

Compagnie Transport Culturel Fluvial
Résidente permanente des hangars de l'Îlot Boschetti depuis 15 ans

Contribution à la concertation

RHD2

Gare d'eau Lille - Lomme

Patrimoine et innovation : **Le premier Port Artistique et Culturel**
Métropole Européenne Lilloise

Fret artistique et culturel : un outil d'innovation territoriale à la Gare d'eau de
Lille - Lomme

Hypothèse d'innovation touristique territoriale défendue par la Compagnie Transport
Culturel Fluvial pour une attractivité renforcée d'un site exceptionnel situé à la confluence
de Lille - Lomme et du réseau fluvial européen.

Sommaire :

I Un constat général : La gare d'eau, un potentiel fort mais inexploité.....p 3

1. Une situation géographique stratégique.....p 3
2. Une gestion administrative trop complexe.....p 4
3. Une expérience associative locale prometteuse.....p5

II Notre proposition : la gare d'eau comme port artistique et culturel.....p 6

1. Notre vision du port artistique et culturel.....p 6
2. Un port attractif et dynamique.....p 8
3. Un réseau métropolitain en requalification et de renommée internationale.....p 9

I Le constat général : la gare d'eau, un potentiel fort mais inexploité

Nos ressources :

Dossier du Ministère de l'Urbanisme de l'Habitat et de la Construction :

- « Le Fleuve dans la ville » (Pièce jointe au dossier)

1. Une situation géographique stratégique

La gare d'eau est le plus grand plan d'eau de la métropole relié au réseau fluvial et est protégé de la grosse navigation. Elle est donc un atout de taille pour la Ville de Lomme.

La Gare d'eau est reliée au réseau de fret fluvial européen par son accès direct à la Deûle. Cela lui procure une capacité d'ouverture aux bateaux à passager, à la plaisance mais aussi à un fret innovant. C'est un plan d'eau stratégique car il a la capacité d'accueillir mais aussi d'affréter des bateaux vers le réseau métropolitain, régional, ou encore européen.

C'est ce va et vient, c'est à dire cette vie nautique qui va définir en grande partie l'attractivité globale du site.

Protégée des mouvements d'eau dangereux dus au passage du Fret « lourd », c'est à dire des grosses unités de transport fluvial, la gare d'eau bénéficie d'une quiétude en terme de sécurité. Cela lui donne la possibilité de développer des activités nautiques en tout genre, des activités de production de matériels nautiques, et de générer de l'attractivité directement sur le site. Nous souhaitons faire de Lomme une ville habitée, une ville productive, où règne un va et vient permanent, pour garantir aux habitants une qualité de vie tout simplement. Il s'agit de palier au manque de vie « hors Euratechnologie », c'est-à-dire de rééquilibrer les activités en privilégiant la vie au sein des quartiers habités en tirant parti de son atout majeur : la gare d'eau.

Elle est une véritable réserve foncière qui permet d'imaginer un ensemble diversifié d'activités et d'usages à vocation artistique, artisanale, de détente, de pratiques nautiques, de promenade...

Nous bénéficions d'une proximité d'un site économique attractif mais nous regrettons que l'animation ne soit qu'occasionnelle pour le moment. L'association Transport Culturel Fluvial a déjà réalisé des expériences d'animations culturelles temporaires (Art Mada) très concluantes qui vérifient les attentes du quartier et le potentiel attractif du site de la Gare d'eau.

2. Une gestion administrative trop complexe

La gestion de cette gare d'eau est sujet à plusieurs administrations : l'État (Voie Navigables de France), la MEL, la Ville de Lille et la Ville de Lomme. Cette multiplicité d'acteurs rend les prises de décision complexes. Ce constat empêche les visions de se projeter et génère un sentiment d'impuissance des usagers, des associations et des habitants. Cela installe aussi un climat de suspicion généralisé envers les administrations.

S'impose alors à nous une interrogation cruciale pour une solution clef :

Quel mode de gestion publique pouvons-nous adopter afin de permettre aux différents acteurs et habitants de s'impliquer dans une dynamique et donc jouer un rôle dans l'attractivité recherchée ?

Il existe de nombreux exemples de privatisation de plan d'eau par des gestionnaires de ports de plaisance qui malheureusement ne s'intègrent pas dans le paysage local. Mais cela ne constitue pas une fin en soi.

Nous devons avoir conscience de l'obligation des pouvoirs publics de passer par des appels d'offre. Cette obligation peut mettre à bas l'ensemble de la dynamique et l'attractivité souhaitée par tous si seules des entreprises privées étaient à même d'y répondre. C'est aux pouvoirs politiques de mettre en place le cahier des charges adéquat et de faire en sorte que d'autres types de groupements puissent répondre et s'investir dans la vie économique de la ville.

De nombreuses expériences ont été menées sur d'autres outils portuaires. Il est intéressant d'en tirer des leçons. Il reste à étudier ce qui serait le plus approprié pour le site et sa dynamique et mettre cette étude en phase avec le projet d'aménagement, voir comment l'expérimenter tout en accompagnant l'évolution du site.

3. Une expérience associative locale prometteuse

8 000 m² de bâtiment ont permis à des associations diverses de développer leurs projets en relation avec la voie d'eau.

Plusieurs questions s'imposent à nous :

- Que fait-on par la suite ? Ces associations peuvent continuer et voir amplifier leurs actions au fur et à mesure du phasage des évolutions urbaines concernées.
- Quel avenir dans une commercialisation programmée ?
- Quelle politique d'aide publique est la plus adaptée pour ces accompagnateurs de mutations, de transitions, ces révélateurs de possibles dans un avenir promu à la « commercialisation » ?

Deux mondes semblent se télescoper, s'opposer mais ils ont pourtant tous deux besoin l'un de l'autre.

Bien souvent, dans ces projets urbains, des surfaces commerciales restent « à céder » par manque d'attractivité. Il est souvent imaginé que c'est l'activité commerciale qui amène l'intérêt pour le site. Cependant, il est nécessaire que le site ait avant tout une attractivité propre, une dynamique intrinsèque. Nous devons donc « amorcer la pompe » de l'attractivité et les associations constituent le meilleur vecteur de cette dernière.

Comment évoluer ensemble pour un intérêt collectif et commun ? Quel phasage ? Comment et sous quel mode envisager la progression ?

II Notre proposition : la gare d'eau comme port artistique et culturel

Les Attentes locales sont révélées par la participation des habitants à la concertation de cette ZAC. Nul n'est besoin ici de revenir sur l'importance des attentes exprimées et la qualité des études et mises en garde développées par les habitants et acteurs locaux. Elles alimentent bien le propos du dossier « Le Fleuve dans la ville » cité en préambule.

Nous ne reprendrons pas nous plus les différents arguments d'histoire de ce que fût ce site pour les métiers de la batellerie et de l'industrie. Ces arguments sont aussi évoqués dans le dossier cité en préambule.

L'objectif principal est de rééquilibrer la vie entre la journée et le soir. L'attractivité de ce quartier de Lomme fonctionne la journée grâce à Euratechnologie mais ne fonctionne pas le soir et le week-end.

Si nous ne nous attachons pas à mettre en route la pompe de l'attractivité par une politique d'accompagnement de la mutation et si nous ne prenons pas garde aux écueils observés dans d'autres lieux, nous serons dans l'incapacité de faire quoique ce soit ou en tous les cas pas en direction des habitants et pas non plus dans des termes acceptables au regard du retour sur investissement des pouvoirs publics.

1. Notre vision du port artistique et culturel

Une valeur locale forte, une innovation territoriale et un atout pour un rayonnement et une attractivité transfrontalière.

Un « **port** » est tout d'abord et avant tout un endroit où l'on va et d'où l'on part, c'est un lieu de passage, un lieu de service, une destination, des souvenirs. Nous nous y rendons en bateau, en vélo, à pied, en métro, en bus, en paddle, en kayak...

Un « **port de loisir** », est un lieu de détente nautique, il borde la voie d'eau avec ses cafés, ses sentiers de promenades, ses activités nautiques c'est un endroit où l'on va boire un verre, se détendre, profiter du soleil, des activités pour les enfants, partager un moment entre amis, en famille.

Un « **port artistique et culturel** » est un endroit qui marque par ce qu'il nous apporte en histoire et en innovation, en mémoire fluviale et en création artistique fluviale.

Outre l'aspect patrimonial des anciens bateaux qui ouvrent les portes d'un souvenir pas si lointain d'une activité dense et humainement riche, l'idée de mettre en avant l'artistique sur les bateaux est de placer les esprits dans une dynamique tournée vers l'avenir. Il s'agit de ré-inventer le lien entre les habitants et leur cours d'eau en faisant de ce port un lieu de résidence de projets artistiques et culturels dédiés à l'eau.

Grâce aux locaux mis à disposition et grâce à l'aide apportée par la Ville, l'association TCF a pu développer des projets artistiques fluviaux qui ont marqué les esprits : le bateau Sous-marin, le bateau ballon, l'Art-mada cirK !

Pourquoi ne pas inscrire cette fonction dans l'identité du port en en faisant le premier port artistique et culturel des Hauts-de-France à Lomme-Lille ?

Il s'agit d'inscrire cette volonté locale éclairée dans une dynamique de haltes artistiques et culturelles à l'échelle Métropolitaine et Euro-régionale par le développement d'une charte d'accueil des projets artistiques fluviaux.

Concrètement nous souhaitons ainsi :

- Exprimer le potentiel présent
- Pérenniser les locaux associatifs
- Accompagner la mutation
- Éventuellement mettre en place des appels à projets
- Tenter une expérience de gouvernance transversale : public, associatif, privé
- Établir le modèle économique de gestion publique concertée
- Mettre en place une capitainerie pour régir un règlement de police particulier

2. Un port attractif et dynamique

Créer les conditions de la réussite et du rayonnement des projets c'est mettre autour de la table les acteurs et institutions concernées : les instances de l'urbanisme, de la culture, du tourisme, les instances relatives au cadre de vie, et relatives au développement durable.

Il s'agira de conserver des entrepôts à usage d'atelier bureau à destination des associations qui ont un rôle à jouer sur le plan d'eau. L'idée est aussi d'en créer de nouveaux qui permettront la production de matériel aux usages de la voie d'eau. Il faut aussi réfléchir aux manières d'initier et de développer les services, les animations, le cadre de vie qui provoquera l'attractivité du site.

La gare d'eau est un outil central au cœur d'un potentiel de canaux qui ne trouve pas leur vitesse de croisière en matière de tourisme. La gare d'eau doit devenir l'outil évident de référence pour une dynamique touristique et une attractivité euro-métropolitaine.

Le potentiel de voies navigables sur l'Euro-métropole Lilloise est important. Le canal à grand gabarit de la Deûle, La Lys, Le canal de Roubaix, l'Escaut constituent un ensemble de voies navigables accessibles aux bateaux. Ils peuvent se décliner en différents circuits sur une trentaine de communes dont trois boucles : La boucle Deûle-Lys, la boucle Canal de Roubaix-Lys Kortrijk (Belgique) et la boucle Canal de Roubaix-Escaut (Belgique, Tournai). Ce potentiel permettrait de développer des parcours touristiques fluviaux de taille. Nous avons donc vocation à réinventer le fret qui comprendrait des bateaux-hôtels et des bateaux à passagers nécessaires à la vitalité d'une dynamique. Nous aspirons ainsi à faire revenir des acteurs fluviaux du tourisme.

La voie d'eau est moteur. Elle est un moteur de productivité mais aussi d'innovation si on considère qu'il faut réinvestir un patrimoine abandonné par sa fonction initial : le fret. Le plan d'eau est aussi un moteur de cohésion car il est une zone de promenade des familles et peut ainsi devenir un lieu de rencontre.

Enfin , la voie d'eau est un moteur de mobilité et d'ouverture car il donne l'occasion d'un ailleurs au pied de chez nous. Une sortie en barque, un tour en bateau, c'est un dépaysement immédiat, une découverte sans avoir besoin d'aller au bout du monde. C'est vivre son quartier autrement.

3. Un réseau métropolitain en pleine requalification et de renommée internationale

Ce potentiel constitue autant de haltes pour des projets artistiques et culturels itinérants par voies d'eau. Ce réseau rassemble aussi tous les outils de démocratisation de la pratique nautique. Ces projets aillant pour mission de travailler avec les habitants et les publics respectifs aux communes, participent également à l'identification et au développement de l'identité d'un territoire riche de son patrimoine fluvial et concourt ainsi à réinventer les pratiques fluviales.

L'idée est bien sur que cette innovation de port artistique et culturel puisse s'inscrire dans une dynamique de port artistique et culturel international.

Il existe déjà sur d'autres bassins en France et en Belgique des volontés parallèles. En les mettant en réseau, il s'agira de tirer parti de ces expériences. De fait, l'identité artistique et culturelle, l'exemplarité et l'innovation jouent en la faveur de la renommée du site. Cela participe à son rayonnement et à sa dynamique. En créant des rencontres, des rassemblements de bateaux, des œuvres itinérantes nous enclenchons de nouvelles pratiques contemporaines. Nous bénéficions ainsi d'un réel potentiel de développement sur les différentes échelles territoriales.

Faire de la gare d'eau un lieu d'innovation, c'est montrer la voie et générer des petits et donc engendrer une dynamique qui dépasse les frontières d'un quartier. Nous créons une respiration nécessaire à la vitalité d'un site.

Nous aspirons ainsi à exporter un modèle économique qui a fait ces preuves vers d'autres lieux pour qu'il touche d'autres habitants.

Pour financer cette action, des pistes sérieuses existent mais doivent faire l'objet d'une étude et se phaser avec l'aménagement. TCF est en mesure de porter et d'accompagner cette étude avec un financement Fidess. Son angle de vue apporte une capacité à la ville productive associée.