



PORT FLUVIAL DE LILLE
Constats et Enjeux du Projet
d'Aménagement Urbain

AVIS N°15.01.CEI

AVIS
La Commission
Équipements et Infrastructures

ADOPTÉ par l'ASSEMBLÉE PLÉNIÈRE
du 14 FEVRIER 2015

Sommaire

Introduction	PAGE 4
ETAT DES LIEUX	PAGE 6
I- Histoire du Port de Lille	
II-II- Statut et fonctionnement du Port de Lille	
1° Statut	
2° Partenariat	
2-1 État	
2-2 Voies Navigables de France (VNF)	
2-3 Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI)	
2-4 Collectivités Territoriales	
3° Les activités portuaires	
3-1 Activités traditionnelles	
3-2 Terminal Conteneurs	
3-3 Filiale de valorisation des déchets	
III Projet municipal : aménagement du site entre le pont de Dunkerque et le pont Jouhaux	
IV Visite des lieux et commentaires du CCC	
1° Constats	
1-1 La place des piétons et des cyclistes	
1-2 Les espaces verts	
1-3 Les équipements	
1-4 L'habitat et le quartier	
2° Quelques propositions d'aménagements	
ENJEUX DU PROJET	PAGE 19
PROPOSITIONS DU CCC	PAGE 23
I Les échelles du projet territorial	
I-1 Échelle internationale	
1° Canal de la Deûle	
2° Visibilité Européenne	
3° Passage de l'Eurovéloroute	
I-2 Échelle métropolitaine	
1° Le grand paysage de la Deûle	
2° Un équipement métropolitain	
I-3 Échelle urbaine	
1° Les canaux	
2° Liens inter-quartiers et circulation	
3° Les passerelles et le bac	
4° Liens entre les différentes phases d'aménagement du port	
5° Liaisons avec les équipements	
6° De la proximité	
7° Des espaces verts	
8° Le patrimoine bâti	
II La gouvernance du projet	
1° Participation citoyenne nécessaire	
2° Les outils à mettre en place	
3° Une Concertation continue	
POSITIONNEMENTS	PAGE 31
ANNEXE	PAGE 37

LES ENJEUX

RESUME DES CONTRIBUTIONS

Impact du projet sur la vie de plusieurs quartiers

Ambitions du développement portuaire et du transport fluvial inscrites dans des projets d'échelles métropolitaine, régionale et internationale

Renouvellement urbain sur un site ayant un potentiel exceptionnel

Budgets contraints au regard d'attentes fortes du projet

Concertation et gouvernance du projet à la hauteur des ambitions

LES PRECONISATIONS

Projet territorial :

Concilier les différentes échelles fonctionnelles du site :

- Échelle internationale (liaison Seine-Nord par les canaux, Eurovéloroute N°5, visibilité européenne de Lille)
- Échelle métropolitaine (équipements et grand paysage de la Deûle)
- Échelle urbaine et humaine (le vivre ensemble)

Processus concerté

- Favoriser l'expression de différents usagers du site et des quartiers connexes
 - depuis la phase amont du projet
 - pendant toutes les phases de montage du projet
 - jusque dans la phase d'appropriation
- Maintenir l'intérêt des Lillois pour le projet

Le Projet Urbain de Lille développé dans « *un Nouvel Art de Ville*¹ », publié en 2005, laissait apparaître les grandes modifications attendues et souhaitées sur le territoire lillois, et affirmait les objectifs de la Ville Renouvelée notamment avec les aménagements sur Fives avec Fives Cail Babcock, sur Lille-Sud avec « le Sud du Sud » et l'ensemble du projet ANRU², sur Lille-Centre et Moulins l'aménagement du site Saint-Sauveur, et sur Bois-Blancs et Vauban-Esquermes le port fluvial.

Le CCC a participé à la concertation selon les formes de concertation sollicitées par les élus, et s'est prononcé au travers de ses avis sur l'ensemble de ces projets.

Lors de la Conférence Lille Ville 3000, réunie en 2009, la Ville de Lille a sollicité les plus grands urbanistes et aménageurs internationaux pour se prononcer et apporter leurs visions de l'aménagement de la ville. Un certain nombre de propositions ont été faites et ont permis aux élus et aux techniciens de s'en inspirer pour entamer une réflexion recentrée au niveau lillois et, en ce qui concerne tout particulièrement le port fluvial, de prendre en considération la place de l'eau à Lille³.

Ce projet d'extension de la ville a des incidences directes sur le développement et le redéploiement des activités portuaires et fluviales. La Métropole Européenne de Lille⁴ s'inscrit dans l'accompagnement du développement économique durable du PORT DE LILLE

En ce qui concerne le Port de Lille, la Ville a présenté un projet sectorisé sur le site.

Le CCC s'est autosaisi de la concertation sur le port fluvial, qui au-delà d'une infrastructure est un espace territorial inscrit dans plusieurs quartiers lillois, et qui s'intègre dans un projet Métropolitain avec des ambitions du développement portuaire et du transport fluvial, comme les berges de la Deûle, le tourisme fluvial, et dans un projet Régional avec le développement des différents sites du port de Lille, voire Européen avec le futur canal Seine-Nord.

¹ Ouvrage publié en 2005 reprenant en détail le Projet urbain de Lille – Introduction de Martine Aubry

² ANRU Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine

³ Avis du CCC sur le « Tourisme fluvial à Lille » avis N°08.01 CRE du 14 juin 2008

⁴ Depuis le 1^{er} janvier 2015 Lille Métropole est dénommée Métropole Européenne de Lille (MEL) en application de la loi sur la réforme des territoires.

Cet intérêt pour le port de Lille n'est pas nouveau pour le CCC, et au travers de nombreux avis des questions transversales liées à la circulation, la voirie, l'eau et le Plan Bleu, la Citadelle, la commune associée de Lomme⁵, et le tourisme fluvial...ont été ainsi énoncées.

Le port de Lille concerne la Ville de Lille, mais dépasse les limites de son territoire, et une analyse est indispensable à l'échelle métropolitaine et régionale. Les budgets contraints ne peuvent pas être le prétexte à un manque d'ambitions du projet. Ils ne doivent pas non plus empêcher des actions modestes financièrement mais réalisables à court terme et utiles à la qualité de vie des habitants.

La Commission Équipements et Infrastructures du CCC a souhaité aborder l'aménagement du port de Lille dans sa globalité, et a donc rencontré les élus lillois *M.RICHIR, M.DENDIEVEL, et Mme DALEUX*, et les services de l'urbanisme, *M.GOETZKE, M.LEMEITER, Mme DELEMER*.

Par ailleurs la commission a procédé à une visite des alentours du site en toute autonomie, et a ensuite visité le port avec les autorités portuaires *MM.DUCHATEAU et DRAPIER*, respectivement Directeur Adjoint des Ports de Lille et Responsable Communications et Relations Publiques (visite du site, explication du fonctionnement et des objectifs fixés).

La commission a également souhaité rencontrer les usagers de la Deûle, notamment *M. MEURIN*, président du Club Aviron Union Nautique de Lille.

En dernier lieu la commission a pu prendre connaissance des travaux d'étudiants de l'École Nationale d'Architecture et de Paysage de Lille, sur le thème de l'aménagement du port fluvial, travaux sélectionnés en 2006.

La commission tient tout particulièrement à remercier l'ensemble des intervenants pour leur disponibilité et la richesse dans les échanges.

Eu égard à la complexité du sujet, la première partie relève du constat de l'existant et présente l'état des lieux du site (I), les enjeux (II) et les propositions du CCC (III) seront présentés dans les points suivants

⁵ La liste des avis du CCC évoquant le port fluvial et la concertation dans le cadre d'un projet urbain en ANNEXE



Vue aérienne oblique du Port de Lille



I ETAT DES LIEUX

I - Histoire du Port de Lille

L'histoire de Lille ne peut pas s'écrire sans rappeler les liens étroits qui unissent la ville à sa rivière, la Deûle. Depuis l'installation des premiers établissements humains dans une plaine inondable et marécageuse d'où émergent plusieurs îlots, la ville s'est construite avec l'eau, tirant partie tout à la fois de sa force hydraulique, de son potentiel défensif et des possibilités commerciales offertes par la navigation fluviale.

Dès l'époque gallo-romaine au moins, La Deûle, encore capricieuse et pleine de méandres est naviguée entre Lille et la Lys. Vers 750/800 est probablement créé le premier port de Lille.

Une rupture de pente de 3,5 mètres entre l'amont et l'aval de la ville médiévale s'exprime dans deux chutes d'eau qui justifient l'existence de deux ports, l'un à

l'amont de la ville dans un lieu qui sera ensuite nommé « rivage du Wault », l'autre en aval à la sortie de la ville, au niveau de la Basse Deûle. À la fin du Moyen Âge, le commerce fluvial se fait grâce à ces deux ports sans communication navigable possible entre eux.

La réalisation du canal de la Moyenne Deûle est faite en 1750, sur la base du projet d'agrandissement imaginé par Vauban en 1670.

L'agrandissement de Lille en 1858, avec les communes de Fives, Wazemmes et Moulins, prévoit le creusement du port fluvial et la jonction vers avec l'écluse de la Barre entre 1870 et 1880. Ces travaux vont renverser la problématique de l'eau, désormais rejetée hors de la ville.

Le démantèlement des fortifications dans les années 1920 achève cette mutation et offre l'occasion de creuser un nouveau port, le port Vauban, au confluent de la Haute Deûle et de l'Arbonnoise. Cet aménagement rend obsolètes les ports historiques.

Le 20 avril 1935, est créé le Port de Lille, structure de gestion autonome des activités portuaires ; les premiers entrepôts sont créés en 1947, et l'activité démarre en 1948. L'inauguration officielle est réalisée en 1951.

En 1955, la décision est prise de construire le canal à grand gabarit Lille-Dunkerque qui entraîne la dérivation de la Deûle et le contournement de la Citadelle en 1975. Le port Vauban est transféré sur le territoire du quartier des Bois-Blancs et le long des boulevards de la Moselle et de la Lorraine. Lille peut alors devenir un grand port fluvial, éclaté en plusieurs sites d'Halluin à Santes. L'ancien port Vauban est comblé et devient l'actuelle avenue de l'Architecte Cordonnier.

Le port se développe grâce au canal à grand gabarit, et en 1990, la direction du Port de Lille inaugure le « Lille-Conteneur », qui favorise les échanges avec Anvers et Rotterdam.

Aujourd'hui, le Port de Lille, service extérieur de la Chambre de Commerce et d'Industrie Grand Lille gère un ensemble multi-sites et multifonctions qui compte parmi les plus importants ports intérieurs français. La perspective de l'aménagement du canal Seine-Nord lui offre de nouvelles opportunités.

Cependant, malgré ce développement général des sites du Port de Lille, on constate une perte d'activités sur la plate-forme située le long des boulevards de Lorraine et de Moselle, dans un site très convoité par la Ville de Lille, pour le développement urbain de Lille et ses activités nautiques de loisirs et de plaisance.

II- Statut et fonctionnement du Port de Lille

1°Statut

Le Port de Lille est une infrastructure implantée au cœur de la ville ; c'est aussi un service industriel et commercial de la Chambre de Commerce et d'Industrie - GRAND LILLE NORD DE FRANCE-PORTS DE LILLE, une entreprise créatrice d'emploi amenée à tirer de la richesse de son fonctionnement, et qui travaille avec de nombreux partenaires issus du monde de l'entreprise.

La complexité de la situation relève essentiellement d'un partenariat historique entre l'État, les Voies Navigables de France, la Chambre de Commerce et d'Industrie et les collectivités territoriales, qui évolue avec la législation contemporaine, les compétences des différents acteurs et une gestion croisée.

2°Le partenariat

Les partenaires en lice : État, Voies Navigables de France, Chambre de Commerce et d'Industrie - Port de Lille, Collectivités territoriales (Ville de Lille et MEL (Métropole Européenne de Lille))

2-1 ETAT: Le port fluvial entre dans le domaine public fluvial d'État, régi par le code du domaine public fluvial et de la navigation. L'État en concède la gestion à Voies Navigables de France.

2-2 Voies Navigables de France (VNF) Depuis le 1^{er} janvier 2013, VNF est devenu Établissement Public Administratif (EPA) en application de la loi du 24 janvier 2012 apportant modification des statuts⁶. Les directions territoriales, dont celle du Nord-Pas-de-Calais qui a son siège à Lille, deviennent les interlocuteurs directs des collectivités territoriales sur les territoires. Cette organisation plus souple doit permettre d'accroître l'efficacité des services en matière d'exploitation et de maintenance, de simplifier les relations entre les VNF et ses partenaires dans les régions puisque chaque direction territoriale est pilotée par un directeur. La direction territoriale de Lille, implantée à Lille, a mis en place la commission territoriale du Nord-Pas-de-Calais co-présidée par M. WACHEUX, Vice-président du Conseil Régional délégué aux transports et le Préfet, ou son représentant, conformément aux nouvelles dispositions réglementaires régissant l'EPA VNF.

Les compétences de VNF se sont développées avec de nombreuses missions confiées : l'exploitation, l'entretien et la maintenance du réseau, la promotion

⁶ Depuis 1991 les Voies Navigables de France avaient le statut d'un Établissement Public Industriel et Commercial.

et le développement du transport fluvial (dans le but de contribuer au report modal), la gestion des ressources hydrauliques et de l'exploitation de l'énergie hydraulique (dans le but de concourir au développement durable et à l'aménagement du territoire), la préservation de la biodiversité et de la continuité écologique, la conservation du patrimoine, la valorisation du domaine confié et la promotion du tourisme fluvial.

VNF est devenu un véritable partenaire des territoires ; avec ce nouveau statut l'EPA VNF a décidé d'engager et de renforcer une politique de partenariat avec les acteurs locaux pour développer, dynamiser et valoriser avec eux le patrimoine fluvial et terrestre, en veillant à la bonne intégration des activités et des aménagements dans leur environnement.

2-3 Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI): Établissement Public Administratif – administré par des entreprises et des commerçants et géré par une chambre consulaire issue de leurs pairs.

Par la loi du 23 juillet 2010 le législateur (loi 2010-853) a confirmé confier « *aux établissements ou aux chambres départementales du réseau des chambres de commerce et d'industrie une fonction de représentation des intérêts de l'industrie, du commerce et des services auprès des pouvoirs publics ; assurant ainsi l'interface entre différents acteurs concernés, ils exercent leurs activités sans préjudice des missions de représentation conférées aux organisations professionnelles et des missions menées par les collectivités territoriales dans le cadre de leur libre administration.*

Le réseau et chaque établissement ou chaque chambre peuvent contribuer au développement économique, à l'attractivité et à l'aménagement des territoires ainsi qu'au soutien des entreprises et de leurs associations, en remplissant des missions de service public et toute mission d'intérêt général nécessaires à l'accomplissement de ces missions.

À cet effet, chaque établissement ou chaque chambre peut assurer, dans le respect, des schémas sectoriels qui lui sont applicables, dont la mission de création et de gestion d'équipements, en particulier portuaires ou aéroportuaires ».

Partenaire et gestionnaire historique des ports internes ou ports fluviaux, la CCI a vu ses compétences s'élargir sur les territoires. La CCI-Port fluvial rattachée à la CCI GRAND LILLE a confié au service Port de Lille la gestion des terrains, la construction des hangars, la location des espaces, la commercialisation des espaces avec la recherche de clients et d'investisseurs afin de leur proposer la meilleure offre de service, la régulation du domaine public fluvial.

Avec les évolutions et la restructuration des CCI au niveau régional, le port de Lille est une entité qui couvre plusieurs sites sur le territoire régional ;

désormais les Ports de Lille développent leurs sites implantés sur le parcours de la Deûle.

Le contrat de concession est signé jusqu'en 2038. Force est de constater que le concédant et le concessionnaire harmonisent leurs missions, avec par exemple la charte signée en 2012 supprimant le bail pour les terrains situés au bord du canal : cet espace de « bord à canal » revient en gestion du domaine public pour permettre un meilleur accès pour leur entretien.

2-4 Collectivités territoriales

Les collectivités territoriales, Ville de Lille et Métropole Européenne de Lille (MEL), aménagent leurs territoires, et recherchent les meilleures conditions d'utilisation des terrains, des espaces ; de fait la Ville et la MEL sont chargées d'assurer les accès au port fluvial, de développer les voiries, les réseaux divers, avec un regard sur l'activité portuaire. Le port de Lille est un partenaire incontournable de la Ville, mais aussi de la Métropole. Depuis plus de 20 ans, la Ville de Lille sollicite le Port fluvial pour qu'il développe ses activités, les redéploie et cède les terrains pour permettre l'extension de la ville renouvelée.

Des aménagements urbains ont été réalisés ces dernières années comme la construction du collège LÉVI-STRAUSS en face du Port fluvial, l'aménagement du parvis du collège et des espaces publics attenants, l'arrêt d'une station de métro « port fluvial » est aussi une volonté d'aménagement de ce pan de ville. Une étude a d'ailleurs été confiée en 2010 à Pierre GANGNET, urbaniste, sur la reconfiguration du boulevard de la Moselle, du boulevard de Lorraine, et pour apporter des propositions plus globalement sur l'aménagement du port de Lille.

L'ensemble de ces partenaires a pour **projet commun la volonté de renforcer l'ambition portuaire de la métropole au travers d'un protocole visant le développement du transport fluvial, le redéploiement des activités portuaires, et l'aménagement des espaces** actuellement occupés par les infrastructures du port sur une superficie de 40 hectares.

3° Les activités portuaires

Aujourd'hui **les ports de Lille** représentent 15 sites portuaires, 280 000 m² d'entrepôts, 17 km linéaires de voies ferrées, 8 km de quais lourds. Le chiffre d'affaire total des ports de Lille s'élève à 11 millions d'euros, avec 22 millions d'euros d'investissement au cours des cinq dernières années. On compte près de cent cinquante entreprises implantées sur l'ensemble des sites des ports de

Lille, dont cinquante-trois sur le site de Lille. Ports de Lille est aussi un employeur qui offre 5400 emplois dont 3000 directs, avec une réelle capacité d'ascenseur social⁷.

Dans la métropole lilloise, les sites développés en activité et inscrits dans la concession portuaire concernent ceux de Houplin-Ancoisne, Santes, Loos-Sequedin, Lille, Marquette, Wambrechies, Halluin 1 et Halluin 2. La volonté partagée des partenaires est d'intensifier l'usage de la voie d'eau, de la doubler pour 2020 et atteindre deux millions de tonnages, et d'envisager de créer des pôles de développement.

Une véritable stratégie portuaire est en cours de réflexion à l'échelle de la métropole, et propose un schéma d'organisation et de spécialisation des sites Ports de Lille autour de quatre pôles de développement portuaire (*cf. plan*)

- 1- Pôle HALLUIN-LYS tourné vers la Belgique ; cela concerne les sites actuels de Halluin 1 et 2, et réflexion sur la création du site Halluin 3
- 2- Pôle Nord d'agglomération « parcs d'activités fluviales » ; cela concerne le site de Wambrechies et tout le développement à venir du Val de Deûle 3
- 3- Grand port urbain de Lille « pôle d'excellence fluvial et logistique urbaine » ; cela concerne l'ensemble des sites compris entre le Moulin de Marquette et l'Abbaye de Loos
- 4- Pôle sud d'agglomération « parc d'activités fluviales » cela concerne les sites d'Houplin-Ancoisne et de Santes, et la réflexion en cours des nouveaux sites portuaires à développer sur Haubourdin (site Lever) et Gondecourt, hors métropole lilloise.

⁷ Selon les précisions apportées par les autorités portuaires

Stratégie portuaire : développer la spécialisation et la complémentarité des ports

Schéma d'organisation préconisé par une étude des ports de Lille : organiser la métropole autour de 4 « pôles de développement portuaire » :

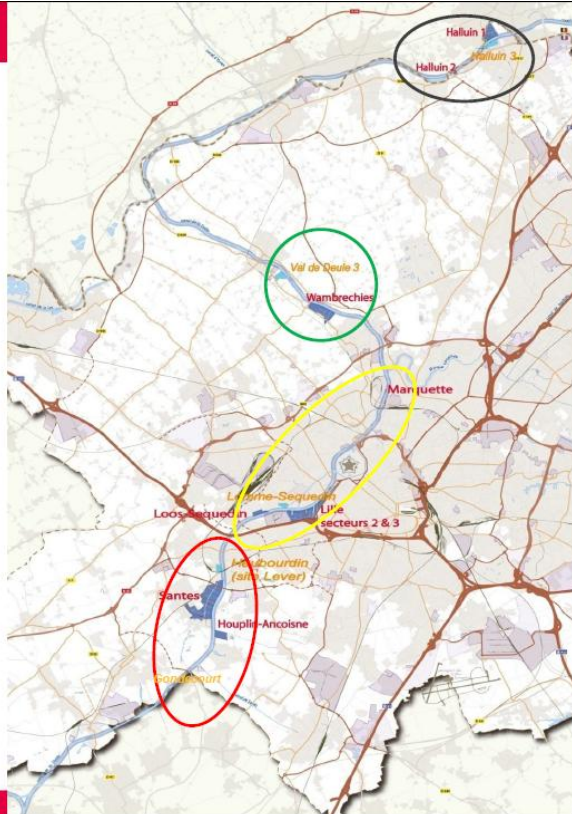
⇒ **pôle Halluin-Lys** = tourné vers la Belgique et l'Europe du Nord

⇒ **pôle Nord d'agglomération** = « parcs d'activités fluviales »

⇒ **grand port urbain de Lille** = « Pôle d'excellence fluvial et logistique urbaine »

⇒ **pôle Sud d'agglomération** = « parcs d'activités fluviales »

6



Sur le site de Lille,

Sur une superficie de 40 à 50 hectares, le port de Lille accueille cinquante-trois entreprises ; l'aménagement du site évolue, on compte 4 avenues parallèles au canal de la Deûle et vingt et une rues perpendiculaires ; les voies ne sont pas dénommées mais numérotées. Les bâtiments et hangars sont désignés par des lettres.

3-1 Activités traditionnelles

L'activité portuaire réside essentiellement en location de terrains, location de locaux, de hangars pour le stockage, et accueille ainsi des prestataires logistiques pour assurer des prestations de manutention, de stockage et de gestion pour le compte de grandes entreprises. Le site de Lille offre aussi aux grandes entreprises des hangars avec une capacité de stockage de produits agro-alimentaires dans d'excellentes conditions et propose des parkings pour les poids lourds.

Dans sa volonté de diversité de clientèle, Ports de Lille-site de Lille s'adapte aux demandes et propose un service proche des pépinières d'entreprises ou des ruches, en répondant aux demandes des toutes petites entreprises, et loue des bureaux tout équipés.

Le site coordonne aussi le gardiennage et une gestion mutualisée des espaces verts et de la voirie.

Facilement accessible par l'autoroute, entrée de Ville, un arrêt de métro implanté face à l'entrée principale, le site accueille des services de restauration indépendants du port de Lille et ouverts à tout public.

3-2 Terminal Conteneurs

Ports de Lille diversifie ses activités et crée le Terminal Conteneurs en 1990 pour offrir une plate-forme aux entreprises régionales impliquées dans les échanges internationaux, Lille étant considérée comme la troisième région importatrice de France. Ce Terminal représentait 12000m² en 1990, et atteint en 2010 une superficie de 12 hectares.

Aujourd'hui le Terminal participe au développement des liaisons régulières avec les grands ports maritimes, en permettant un transfert modal performant et fiable.

Il s'agit d'un Terminal « multi-usages », ayant la capacité de transborder des colis hors normes, des conteneurs de plus de 50 tonnes, de 42 mètres d'envergure. Le Terminal a d'ailleurs réceptionné tous les matériaux lourds nécessaires à la construction du Stade Pierre Mauroy, les traverses de béton pour les lignes du TGV....

Un véritable savoir-faire est acquis aujourd'hui par le port de Lille.

Le port de Lille a une volonté de s'ouvrir sur le monde et sur les grands ports maritimes européens en développant ses activités, répondant ainsi aux ambitions régionales de la CCI Nord d'instaurer un pôle de compétitivité de transport fluvial. La région constitue un véritable hub européen avec toutes les voies fluviales développées, et qui serait renforcé par le canal Seine-Nord favorisant ainsi les liaisons fluviales entre le bassin parisien et le nord de l'Europe.

3-3 Filiale de valorisation des déchets

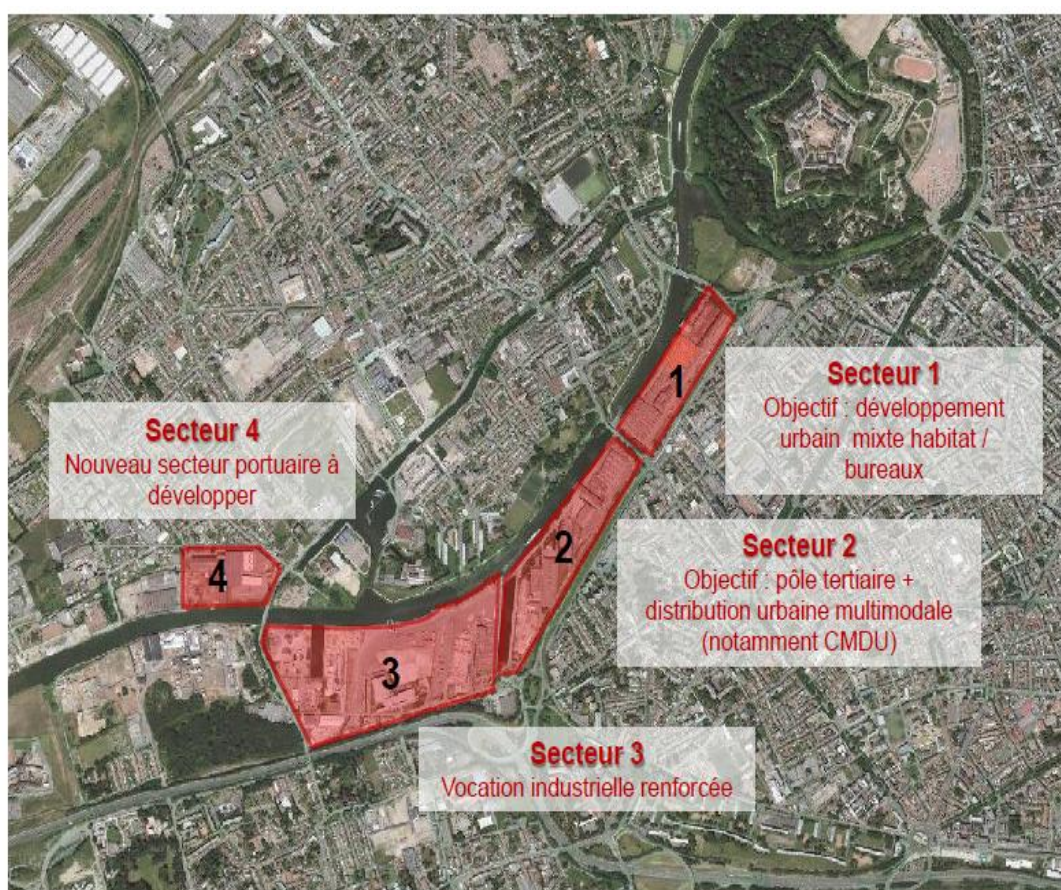
Le port de Lille s'inscrit aussi dans le développement durable avec sa filière de valorisation des déchets, et assure le transport de déchets par conteneurs sur la voie fluviale, en coordination avec la MEL sur le tri et l'incinération des déchets. Les deux barges EL COYOTTE et SCOTLAND sillonnent la Deûle entre le site d'Halluin Centre de Valorisation Énergétique (CVE) et le site de Lille Centre de Valorisation Organique (CVO). Les ordures ménagères collectées dans le sud de la métropole sont transportées de Lille à Halluin pour y être soit incinérées soit transformées en production d'électricité et de mâchefer, cela correspond à 180 000 tonnes de chargement ; les bio-déchets collectés dans le nord de la métropole sont transportés vers le Centre de Tri de Lille pour les transformer en compost, en biogaz ou en biométhane, soit 46 000 tonnes de déchets ainsi transportés.

Le chargement correspond à la capacité de transport de 20 000 camions sur le territoire métropolitain.

Il est à noter que cette filière de transport de déchets ménagers a été instaurée dès 1999, à la suite des décisions prises sur la suppression des usines d'incinération sur le territoire métropolitain.

III Projet municipal : aménagement du site entre le pont de Dunkerque et le pont Jouhaux

La Ville de Lille s'intéresse à l'emprise du port de Lille depuis près de vingt ans, et a sollicité une étude urbaine en 2010 auprès de l'Agence Pierre GANGNER, architecte ; en accord avec la MEL et l'ensemble des partenaires des Ports de Lille, le site est divisé en **quatre secteurs** :



Vue aérienne des secteurs du Port



- **secteur 1**, l'espace situé entre le pont de Dunkerque et le pont Jouhaux avec pour objectif le développement urbain, de l'habitat mixte et des bureaux

- **secteur 2**, entre le pont de Dunkerque et l'embranchement de l'autoroute A25 avec le rond-point du boulevard de la Moselle, et l'extrémité

du quartier du Faubourg de Béthune (les terrains de sport Verhaeren) avec le projet du développement du pôle tertiaire et la distribution urbaine multimodale (Centre Multimodal de Distribution Urbaine)

- **secteur 3**, entre le rond-point du boulevard de la Moselle et la commune de Loos, territoire intégrant la Gare d'eau sur Lomme, l'îlot Boschetti, jusque la limite de l'Abbaye de Loos, secteur sur lequel la vocation industrielle du port est renforcée notamment avec le Terminal Conteneur.

- **secteur 4** correspond à l'emprise de l'ancien site de ArcelorMital, avec le projet de développement d'un nouveau secteur portuaire.

Il est à noter que dans son projet en cours d'étude sur le secteur 1, la ville intègre le réaménagement des friches EDF laissées sur le quartier Vauban, les anciens garages de Transpole, sis rue Roland.



Vue aérienne oblique des secteurs 1 & 2



IV Visite des lieux et commentaires du CCC

La commission Équipements et Infrastructures du CCC considère que la réflexion sur le port de Lille concerne, outre l'infrastructure même, son environnement, son intégration dans les quartiers Bois-Blancs et Vauban-Esquermes, et rappelle qu'il est souhaitable de mener une réflexion sur l'ensemble des territoires, et non seulement sur un tronçon, afin de ne pas hypothéquer les possibilités et les projets pour l'avenir.

C'est dans cet état d'esprit que la commission a visité les espaces environnants et les contours du port de Lille correspondant au périmètre du secteur 1, et a pu exprimer ses remarques et rapporter des constats. Puis elle s'est déplacée sur le site du port de Lille et a ainsi bénéficié d'un accueil par les autorités portuaires et d'une visite commentée des installations portuaires dans leur ensemble, des secteurs 1 à 4, et des projets en cours et à venir.

1° Constats

1-1 En ce qui concerne la place des piétons et des cyclistes

- L'absence de piste cyclable est notoire sur le Pont de Dunkerque, et la dangerosité de circulation est totale avec d'une part deux fois deux voies, un revêtement de pavés, et le flux de circulation dense qui interdit les traversées piétonnes.
- Les jardins familiaux mis à disposition des Lillois sous le pont sont entourés de fils barbelés ; si cela limite certainement les visiteurs impromptus, cette clôture est dangereuse pour les usagers eux-mêmes.
- A la sortie du parc Léon Jouhaux, aucun accès piéton n'est prévu : cette zone semble interdite aux piétons ; la bande cyclable débute après l'accès au parc Jouhaux, et continue sur le pont jusqu'à la limite de l'avenue de l'Hippodrome à Lambersart.

1-2 En ce qui concerne les espaces verts

- La zone des Pyramides, constituée à partir de terres de remblais, et très fleurie au printemps⁸, permet une belle perspective sur la rivière. Cet espace vert attire les Lillois en recherche d'un havre de paix et de tranquillité.
- Le parc Léon Jouhaux est non entretenu.

1-3 En ce qui concerne les équipements

- Le lycée professionnel Jean Monnet fermera ses portes prochainement, quel sera le devenir de ce bâtiment ?
- Les installations des clubs sportifs nautiques

⁸ Visite du quartier s'est déroulée à la mi-mai 2014

- Les installations sportives du parc Léon Jouhaux sont délabrées et non entretenues
- La Porte de Dunkerque semble être totalement abandonnée
- La piscine Marx DORMOY tourne le dos à la rivière, les installations sportives des clubs d'aviron et de canoë sont basées sur le bras de Canteleu et les activités sont menées sur la Deûle.

1-4 En ce qui concerne l'habitat et le quartier

- Une différenciation sévère de l'habitat entre les deux berges de la Deûle, l'un dit de standing, l'autre peu harmonieux et moins qualifié
- Les deux quartiers de Bois-Blancs et Vauban-Esquermes sont totalement séparés par la rivière qui devient une frontière naturelle en ville.

2° Quelques propositions d'aménagements sont énoncées par le CCC⁹

Le CCC avait apprécié l'aménagement réalisé, en son temps, sur la rue Jouhaux afin de la rendre piétonne, et propose à la Ville d'autres aménagements sur les abords du port fluvial, à réaliser très rapidement, et vraisemblablement n'engageant pas de gros budgets :

➤ **maintien de la continuité végétale entre la Citadelle et le Port de Lille, mise en place de la signalétique pour proposer aux Lillois des promenades vertes, bucoliques, dans des espaces méconnus et peu accessibles aujourd'hui, et aménagement d'une « plage » artificielle au bas des Pyramides.**

➤ **aménagement du parc Jouhaux pour en faire un véritable équipement de proximité, à l'instar de ce qui existe dans tous les quartiers lillois, et entretien des espaces de verdure.**

➤ **et dans des délais un peu plus éloignés dans le temps, le CCC propose l'édification de deux passerelles et d'un bac de traversée :**

◎ **Sur le canal de dérivation de la Deûle, une passerelle entre la Citadelle et la zone Pyramides-Parc Jouhaux est indispensable pour déployer le Bois de Boulogne vers le site du port de Lille et désenclaver la zone Pyramides-Parc Jouhaux.**

◎ **Entre Bois-Blancs et Vauban-Esquermes, la passerelle semble incontournable pour rapprocher les quartiers, les habitants et pour permettre**

⁹ Ces propositions seront reprises dans le « III Propositions du CCC »

un cadre de vie plus agréable pour les personnes à mobilité réduite, les parents avec de très jeunes enfants.

© La mise en place d'un bac a aussi été évoquée, elle nécessite de vérifier, auprès de VNF, Pyramides-Parc Léon Jouhaux sa compatibilité avec le trafic des péniches.



Caractère isolé



Territoire désincarné



Presque « oublié » des Lillois...



Un des rares accès possible à l'eau



Héritage architectural fort → caractère atypique du site



Environnement naturel de qualité entre eau et verdure



II ENJEUX DU PROJET

Le projet d'aménagement du Port de Lille, véritable projet urbain, situé sur le territoire de la Ville de Lille, est **réfléchi dans une approche métropolitaine, considérant le rayonnement de cette zone, l'impact sur l'ensemble des métropolitains, les voies de passage et de transit autour du site, et les financements croisés incontournables pour sa réalisation.**

Il n'a pas échappé au CCC que **l'aboutissement du projet est conditionné par le redéploiement des activités du port de Lille, la disponibilité des terrains et leur acquisition par la Ville.**

Ce projet s'inscrit déjà dans le sillon créé par Euratechnologies, la future Gare d'eau, la friche BOSCHETTI, le projet de la piscine Marx Dormoy et la Citadelle.

Il est indéniable que les enjeux du projet concernent de multiples domaines et auront des incidences directes sur les activités lilloises, notamment :

- l'extension de la Ville avec les logements, les commerces et services à implanter,
- l'économie de la Ville et de la région avec le développement du tourisme fluvial, des activités liées aux loisirs, du développement du transport fluvial et du pôle tertiaire du port, et du centre multimodal de distribution urbaine
- des activités sportives avec le devenir des clubs nautiques

Une concentration de pôles d'attraction



Ce projet s'inscrit aussi dans un programme d'aménagement régional avec des enjeux dépassant le territoire, et qui se conjuguent avec le raccordement avec le Canal Seine-Nord. Il est donc indispensable de réfléchir au-delà de l'échelle locale sur ce projet.

Accompagner le développement économique durable à grande échelle



➤ Les ports de Lille sont l'un des grands ports intérieurs français (avec Paris, Strasbourg, Lyon)

➤ La Deûle et la Lys, entre Halluin et Bauvin, supportent un trafic de 4,5 millions de tonnes dont 1,2 millions sont générés localement

➤ La métropole appartient au réseau fluvial nord européen ; le canal Seine Nord Europe étendra le réseau à grand gabarit au bassin parisien

2

Le projet de la Ville présenté par Stanislas DENDIEVEL, consiste à développer l'espace entre les deux ponts, quartier localisé au cœur de Vauban-Esquermes, desservi par une station de métro « Port de Lille », par de nombreuses lignes de bus urbain, par un accès au réseau autoroutier et aux voies rapides. Ce site est également à proximité de la Citadelle, poumon vert de la Ville, et en bordure de la rivière avec tous les atouts de la place de l'eau dans la Ville, et la perspective du développement d'un port de plaisance et du tourisme fluvial.

Ce projet urbain très complexe s'inscrira **dans une temporalité** avec les projets de la Ville déjà avancés : les Rives de la Haute Deûle, Lille-Sud, Fives Cail Babcock, Saint-Sauveur. La Ville a montré tout son intérêt pour ce projet dès le début des années 2000, confortant ainsi les aménagements des RHD (Rives de la Haute Deûle), Euratechnologies, la Gare d'eau, le tourisme fluvial ; des aménagements urbains ont été ensuite réalisés comme celui de la place de Leroux de Fauquemont, la construction du collège Lévi-Strauss et l'aménagement des espaces publics attenants.

Les services techniques des quatre partenaires reconnus (État-VNF, CCI –PORT DE Lille- Ville de Lille et MEL) entretiennent déjà un **dialogue constructif** sur ce projet à moyenne échéance et les études actuellement en cours par la Ville, la MEL et l'ensemble des autres partenaires, justifient l'intérêt du CCC sur ce projet.

Le port de Lille ne se limite pas au secteur 1 ; **le port de Lille s'étend de l'Abbaye de Loos aux Moulins de Marquette** ; il est indispensable de prendre le temps de la réflexion et de la concertation, de manière globale sur l'aménagement du site à échelle métropolitaine.

Le CCC insiste sur l'inscription dans le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) des projets sur l'aménagement du port à échelle de 20 ou 30 ans, sur la cohérence avec le Plan Local d'Urbanisme (PLU), et les différents mini-Plan de Déplacements Urbains (PDU) en cours de révision. Les schémas de quartier se doivent aussi d'être remis à jour intégrant ainsi les projets autour de l'eau et du port, notamment le schéma de quartier de Vauban - Esquermes, obsolète aujourd'hui. Par ailleurs, le CCC note que le schéma de quartier des Bois-Blancs se confond avec les projets des RHD (Rives de la Haute Deûle), alors qu'il s'agit de documents d'urbanisme qui auraient mérité des traitements différenciés.

Le développement d'un projet d'ampleur : il s'agit de l'aménagement des rives de la DEÛLE, dans ces capacités économiques, urbaines et sociales. Il faut donc établir un schéma de cohérence territoriale et non seulement d'établir le développement limité de zones, sans tenir compte de leurs relations en terme de quartiers et de Métropole.

En ce qui concerne l'économie du projet, le CCC attire l'attention des élus sur le tracé de l'Eurovéloroute n°5 (voie européenne) qui traverse le quartier des Bois Blancs et sur sa nécessaire valorisation par des aménagements adaptés.

Cet aménagement du XXIème siècle sera **conforme aux engagements de la Ville dans l'Agenda 21**. Comme cela a été sollicité pour Saint-Sauveur, le CCC sera attentif aux aménagements piétons, aux circulations douces dans les sites et autour du site, et dans les liens inter-quartiers.

L'opportunité de réaménager le port et ses environs est l'occasion pour la ville d'abandonner les grandes voies de circulation suburbaines, des entrées et sorties de ville surchargées en véhicules automobiles polluants. Une nouvelle ère s'annonce pour le port fluvial.

La maîtrise foncière du site est au centre des débats ; les questions relatives à l'évolution des compétences des collectivités territoriales selon les nouvelles

législations, aura une incidence sur les accès au site ; aujourd'hui les compétences sont croisées.

Le redéploiement des activités portuaires est aussi un enjeu pour ce projet.

➤ La construction du **Centre Multimodal de Distribution Urbaine**, premier point du redéploiement des activités portuaires, permettra au port de Lille de devenir une véritable plateforme logistique ferroviaire, fluviale et terrestre ; les chargements stockés seront ensuite acheminés jusqu'à leurs destinataires, par les différents modes de transports, et éviter en ville la circulation des camions. Le CCC avait déjà évoqué l'idée des Établissements Logistiques Urbains (ELU) sur différents points de la ville dont celui du port de Lille dans ses avis « *le transport des marchandises et les livraisons en ville à Lille, Hellemmes et Lomme* » et « *accessibilités et circulations douces dans la ville-perspectives à moyen et long terme* »¹⁰

➤ Le **redéploiement des activités portuaires** a pour objectif d'accroître le transport fluvial et les trafics des ports de Lille, d'instaurer une stratégie de développement économique, pour que les ports de Lille deviennent des acteurs incontournables de la logistique nationale voire européenne.

Les projets de financements sont également à mettre en place, malgré des budgets contraints. **En aucun cas le CCC n'acceptera d'hypothéquer l'avenir par la réalisation de projets réduits, repliés, sans envergure ; il est disponible pour participer à une veille permanente du montage et de la réalisation du projet.** Le projet se doit d'être ambitieux pour les Lillois et les métropolitains : un pôle d'activités nautiques, un quartier du vivre-ensemble à proximité du site d'excellence de la Citadelle, une ville renouvelée et solidaire, un pôle de transport fluvial ouvert sur l'international, un quartier 100% tourné vers l'eau.

La concertation et la gouvernance du projet doivent être réfléchies en amont de toute réalisation. Il s'agit d'une condition indispensable pour éviter les erreurs qui se sont produites préalablement, notamment sur l'aménagement du site d'Euralille I, quartier des Affaires. Les Lillois pourront d'autant plus s'approprier ces espaces que l'aboutissement sera à longue échéance, mais aussi qu'ils seront en capacité de percevoir les objectifs du projet à long terme.

Le CCC se considère être dans son rôle quand il s'intéresse en amont au projet urbain Port de Lille, et sollicite l'attention des élus sur ses propositions.

¹⁰ Avis N°07.03 CEI du CCC adopté le 3 février 2007 – Rapport des Suites du 21 octobre 2008 – Avis N°10.08 CEI du CCC adopté le 5 juin 2010

III - PROPOSITIONS DU CCC

Le CCC rappelle qu'un projet urbain est à la fois un projet territorial et un processus concerté.

La Ville est composée de territoires dont les fonctions répondent à des enjeux situés à différentes échelles : le bâtiment, la rue, le quartier, la commune, l'agglomération... La qualité d'un projet urbain se mesure donc à sa capacité à prendre en compte les enjeux du site à différentes échelles et à leur trouver une expression spatiale, qui les articulent sans en négliger aucun (ex : sur un même canal, comment -ou peut-on- concilier la fonction de liaison fluviale internationale du canal de la Deûle et le nautisme de loisirs pratiqué par les habitants de la ville et ses environs ?).

I LES ECHELLES DU PROJET TERRITORIAL

I-1 Échelle internationale

1°Le canal de la Deûle : la liaison fluviale avec les grands ports du Nord-ouest européen par le canal de la Deûle est une opportunité pour renforcer la dimension européenne de la Ville de Lille.

2°Une visibilité européenne : Chaque nouveau quartier de Lille recherche une identité forte. Le site du port offre une opportunité, qui ne se retrouvera pas ailleurs, de construire au bord de l'eau et même avec l'eau. Euralille, par son ambition, a donné une visibilité européenne à la ville. Pour répondre à cet objectif, la construction en bord à canal n'est pas suffisante, il y a nécessité de faire entrer l'eau dans le quartier et de valoriser un site d'exception dans la métropole en proposant un urbanisme et une architecture d'exception, c'est-à-dire 100% tournée vers l'eau.

3°Passage de l'Eurovéloroute n°5 : Cette voie verte, également inscrite au réseau Eurovélo (réseau de grands itinéraires cyclables européens) suit le tracé de la Deûle. Il s'agit donc de veiller à la continuité de l'aménagement afin de favoriser de bonnes connexions avec les réseaux existants. La création d'une passerelle entre la friche Boschetti et l'entrée de la gare d'eau s'avère indispensable. L'EV5 peut être facteur de développement économique de cette zone.

I-2 Échelle Métropolitaine

1°Le grand paysage de la Deûle : il s'agit de valoriser la Deûle en tant que paysage fluvial marqué par deux entrées, au niveau de l'Abbaye de Loos au sud et des Moulins de Marquette au nord. Cette valorisation participe directement au développement du Tourisme fluvial. Le CCC propose que le patrimoine industriel tourné vers l'eau soit mis en valeur et inscrit dans des parcours de visite fluviale, accompagnant le tourisme fluvial.

2°Un équipement métropolitain : « la grande médiathèque » ou tout autre équipement culturel ou sportif métropolitain pourrait tout à fait trouver sa place sur le site.

I-3 Échelle Urbaine

1°Les canaux

La situation du projet d'aménagement incite à repenser le tracé des canaux (comme cela s'est fait tout au long de l'histoire de la ville) pour faire de ce futur quartier un véritable quartier sur l'eau. Le projet d'aménagement devra se faire en cohérence avec le Schéma Directeur des Eaux de Lille (SDEL) afin de réaliser un véritable système hydraulique cohérent et d'éviter de créer un aménagement hydraulique artificiel autonome (comme cela s'est fait par le passé à Lille). En particulier, le creusement de l'ancien port Vauban doit être étudié.

2° Liens inter-quartiers et circulation:

2-1 Créer des liens avec les quartiers environnants pour que le site du port bénéficie d'accessibilités aisées avec les quartiers voisins et qu'à l'inverse, ces quartiers accèdent facilement au site du port : les procédures opérationnelles amènent assez naturellement à fixer des limites aux études urbaines par la définition de périmètres d'étude, ce qui enferme souvent les projets sur eux-mêmes.

Ouvrir le quartier Vauban-Esquermes sur la Deûle : favoriser les liaisons entre la place du Maréchal Leclerc et le site du port en améliorant l'aménagement des voies existantes et en reliant la rue Lestiboudois, aujourd'hui en impasse, à la place du Maréchal Leclerc par une voie directe traversant la propriété du lycée Saint-Pierre et ouvrant sur la rue Levasseur par un petit porche néo-gothique situé dans l'axe de la rue. Cette liaison redonnerait vie aux impasses Levasseur et Lestiboudois,

tout en permettant la jonction directe avec le collège Claude Lévi-Strauss.

Le quartier du Faubourg de Béthune et la ville de Loos, inclus respectivement dans le périmètre des secteurs 2 et 3 du port fluvial, seront également impactés par l'amélioration apportée dans les liens inter-quartiers et dans les territoires, et par l'amélioration de la circulation ».

2-2 Prendre en compte les éléments de diagnostic et les réflexions issus de la démarche Micro-PDU (Plan de Développement Urbain à l'échelle du quartier) piloté par la MEL depuis juin 2013, pour élaborer une réflexion sur les différents modes de déplacement sur le site et aux alentours : automobiles, cyclistes, piétons, tramway (dans l'hypothèse du futur tram-train), transport en commun par bus, et inclure le déplacement des personnes à mobilité réduite. Actuellement le quartier est relativement bien accessible par différents moyens de transports - modes actifs (station V'Lille), transports urbains (arrêts métro, bus), proximité des raccordements routiers et autoroutiers - mais la commission s'inquiète de l'augmentation possible de l'engorgement automobile, déjà perceptible aujourd'hui, dès les nouvelles constructions en service, et souhaite, en relation avec le micro-PDU **un plan d'accès et de stationnement qui préserve l'espace public pour la déambulation en modes actifs** (éviter de reproduire les solutions avec silos mis en place à Euratechnologies, qui restent vides alors que les rues sont encombrées de véhicules à l'arrêt).

2-3 Tenir compte du projet de requalification de l'avenue de Dunkerque, qui favorisera une circulation apaisée dans le nouveau quartier. Il faut pour cela être vigilant quant aux liaisons avec le Port de Lille.

3° Les passerelles et le bac

3-1 Réfléchir à **l'implantation d'une passerelle, en complément des deux ponts existants** (Pont de Dunkerque et Pont Léon Jouhaux) insuffisants pour permettre de bonnes liaisons modes actifs entre les quartiers de Bois Blancs et du Port Fluvial,

3-2 Sur le canal de dérivation de la Deûle, **une passerelle entre la Citadelle et la zone Pyramides-Parc Jouhaux** est indispensable pour

déployer le Bois de Boulogne vers le site du port de Lille et désenclaver la zone Pyramides-Parc Jouhaux.

3-3 Entre Bois-Blancs et Vauban, la passerelle semble incontournable pour rapprocher les quartiers, les habitants et pour permettre un cadre de vie plus agréable pour les personnes à mobilité réduite et les parents avec de très jeunes enfants.

3-4 La mise en place d'un bac a aussi été évoquée, elle nécessite de vérifier, auprès de VNF sa compatibilité avec le trafic des péniches. Le bac peut aussi être une solution alternative à la passerelle proposée en lien avec le Parc de la Citadelle. Sur le canal de dérivation de la Deûle, il peut être actionné par l'utilisateur lui-même et participer de l'animation ludique du site. Par ailleurs, il est d'une installation très facile.

4°Liens entre les différentes phases d'aménagement du port : phases 1, 2 et 3_(logistique urbaine,...)

Le projet actuellement porté à l'étude par la Ville de Lille concerne la partie comprise entre les deux ponts de Dunkerque et Jouhaux.

La commission insiste sur les liens à réaliser lors des différentes phases d'aménagement

5°Liaisons avec équipements :

Le site du port se trouve à proximité géographique d'équipements importants mais pas toujours faciles d'accès. Le projet doit être l'occasion de remédier à ces difficultés en favorisant en particulier les modes actifs de déplacement.

Le CCC s'est déjà exprimé à plusieurs reprises sur le maillage entre les installations sportives et culturelles, sur la possibilité de mettre en place sur le site de la piscine Marx Dormoy plus de 13 activités en lien autour de l'eau, la nature, la culture, les activités d'éducation physique (avis « *maillage des équipements sportifs et culturels* » du 19 octobre 2013¹¹) et sur l'implantation des installations sportives et culturelles dès la conception du projet d'aménagement (avis « *proposition des activités physiques et culturelles dans les nouveaux espaces municipaux libérés* » (avis du 24 novembre 2012)¹².

¹¹ Avis N°13.07 CAES du CCC adopté en Assemblée Plénière du 19 octobre 2013

¹² Avis N°12.08 CAES du CCC adopté en assemblée Plénière du 24 novembre 2012

Dans le projet du port fluvial, il s'agit essentiellement des liens avec la Citadelle, Euratechnologies, la Piscine Max Dormoy, le Théâtre Grand bleu, le Club Aviron Union Nautique de Lille et les autres clubs d'activités nautiques canoë...), la Gare d'eau et le port de plaisance, le Collège Claude Lévi-Strauss.

Le projet d'une base nautique lilloise implantée à un endroit accessible à tous, dans le prolongement des Pyramides, du côté du bras mort de la Deûle face au Bois de BOULOGNE, pourrait être étudié par la Ville de LILLE en lien avec l'AUNL, et les autres clubs nautiques.

6°De la proximité :

Le port de Lille deviendra un nouveau quartier avec de l'habitat, des espaces verts, des équipements de proximité, des commerces....

Le CCC attire d'ores et déjà l'attention des élus sur des points considérés incontournables :

6-1 la mixité de l'habitat (des constructions de standing, logement social, habitat privé) et une mixité intergénérationnelle des habitants de ce quartier. Toutes les formes d'habitat sont envisageables, avec une densité limitée. En ce qui concerne les hauteurs d'immeuble, il sera nécessaire de veiller à ce que les constructions ne dénaturent pas les environs et la proximité avec la Citadelle.

6-2 les commerces et les services seront à réfléchir ; un lien sera établi avec le secteur commerçant du quartier Vauban-Esquermes, et ses environs.

Le territoire du secteur 1 du Port, un potentiel d'attractivité unique dans la ville



Vue aérienne oblique du secteur 1



7°-Des espaces verts :

7-1 Les espaces verts seront à préserver aux alentours du projet : la plaine des Vachers, la zone des Pyramides, le parc Léon Jouhaux ; La commission insiste sur le **maintien de la continuité végétale entre la Citadelle et le Port de Lille**, la mise en place de la **signalétique pour proposer aux Lillois des promenades vertes**, bucoliques, dans des espaces méconnus et peu accessibles aujourd'hui, et **l'aménagement d'une « plage » artificielle au bas des Pyramides**.

7-2 Le site est en lien géographique direct avec les plus beaux espaces de nature de Lille (Parc de la Citadelle, très proche mais d'une accessibilité peu confortable) et de ses environs (Parc naturel de la Deûle accessible en mode actif le long du canal de la Deûle). Le site peut constituer un prolongement sud du Parc de la Citadelle, et renforcer le corridor écologique le long du canal.
Le projet doit apporter à ses habitants **des espaces de nature de proximité pour préserver la qualité de leur cadre de vie et les espaces nécessaires à la réalisation d'un éco-quartier, malgré la forte densité attendue sur le site.**

8°- Le patrimoine bâti :

Les éléments du patrimoine, aujourd'hui à l'abandon, doivent servir la **valorisation du projet urbain**.

La Porte de Dunkerque doit non seulement être restaurée mais elle doit participer à la compréhension de l'histoire de la Ville. De part et d'autre de la Porte, le passage se faisait entre l'intra et l'extra-muros. L'aménagement futur doit tirer profit de l'histoire du site.

Les halles de béton, symboles de l'histoire industrielle et portuaire du quartier doivent être valorisées.

II La gouvernance du projet :

Mettre en place un processus concerté.

1° **La Participation citoyenne** est nécessaire sur un projet d'une telle ampleur. Une appropriation des terrains et des espaces s'avère indispensable. Le CCC insiste donc sur la nécessité de **prévoir des animations temporaires sur le site** qui ne sera pas aménagé avant une dizaine d'années afin de permettre aux Lillois de **s'approprier** cet espace et d'éviter de laisser une zone en friche. Des plaines à vocation récréative et sportive pourraient notamment être imaginées en continuité avec ce que l'on trouve à la Citadelle (parcours sportif, parcours de géocaching¹³, aires de pique-nique, barbecue collectifs à l'image de ce que l'on trouve à Berlin.....).

2° Le CCC propose à la ville et à la MEL de mettre en place **les meilleurs outils pour garantir les avancées du projet et le respect des engagements pris par ces institutions tout en permettant l'organisation des consultations publiques et enquête d'utilité publique dans une procédure unique**. Les concertations préalables et volontaires autorisées par la législation seront organisées bien en amont avec une communication suffisamment large permettant à tous des contributions constructives.

La participation citoyenne attendue par les élus nécessite **au préalable une bonne information**. Or, l'information en matière d'urbanisme et de projets tels celui du port, est encore difficile à obtenir par les habitants des quartiers concernés. Les études publiques sont souvent présentées comme des documents confidentiels ou difficilement accessibles.

¹³ Le GEOCACHING est une activité de plein air consistant à retrouver dans la nature, à l'aide d'un GPS ou d'un Smartphone, des boîtes cachées

Le CCC propose à la ville d'organiser **une large concertation**, et n'exclut pas d'associer, selon des procédures à mettre en place, les habitants des quartiers concernés, les usagers de la voie d'eau, les bateliers, et plus largement l'ensemble de la population lilloise. **Une rigueur des procédures sera à réfléchir pour permette une souplesse de la concertation.**

3° Le CCC interpelle les élus et insiste sur **la mise en place d'une concertation continue tout au long du projet avec validation des orientations à prendre et selon un calendrier cohérent**. Une maison du projet pourrait ainsi présenter l'évolution des propositions à débattre ainsi que des décisions validées par la municipalité, et maintenir l'intérêt des Lillois.

4° Le CCC sollicite également :

❶ L'intégration des conseils de quartiers et leurs commissions afférentes aux aménagements, dans le processus de programmation du projet, et ce dès en amont

❷ La mise en place d'une commission mixte Bois-Blancs / Vauban-Esquermes permettant de définir en cohérences les souhaits de ces deux quartiers limitrophes, sans doute seule logique permettant de rétablir un lien solide entre l'insularité de notre quartier et LILLE intra-muros

POSITIONNEMENTS

L’Aviron Union Nautique de Lille

Monsieur MEUREIN, Président de l’association

M. MEERSMAN, Rapporteur en Assemblée Plénière du CCC

Positionnement approuvé par l’Assemblée Plénière du CCC (avec plus de 52% des voix) °

Présentation du Club

Le club AUNL, qui est plus que centenaire, compte aujourd’hui 350 licenciés : des scolaires, des universitaires ; avec les pratiquants non-licenciés, près de 700 personnes fréquentent régulièrement le club d’aviron. Il existe une section handisport et une section loisirs-famille.

La section HANDISPORT accueille les publics le LUNDI après-midi. La section « loisirs-familles » (hommes et femmes) représente 40% de l’effectif total de la fréquentation du club, avec 30% de femmes et 70% d’hommes.

Le club est ouvert du mardi au dimanche midi pour toutes les sections, et réserve le lundi après-midi pour le handisport.

Pour le bon fonctionnement de la structure, l’association a embauché deux salariés permanents, et recherche à en embaucher un troisième. De plus 15 bénévoles sont engagés dans le fonctionnement du club.

Présentation des bateaux

1 bateau pour 1 personne mesure 8m (bateau de course ou skiff)
2 personnes, 12 m
4 personnes, 15m
8 personnes, 18m ; le club détient 5 bateaux de 18m

Le Club rencontre des difficultés en termes d’espace et de stockage ; la ville propriétaire des bâtiments a repris pour son usage une salle de stockage. De ce fait, les bateaux sont rangés en quinconce, le porte aviron ne peut plus être utilisé et les bateaux sont constamment désarmés et obligatoirement remontés après chaque utilisation.

Par ailleurs, le bâtiment, installé sous la piscine, connaît des fuites de manière continue. Les membres du club sont régulièrement les pieds dans l’eau. Selon les autorités et les techniciens en charge de la piscine, ces fuites sont dues aux « crachoirs » qui recueillent l’évacuation du trop-plein d’eau. Lorsque la piscine est fermée, on constate l’assèchement du bâtiment.

Le lien de l’AUNL avec le service des sports de la Ville de Lille

Le Service des Sports apporte beaucoup d’attention à la piscine, notamment pour le projet de la nouvelle piscine et semble s’intéresser très peu à l’AUNL.

Le club souhaite exprimer son indépendance par rapport aux locaux mis à disposition par la ville.

Dans un premier temps AUNL a proposé de construire un nouveau club dans la zone des Pyramides (magasin aux pavés), mais la ville a refusé pour motif d’extension du zoo.

L'AUNL a fait une autre proposition sur le terrain de foot Jouhaux inoccupé, et libre à tous vents ; la ville n'a pas encore répondu à cette demande.

Les engagements de l'AUNL avec la Ville

Au sein du club on trouve la mixité des populations par tranche d'âge: senior-cadet-minimes, scolaires et universitaires, des familles, des personnes âgées, des personnes porteuses de handicap.

Des actions sont menées avec les acteurs des quartiers et la Ville a dernièrement sollicitée l'AUNL pour faire une animation jusqu'au Pont Napoléon, voire au-delà.

Le club participe à de nombreuses régates et championnats ; il est promoteur de la section handisport aviron ; les cadres sont en cours de renouvellement.

Les équipes loisirs sont très développées, et forment les encadrants ; après une initiation de deux heures, chacun peut intégrer la section loisir du Club.

Sport nautique sur la Deûle

Les sports nautiques sont autorisés sur le passage de petit gabarit ; cela ne pose aucun problème

Par contre sur le grand gabarit, il y a une convention nécessaire avec les Voies Navigables de France pour pratiquer l'aviron. La priorité est laissée à la circulation commerciale. Il est à noter que la vitesse est limitée à 12km/h. Des panneaux de limitation de vitesse sont apposés des Bois-Blancs jusqu'à l'écluse.

Cette convention signée par AUNL et VNF permettant les sports nautiques sur la Deûle, jusque la hauteur de la Prison de Loos est valide jusque la fin du mois d'août 2014.

Une nouvelle convention est en cours de réflexion, notamment en lien avec le futur Canal Seine Nord La Fédération des sports nautiques et la Ligue Nord Aviron sont chargées de débattre avec VNF pour obtenir une réglementation et la possibilité de s'entraîner.

Il est à noter que les pratiques de l'aviron sont différentes du Kayak et du Canoë : règles de navigation à tribord, risque de dérivation sur le centre du canal, pratique en marche arrière (rameur tourne le dos à l'avancée du bateau.)

Les remous des grandes péniches sont moins dangereux que ceux des petites péniches. Les péniches type Freyssinet ont des hélices à fleur d'eau, ce qui entraîne beaucoup de vagues et de remous à leur passage.

Souhaits et attentes d'AUNL

Le Club doit être visible du public et doit se faire connaître du grand public. Il est performant au niveau international, il a été base arrière pour le handisport aviron dans le cadre de la préparation des JO de Londres.

Il est impossible de continuer à se terrer sous des bâtiments, au bord de l'eau sans aucune visibilité ; il devient urgent et nécessaire de se faire connaître et reconnaître, surtout au regard des résultats encourageants et de la réussite du club.

Alors que le projet d'extension du zoo est reporté à longue échéance voire annulé, le projet de la piscine a été aussi abandonné, et une autre étude est en cours ; il s'agit de reconstruire une nouvelle piscine sur l'actuel parking de Marx Dormoy, et de construire de l'habitat sur l'actuelle piscine. Donc il n'y aura pas de restauration de la piscine actuelle qui serait rasée ainsi que les clubs nautiques attenants.

AUNL s'interroge sur le devenir du club ; aucune proposition nouvelle ne vient des services des sports, ni de la mairie plus globalement.

C'est l'occasion pour le club de se manifester et de faire état de ses demandes et propositions.

Les propositions concrètes d'AUNL

➤ Un espace potentiellement disponible sur **le Magasin aux Pavés, à la base des Pyramides, avec l'aménagement d'une plage artificielle, en bord d'eau pour installer une base nautique accessible à tous** et pour stocker les bateaux.

La question du stockage est essentielle pour les clubs nautiques. Au-delà des bateaux il faut aussi stocker les remorques à bateau, utilisées lors des déplacements pour les championnats ou régates. Le club possède quatre remorques à bateau.

Pas de réponse du service des sports pour l'instant

➤ Le projet est la **construction d'une structure légère** (40mx40m) déplaçable par le club aviron avec une possibilité de façade en bois pour un budget global de 500.000 €. Le fonctionnement et l'expansion de l'AUNL en seraient grandement favorisés.

Une subvention du CLSPD à hauteur de 120 000 € pour l'investissement serait accordée. Un de nos sociétaires, architecte, est en mesure de présenter un projet de construction HQE® qui se fondrait dans l'environnement naturel.

➤ La fédération nautique propose de **créer des antennes du club aviron en dehors de Lille**. Le projet à Marquette a été rejeté par Lille Métropole

➔ Un autre projet de délocalisation à **Villeneuve d'Ascq** (parc du Héron) est aussi dans les circuits avec recrutement possible de sportifs adultes et scolaires

➔ - Un projet aussi proposé à **Armentières**, pôle espoir du club. La ligue Nord - Pas de Calais Aviron propose d'investir sur Armentières : accès aux compétitions, pôle espoir ; accès sur la formation technique et théorique ; le permis de construire est déposé. (Le club armentierois est composé de 50 membres)

➔ - Un petit projet aussi à **Haubourdin**

Toute petite structure installée entre le pont de l'autoroute et le pont d'Haubourdin. 20 membres engagés dans la base de loisirs ; les jeunes sont formés à AUNL à Lille

Conseil de Quartier des Bois Blancs

Monsieur Dominique PILATE, Conseiller Titulaire

Représentant du Conseil de Quartier des bois-Blancs

Membre de la Commission Cadre de Vie du Conseil

Positionnement approuvé par l'Assemblée Plénière du CCC (avec plus de 50% des voix)

À la lecture de la contribution de la Commission Équipements et Infrastructures portant regard sur le Port Fluvial de LILLE, et différentes propositions émises, nous remarquons des points de contradiction et des "manques" dans les observations générales et particulières de cet avis.

S'il est exact qu'il faut concevoir l'aménagement futur des zones du Port Fluvial dans une globalité urbaine métropolitaine, il faut aussi intégrer les composantes et développements des entités existantes.

Constat est fait à la lecture de ce document qu'il n'y a pas eu de concertation avec le Conseil de quartier des Bois Blancs et de sa commission Cadre de Vie, qui pourtant depuis maintenant 14 ans, établit un schéma de cohérence territorial d'aménagement de ce quartier, en tenant compte de l'habitat ancien, du développement d'un micro-plan de déplacement urbain, de la mise en place d'un plan d'aménagement assurant la cohérence entre les zones géographiques de notre quartier : depuis l'équipement métropolitain EURATECHNOLOGIE, et la Gare d'Eau, jusqu'à la zone dite des Pyramides.

Territorialement et administrativement, le Port Fluvial est situé dans le quartier des Bois Blancs.

Il représente environ 30 % de la surface du plus petit quartier de LILLE. Et si ce quartier semble être séparé de LILLE intra-muros, ce n'est pas naturellement, mais bien du fait des aménagements antérieurs de notre ville.

Cette séparation physique est aussi exacerbée par les aménagements en cours ou à développer, notamment lorsqu'ils ne prennent pas suffisamment en compte la réalité de notre quartier et ses capacités à devenir, capacités qui sont montrées tous les jours par ses habitants.

Il est, par exemple, symptomatique de voir apparaître des projets d'aménagement dans notre quartier qui en soient complètement détachés.

Ainsi, il nous a fallu 6 ans pour rappeler qu'EURATECHNOLOGIE n'était pas un quartier, mais un équipement métropolitain implanté sur un îlot urbain des Bois Blancs.

Parler d'un nouveau quartier des DOCKS, implanté territorialement entre les ponts Jouhaux et de Dunkerque, et a priori essentiellement dévolu au quartier VAUBAN-ESQUERMES, est en ce sens, un nouveau dérapage urbanistique !

Cet îlot urbain est sur les Bois Blancs, qui souhaite y voir se développer une urbanisation intelligente assurant une véritable liaison avec le reste de notre quartier et la ville. Ce n'est pas une passerelle qui assurera une liaison qualitative entre la partie insulaire de notre quartier et LILLE intra-muros.

L'aménagement de cette partie du projet du PORT FLUVIAL de LILLE ne peut s'inscrire pour notre quartier que dans une volonté affirmée de construire un véritable projet de rénovation urbaine des Bois Blancs, intégrant les aménagements autour d'EURATECHNOLOGIE et la Gare d'Eau - Zone MEO-Montpellier, le cœur insulaire du quartier, le projet des DOCKS jusqu'aux Pyramides...

Ce qui pour nous implique le développement d'une zone plus centrale, autour de la place Leroux de Fauquemont et du début de l'avenue de Dunkerque, dont la commission Cadre de Vie des Bois Blancs démontre les points iconoclastes du dernier tronçon de requalification, en apportant des orientations de solutions.

Cette vision de notre futur quartier, nous la développons depuis plusieurs années. Elle s'établit depuis notre vécu quotidien, avec l'histoire qui a formé ce quartier, avec les désirs de ces habitants. Nous avons établi des orientations, de possibles solutions, intégrant capacités de développement urbaines, économie et ouverture de notre quartier au reste de la Métropole.

Des associations de notre quartier élaborent des projets liés autour du thème de l'eau et ce en dehors même du développement d'un futur port fluvial à vocation touristique. Certaines contribuent par leurs actions à organiser une activité économique liée à ce thème de l'eau, à la batellerie.

Force est de constater que les conseillers de notre quartier ne sont toujours pas associés, de près ou de loin, aux projets d'aménagements qui touchent notre quartier, et la présente commission du CCC ne semble pas avoir eu contact avec ces derniers.

La commission du CCC reconnaît d'ailleurs les limites et manques de cette participation citoyenne.

En complément de la réflexion et des propositions inscrites dans l'avis du CCC sur le port fluvial, le Conseil de Quartier Bois-Blancs dont je suis le représentant, souhaite améliorer la cohérence de la participation citoyenne nécessaire à un projet d'une telle ampleur.

ANNEXE

Liste des avis du CCC faisant référence au Port de Lille et à la concertation dans le cadre d'un projet urbain

-  1-« Démocratie participative en matière d'urbanisme » Avis 00.02 CEI du 24 juin 2000
Commission des Suites 29 avril 2013
-  2-« Projet d'aménagement des Rives de la Haute Deûle » Avis 01.04 CEI du 3 février 2001 – Commission des Suites 10 décembre 2009
-  3-« Diversifier les activités de la ville : dans une perspective de développement durable, quelles exigences d'aménagement ? » Avis 05.01 CEI du 29 janvier 2005
-  4-« Le transport de marchandises et les livraisons en ville à Lille, Hellemmes, Lomme » Avis 07.03 CEI du 3 février 2007 –Commission des Suites du 21 octobre 2008
-  5-« Aménagement du Champ de Mars de l'Esplanade et des abords de la Citadelle » Avis 07.05 CEI du 9 juin 2007 – Commission des Suites du 13 mars 2012
-  6-« Le parc des équipements sportifs et culturels à Lille-Hellemmes-Lomme » Avis 07.11 CEI du 15 décembre 2007 - Commission des Suites du 13 mars 2012
-  7-« Les grands projets économiques lillois : État des lieux, perspectives et propositions » Avis 07.09 CDE du 15 décembre 2007 – Commission des Suites du 13 avril 2011
-  8-« Le tourisme fluvial à Lille » Avis 08.01 CRE du 14 juin 2008
-  9-« L'aménagement de la Citadelle » Avis 09.07 CEI du 6 juin 2009 - Commission des Suites du 13 mars 2012
-  10-« Accessibilité et circulations douces dans la ville. Perspectives à moyen et long terme » Avis 10.08 CEI du 5 juin 2010
-  11-« Urbanisme et politique urbaine sur le territoire de la commune associée de Lomme. Incidences pour le Plan Bleu » Avis 11.09 CEI du 18 juin 2011
-  12-« Du Plan Bleu au Schéma Directeur des Eaux de Lille » Avis 12.04 CEI du 28 janvier 2012
-  13-« Promotion des activités physiques et sportives et culturelles dans les nouveaux espaces municipaux – Quelle concertation pour Saint-Sauveur ? » Avis 12.08 CASC du 24 novembre 2012
-  14-« Maillage des équipements sportifs et culturels : réflexions et propositions pouvant contribuer à l'aménagement des rythmes scolaires » Avis 13.07 CACS du 19 octobre 2013