de la trame verte et s'inscrit dans la charte Métropole Verte.
- un **projet de référence** dans les échanges internationaux. Il souligne également que le succès de la démarche vient également de l'appropriation des habitants de la métropole qui ont considéré le canal comme un élément de leur cadre de vie et de leur développement.

Première session – infrastructure de la voie d'eau et urbanisme

Première table ronde – le bilan Blue Links

M. Henri Brouet, inspecteur général du Service Public de Wallonie précise que le canal de l'Espierres comme liaison navigable avec la France a suscité beaucoup d'intérêt de la part des plaisanciers et a permis de lancer une réflexion sur l'appropriation par la population de ses canaux. Sur les 8 km du canal de l'Espierres, les travaux ont été réalisés sur 3 écluses, 3 ponts-levis, 3 pontons d'accostage et 3 stations de pompage. Et tout a été maîtrisé pour faciliter les manœuvres. La Maison du Canal comme lieu d'animation est grandement appréciée.

La navigation sur le canal en Belgique sera possible au printemps 2010, après des travaux de dragage côté belge. Des discussions sont en cours avec nos partenaires français sur le financement de l'opération, suite à l'abandon du projet initial de stockage des sédiments en France.

M. Réne Vandierendonck, vice-président du Conseil Régional en charge de l'aménagement du territoire, note que ce projet est l'aboutissement de 20 ans d'expérience de l'aménagement du territoire concerté. C'est un exemple de continuité dans le partenariat, une leçon de modestie et de volonté. Le projet du Canal Seine-Nord Europe est également un projet très structurant pour la région.

La Région Nord-Pas de Calais a identifié les enjeux de la voie d'eau sur son territoire, et la délibération du 25 juin 2009 annonce un possible soutien régional pour les voies d'eau secondaires faisant l'objet, comme le Canal de Roubaix, de projets portés par les collectivités locales. Les modalités de la participation au fonctionnement et aux investissements doivent aujourd'hui être précisées.

Par ailleurs, est annoncée la prise de compétence proposée au Conseil de Communauté du 2 octobre 2009, qui permettrait à LMCU de s'impliquer dans la gestion future du canal, conjointement avec les différents partenaires.

L'hypothèse de la mise en place à moyen terme d'une structure de gestion rassemblant l'ensemble des partenaires est également étudiée.

En conclusion, la reconquête des territoires passera par des projets structurants, notamment sur la voie d'eau.

M. Jean-Pierre Defresne, directeur régional de VNF pour le Nord-Pas de Calais, souligne l'implication de VNF dans le développement durable des voies navigables, qui s'intègre plus largement dans un des axes du Grenelle de l'environnement : mettre en œuvre des mesures pour préserver nos ressources actuelles et futures. VNF avait deux souhaits à travers le projet Blue Links :

- préserver la qualité de l'eau et limiter les pollutions,
- conserver et rendre visible le patrimoine (réhabilitation de chemins de halage et du patrimoine immobilier).

Une comparaison est faite avec le canal de Lens, dont la réhabilitation a changé l'image de l'agglomération. Outre l'aspect environnemental, l'aspect touristique est également mis en avant par la remise en navigabilité du canal et des retombées économique intéressantes. Il rappelle enfin combien ce chantier a été difficile à bien des égards.

M. Grandmougin, Président du Conseil d'Administration de l'Agence de l'Eau Artois-Picardie, rappelle que l'activité principale de l'Agence est le financement d'opérations de dépollution de l'eau, ce qui n'assure pas forcément une meilleure qualité de l'eau. Les canaux de la région ont en effet très peu de courant et beaucoup de sédiments fins de mauvaise qualité, il s'est donc avéré nécessaire de curer les canaux dès les années 80. La question de la gestion des sédiments s'est alors posée. Dans le cas du Canal de Roubaix, le principe novateur de «friche sur friche» a été appliqué. Le financement de l'Agence est incitatif pour améliorer la qualité de l'eau et des sédiments dans le lit des rivières et des canaux. La valorisation des espaces s'inscrit dans une dynamique positive et logique de reconquête écologique: le parc bord à canal en est un exemple probant puisqu'il a généré près de 50 hectares d'espaces dont la population métropolitaine pourra bientôt bénéficier.

M. Ghesquière représente le Conseil Général du Nord. Pour cette structure, le projet Blue Links a été une opportunité répondant à deux objectifs: la sécurisation des ouvrages par la réhabilitation des ponts et la volonté de faire revivre le territoire puisque tous les ouvrages d'art ont été remis en mobilité. Le côté partenarial du projet a permis au chantier de s'adapter aux autres travaux sur le linéaire, notamment les dragages. Il est aussi complémentaire avec les bords du canal grâce à l'implication du Département dans les démarches d'accompagnement: réaménagement des chemins de halage et des pistes cyclables. L'Europe a été un soutien financier important: 30% du coût total du projet.

M. Vandierendonck intervient de nouveau en tant que maire de Roubaix, pour mettre en avant une spécificité de la Métropole lilloise: les friches, le renouvellement urbain et la carence en matière d'espaces verts. Le projet Blue Links a permis un traitement intensif et simultané de l'espace du canal sur tous ces fronts.

Pour **M. Gérard**, Maire de Marcq-en-Baroeul, le projet a permis de recentrer l'urbanisme sur le canal. Il a également permis de donner une image plus positive de la métropole grâce à une volonté commune de faire aboutir ce projet.

M. Despierre, Maire adjoint de Tourcoing, évoque l'atout pour la ville qu'est ce véritable carrefour fluvial, où les navigateurs pourront être attirés vers le centre ville, alors même que Tourcoing n'était même pas pris en compte dans le tracé du canal du 19^e siècle. L'idée est aujourd'hui de continuer dans la même dynamique (projet lillois en cours) avec – pourquoi pas – un «Blue Links 2» où pourrait figurer aussi la signalétique.

En effet, les espaces de nature et de biodiversité sont nécessaires dans nos villes urbanisées. La présence de l'eau dans la ville doit être traitée de façon plus globale en prenant en compte les friches ferroviaires, le maillage sur Roubaix, Tourcoing et Wattrelos. Dans ce contexte il évoque l'idée d'un prolongement du chemin de la branche de Tourcoing par l'ancienne voie ferrée pour aller vers la Lys, favorisant ainsi l'interconnexion entre les espaces naturels.

M. Tir soutient cette vision métropolitaine, en citant l'exemple de la Marque Urbaine, porteuse depuis quelques années d'un urbanisme repensé, un moyen d'attractivité et non un repoussoir. Elle représente un élément fédérateur, celui de l'eau de la métropole.

Le public soulève la question du traitement des boues, et de leur valorisation. Les solutions à apporter pour le traitement des sédiments de dragage sont débattues. La solution mise en œuvre a été le dépôt des sédiments sur l'ancienne friche riveraine au canal, avec un cadre réglementaire important et des mesures concernant le degré de pollution. Cette solution permet de confiner des pollutions déjà existantes et présente plusieurs avantages: protéger la qualité de l'eau (vis-à-vis des pollutions qui se déversaient dans l'Espierre), sécuriser et transformer le site en espace naturel (améliorer ainsi la qualité paysagère).

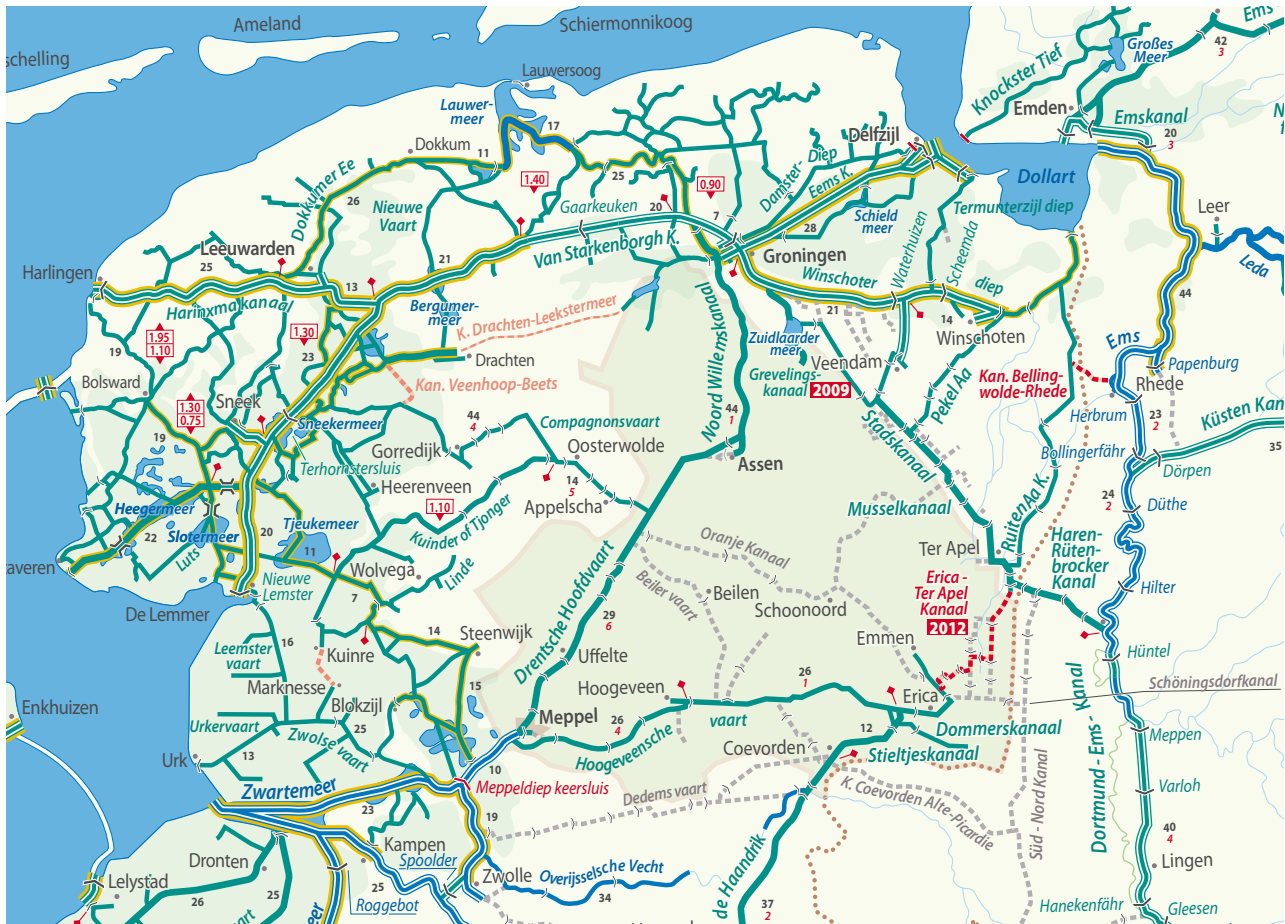
Il reste d'autres problèmes, soulevés par le syndicat des pêcheurs, comme les débordements d'effluents polluants qui continuent de se produire, du fait que certains travaux n'ont toujours pas été réalisés.

M. Tir affirme, nonobstant ce retard regrettable, que les maires ne remettront pas en cause la qualité de niveau 2 du Canal de Roubaix et que tout sera fait pour la préserver.

Deuxième table ronde – retour sur l'expérience de projets comparables

M. Nico van Lamsweerde, directeur de la fondation des canaux néerlandais à vocation récréative, félicite les acteurs du projet Blue Links pour l'aboutissement de ce projet qu'il suit attentivement depuis 2002. L'objectif de la fondation est de réaliser des projets comparables de valorisation des canaux patrimoniaux dans les villes de toutes les provinces des Pays-Bas. L'intérêt se situe aussi bien au niveau écologique qu'à celui de la qualité de vie pour la population locale, qui se montre très enthousiaste pour la nouvelle vie insufflée dans leurs canaux par le tourisme fluvial.

Les projets de liaisons transfrontalières avec l'Allemagne sont freinés dans ce pays par le puissant lobby écologiste, qui défend la thèse que les rivières ne devraient pas être dédiées aux activités humaines. Les projets en cours, comme le canal Erica-Ter Apel dans la province de Drenthe, ne rencontrent pas ce genre d'opposition même si les études environnementales restent évidemment nécessaires.



La problématique principale de la remise en navigabilité des canaux est de concilier les différents usages de la voie d'eau (fret, activités nautiques,...) et l'urbanisation de proximité, et de gérer cet ensemble.

M. Millar, directeur commercial de British Waterways (Écosse), présente d'abord le contexte historique du réseau de canaux historiques construit dès la fin du 18^e siècle et pendant la première moitié du 19^e entre Glasgow et Édimbourg. Le canal entre le Forth et le Clyde servait au cabotage fluvio-maritime, mais après 1945 son utilisation a rapidement diminué et le canal a été fermé en 1962. Son état s'est rapidement détérioré, et le réseau routier l'a taillé en pièces. Le projet du «Millennium Link» a permis de rétablir la liaison navigable entre les deux mers. Ce projet a coûté 85 millions de livres et a duré 4 ans. 50 000 personnes étaient présentes en 2002 à l'ouverture du canal, pour célébrer un des plus importants projets de réhabilitation des canaux en Grande-Bretagne.

L'action commune de British Waterways et de la ville de Glasgow visait ensuite à ce que la population s'approprie le canal. Un travail a été mené avec les écoles, afin de sensibiliser la génération qui n'avait pas connu le canal, et la population en général. Beaucoup de manifestations ont été organisées avec un fil conducteur: comment utiliser cette infrastructure réhabilitée, sur l'eau et sur les chemins. L'idée était de travailler avec les acteurs de l'espace canal, sociétés HLM, entreprises,... pour imaginer un néo-habitat près du canal. Le développement de cet espace passe aussi par le développement des loisirs nautiques (canoë, water polo).



Aujourd'hui, 150 bateaux transitent chaque année d'un estuaire à l'autre, sur les 100 km de canaux, mais la grande majorité des bateaux qui utilisent le canal sont ceux qui sont amarrés dans les ports de plaisance réalisés sur le parcours. Le canal a aussi quelques bateaux logement.

La création d'une seconde base de location de bateaux habitables sera une prochaine étape dans le développement du canal. D'autres projets et aménagements sont envisagés dans les prochaines années : sur le plan technique, un nouveau déversoir pour évacuer les eaux excédentaires du bief de Glasgow, et sur le plan du tissage de liens entre les quartiers autour du canal, une passerelle à trois volées, enjambant le canal à la jonction avec l'embranchement de Glasgow, suspendue sous une grande statue en fer : le «Big Man».



La vision du canal se transforme et devient plus internationale : une nouvelle clientèle internationale (même des Australiens et des Néo-zélandais) fait son apparition.

Mme Marie-Laure Kresec, directrice projets à la SEM Initialité Ingénierie & Territoire, expose la situation de la Sambre, une voie d'eau qui était très fréquentée avant sa coupure à la navigation en mars 2006 à hauteur du pont-canal de Vadencourt, pour cause de vétusté. En attendant que les solutions pour sa réouverture aboutissent, cela a été l'occasion de faire ressortir différents enjeux :

- l'enjeu de requalification urbaine de territoires qui ont longtemps tourné le dos à leur rivière (ex. Maubeuge, Hautmont),
- l'enjeu touristique en prenant en compte la plaisance mais aussi les autres loisirs nautiques et le bord à voie d'eau (véloroute, voie verte),
- l'enjeu économique, avec un regain d'intérêt pour le transport fluvial (parmi les industriels de la vallée),
- l'enjeu environnemental,
- et l'enjeu social avec la réappropriation de la voie d'eau par la population.

Elle insiste enfin sur l'importance de projets cohérents, d'une vision à long terme et de partenaires impliqués sur et autour de la voie d'eau depuis la confluence à Namur jusqu'au Bassin parisien.

M. Tir clôt la séance, en remerciant tous les intervenants et participants, participants, ainsi que le modérateur du colloque **David Edwards-May** (animateur du groupe d'experts), et les convie à la séance du lendemain.

Deuxième session – quel canal pour demain ?

Première table ronde – Blue Links et la vision «proche»

M. Senesael, Bourgmestre d'Estaimpuis, affirme que ces journées «Blue Days» sont la concrétisation d'un long parcours, pour un linéaire belge de 8km désormais réhabilité. Il est heureux de constater qu'une belle fête populaire s'est improvisée pour accueillir les bateaux. Il regrette que les travaux de dragages n'aient pu être terminés. Pour que le canal devienne un lieu fréquenté par tous, il est souhaitable de travailler sur un axe touristique commun autour des deux centres d'interprétation, en Belgique et en France.

Pour **M. Loyaerts**, responsable de la Direction de la Mobilité et des Voies hydrauliques (Service Public de Wallonie), le canal de l'Espierres ne représente pas un gros investissement financier mais il présente un grand intérêt en s'ouvrant à d'autres fonctions que la navigation, sa fonction traditionnelle. Il s'inscrit dans le Schéma Directeur de tourisme fluvial de 2002 qui vise à développer une politique d'aménagement de sites (quais, installations, équipements d'accueil, sanitaires). L'exemple du canal de l'Espierres montre que la revalorisation des canaux abandonnés est possible, et la Wallonie pourrait s'en inspirer pour lancer d'autres projets. La navigation devrait être possible dans le courant de l'année 2010 (ouvrant la route vers la Wallonie et l'Est de la France par la Meuse).

M. Defresne, directeur régional de VNE, reconnaît que le canal de Roubaix a toujours été un «canal compliqué» par sa construction puis par la gestion de ses écluses et de son alimentation en eau. Le principal problème est la gestion hydraulique qui devrait être réglé d'ici 5 à 10 ans par l'automatisation des ouvrages.

Mme Delpierre, secrétariat technique INTERREG IV, affirme que le projet Blue Links répond bien à la priorité du programme européen qui est la régénération des canaux pour un essor économique. C'est un effet levier qui permet des retombées dans d'autres domaines.

M. Ghesquière, du Conseil Général du Nord, souligne la capacité d'adaptation des crédits européens en fonction des différents travaux à mener, le but final étant en effet de mettre à disposition du futur exploitant un ouvrage qui s'adapte à la fois aux besoins de la voie d'eau et de la voirie dans une volonté d'utiliser les nouvelles technologies pour autoriser l'utilisation des infrastructures par les modes doux, modes de développement durable.

M. Vandierendonck, vice-président du Conseil Régional en charge de l'aménagement du territoire, revient sur la question de la future gestion du canal. VNF avait dès le départ refusé la gestion du canal et si une solution de gestion est proposée, le Conseil Régional s'impliquera dans le fonctionnement et l'investissement (cf. propos de la veille).

Deuxième table ronde – lieux de projets, sur tous les continents

M. Gye Woon Choi, professeur de l'Université d'Incheon en Corée, présente plusieurs projets en cours de réalisation dans son pays. Ensemble, ces grands travaux représentent un investissement national de plusieurs milliards d'euros, sur une dizaine d'années.

a. Le canal Gyeong-in

Ce canal en cours de construction sur 18km entre la rivière Han (qui traverse Séoul) et la Mer Jaune. Il comportera deux écluses à chaque extrémité et servira au transport fluvial (notamment aux navires fluvio-maritimes transportant de 250 conteneurs) et au tourisme, tout en renforçant la fonction d'évacuation des débits de crue de la rivière Gulpo lorsque le Han est lui-même en forte crue.



Image et plan de situation du Canal Gyeong-In entre Séoul et Incheon. Le canal devrait ouvrir en 2014.



Le canal participera aussi au développement urbain par la création d'une nouvelle zone d'activités: industries, logistique, loisirs, tourisme et culture. Ce canal est un outil important pour la création et le développement de l'économie locale. C'est aussi, bien sûr, un créateur d'emplois pour sa réalisation (25 000 emplois directs et indirects). L'investissement est estimé à 1,2 milliards d'euros, échelonné entre 2003 et 2012.

b. Requalification des quatre grands fleuves

Un vaste projet de requalification environnementale des quatre grands fleuves du pays vient d'être lancé par le gouvernement. Les objectifs sont nombreux: le respect des écosystèmes, le développement de l'économie régionale centrée sur les rivières, et l'amélioration de la qualité de vie.

c. Ville nouvelle de Cheongna

La ville nouvelle de Cheongna, en construction au Nord d'Incheon pour 90 000 habitants, comportera un réseau de canaux écologiques et navigables. L'investissement est estimé à 1,5 milliards d'euros, échelonné entre 2003 et 2012. La ville dit être prête pour l'accueil des 17e Jeux de l'Asie en 2014.



↑ Croisement de deux canaux projetés au cœur de la ville nouvelle de Cheongna en cours de construction au nord d'Incheon

← Plan-masse de la ville nouvelle. avec deux criques soumises à la marée au Nord et au Sud, le lac et le canal central (d'est en ouest)

d. Valorisation environnementale et paysagère du CheongGyeCheon

Dans le même esprit, quoique non lié à la navigabilité, la restauration de la rivière CheongGyeCheon, affluent rive droite du Han à Séoul, longtemps cachée sous une voie urbaine importante, et maintenant révélée et utilisée pour les loisirs, suite à la démolition de la voie de circulation très dense qui la recouvrait.



← Traitement paysager de la rivière CheongGyeCheon, rendue à la population et... à la vie.

M. Grasso est président de l'association des canaux de l'État de New York, et du comité d'organisation du Colloque International des Canaux, qui se tiendra à Rochester du 15 au 17 septembre 2010. Il présente le projet de remise en eau de l'ancien canal Erié au cœur même du centre-ville de Rochester. Cette réhabilitation a pour but de redynamiser le centre-ville avec la création d'emplois, de logements et le développement des activités touristiques. Une première phase – la remise en eau du pont-canal sur le Genesee – a été intégrée cette année dans le plan de développement urbain (Master Plan) de la ville, qui comporte une zone identifiée comme «Historic Erie Canal District».

→ L'option retenue actuellement pour la valorisation du patrimoine du canal de l'Érié ne retient pas la liaison avec le Genesee au Sud (le long du parc en bas à droite), qui reste l'objectif à terme défendu par M. Grasso et le CSNYS



Mme White, de l'Association du canal Chesapeake & Ohio présente le cas de la ville de Williamsport (Maryland) située en bordure du canal Chesapeake & Ohio, en soulignant l'étendue des projets de restauration du patrimoine que la remise en eau du canal a pu déclencher. Beaucoup d'éléments ont pu être conservés, ce qui rend le projet remarquable: réhabilitation d'un aqueduc, d'un bassin de retournement, d'un entrepôt, d'une centrale électrique pour le réseau de trolleybus, d'un pont-levant ferroviaire et d'une écluse.

M. Dendievel est Conseiller municipal délégué au suivi des projets urbains de la Ville de Lille. Pour l'Eurométropole lilloise, l'enjeu est le renouveau de la voie d'eau au cœur de la ville. C'est un projet ambitieux qui s'inscrit dans le Plan Bleu Lille Métropole avec des aspects environnementaux, des aspects hydrauliques (remise en eau de l'avenue du Peuple Belge, par exemple) et des aspects sociaux avec une réorganisation de la ville et des espaces urbains.



← Simulation de la Vieille Deûle remise en eau, avenue du Peuple Belge à Lille

Nul doute que tous les projets présentés et débattus au cours de ces deux séances se renforcent par l'appartenance à un réseau mondial de porteurs de projets, favorisé par Blue Links. Concluant les travaux, **M. Tir** invite les intervenants et délégués à un lunch, suivi de l'ouverture symbolique du canal à l'Union (voir la *Newsletter* n° 13), en présence de Mme Valérie Létard, Secrétaire d'État

Annexe

Ouverture du colloque - texte intégral du discours de Slimane Tir

MONSIEUR LE PRÉFET, Madame Monsieur les Maires, Mesdames Messieurs les Élus, Mesdames et Messieurs les représentants du projet Blue Links, Mesdames Messieurs, bienvenue! Je suis heureux de vous saluer au nom de Mme AUBRY, Président de Lille Métropole Communauté urbaine et de lancer les travaux de notre colloque consacré à la voie d'eau et au renouvellement urbain.

Je suis à la fois heureux, ému et fier :

Je suis heureux de vous accueillir à l'occasion de ces 2 jours de réflexion, de bilan et de festivités, mais aussi de projection sur l'avenir, auxquels nous donnons une dimension régionale, européenne, mais aussi mondiale (Corée, USA..)

Blue Links, vaste chantier transfrontalier d'intérêt européen, connaît aujourd'hui une étape majeure. Au travers de nos réflexions, au travers de ces moments de grande intensité, il s'agit aussi de donner une nouvelle impulsion pour résoudre les problèmes qui sont encore à l'agenda.

Heureux qu'un projet aussi complexe, aussi ambitieux, que dis-je qu'un rêve d'un quart de siècle, si longuement porté par les populations de cette partie de notre métropole, voit enfin le jour.

Ému, comme ces plaisanciers, ces habitants, ces hommes et ces femmes qui à Marquette, Marcq-en-Barœul, Wasquehal, Croix, Roubaix, Tourcoing, Wattrelos, Leers, Estaimpuis et Espierres-Helchin, sont saisis d'une intense émotion, d'un très gros pincement au cœur, et ont même les larmes aux yeux, à la vue de ces bateaux qui vont faire vivre et revivre ce canal.

Fier d'avoir porté et animé, avec beaucoup d'entre vous, un projet complexe, aux difficultés nombreuses, qui n'a pu avancer et réussir, que parce qu'il était partagé, parce que nous l'avons fondé sur une intelligence collective et une pratique intense, soutenue, de coopération et de confiance – européenne, transfrontalière et inter-institutionnelle.

Merci à l'Europe (IIIB et FEDER) d'avoir apporté son soutien considérable et sans faille.

Merci à la région Wallonne de son engagement dans un projet qui marquera de son empreinte la dimension transfrontalière d'une euro-métropole en construction.

Merci à la Région Nord/ Pas de Calais, au Conseil Général du Nord, à l'Agence de l'Eau Artois Picardie, à VNF, qui a été le chef de file de ce projet, à Lille Métropole Communauté Urbaine bien sûr, qui s'est beaucoup investi, et aussi à vos villes et à nos villes.

Chacun d'entre vous aura l'occasion de s'exprimer au cours de ce colloque. Que ce soit là, l'occasion de la reconnaissance et de la mise en lumière de l'engagement, de la persévérance dont vos collectivités, vos élus, vos collaborateurs ont fait preuve.

Permettez-moi de d'évoquer Pierre MAUROY, Président d'honneur de Lille Métropole Communauté Urbaine qui, en 2003, apprenant la confirmation de financement par le programme Interreg III, a accepté de lancer le projet avec enthousiasme, fort du soutien européen.

Permettez-moi enfin, Mesdames et Messieurs de remercier l'Etat, en la personne de Monsieur le Préfet de Région, le remercier de son concours essentiel, de celui du SGAR, de la DREAL, aux moments décisifs de ce projet.

A travers vous, Monsieur BÉRARD, je souhaite remercier, vos prédécesseurs Messieurs PAUTRAT, ARIBAUD, CANÉPA, et bien sûr vous-même, pour ce soutien sans faille, pour cette continuité de l'État, qui ici n'est pas un vain mot.