

# L'ATELIER PUBLIC DE PAYSAGE N°10

2017-2018

## Partager la Deûle urbaine

ens{ap}<sup>Lille</sup>

Les enjeux d'un canal à grand gabarit dans un cœur métropolitain

École Nationale Supérieure d'Architecture et de Paysage de Lille, avec la participation de l'Agence de Développement et d'Urbanisme de Lille Métropole et de Ports de Lille.

 l'Agence de développement  
et d'urbanisme de  
Lille Métropole

 PORTS DE LILLE



## SOMMAIRE

Avant Propos	2
Conflits en bord de Deûle	3
Impact d'une mise à très grand gabarit	4



### Diagnostic des paysages du canal de la Deûle

Perception sensible du canal de la Deûle	6
Le paysage du canal de la Deûle	8
Les fondations de la Deûle urbaine	10
La Deûle industrialisée	11
L'armature paysagère de la Deûle urbaine	12
Un panel d'acteurs potentiellement en conflit	14
Projets et héritages	16
De l'état des lieux au Masterplan	19



### Les principes du Masterplan

Le Masterplan	20
Le Strip	22
Les Sas urbains	23
Le Marais	24
Les Lucarnes urbaines	25



### Les projets de l'atelier

Le Strip, des projets le long du canal	26
Les Sas urbains, des projets qui ouvrent la ville sur l'eau	28
Le Marais, des projets de grands paysages	30
Le Marais, un chapelet de parc	32
Le Marais, des linéaires de promenades	33
Les Lucarnes urbaines, des projets urbains au bord de l'eau	34
Le mot de la fin	36



# AVANT PROPOS

## LA DEÛLE URBAINE : UN PAYSAGE EN PARTAGE

Depuis des décennies la voie d'eau a été trop ignorée dans la métropole et dans la région et par conséquent très négligée ; quand elle attirait l'attention, c'était souvent à cause des nuisances réelles ou supposées dont elle était porteuse pour les territoires traversés. Le seul aspect positif perçu résidait dans sa dimension de voie de transport de masse de marchandises, encore s'agissait-il surtout des moins séduisantes d'entre elles : pondéreux, déchets, etc. Avec la réalisation de la liaison Seine Escaut, et la remise en cause actuelle de la primauté du mode de transport routier, il est temps que nos territoires reconsidèrent, à l'instar de la majorité des villes et des régions d'Europe, leur relation à la voie d'eau, en valorisant tous les atouts et en fassent un support privilégié de leur stratégie de développement, notamment urbain.

La voie d'eau, particulièrement quand elle s'est développée sur la base d'une rivière existante, regroupe un ensemble unique d'enjeux de développement stratégiques, de natures diverses. Il s'agit bien entendu d'abord d'enjeux de transport, notamment de marchandises, et de tourisme et donc de développement économique, mais aussi de reconquête urbaine et paysagère et de renouveau écologique. C'est aussi un retour aux données de la géographie physique du territoire, dans un espace qui manque de repères topographiques et, potentiellement au moins, un facteur d'unité entre territoires. C'est enfin le support d'interventions matérielles de qualité et de valorisation du patrimoine.

L'attrait pour l'habitat et les loisirs que suscite désormais l'eau en milieu urbain ne doit pas conduire à exclure de ses abords les autres fonctions essentielles au développement de nos agglomérations, en particulier les activités économiques, notamment logistiques. Il importe de favoriser le long de la voie d'eau des aménagements conciliant les différents types de fonctions urbaines et d'y maintenir ou développer une réelle mixité fonctionnelle. Il faut donc concevoir et mettre en œuvre sur les secteurs les plus stratégiques des projets qui, dans leur domaine, s'avèrent aussi innovants et visionnaires qu'a pu l'être en son temps une opération comme Euralille, en permettant la coexistence des diverses fonctions urbaines autour d'un pôle d'échange international et local de voyageurs. Développer ainsi un réel urbanisme de projets autour des enjeux de la voie d'eau s'avère fondamental, mais il est bien évident que les propositions devront être variées et adaptées au contexte, en tenant compte en particulier des différences d'échelles et d'enjeux...

Les besoins de régulation ne sont pas moins importants ; le principe de l'accès de tous à la voie d'eau et de la libre circulation sur ses bords (en mode doux du moins) devrait être posé, même si des conditions de sécurité sur les emprises portuaires peuvent amener à en restreindre l'usage. Dans ce contexte pourraient être encouragées des utilisations à titre temporaire de certains espaces proches de la voie d'eau à des fins ludiques ou culturelles ; ceci pourrait aller d'une occupation très éphémère (un dimanche ou un jour férié par exemple) de certains sites en activité jusqu'à l'investissement pour quelques semaines ou mois d'espaces aujourd'hui en friche.

La voie d'eau devrait constituer un support majeur pour un projet de (re) développement d'un territoire comme celui de la MEL, au sein duquel la plupart des enjeux sont partagés, mais dont la gouvernance est de fait éclatée. Dans cette optique, la voie d'eau devrait être à la fois identifiée comme un élément de structuration du territoire, un objet d'intervention en soi, et comme un support de la mise en œuvre d'un modèle de développement plus soutenable. Ce pourrait même constituer un axe majeur de développement des coopérations avec les territoires voisins, comme le propose l'Eurométropole, mais aussi la Région.

La mise en œuvre d'une stratégie suppose cependant que soient reconsidérées les approches trop souvent sectorisées, spatialement et géographiquement (de l'aménagement). Elle implique donc de développer une vision d'ensemble innovante mais aussi que l'on envisage l'opportunité de mettre en œuvre des programmes nouveaux, des projets originaux mais cependant réalisables, correspondants aux besoins de la métropole tout en respectant – et valorisant – les spécificités de chacune de ses composantes.

C'est dans cette perspective – afin d'offrir à la réflexion des décideurs un vaste éventail de propositions certes parfois détachées des contraintes qui s'imposent aux acteurs du territoire – que l'Agence de développement et d'urbanisme de Lille métropole et Ports de Lille ont souhaité proposer conjointement à l'École Nationale Supérieure d'Architecture et de Paysage de Lille d'organiser cet atelier étudiant sur le partage de la Deûle urbaine.

Agence de développement et d'Urbanisme de Lille Métropole (ADULM)  
Ports de Lille

### Partager le territoire par le paysage

Denis Delbaere & Jean-Michel Merchez, responsables de l'Atelier Public de Paysage 2017-18

Chaque année depuis 2007, l'Atelier Public de Paysage de l'ENSAPL met à la disposition d'une collectivité ou d'une instance territoriale les compétences naissantes et l'imagination vive d'un groupe d'étudiants paysagistes. Ces jeunes paysagistes concepteurs exerceront leur métier dans le domaine de l'aménagement, de la gestion, de la programmation et de la planification du paysage. L'Atelier Public de Paysage permet de défricher par le projet les possibles d'un sujet complexe et celui de cette année l'est notamment.

L'ADULM et Ports de Lille ont souhaité organiser un Atelier Public de Paysage sur deux semestres autour de la question du partage du canal de la Deûle dans sa partie urbaine, entre Hantay au Sud (confluence avec le canal d'Aire) et Deûlemont au Nord (confluence avec le canal de la Lys). Rivière naturelle aux usages multiples, ensuite conçue comme une infrastructure économique, la Deûle est aujourd'hui l'objet d'attentes très différentes, qui connaissent toutes un fort dynamisme, et entrent parfois en conflit :

- activités économiques, essentiellement gérées par la Chambre de Commerce et d'Industrie via Ports de Lille,
- services écosystémiques, la Deûle étant un maillon essentiel de la trame verte et bleue de l'eurométropole,
- fonctions de loisir et de cadre de vie (pêche, activités sportives et de détente),
- fonctions résidentielles et urbaines (constructions de logements, de bureaux et d'équipements à proximité de la voie d'eau conçue comme un argument pour la qualité des projets urbains).

Aujourd'hui, la perspective de la construction du Canal Seine Nord Europe (CSNE) permet d'imaginer un accroissement conséquent du trafic commercial et la conflictualité des usages du canal et autour du canal risque de s'en trouver renforcée, empêchant l'élaboration d'une vision et d'un projet de territoire partagés. L'ADULM et Ports de Lille s'interrogent donc sur les moyens d'un projet de territoire permettant un partage harmonieux de l'espace Deûle, tout en favorisant une large mobilisation des acteurs du territoire.

L'hypothèse de l'Atelier Public est que ce partage peut s'organiser autour d'une valeur collective, qui est celle du paysage que tous ont en commun. Encore faut-il s'entendre sur ce qu'est ce paysage, pensé aussi bien à l'échelle de la voie d'eau dans la continuité de son parcours et dans la séquentialité de son itinéraire, cadre d'une possible harmonisation des mixités fonctionnelles, qu'à l'échelle de certains sites sur lesquels les conflits risquent d'être particulièrement inhibant. La voie d'eau industrialisée représente un potentiel fédérateur mais n'a jamais été pensée comme telle. De quel paysage parle-t-on, dans quelle épaisseur, dans quel rythme fait-on évoluer les regards et les usages, dans quelle condition géopolitique ? À l'inverse des politiques d'aménagement sans cesse segmentées par les divisions administratives et/ou foncière, la réflexion sur et à partir de la voie d'eau engage une posture qui devrait être agréablement portée par la linéarité, la continuité, la traversée « des » territoires. On considérera par ailleurs ici que l'intensité de la conflictualité est un facteur d'invention et de créativité susceptible de faire émerger autant de projets de paysage autour de la Deûle.

Les travaux de l'atelier ont été suivis par un comité de pilotage réuni 4 fois dans l'année universitaire. Composé de représentants de l'ADULM et de Ports de Lille, il a aussi accueilli des représentants de diverses communes concernées ainsi que les services de la MEL. Nous tenons à saluer l'intensité et la précision de l'implication de ce comité de pilotage dans le suivi et la discussion, toujours exigeante et bienveillante, des travaux des étudiants.

### L'eau : un commun métropolitain ?

François Andrieux, directeur de l'École Nationale Supérieure d'Architecture et de Paysage de Lille

Ce dixième atelier public de paysage nous fournit l'occasion de pointer l'intérêt partagé de ce format pédagogique : confronter les étudiants à une problématique concrète pour explorer un enjeu territorial, porter un regard prospectif et proposer à un acteur de ce même territoire un autre point de vue, celui du paysage. Au moment où se met en place le titre de « paysagiste concepteur », il n'est pas inutile de partager et de diffuser l'originalité et l'utilité du prisme du paysage auprès des acteurs de l'aménagement.

Cette année, l'Agence d'Urbanisme de Lille Métropole et Ports de Lille ont souhaité mobiliser l'atelier public sur un territoire et un objet de grande échelle : une rivière, la Deûle à examiner dans son segment métropolitain. Réinvestir la Deûle et son « urbanité » est en soi significatif de notre époque tant l'eau, pourtant fondatrice à Lille, était devenue un point aveugle du développement urbain pendant l'industrialisation. Repenser les rapports entre la ville et sa rivière implique d'exhumer, de retourner un envers du paysage métropolitain.

L'eau est un objet par essence polymorphe, multiscalaire et multidimensionnel. Infrastructure et vecteur potentiel de loisirs, des champs captant du sud aux enjeux transfrontaliers au nord, du métropolitain à l'infra-local, de l'économique à l'écologique, la rivière concentre une diversité de problématiques et génère une multitude de conflits potentiels entre des enjeux souvent contradictoires. Il suffit de penser aux conséquences du passage au très grand gabarit dans la perspective du Canal Seine Nord Europe et de prendre la mesure de ses impacts à chaque franchissement et le long de chaque rive.

Il est convenu désormais de considérer l'eau comme un commun. Pierre Dardot et Christian Laval, soulignent combien le commun, un principe médiéval, est en fait « une activité qui ne se construit que dans et par le conflit ». Le commun ne se décrète donc pas et l'approche par le paysage doit se comprendre comme une contribution, un épaississement du débat à venir. Dans ce sens le lecteur pourra sans doute s'interroger sur la proposition de masterplan, un terme dont l'autorité implicite peut paraître orthogonale avec le principe de commun. Si l'eau comme commun est un projet, c'est avant tout un projet de gouvernance complexe et passionnant à l'échelle de la métropole. Aux paysagistes, et avec eux, aux urbanistes et architectes, d'éclairer ce débat politique dont les conséquences spatiales nécessitent d'être mesurées, dessinées, qualifiées, anticipées...

# CONFLITS EN BORD DE DEÛLE

ATTAQUE SURPRISE !



AHAHAHA LIBÉRATION DU FONCIER, T1, T2, T3, T4, ON VA CONSTRUIRE DE CES QUARTIERS, C'EST QUI QUI VA POUVOIR PARTIR À SAINT-BART CET ÉTÉ !

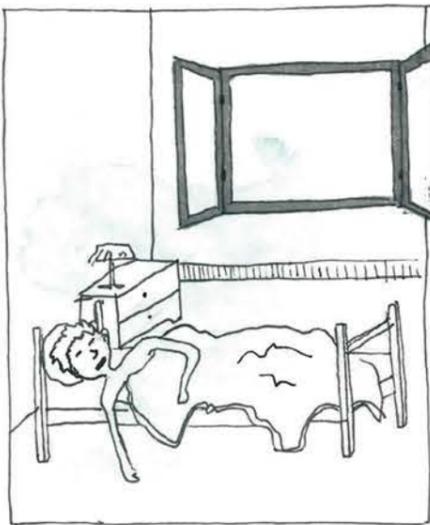


!!!

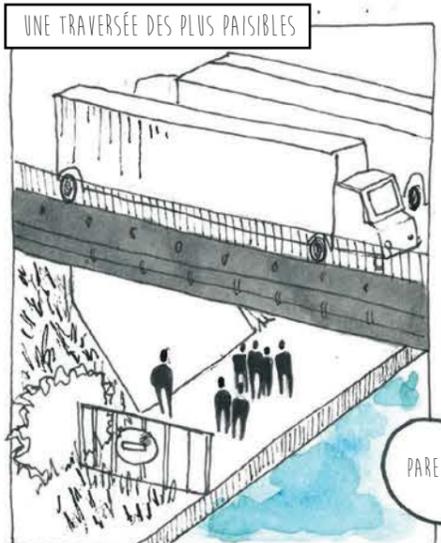
UN GRAND BOL D'AIR FRAIS !



ALLEZ, ON SE RÉVEILLE, SINON TU VAS ENCORE ÊTRE EN RETARD À L'ÉCOLE, LÈVE TOI MAINTENANT !



UNE TRAVERSÉE DES PLUS PAISIBLES



QUAND JE ME SUIS INSCRITE À L'ASSO DE JOGGING, J'IMAGINAIS PAS LES CHOSES COMME ÇA...



L'AMOUR DU SPORT !





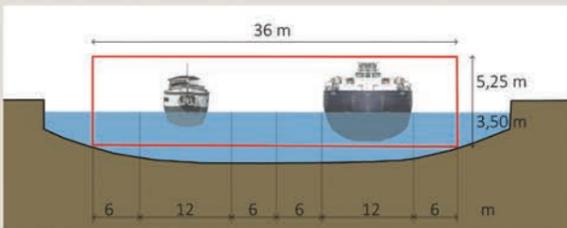
# L'IMPACT D'UNE MISE À TRÈS GRAND GABARIT

Si la Deûle devait être mise à très grand gabarit dans la logique du projet de canal Seine Nord Europe, ce qui n'est qu'une hypothèse dans l'état actuel des réflexions, cela aurait un impact considérable sur le paysage urbain de la métropole. L'étude exploratoire que nous présentons ici montre à quel point des travaux d'infrastructure aussi lourds intensifieraient les conflits autour de la voie d'eau.

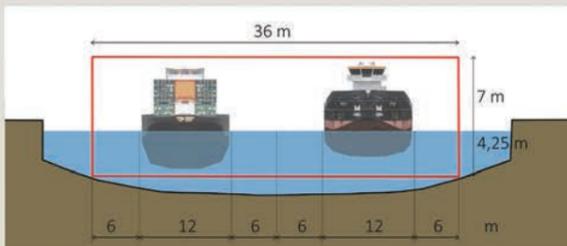
## Les nouvelles dimensions du canal

Et si la Deûle devait permettre le passage de navires de 135m de longueur et de 11,4m de large pour 3 niveaux de containers, contre des navires de 110m et de 1,4m de large et 2 niveaux de containers actuellement...

Dimensions du rectangle de navigation actuel

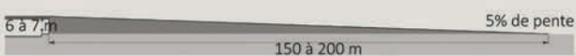
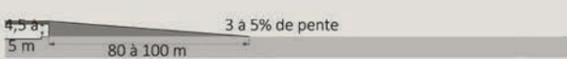


Dimensions du rectangle de navigation à très grand gabarit



Cela impliquerait d'augmenter le rectangle de navigation en hauteur :

- le tirant d'air passant de 5,25m à 7m.
- le tirant d'eau passant de 3,5 à 4,25m.



Mais cela nécessiterait aussi de relever les ponts et donc d'agrandir leurs rampes : celles-ci passant de près de 5m de hauteur pour 100m de longueur à 6-7m de hauteur pour 150 à 200m de longueur. Tout en tenant compte du fait que désormais les pentes ne peuvent dépasser les 3% de pente pour être conformes aux normes PMR.

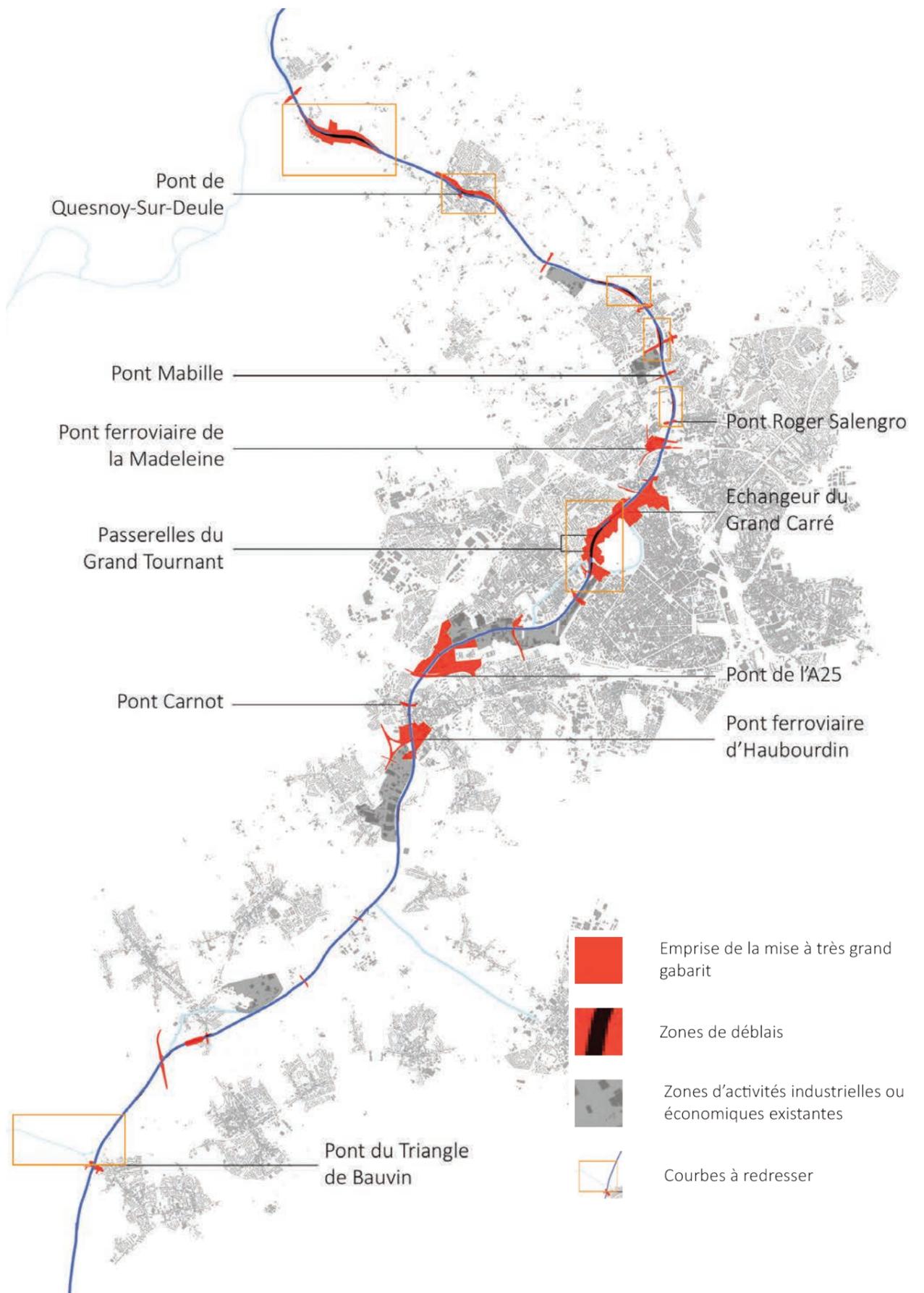
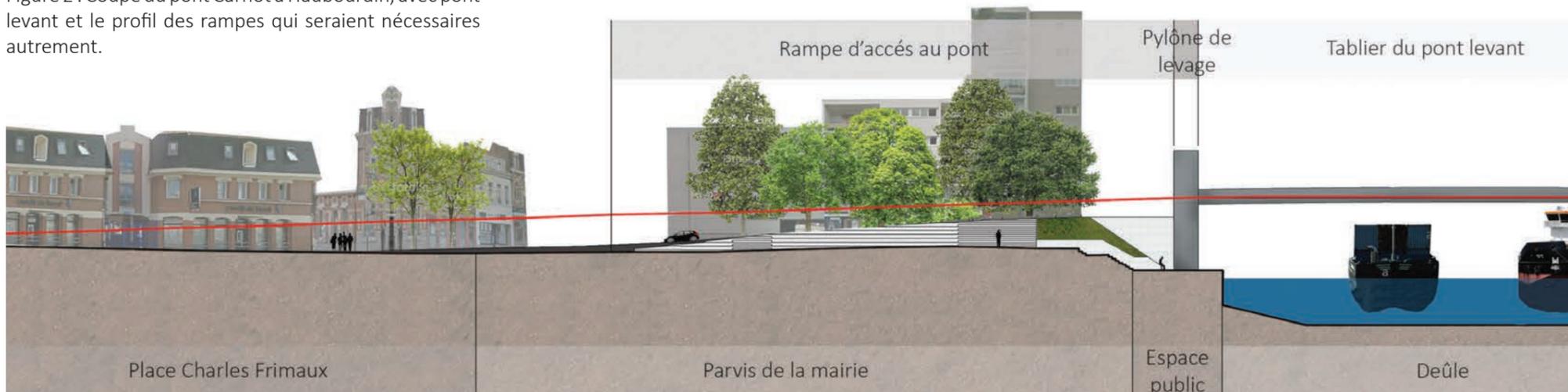


Figure 1 : Carte de l'emprise de la mise à très grand gabarit, montrant les courbes à redresser ainsi que les ponts dont les relèvements seraient les plus contraignants.

Figure 2 : Coupe du pont Carnot à Haubourdin, avec pont levant et le profil des rampes qui seraient nécessaires autrement.



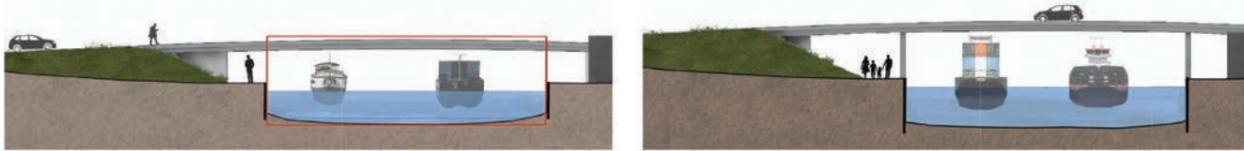


Figure 3 : Coupes avant/après du relèvement du pont de la rue du Château à Haubourdin.

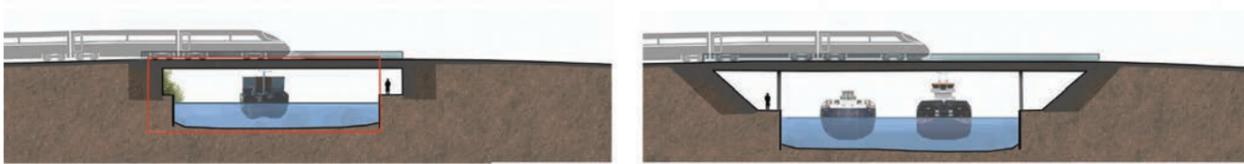


Figure 4 : Coupes avant/après de l'élargissement du canal et du relèvement du pont ferroviaire entre Saint-André-lez-Lille et la Madeleine.



Figure 5 : Coupes avant/après du creusement de la nouvelle portion du canal sur l'île de la Citadelle.

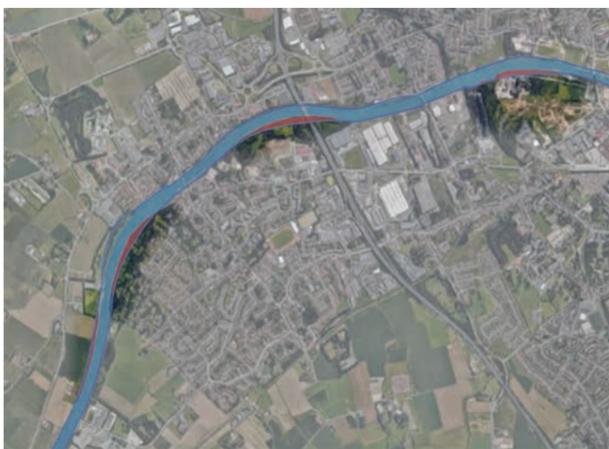


Figure 6 : Plan de l'emprise des redressements de courbes à Marquette-lez-Lille et Wambrechies.

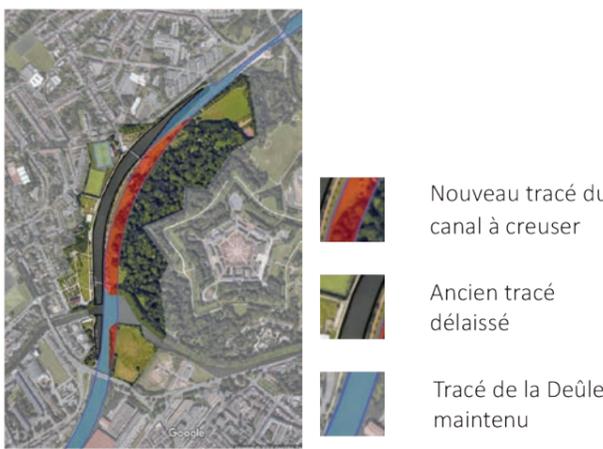


Figure 7 : Plan de l'emprise du redressement de la courbe du Grand Tournant à la citadelle de Lille.

Parmi les modifications rendues nécessaires si on souhaite faire se croiser des barges de 4400T - mais l'instauration de sens alternés serait une solution sans doute plus réaliste-, il y aurait d'abord le redressement des courbes en sept points du parcours, notamment sur la courbe du Grand Tournant qui contourne la citadelle [figure 7] et où le nouveau tracé devrait probablement empiéter sur l'île de la citadelle, pourtant classée au titre des monuments historiques. Mais cela pourrait aussi permettre de réutiliser l'ancien tracé pour accueillir des espaces de loisirs, un port ou une zone renaturée de fraie.

L'ensemble du parcours serait soumis à une révision selon le nouveau rectangle de navigation. Ce redressement se traduirait par des transformations variables selon les situations :

-Soit la largeur actuelle serait suffisante et il resterait à approfondir le lit et les berges du canal pour augmenter le tirant d'eau comme sur la figure 3.

-Soit il faudrait élargir le canal lorsque celui-ci fait moins de 36m comme le montre la figure 4.

-Soit il faudrait redresser une courbe, ce qui induit d'élargir le canal ou d'en construire une nouvelle portion, comme dans le cas de la citadelle, en figure 5.

Pour ce qui est du rehaussement des ponts et de l'agrandissement des rampes, c'est l'un des principaux problèmes que poserait la mise à très grand gabarit. La coupe de la figure 2 donne un aperçu des effets induits sur le tissu urbain par l'allongement et la surélévation des rampes d'accès aux ponts, enfermant les riverains devant un mur et altérant le confort de leur logis. L'installation d'un pont levant réglerait ce problème mais imposerait des contraintes lourdes à la gestion du trafic fluvial et routier.

Ainsi, une éventuelle mise à très grand gabarit de la Deûle semble soumise à beaucoup de contraintes techniques, génératrices d'un certain nombre de conflits (hostilité des riverains, coût, impact sur des sites classés,...). Des transformations d'une telle ampleur ne peuvent sans doute se concevoir que sur la base d'un projet métropolitain très ambitieux, mobilisant les surfaces impactées pour reconstruire une Deûle urbaine dont la recomposition permettrait un partage plus harmonieux des usages.

## Exemples d'infrastructures à grand gabarit en Belgique

### Passerelle du collège à Courtrai

Les ponts peuvent avoir des rampes sans talus et ainsi laisser place à un espace public ouvert passant en dessous.

La forme et l'aspect des infrastructures peuvent être conçus de manière à les rendre moins impactant visuellement dans le paysage.



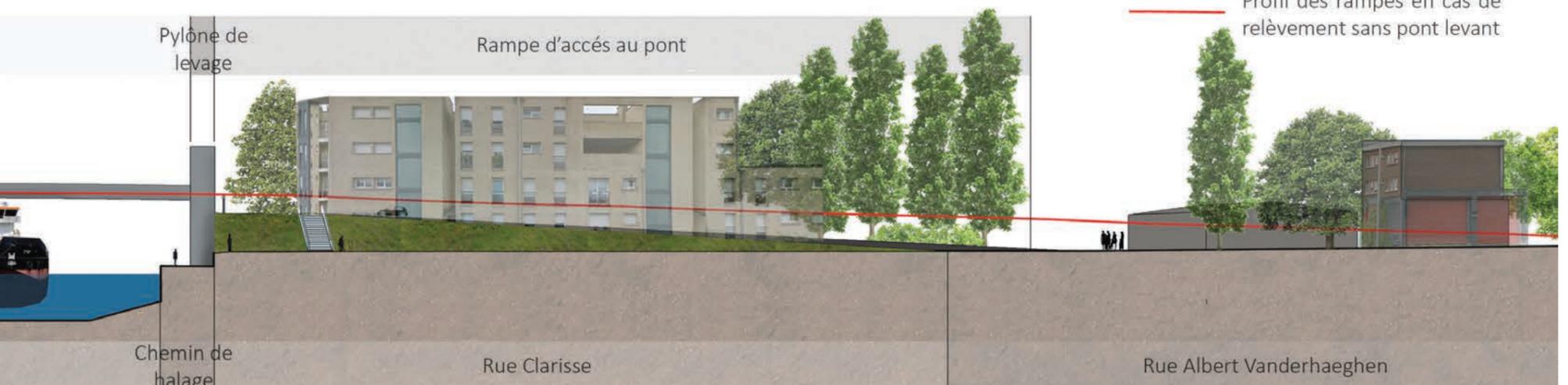
### Quai du dam à Courtrai

La rampe un pont est intégrée au bâti ce qui permet de la dissimuler. Le premier étage de ce bâtiment du côté du quai correspond au rez-de-chaussée du côté du pont.



### Pont Notre Dame à Tournai

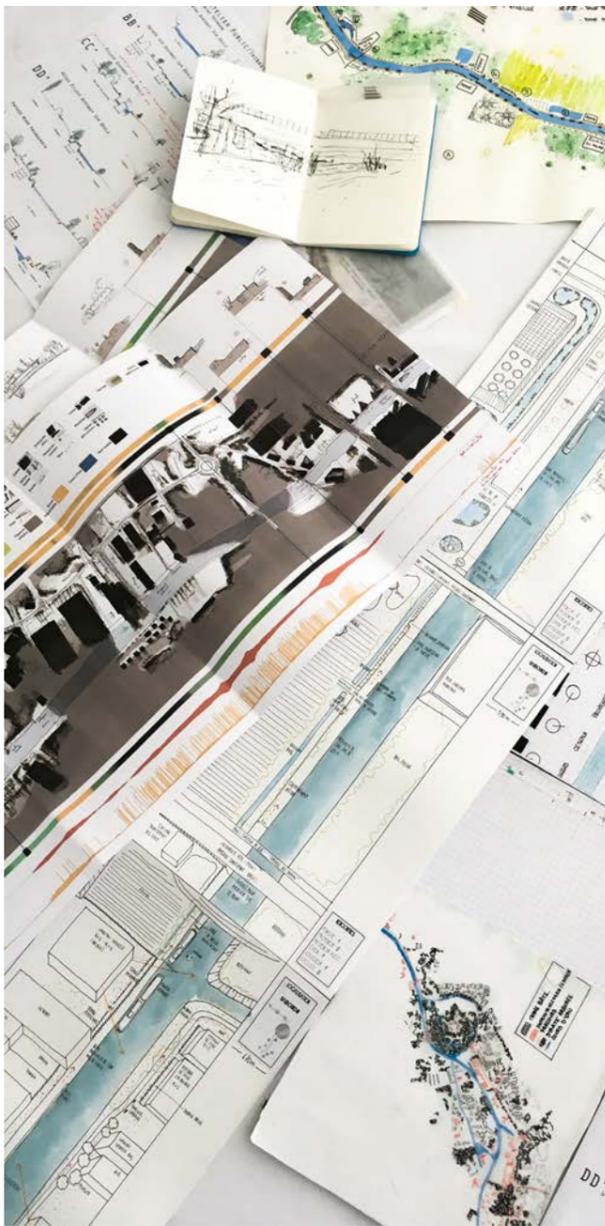
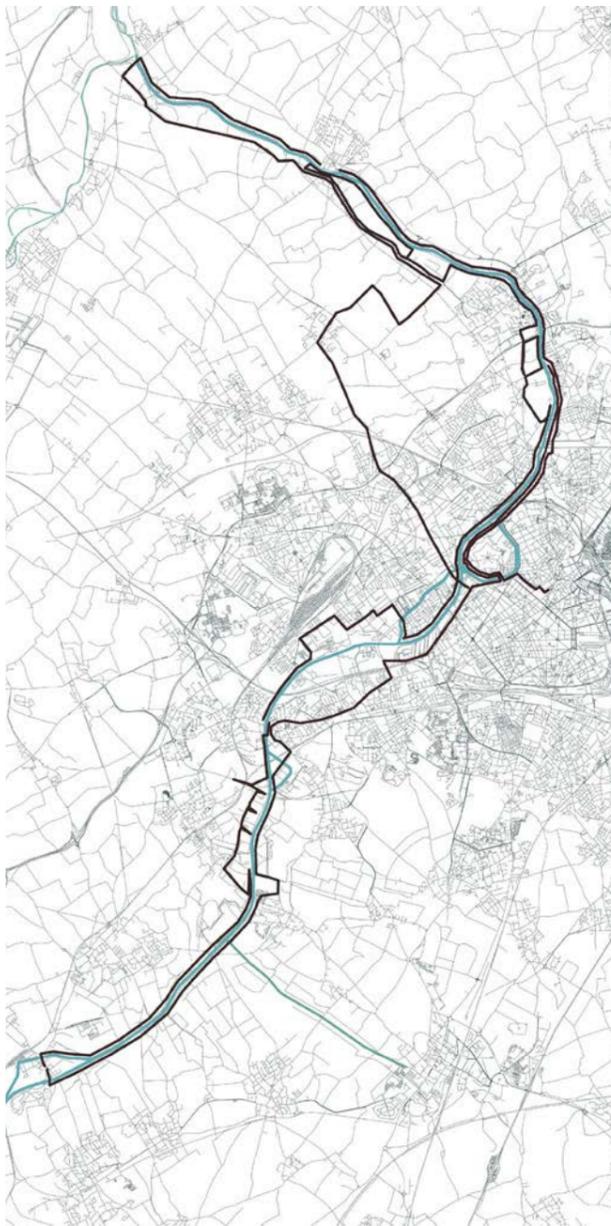
Ce type de pont permet de faire passer par intermittence des bateaux à trois niveaux de containers sans impacter le tissu urbain alentours, mais il entraîne des coupures dans la circulation piétonne et routière.





# PERCEPTION SENSIBLE DU CANAL DE LA DEÛLE

Pour appréhender le territoire, un travail de relevé sur site a été effectué en distribuant à chaque étudiant une portion de la Deûle (si bien que l'ensemble du linéaire de la Deûle urbaine a été arpenté comme le montre la carte ci-dessous). Il en résulte un repérage spontané et intuitif, qui a été retranscrit graphiquement de manière à traduire la perception du canal et de son environnement proche.



La saisie de la dimension paysagère de la Deûle urbaine a été le préalable des réflexions que nous avons menées. Le paysage est tout à la fois l'environnement physique dans lequel nous évoluons au quotidien et la manière que nous avons de l'appréhender avec nos sens, nos sensations et nos imaginaires. Nous avons procédé selon deux méthodes complémentaires. D'abord un premier relevé sans carte à partir d'un parcours le long du canal, en essayant de le longer de la manière la plus continue possible, et ensuite une analyse cartographique en séquences paysagères installant la Deûle dans son environnement. Nos premiers relevés, nous ont permis de saisir les ambiances du paysage de la Deûle urbaine sur son linéaire de 30 kilomètres. Aucun mode de représentation ne nous était imposé et il est intéressant d'observer quels procédés se sont imposés à nous car ils en disent long sur ce qui caractérise ce paysage.

## CONTINUITÉ

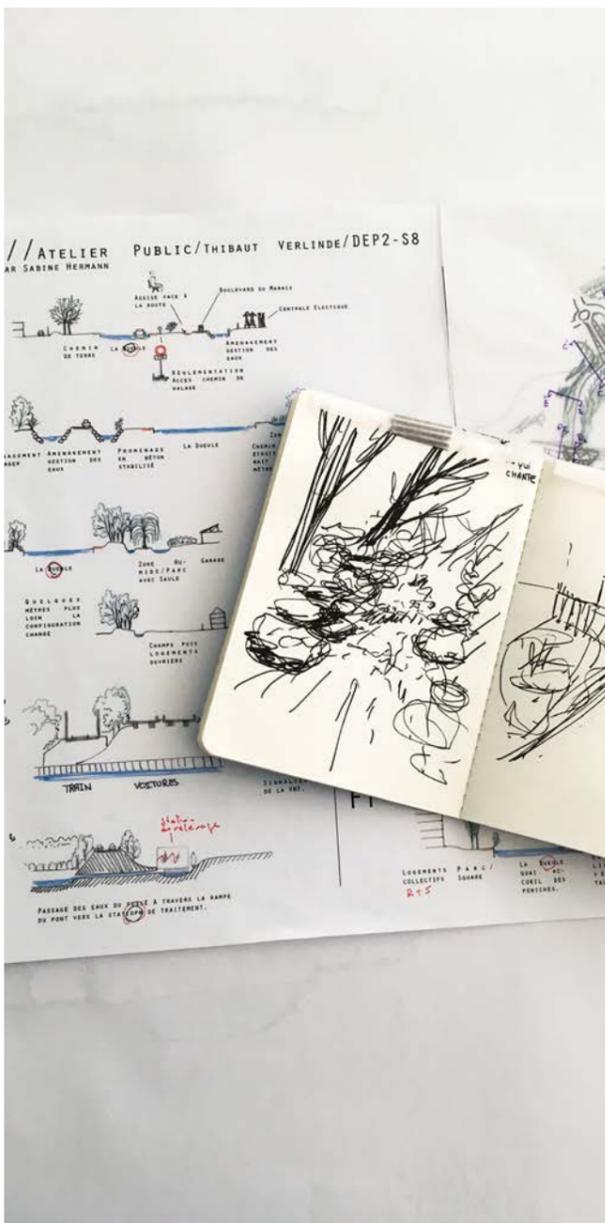
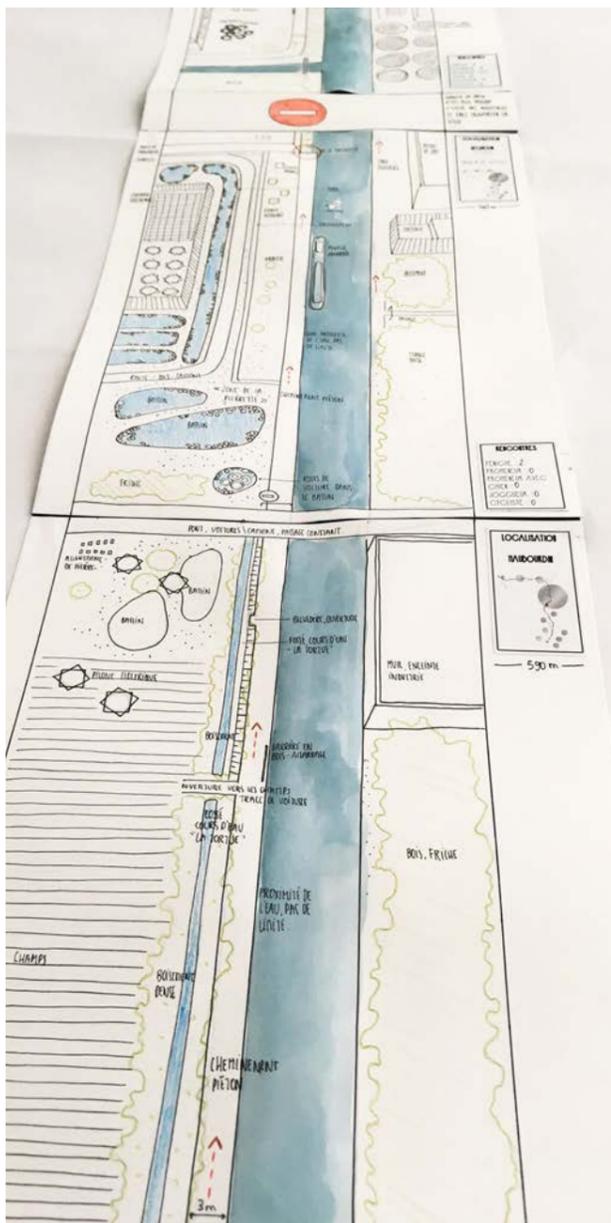
La plupart d'entre nous ont eu spontanément recours au plan, dessinant de longues cartes suivant le ruban du canal. Ceci montre la forte continuité qui le caractérise à l'image d'un travelling « urbain ». Cette continuité a quelque chose de monotone mais permet aussi une forme de rêverie, de méditation, de délassément. Il faudra s'en souvenir au moment d'imaginer le futur du canal : il s'agira de trouver une manière d'accompagner cette continuité, de la souligner, de renforcer son évidence et sa clarté.

## PONCTUATIONS

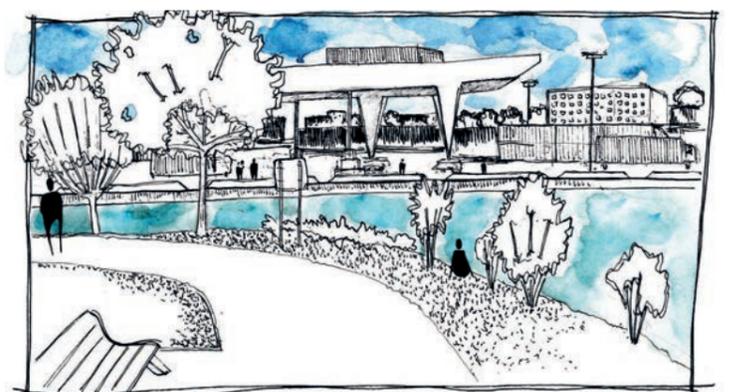
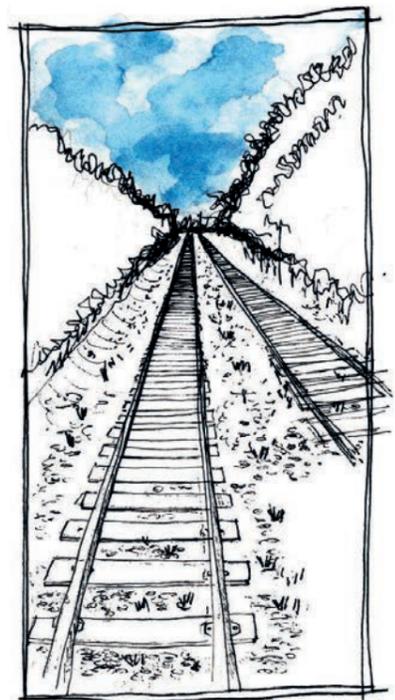
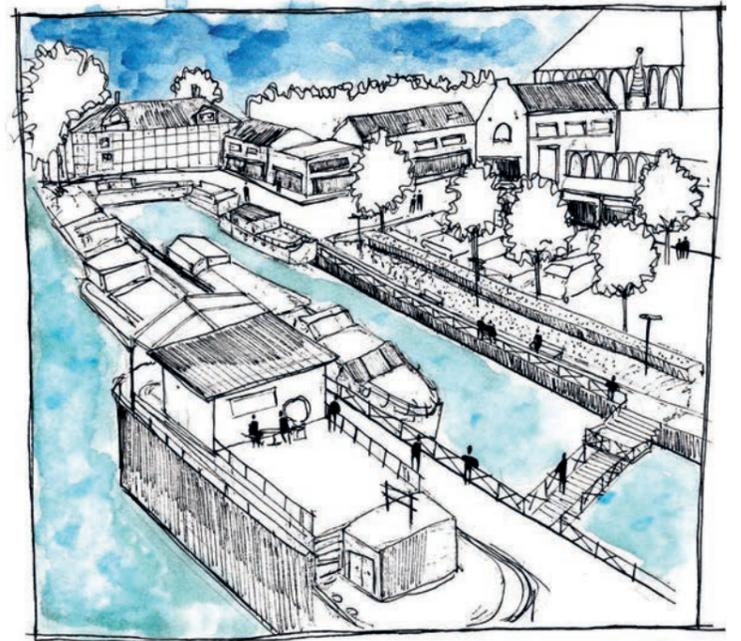
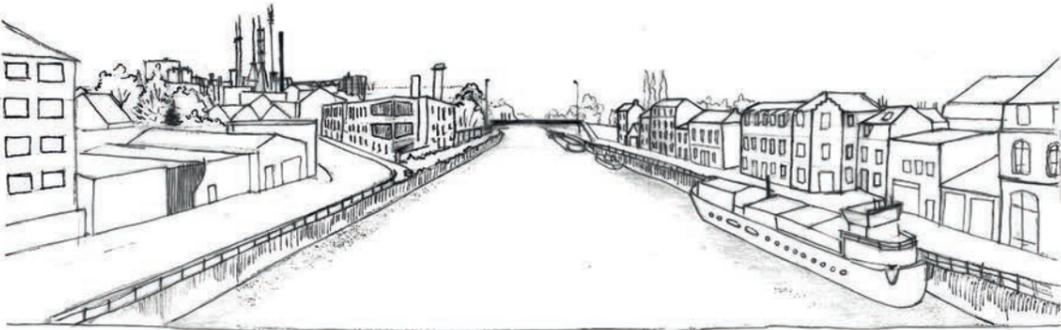
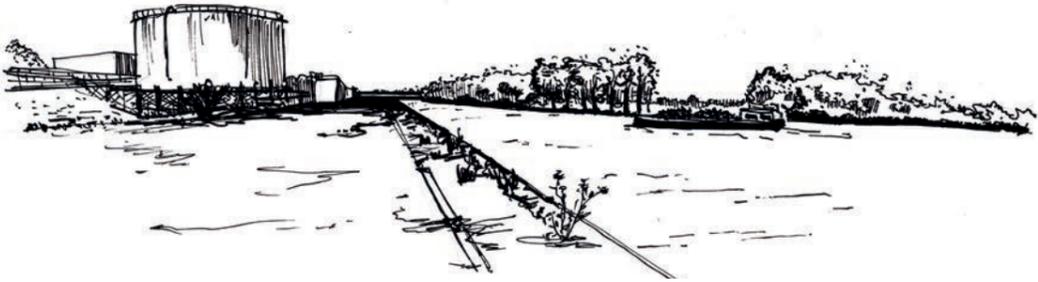
D'autres relevés ont pris la forme de carnets de notes dans lesquels nous avons consigné la multitude des petits faits et des événements qui ponctuent et animent cette continuité du canal : points de repère d'une cheminée d'usine ou d'un clocher, pontons, bosquets, mares, hameaux en bordure de quai. Ce second aspect immédiat du paysage nous a incité à penser que ces formes de ponctuations pourraient organiser les futures interventions en bord-à-canal.

## SÉQUENCES ET CONTRASTES

Le troisième aspect marquant de ce paysage est qu'il apparaît non pas comme un tissu urbain uni au bord de l'eau, mais comme un parcours séquencé associant des espaces de natures variées : séquences urbaines, séquences jardinées, séquences boisées, séquences industrielles et séquences portuaires jalonnent le parcours. Ces séquences sont souvent séparées les unes des autres par ces grandes portes que sont les passages sous les ouvrages de franchissement, ponts, viaducs et passerelles, qui traversent régulièrement le cours du canal. Nous avons noté cependant que ces séquences ne sont presque jamais homogènes d'une rive à l'autre. Au contraire, la plupart du temps une séquence boisée sur une rive fera face à une séquence urbaine sur l'autre, ou bien une séquence industrielle répondra à une séquence agricole. Ceci génère des effets de contraste paysager qu'il faut considérer comme une valeur à exploiter, comme une manière originale d'organiser le partage de la Deûle urbaine.



# ESQUISSES DU PAYSAGE DE LA DEÛLE





# LE PAYSAGE DU CANAL DE LA DEÛLE

Les principes de continuité, de ponctuation et de séquences que nous venons de décrire ont pour effet de faire se succéder, le long du paysage unifié du canal, une série de 10 séquences paysagères distinctes caractérisant la Deûle urbaine. Il est important de comprendre les caractéristiques de ces séquences afin que le partage de la Deûle s’y fasse de manière adaptée.

La carte ci-contre et les coupes qui l’accompagnent, présentent le paysage de la Deûle urbaine comme un ensemble composé d’un fil continu incarné par le canal et d’un tissu urbain discontinu à ses abords. Cette déclinaison des ambiances paysagères séquence le territoire en dix entités du Nord au Sud.

1 - A la confluence de la Lys et de la Deûle, l’association des grandes infrastructures que forment les deux canaux ainsi que la route imposante qui les franchit avec le boisement dense des rives déconnectent l’agglomération de Deûlémont du reste du paysage. Seule exception, mais qui renforce la règle : le hameau de l’écluse profite de sa proximité avec le canal pour y installer jardins familiaux et promenades.

2 - Entre Deûlémont et Quesnoy-sur-Deûle, la Basse Deûle rurale se déploie tel un long cordon paysager à travers la déclinaison d’une « coulée verte » reliant des zones humides, des lagunages et un réseau de becques, l’ensemble restant peu relié au reste du territoire.

3 - La Basse Deûle urbaine qui s’étend de Quesnoy-sur-Deûle jusqu’à la limite de Wambrechies. Ici, les effets de contraste entre rives sont puissants entre le tissu urbain qui se tourne vers l’eau et les activités industrielles ou de plaisance.

4 - La traversée de la ville de Wambrechies, quant à elle, offre des façades fluviales lisibles mais peu reliées entre elles à l’image du Parc de Robersart ou du port de plaisance qui offrent des accès agréables à l’eau mais ne communiquent pas entre eux pour former un ensemble. C’est, depuis le Nord, l’avant-scène de l’agglomération urbaine.

5 - La Deûle industrielle Nord, entre la Madeleine et Marquette-lez-Lille, est ponctuée de friches mettant à distance la ville et le canal. Ces espaces sont de grandes respirations où le patrimoine industriel a valeur de signal, par la présence d’architectures remarquables telles que les Grands Moulins de Paris.

6 - L’entité paysagère que forme la Moyenne Deûle de Lille à Saint-André, peut être qualifiée de Deûle jardinée. Elle se compose d’une succession de parcs urbains raccordés par les boulevards et faubourgs. Cette densité d’espaces publics végétalisés en fait un lieu phare de la métropole concentrant la plupart des activités de loisirs. Les rapports de contraste paysager sont puissamment illustrés ici par le vis-à-vis des rives paysagères du quartier des Bois Blancs et de Port de Lille.

7 - Entre Loos et Sequedin, le paysage industriel reprend le dessus. Il est caractérisé par sa complexité : tracés sinueux, souvent hérités des anciens bras de canal depuis longtemps enfouis mais parfois remis à l’honneur, ponctuation d’anciennes mares, le tout jalonné par de grandes nefs industrielles qu’on découvre sans transition, au coin d’une rue.

8 - La séquence paysagère de Haubourdin se distingue par une volonté lisible de construire, avec des succès variables, la ville au bord de l’eau, sous la forme d’ensembles urbains ou de grandes entités industrielles qui s’avancent jusqu’à l’eau, le long des quais. Ceci confère à ce paysage une forte intensité, en contraste puissant avec les séquences voisines.

9 - La séquence suivante est marquée par le contraste de rive-à-rive entre le marais d’Haubourdin et le Port de Santes. Les grands volumes architecturaux des entrepôts et silos du port entrent en dialogue avec les grands volumes boisés des anciens marais et des peupleraies. Ce contraste scénique exprime nettement la polyvalence du canal.

10 - Le marais boisé, s’étendant de Santes à Hantay, offre un paysage agréable composé d’un espace mixte de peupleraies, de pâtures et de champs. Autour de Don et de Beauvin, l’horizon s’ouvre vers les lointains cultivés puis se resserre derrière la lisière d’un bois, comme un jeu de coulisses paysagères. Les boisements, accompagnant l’ancien bras de Deûle, sculptent le paysage.

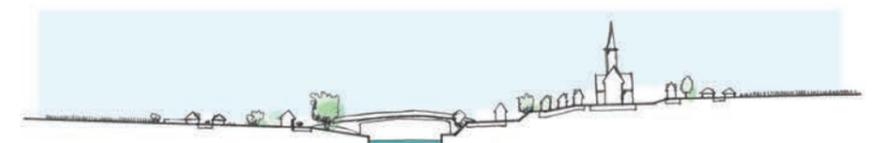
1- Le hameau de l’Écluse



2- La Basse Deûle rurale



3- La Basse Deûle urbaine



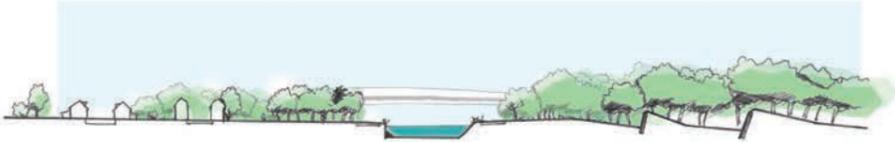
4- Wambrechies, la Deûle en cœur de «bourg»



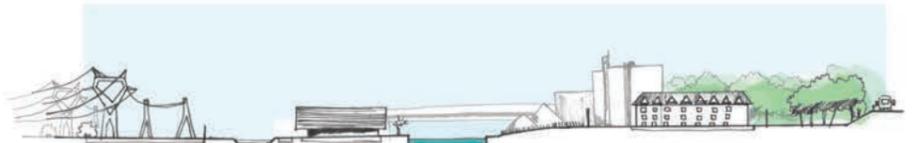
5- La Deûle industrielle Nord



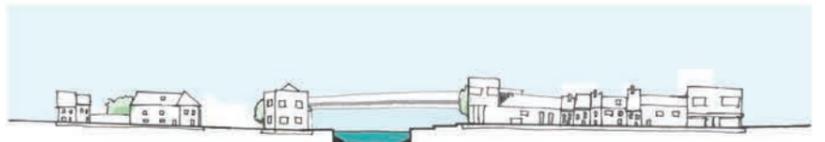
6- La Deûle jardinée



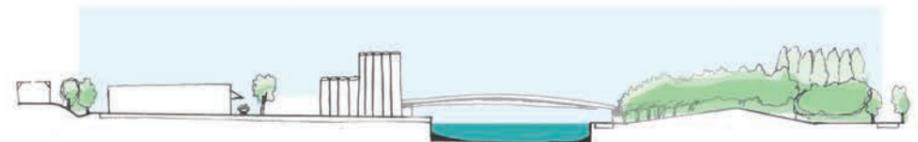
7- La Deûle industrielle Sud



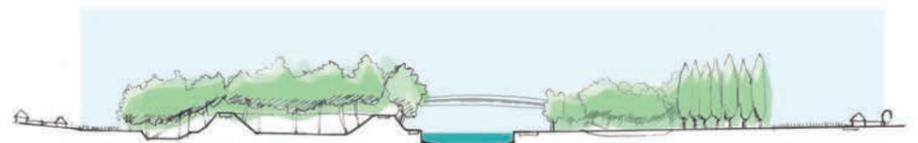
8- Haubourdin, «ville-Deûle»



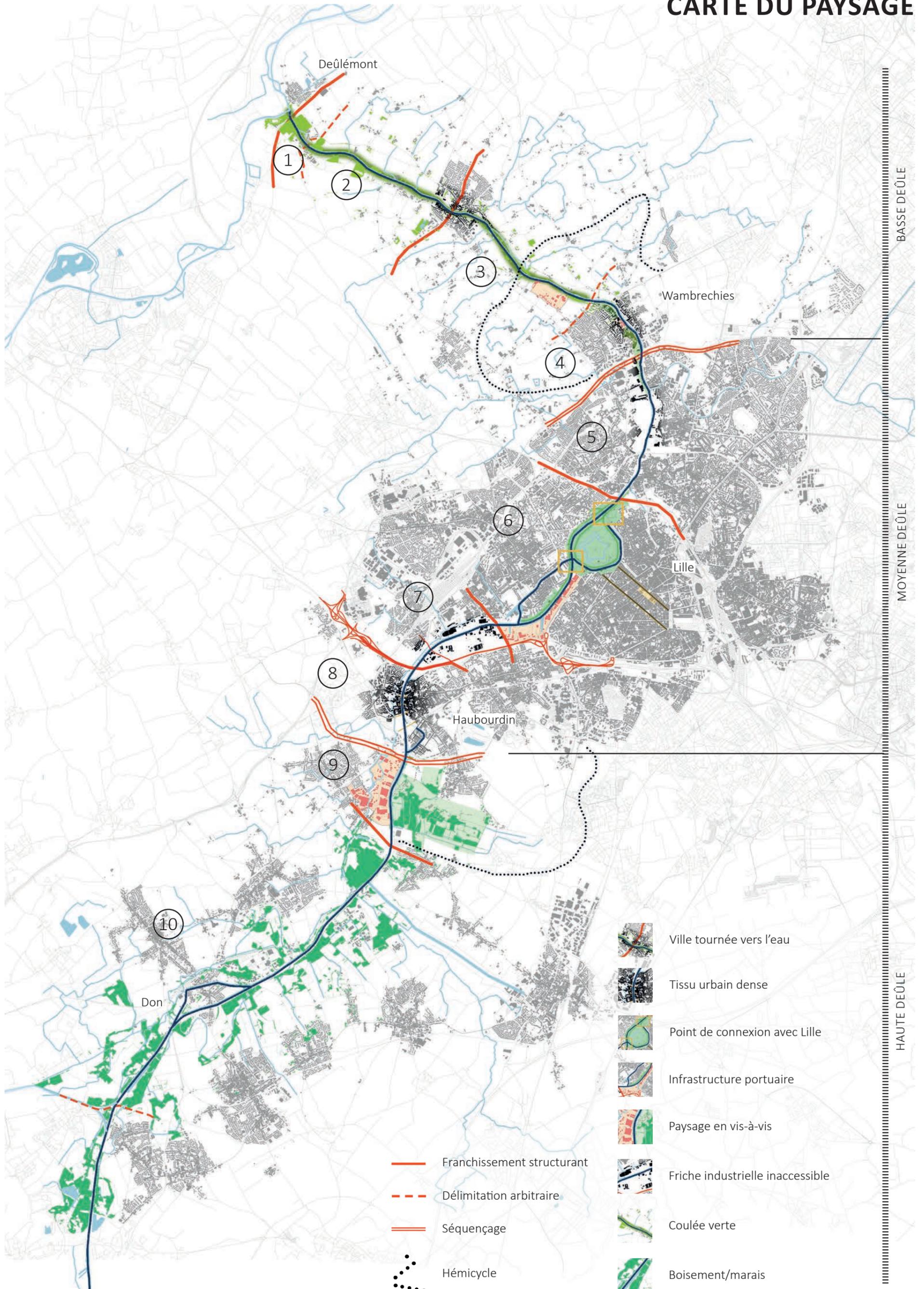
9- La Deûle contrastée



10- La Deûle boisée



# CARTE DU PAYSAGE





# LES FONDATIONS DE LA DEÛLE URBAINE

La carte ci-contre articule les données issues de la carte de Cassini (XVIIIème siècle) et de la carte de l'Etat-Major (vers 1860), consultées sur Géoportail. A cette époque, l'industrialisation n'a pas encore bouleversé le territoire. En l'absence de machines perfectionnées, les implantations ont composé avec la géomorphologie originelle : ces tracés constituent la racine du paysage actuel.

## La Basse Deûle

Au Nord, la Deûle est une rivière naturelle au lit serré, creusé dans l'argile et alimenté par les « becques » qui s'y jettent à angle droit. Le paysage rural est dominé par les pâturages et les haies de saules têtards. L'épaisseur de l'argile génère un talus continu sur la rive droite, la rive gauche restant plus ouverte. Les villes (Deûlemont, Wambrechies et Quesnoy-sur-Deûle) ont tiré parti de la surélévation de la rive droite pour jeter un pont sur la rivière. La rive gauche, plus plate, a favorisé les grandes implantations industrielles, comme à Marquette-lez-Lille. Les routes longent les crêtes derrière lesquelles la rivière se cache.

## La Haute Deûle

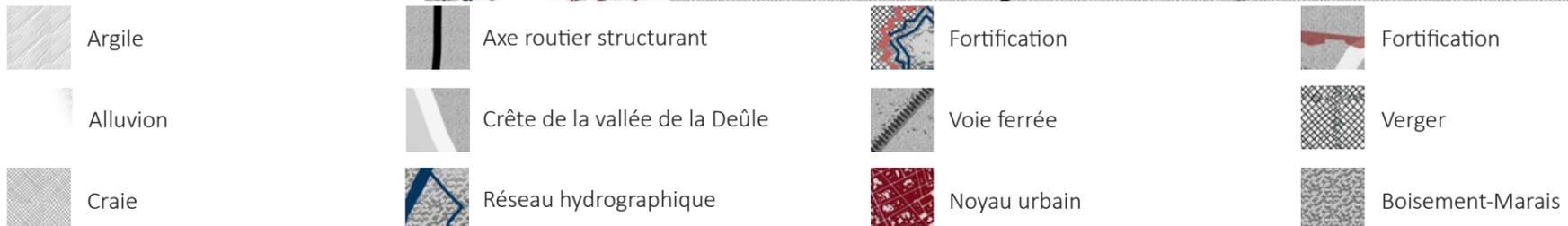
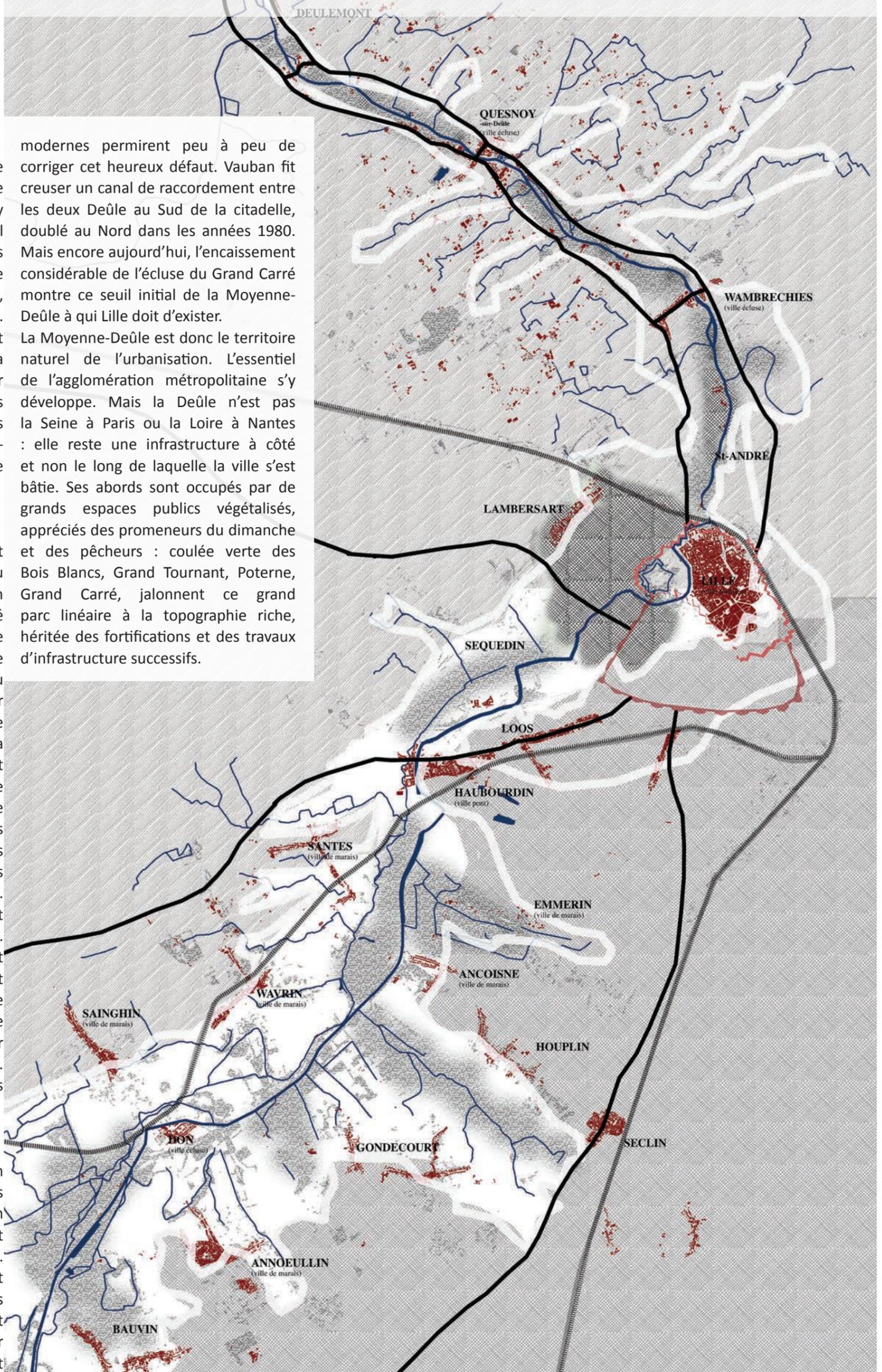
Au Sud, les craies de la rive droite infiltrent les eaux, et alimentent la réserve d'eau potable de la région, pour cette raison soustraite à l'urbanisation. Elle a été jusqu'au XIXème siècle un marais de bras d'eau mal raccordés dont la Becque de la Tortue guidait les eaux. Il a fallu tailler dans cette masse hydraulique pour constituer une infrastructure dont même le débouché a été modifié pour joindre la Scarpe au prix d'un profond déblaiement très lisible à Courrières. Les villages de Bauvin, Sainghin, Wavrin et Santes se sont établis à bonne distance du marais et ont déroulé de longues routes vers l'eau, perpendiculaires à la Deûle où les extensions successives se sont installées. En rive droite, Annoeulin, Houplin et Ancoisne sont encore plus éloignées. Haubourdin a profité d'un resserrement topographique pour bâtir le premier pont au Nord du vaste marais, dont elle semble la gardienne. Pour discipliner la plaine marécageuse centrale, il a fallu planter des bois et fixer les berges des fossés. L'horizon est modelé par les masses géométriques et imposantes de ces bois.

## La Moyenne Deûle

Un palier topographique d'environ 4 m séparait le cours de ces deux rivières si différentes. Au Moyen-Age, on déchargeait les bateaux et on acheminait les marchandises d'une Deûle à l'autre. Les eaux de la Haute Deûle s'écoulaient dans un réseau de fossés le long desquels la ville de Lille et ses faubourgs se sont établis. Le talus permit aussi de fortifier la ville. Les moyens de terrassement

modernes permirent peu à peu de corriger cet heureux défaut. Vauban fit creuser un canal de raccordement entre les deux Deûle au Sud de la citadelle, doublé au Nord dans les années 1980. Mais encore aujourd'hui, l'encaissement considérable de l'écluse du Grand Carré montre ce seuil initial de la Moyenne-Deûle à qui Lille doit d'exister.

La Moyenne-Deûle est donc le territoire naturel de l'urbanisation. L'essentiel de l'agglomération métropolitaine s'y développe. Mais la Deûle n'est pas la Seine à Paris ou la Loire à Nantes : elle reste une infrastructure à côté et non le long de laquelle la ville s'est bâtie. Ses abords sont occupés par de grands espaces publics végétalisés, appréciés des promeneurs du dimanche et des pêcheurs : coulée verte des Bois Blancs, Grand Tournant, Poterne, Grand Carré, jalonnent ce grand parc linéaire à la topographie riche, héritée des fortifications et des travaux d'infrastructure successifs.



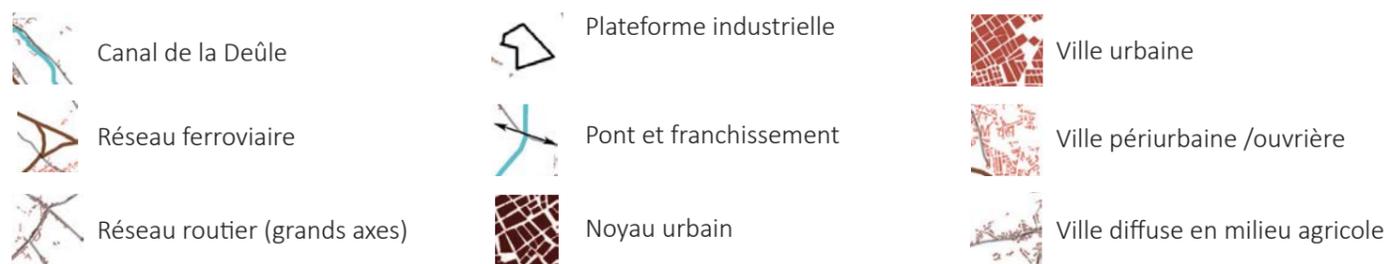
# LA DEÛLE INDUSTRIALISÉE

Au milieu du XIX<sup>ème</sup> siècle, le territoire de la Deûle se transforme sous l'effet de l'industrialisation. Mais sa structure fondamentale persiste et se renforce. L'industrie, aujourd'hui encore présente à travers les friches et les plateformes portuaires, est une composante pleine et entière du paysage de la Deûle, dont il faut comprendre les qualités...



Comme le montre le schéma ci-dessus l'urbanisation industrielle autour de Lille a suivi quelques principes simples et lisibles dans le paysage. Les points de départ en ont été les longues routes sinueuses qui étiraient de longs faubourgs vers les agglomérations voisines. Les premières usines se sont installées à proximité de ces routes bordées de terrains faciles à investir, et la proximité de la Deûle a été un facteur stimulant. Mais très vite le manque de place le long des voies a conduit les industriels à investir des terrains agricoles en deuxième puis en troisième rang. De grandes étendues de champs et de prés ont été loties pour accueillir bâtiments d'usines et lotissements ouvriers, constitués d'îlots fermés de maisons de ville. Chacun de ces lotissements, issus de la division orthogonale de la parcelle agricole initiale, a suivi l'orientation du cadastre rural, et comme tous les champs ne suivaient pas rigoureusement la même orientation, ces différentes « plaques industrielles » ont fini par se rejoindre mais en s'emboîtant mal. Le paysage industriel et ouvrier de la Deûle urbaine est dominé par ces rangs de maisons qui s'interrompent parfois brutalement ou se désaxent les uns par rapport aux autres. Souvent, les coutures mal faites entre les plaques prennent la forme de petits squares ou de simples pelouses qui en font office. La butée des plaques sur les infrastructures de transport, notamment ferroviaires, forme ainsi des corridors de délaissés qui interrompent la continuité urbaine, véritables verrous à l'intérieur de la ville dont tout partage de la Deûle devra se soucier.

La construction autour de Lille d'une ceinture ferroviaire a multiplié les franchissements du canal et a donné au paysage cette séquentialité si frappante aujourd'hui. Par ailleurs, les ponts ferroviaires au Sud (Haubourdin) et au Nord (entre Saint-André et La Madeleine) dessinent des ruptures nettes entre un intérieur dominé par l'industrie et la ville, et des extérieurs dominés, au Sud comme au Nord, par l'espace ouvert et agricole. De la sorte, l'industrialisation a conforté la tripartition du territoire entre Haute, Moyenne et Basse Deûle





# L'ARMATURE PAYSAGÈRE DE LA DEÛLE URBAINE

La Deûle est l'un des principaux corridors biologiques susceptibles d'assurer la préservation et le remaillage des espaces à caractère naturel de la métropole. Ceci suppose une démarche de renaturation engagée en plusieurs endroits le long des berges. Cependant, réduire le corridor au seul domaine fluvial contraint fortement les perspectives de renaturation. C'est dans l'épaisseur du territoire associée au canal qu'il convient d'engager une réflexion efficace d'écologie du paysage.

*L'armature paysagère est l'ensemble des éléments à caractère naturel qui s'imposent aux projets d'aménagement. L'identifier, c'est montrer selon quelle densité et quelles orientations les futurs projets s'implanteront.* Par exemple, l'étude du projet en cours de la ZAC de l'Ange Gardien à Quesnoy-sur-Deûle montre que le projet s'implante dans le respect des boisements, des haies, des becques et de l'orientation des champs, comme le montrent les blocs diagramme ci-dessous. La carte ci-contre schématise trois grands ensembles à l'origine de cette trame: les strates végétales, l'hydrographie et la matrice agricole (dont seules les principales orientations sont figurées).

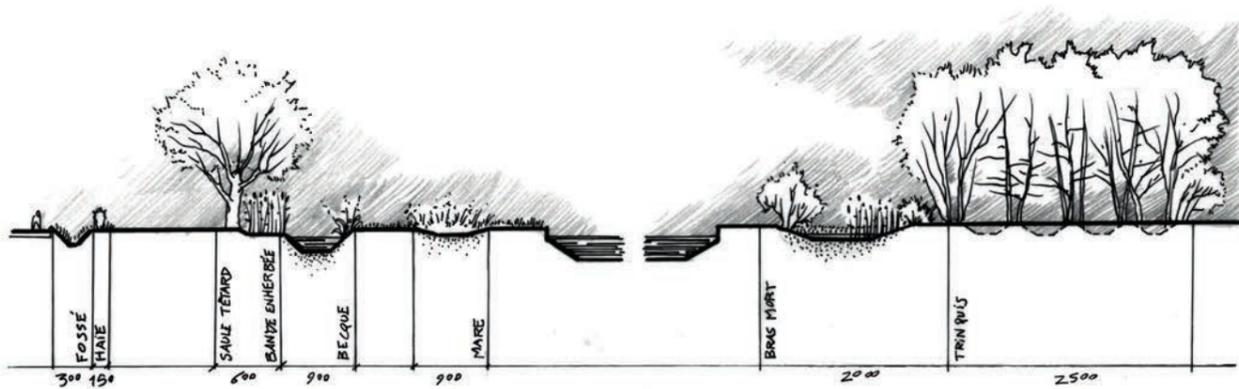
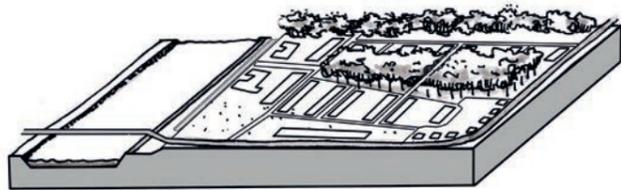
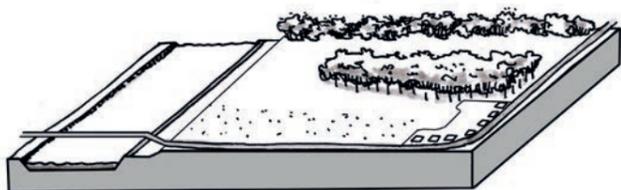
L'armature végétale présente trois structures différentes. Au Nord (Basse Deûle), il s'agit d'un semis de bois et de peupleraies liés aux fermes. Au centre (Moyenne Deûle), les plantations se concentrent le long et autour des grands axes et infrastructures. Au Sud (Haute Deûle), marais et peupleraies forment de grands volumes verdoyants.

L'armature hydraulique se compose de la grille orthogonale des becques au Nord, du linéaire du canal au centre et des fins et sinueux capillaires du marais au Sud.

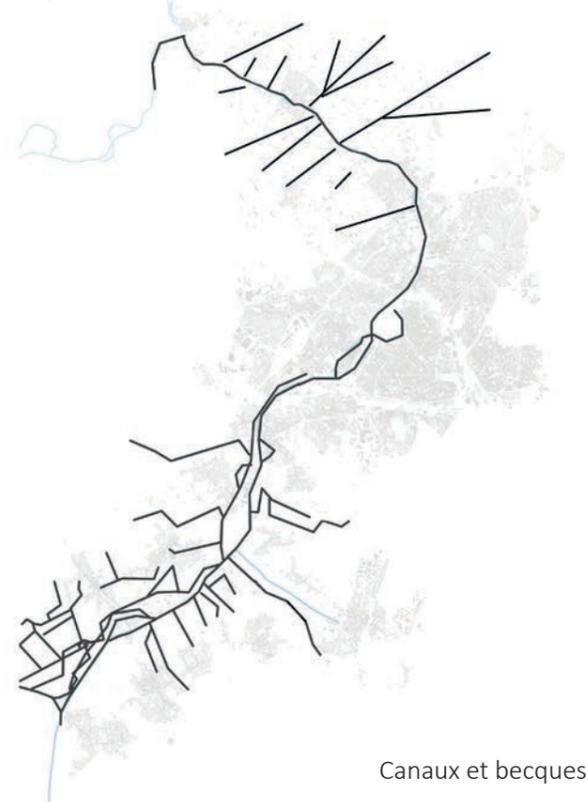
Enfin, l'armature du parcellaire agricole dessine une trame orthogonale au Nord, plus dense et resserrée au centre, tandis qu'au Sud elle se détend et épouse la longitudinalité du parcellaire maraîcher original.

Le réseau hydrographique autour de la Deûle (mares, becques, bras morts) est support d'une végétation riche et diversifiée telle que des saules têtards, bandes enherbées, roselières... Ces éléments présentent un atout en terme de biodiversité floristique et faunistique.

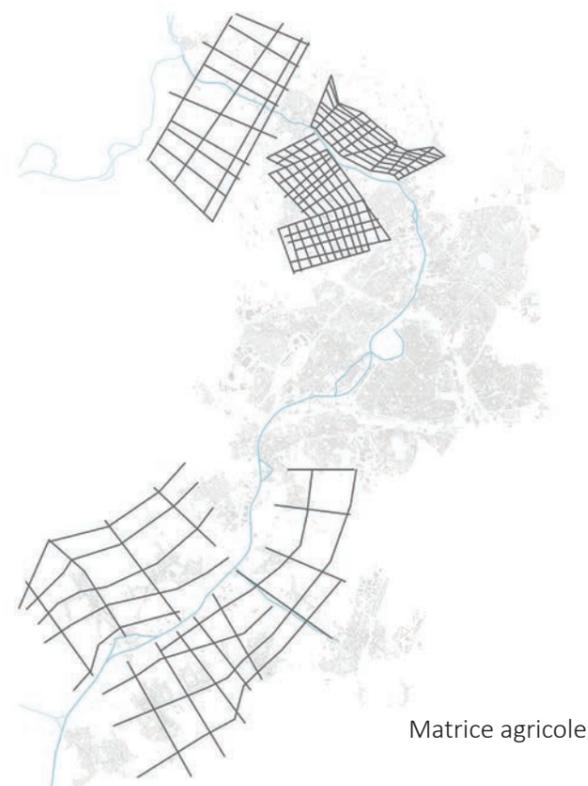
L'activité humaine a également contribué à modeler cette armature paysagère comme le suggère la présence de trinquis, s'apparentant à une succession de fossés, plantés le plus souvent d'aulnes et chargés de drainer les eaux des terres agricoles.



Masses boisées

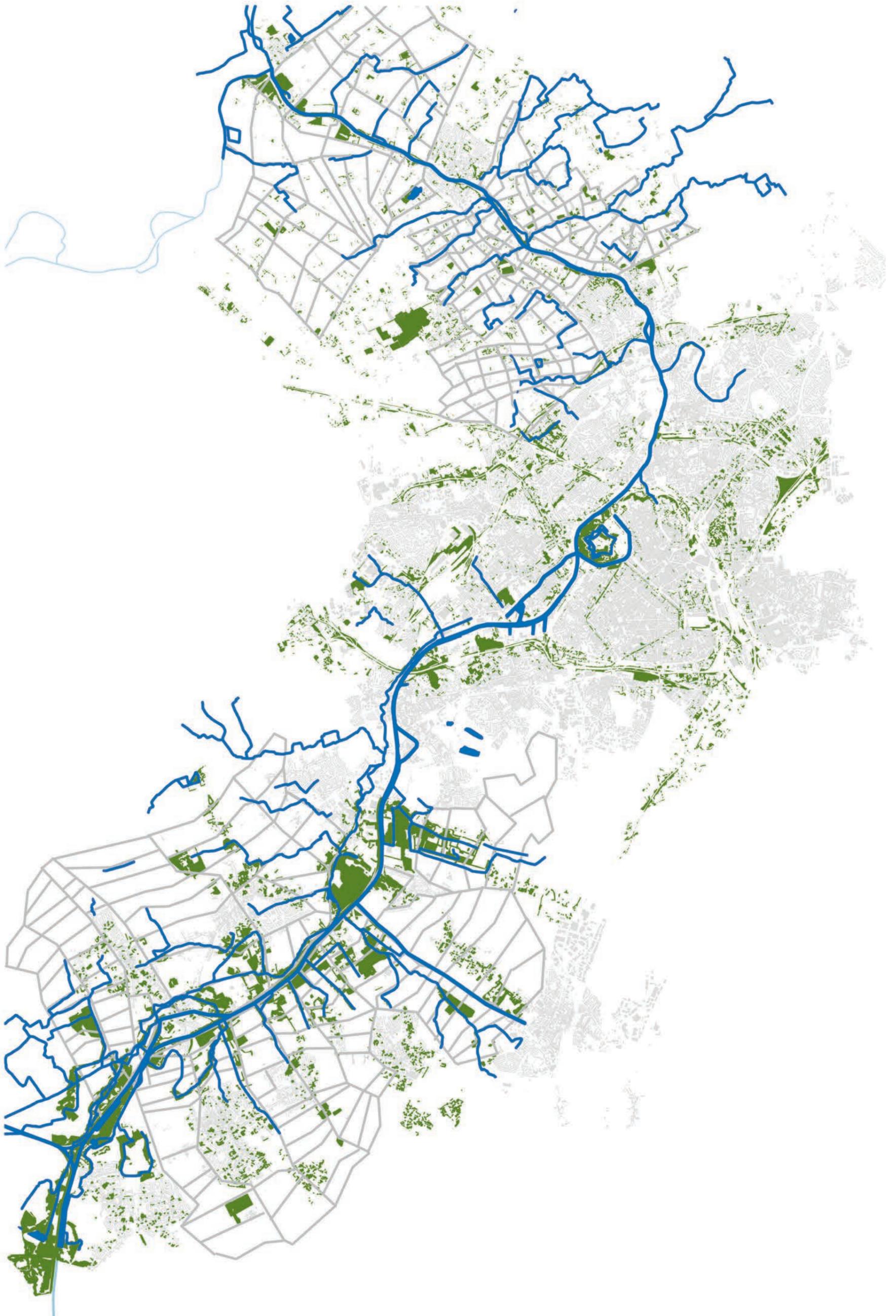


Canaux et becques



Matrice agricole

# CARTE DES TRAMES VERTES, BLEUES ET AGRICOLES





# UN PANEL D'ACTEURS POTENTIELLEMENT EN CONFLITS

Le partage de la Deûle est déjà engagé par ses usagers. Les rencontrer et s'intéresser à leurs besoins et à leur vision du paysage et de son devenir, est une condition essentielle du projet

Douze personnes, représentant chacune une catégorie d'usagers, ont été interviewées. Chaque étudiant est allé à la rencontre d'un ou deux types d'acteurs, afin d'échanger sur leurs activités, leur quotidien, mais aussi sur leurs besoins vis-à-vis de ce canal en mutation. Sur cette base, la carte ci-contre décrit les dynamiques principales à prendre en compte pour un partage harmonieux de la Deûle urbaine. Trois grandes dynamiques émergent.

Tout d'abord de fortes pressions sur les friches industrielles. De petites « lucarnes fluviales » comme celle de Marquette y augmenteraient les possibilités de chargement et de déchargement des marchandises, mais les plaisanciers en feraient bien des zones de haltes hors des grandes navigations, tandis que l'association Transport Culturel Fluvial y programmerait peut-être des spectacles vivants, et les bateliers y recherchent des points d'ancrage. Tous ces acteurs souhaitent agir très ponctuellement et assez modestement sur le territoire, selon une logique de dissémination spatiale.

Suivant une autre logique, linéaire celle-là, les activités de loisirs telles que la marche et le cyclisme se développent par tronçons d'une longueur moyenne de 5 à 10km. Une mise en continuité de ces tronçons est souvent demandée, l'objectif étant de créer un linéaire de promenade, notamment cycliste, fluide et efficace, en lequel les agents immobiliers voient un argument pour accroître l'attractivité résidentielle des bords de Deûle de Haubourdin à Quesnoy, la desserte cycliste du centre de Lille par la Deûle permettant de régler les problèmes de congestion du réseau automobile.

Enfin, une dernière logique s'intéresse à la reconquête paysagère et environnementale du territoire dans son étendue. Ces volontés initiées notamment par la MEL à travers le grand projet du parc de la Deûle font écho aux objectifs des petits agriculteurs ou de l'association Lys Deûle Environnement, dont le but est de valoriser le paysage des campagnes et les exploitations par la plantation des saules ou la gestion écologique des berges.

Ce qui se dégage de ces entretiens est qu'il est difficile de considérer la Deûle comme un élément éminent du territoire, investi par des usages intenses. Globalement, l'image de la Deûle n'est pas très positive, elle peut même être encore négative, marquée par le passé industriel et ses pollutions. De ce point de vue, il ne va pas de soi d'urbaniser à court terme les bords à canal et d'inventer de toutes pièces une ville au bord de l'eau, dont plusieurs approches donnent des résultats mitigés, comme c'est le cas à Haubourdin. Il vaut mieux adopter une stratégie fondée sur une appropriation progressive d'un paysage urbain qui reste largement à domestiquer. C'est donc sur la multiplicité des activités relevée qu'il faut fonder la valorisation progressive du canal, à partir des trois dynamiques (dissémination d'usages, structuration du linéaire et reconquête des territoires) que nous avons décrites.

Nous recherchons des endroits agréables pour nous arrêter et nous amarrer à proximité de la ville mais sans déranger les riverains



COUPLE DE BATELIERS



CAPITAINE DU PORT DE WAMBRECHIES

La Deûle est vouée à devenir une autoroute fluviale. Ce que les plaisanciers recherchent, ce sont des zones de halte pour des gabarits Freycinet

Nos actions le long du canal consistent à créer des linéaires de berges écologiques par la revégétalisation. Le bois que nous produisons est utilisé pour renforcer et étendre les berges



ÉCOLOGUE VILLE DE LILLE



AGENT VNF

La revalorisation de la Deûle est un objectif intéressant : le problème se pose toutefois du stationnement des très grands bateaux

Notre association «fluvestre» recherche des lieux de halte pour accueillir le public pour des spectacles vivants. Cela permettra d'orienter l'intérêt des habitants vers l'eau



PRÉSIDENT DE L'ASSOCIATION TRANSPORT CULTUREL FLUVIAL



RESPONSABLE PORTS DE LILLE

Notre démarche vise à conforter les plateformes existantes et à travailler à leurs relations de voisinage avec le territoire

Il faut valoriser les campagnes grâce au paysage et les exploitations agricoles par l'implantation de continuités écologiques



AGRICULTEUR A SANTES



CHARGÉ MISSION SERVICE ESPACES NATUREL MEL

Les parcs tels que celui de la Canteraine ou de la Gîte gagneraient à s'étendre le long de la Deûle, pour obtenir le plus de continuités vertes

Nous ne pêchons pas vraiment sur le canal. Nous préférons les étangs et les bras morts, mais ces sites sont souvent peu accessibles



PÊCHEUR AMATEUR



RESPONSABLE LYS-DEÛLE-ENVIRONNEMENT

Nous replantons des linéaires de saules, notamment le long des becques, pour implanter un nouveau paysage dans la Deûle rurale

Nous circulons et courons sur des tronçons de 10 km aller-retour. Les points d'entrées tels que le parc de la Deûle et la citadelle sont privilégiés. Ce serait bien que les tronçons soient reliés



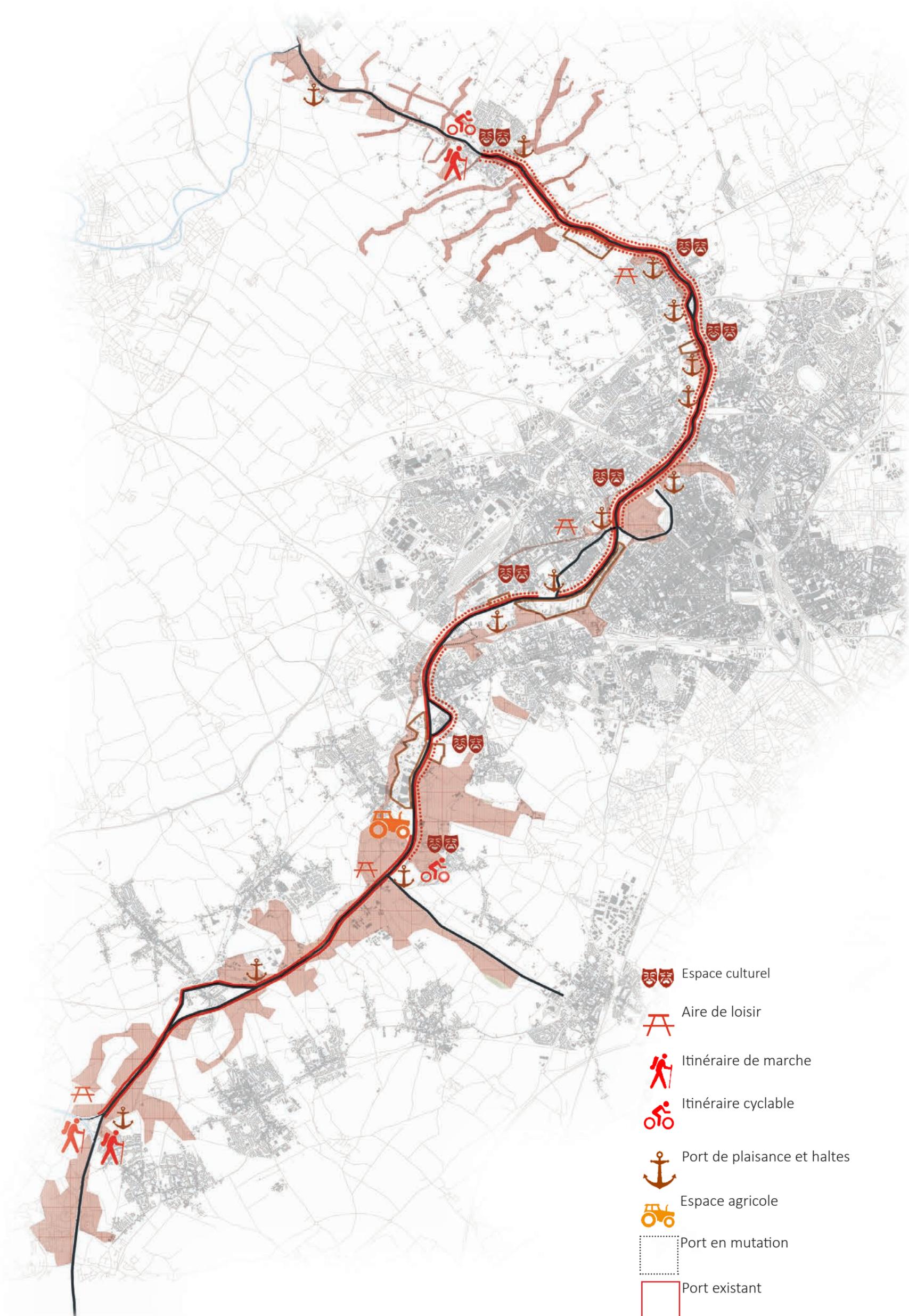
JOGGEUSE



AGENT IMMOBILIER

Les logements les plus prisés sont ceux qui permettent un accès simple à Lille et aux espaces verts. La proximité de l'eau n'est pas vraiment recherchée par les nouveaux habitants

# CARTE DES USAGES DE LA DEÛLE





## PROJETS ET HÉRITAGES

Après la dynamique historique, la dynamique environnementale et la dynamique sociale, nous considérons ici les multiples projets d'aménagement qui se sont juxtaposés le long de la Deûle depuis le demi-siècle écoulé sans planification réelle. A travers eux, certaines logiques communes d'action se répètent et nous indiquent peut-être une manière d'agir adaptée à ce contexte...



### Composer le linéaire

Les aménagements linéaires visent à former un continuum piétonnier et cycliste le long du canal. L'aménagement de la coulée verte par le SIVA Deûle dans les années 1990 en est le point de départ, et se poursuit aujourd'hui, tronçon par tronçon, sous la conduite de la MEL. L'ensemble forme désormais un linéaire au caractère boisé et bucolique, qui reste toutefois peu connecté aux villes qu'il traverse, de Deûlemont à Lille. Mais ce caractère très autonome de la coulée verte n'entre-t-il pas en résonance avec le statut géomorphologique très particulier de la Basse-Deûle, au cours encaissé dans les argiles de la plaine de la Lys ?



### Mettre la ville à distance de l'eau

Une deuxième catégorie de projets, celle des « entre-deux », se caractérise par une mise à distance entre la ville et le canal, afin d'accueillir des usages collectifs ou individuels plus ou moins intenses. Cette stratégie est particulièrement visible dans le projet du Parc de la Deûle, imaginé dès les années 1960 par l'OREAM Nord, puis mis en œuvre par la MEL à la fin des années 1990, et qui étire ses 450 hectares autour d'un fil conducteur formé par la Becque de la Tortue, cette ancienne rigole d'assèchement créée au XIXème siècle à partir d'un ancien ouvrage militaire, générant une épaisse bande paysagère investissant le large marais entre villes riveraines et canal. La même logique anime les différents projets prenant place le long des rives de la Madeleine, où l'encaissement du bief par rapport au sol de la ville génère une promenade délimitée par un imposant mur de soutènement. Ici, la distance entre ville et canal n'est pas générée horizontalement par l'étendue mais verticalement par le nivellement.



### Construire la ville au bord de l'eau

La plupart des opérations d'urbanisation le long de la Deûle urbaine se donnent pour objectif de construire au plus proche de l'eau, pour que les nouveaux habitants profitent de la proximité au canal. L'aménagement du centre-ville de Haubourdin, seule ville historiquement construite au bord de la Deûle comme on l'a vu précédemment, a favorisé à partir des années 1980 de telles opérations, dont le point d'orgue a été la restructuration de la mairie et des espaces publics centraux le long du franchissement de la Deûle. Plus récemment, la ZAC des rives de la Haute-Deûle entre Lille et Lomme a reconduit ce procédé, tout comme le quartier Sainte-Hélène à Saint-André. Ces projets montrent que le succès, d'ailleurs encore mitigé, du « retournement » vers l'eau suppose des travaux d'infrastructure et d'espaces publics ambitieux, et notamment la mise en place de franchissements et d'un maillage de voies et de cheminements susceptibles de désenclaver ces espaces au passé industriel ancré.

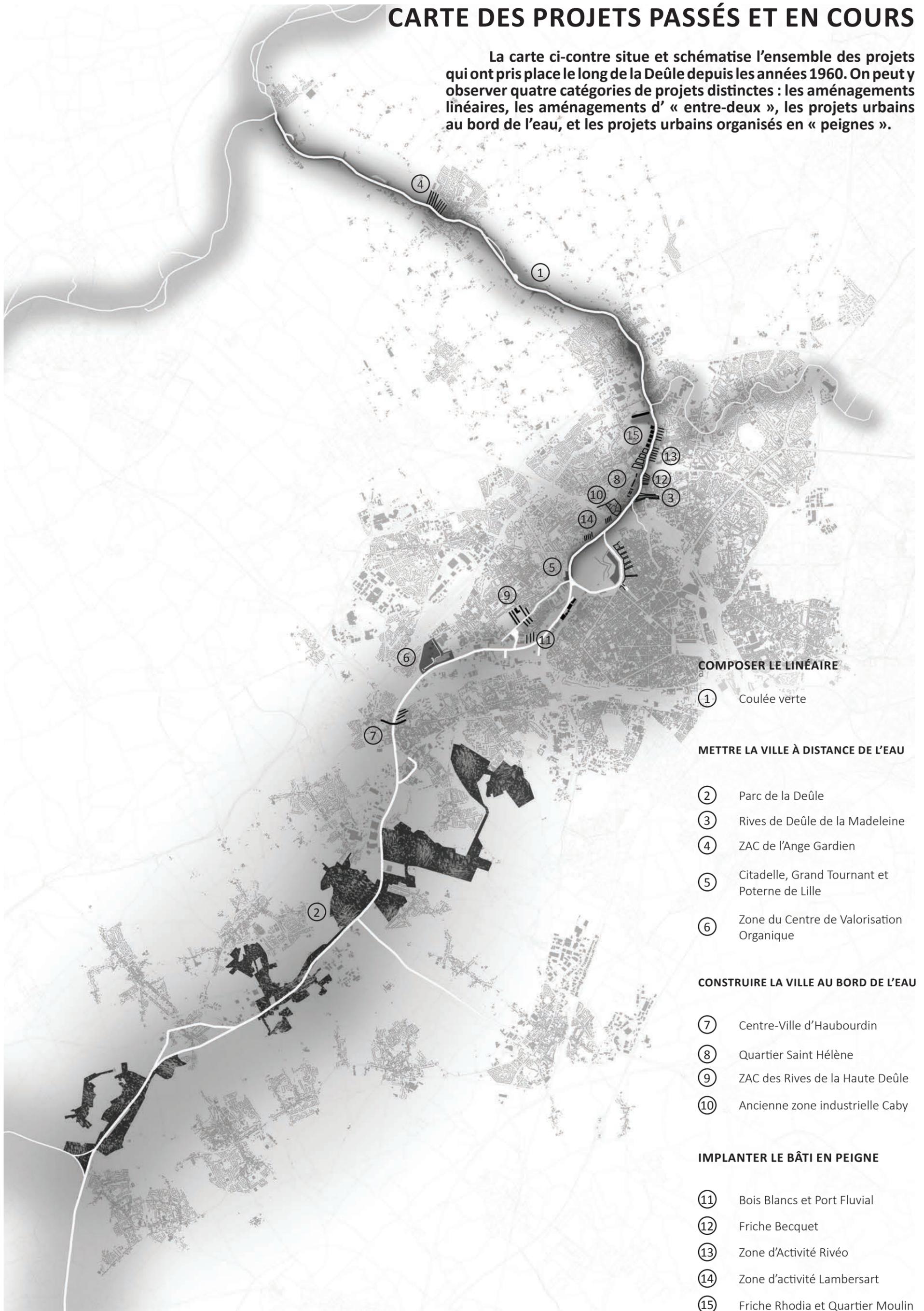


### Implanter le bâti en peigne

Cependant, c'est une logique d'implantation « en peigne » des opérations immobilières qui domine depuis une vingtaine d'années le long du canal. L'aménagement du quartier des aviateurs à Lille, aux Bois-Blancs, a joué un rôle pionnier au début des années 1960 en disposant les immeubles perpendiculairement au canal tout récemment construit, et en laissant passer entre elles de profondes perspectives entre la Deûle et l'intérieur de la ville, tout en générant un réseau agréable de voies et de cheminements. Le nouveau Port de Lille, qui lui fait face, a été conçu par le paysagiste et urbaniste Théodore Leveau sur le même principe, en alternant une série d'entrepôts, tantôt en porte-à-faux sur le canal et tantôt en retrait pour dégager le long des quais un rythme d'espaces dégagés. Ce procédé organise en ce moment les grands projets de la friche Becquet à La Madeleine, de la friche Rhodia et du secteur des Moulins de Paris à Marquette et Saint-André.

# CARTE DES PROJETS PASSÉS ET EN COURS

La carte ci-contre situe et schématise l'ensemble des projets qui ont pris place le long de la Deûle depuis les années 1960. On peut y observer quatre catégories de projets distinctes : les aménagements linéaires, les aménagements d' « entre-deux », les projets urbains au bord de l'eau, et les projets urbains organisés en « peignes ».



## COMPOSER LE LINÉAIRE

- ① Coulée verte

## METTRE LA VILLE À DISTANCE DE L'EAU

- ② Parc de la Deûle
- ③ Rives de Deûle de la Madeleine
- ④ ZAC de l'Ange Gardien
- ⑤ Citadelle, Grand Tournant et Poterne de Lille
- ⑥ Zone du Centre de Valorisation Organique

## CONSTRUIRE LA VILLE AU BORD DE L'EAU

- ⑦ Centre-Ville d'Haubourdin
- ⑧ Quartier Saint Hélène
- ⑨ ZAC des Rives de la Haute Deûle
- ⑩ Ancienne zone industrielle Caby

## IMPLANTER LE BÂTI EN PEIGNE

- ⑪ Bois Blancs et Port Fluvial
- ⑫ Friche Becquet
- ⑬ Zone d'Activité Rivéo
- ⑭ Zone d'activité Lambersart
- ⑮ Friche Rhodia et Quartier Moulin



# CARTE DE SYNTHÈSE

## CONTINUITÉ LONGITUDINALE



Coulée verte



Parc de la Deûle

## DISCONTINUITÉS TRANSVERSALES

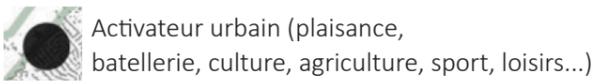


Plateforme portuaire



Traverse urbaine

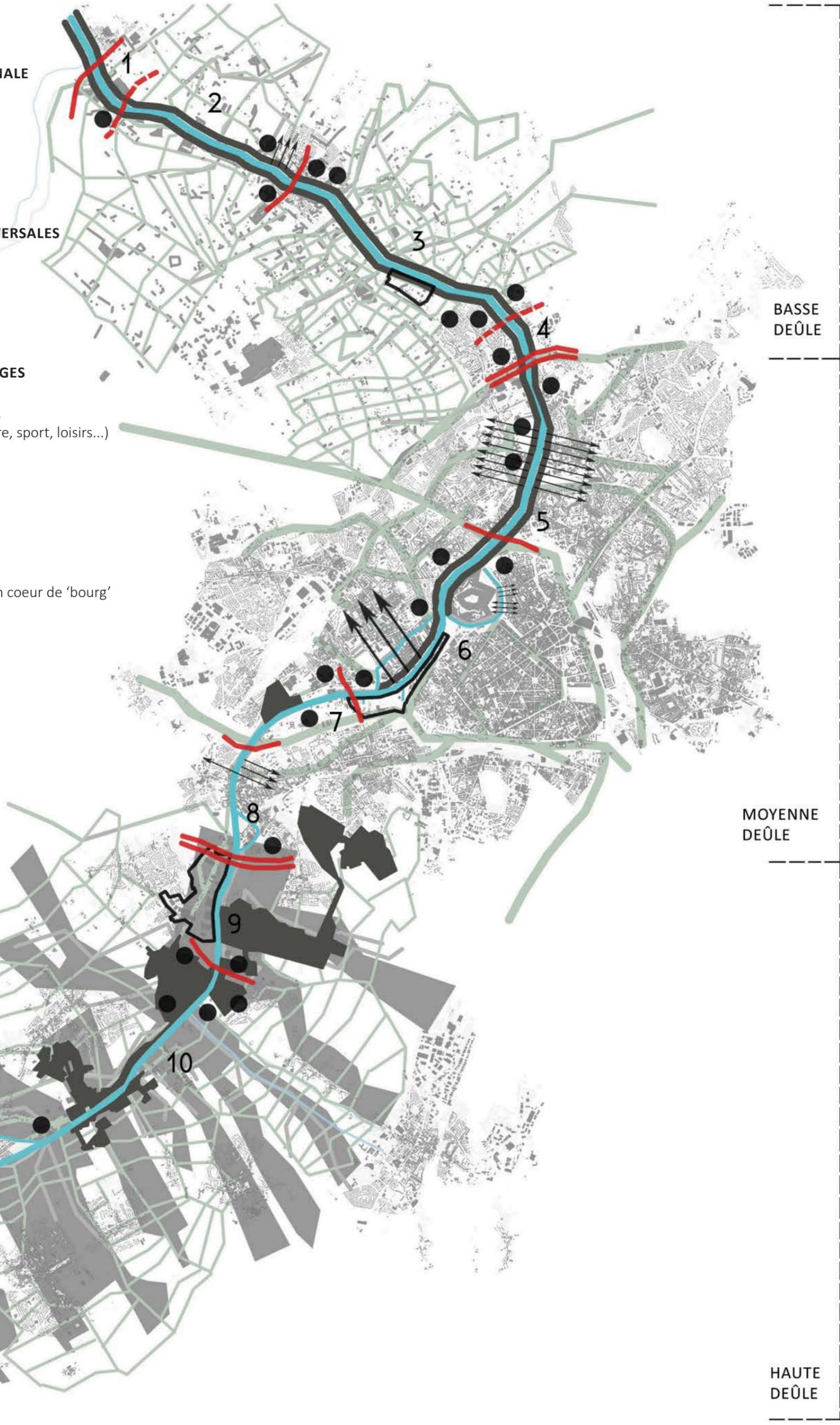
## DISSÉMINATION DES USAGES



Activateur urbain (plaisance, batellerie, culture, agriculture, sport, loisirs...)

## SÉQUENTIALITÉ

- 1- Le hameau de l'Écluse
- 2- La basse Deûle rurale
- 3- La basse Deûle urbaine
- 4- Wambrechies, la Deûle en coeur de 'bourg'
- 5- La Deûle industrielle nord
- 6- La Deûle jardinée
- 7- La Deûle industrielle sud
- 8- Haubourdin 'ville Deûle'
- 9- La Deûle contrastée
- 10- La Deûle boisée



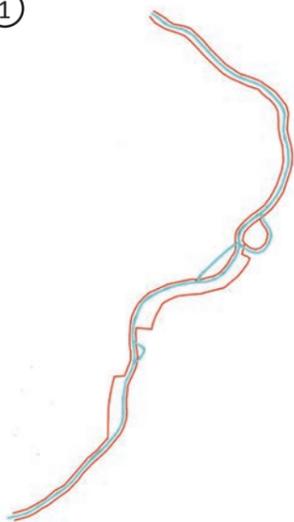
BASSE DEÛLE

MOYENNE DEÛLE

HAUTE DEÛLE



①



La carte ci-contre constitue la synthèse de l'analyse du territoire de la Deule urbaine, en même temps que la base d'un Masterplan. La structure spatiale et paysagère de la Deule telle que nous l'avons décrite s'impose en effet à toute orientation d'action future et en prédétermine les formes. Cette structure paysagère repose sur 4 grands principes.

## 1 - LA CONTINUITÉ LONGITUDINALE

L'analyse sensible a montré la forte continuité du canal, que renforce l'hétérogénéité des multiples événements urbains qu'il rencontre. Cette continuité, facteur d'ennui autant que de détente, est présentée par plusieurs acteurs du territoire comme une qualité à renforcer, afin de conforter les mobilités douces et la qualité écologique des berges. Elle se traduira dans le Masterplan par la volonté de créer une promenade fluide et continue d'un bout à l'autre du canal, sous la forme de ce que nous appellerons un STRIP.

②



## 2 - LES DISCONTINUITÉS TRANSVERSALES

L'analyse historique et géographique a montré que la relation que la métropole entretient avec sa rivière est bien différente de celle qu'entretient Paris avec la Seine ou Bordeaux avec la Garonne. Ici, la ville ne s'est pas construite en lien avec l'eau mais à côté d'elle en raison de la complexité initiale du bassin versant. La largeur du marais qui borde la Deule a imposé une distance dont l'industrie s'est emparée, privatisant de longs linéaires et construisant la ville industrielle comme une juxtaposition de plaques urbaines plus ou moins disjointes. Mieux accéder à la Deule suppose un travail préalable de construction des continuités transversales au canal. Le Masterplan identifiera tous ces points de blocage et proposera de les transformer en SAS URBAINS d'accès à la Deule.

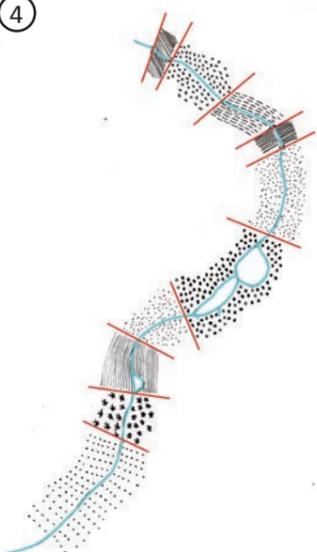
③



## 3 - LA DISSÉMINATION DES USAGES

Un troisième aspect singulier de la structure paysagère de la Deule urbaine est lié à la manière qu'ont ses usagers de se l'approprier. Les usages sont à la fois multiples et diffus. Ils prennent la forme de petites installations réparties le long du linéaire, que le Masterplan utilisera comme des leviers pour diffuser une culture de l'eau en préalable à la ville. Investissant l'entre-deux paysager des friches et des terrains vagues en bord-à-canal, ce semis de petits usages en fera une sorte de parc temporaire, le MARAIS.

④



## 4 - SÉQUENTIALITÉ

Enfin, le paysage apparaît fortement séquencé. Il n'y a pas un paysage unique mais une succession de 10 séquences distinctes, articulées par les divers franchissements du canal. Il est par ailleurs fréquent que ces séquences accueillent de forts contrastes de rive à rive, en séparant activités urbaines, agricoles, industrielles ou de loisir. Le Masterplan s'inscrira dans cette séquentialité en imaginant, plutôt que des ensembles fonctionnels continus, une scansion de petits ensembles programmatiques, soit autant de LUCARNES URBAINES alternant urbanisations et activités portuaires.

De ce fait, la carte montre que ces 4 grands principes se déclinent différemment dans les trois grandes entités géomorphologiques de la basse, de la moyenne et de la haute Deule. Chacune de ces entités présente des structures singulières qui orienteront l'écriture des projets et organiseront à grande échelle le partage de la Deule. Le paysage de la Basse Deule se construit dans une trame paysagère quadrillée définie par le parcellaire agricole et les becques. La Basse Deule a vocation à rester essentiellement agricole, les villes de Deûlémont, Quesnoy-sur-Deule, et Wambrechies y jouant un rôle d'animation par l'accueil des activités de loisir, culturelles et de plaisance. La coulée verte est un axe d'unification dont l'aménagement devrait être poursuivi pour gagner en épaisseur. Le paysage de la Moyenne-Deule a une vocation principalement urbaine et industrielle. L'armature paysagère des grandes infrastructures et des principaux axes de la ville, articulant les plaques urbaines entre elles, est la principale figure organisatrice. Les bords-à-canaux constituent entre Haubourdin et Marquette un grand parc linéaire, d'épaisseur variable, animé par la topographie issue du talus originel, des terrassements industriels et des fortifications.

Le paysage de la Haute-Deule est dominé par la largeur du marais initial, emprise d'un projet de territoire destiné à conforter la vocation essentiellement environnementale de ce territoire : le parc de la Deule, dont la poursuite tirera parti des anciens bras de Deule, flots et bassins, et dont l'architecture jouera avec les grands volumes des bois et des entrepôts du port de Santes.



# MASTERPLAN

Le Masterplan induit par l'analyse précédente, et dont la carte ci-contre présente les principes, repose sur quelques principes d'action élémentaires fondées sur un raisonnement dans le temps.

## ÉTAT ZÉRO



Le bloc-diagramme ci-contre représente la situation la plus fréquente à laquelle un partage harmonieux des usages de la voie d'eau est confronté. Les tissus urbains se trouvent à distance de la Deûle. Cette distance provient soit d'un héritage historique ( par exemple inondabilité des abords ), soit de la disparition d'une usine, soit de la présence d'activités économiques qui privatisent l'espace de bord-à-canal, soit encore de la présence d'une infrastructure qui sépare la ville du canal. Dans ces conditions, les bords-à-canaux sont peu accessibles, faiblement appropriés et peu valorisés, ce qui se traduit par l'absence ou l'indigence des accès. Pour beaucoup de riverains, le canal est associé à un passé industriel nuisible et aux risques engendrés par la pollution.

## ÉTAPE N°1

### Les sas urbains : faire sauter les verrous entre ville et canal



La première étape de tout projet de développement doit donc consister non pas à urbaniser les bords-à-canaux dans la précipitation mais à lever préalablement les obstacles qui forment un mur entre la ville et la Deûle. Friches polluées, zones d'activités et infrastructures de transport doivent faire l'objet de projets de création d'espaces publics, voies et cheminements, places et squares attractifs, rétablissant la possibilité de les traverser pour accéder confortablement à la voie d'eau. La création de ces espaces publics permet un nouveau partage des usages dans le cadre d'une requalification des limites des ensembles fonctionnels. Ainsi, ce qui fait actuellement barrière devient un sas d'accès à la Deûle.

## ÉTAPE N°2

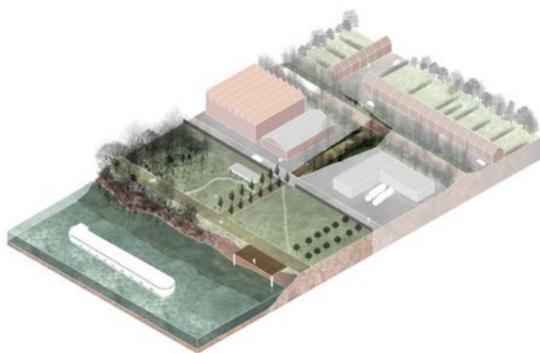
### Le strip : faire de la Deûle un axe de mobilité douce et efficace



Cette ouverture transversale sur la voie d'eau doit s'accompagner d'un accroissement substantiel de son accessibilité longitudinale. Une piste large et continue doit être créée le long de la Deûle et d'un bout à l'autre de la métropole. Pensée pour accueillir confortablement cyclistes, familles et usagers solitaires, cette piste doit être composée dans un gabarit généreux de 10 mètres, analogue à celui de la promenade du Bois de Boulogne le long de la Citadelle, même si la part de ce profil affectée aux allées et aux plantations peut varier d'une séquence paysagère à l'autre. Les franchissements de la Deûle, qui interrompent actuellement très souvent le parcours, doivent faire l'objet de remodelages soulignant la parfaite continuité de la promenade, véritable strip portant à l'échelle métropolitaine les flux pédestres, cyclistes et de transports en commun léger. La présence à intervalles réguliers d'emprises portuaires ou industrielles qui font pleinement partie du paysage amène le strip à passer d'une rive à l'autre, et à devenir un balcon sur l'eau depuis lequel l'horizon de la ville se donne en spectacle.

## ÉTAPE N°3

### Le marais : transformer par petites touches les terrains vagues en activateurs urbains



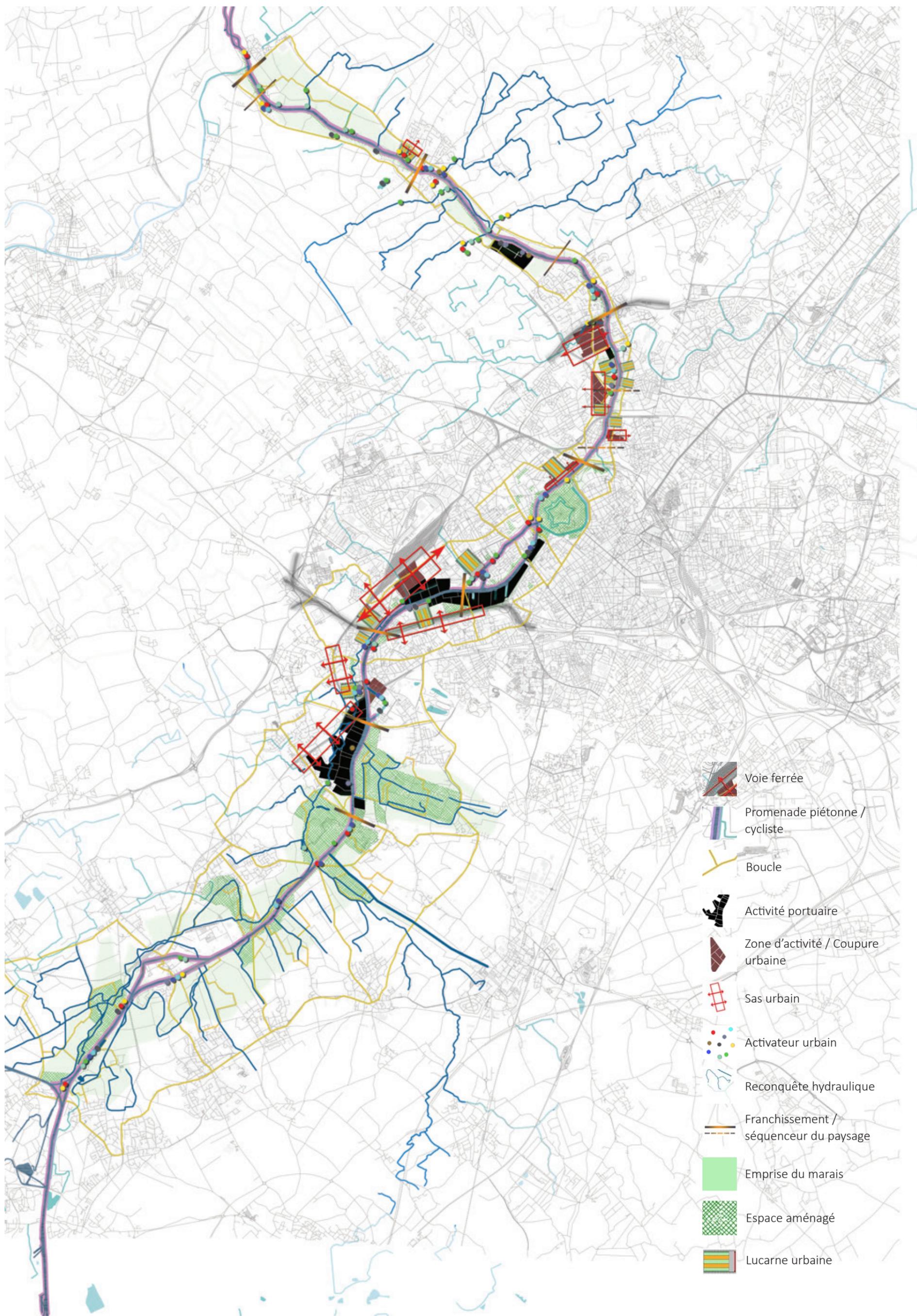
L'ouverture des sas urbains et la création du strip ne se feront pas en un seul jour. Il s'agit de mettre ce temps à profit pour favoriser un renouvellement du rapport que les métropolitains entretiennent avec la Deûle. Les multiples usages de la voie d'eau et les projets modestes que portent leurs acteurs constituent autant d'opportunités pour inséminer peu à peu une culture de la voie d'eau. Les terrains vagues qui occupent l'ancien lit majeur de la rivière et où se développait jadis un large marais peuvent accueillir de petits aménagements temporaires tels que lieux d'ancrage des bateaux, petites réserves écologiques, espaces d'accueil pédagogique ou d'activités théâtrales et artistiques, petits espaces de pêche ou d'activités sportives. L'implantation de ces multiples activateurs urbains permet d'ouvrir partiellement des terrains actuellement interdits au public et d'engager la dépollution des friches industrielles et la reconquête écologique des anciennes becques et bras de rivière par des procédés de phytoremédiation qui ont justement besoin de temps pour porter leurs fruits. Fermés au public sur l'essentiel de leur surface pendant cette phase intermédiaire, ces espaces spontanément végétalisés dessinent un grand parc linéaire de plus en plus attractif.

## ÉTAPE N°4

### Les lucarnes urbaines : conforter une urbanisation de qualité quand les conditions sont remplies



L'ensemble des préalables précédents place finalement un certain nombre de sites en position d'accueillir divers programmes de logement et d'équipements. Ces programmes ne formeront pas un corridor urbain le long de la Deûle mais une succession de lucarnes mettant en communication le canal et la ville. L'organisation spatiale de ces lucarnes est préfigurée par la présence du strip, la connexion avec les sas urbains grâce à une trame transversale d'espaces publics, et la pérennisation des activités installées dans le marais à l'intérieur de parcs et de jardins publics bénéficiant d'un patrimoine arboré issu des années de dépollution.

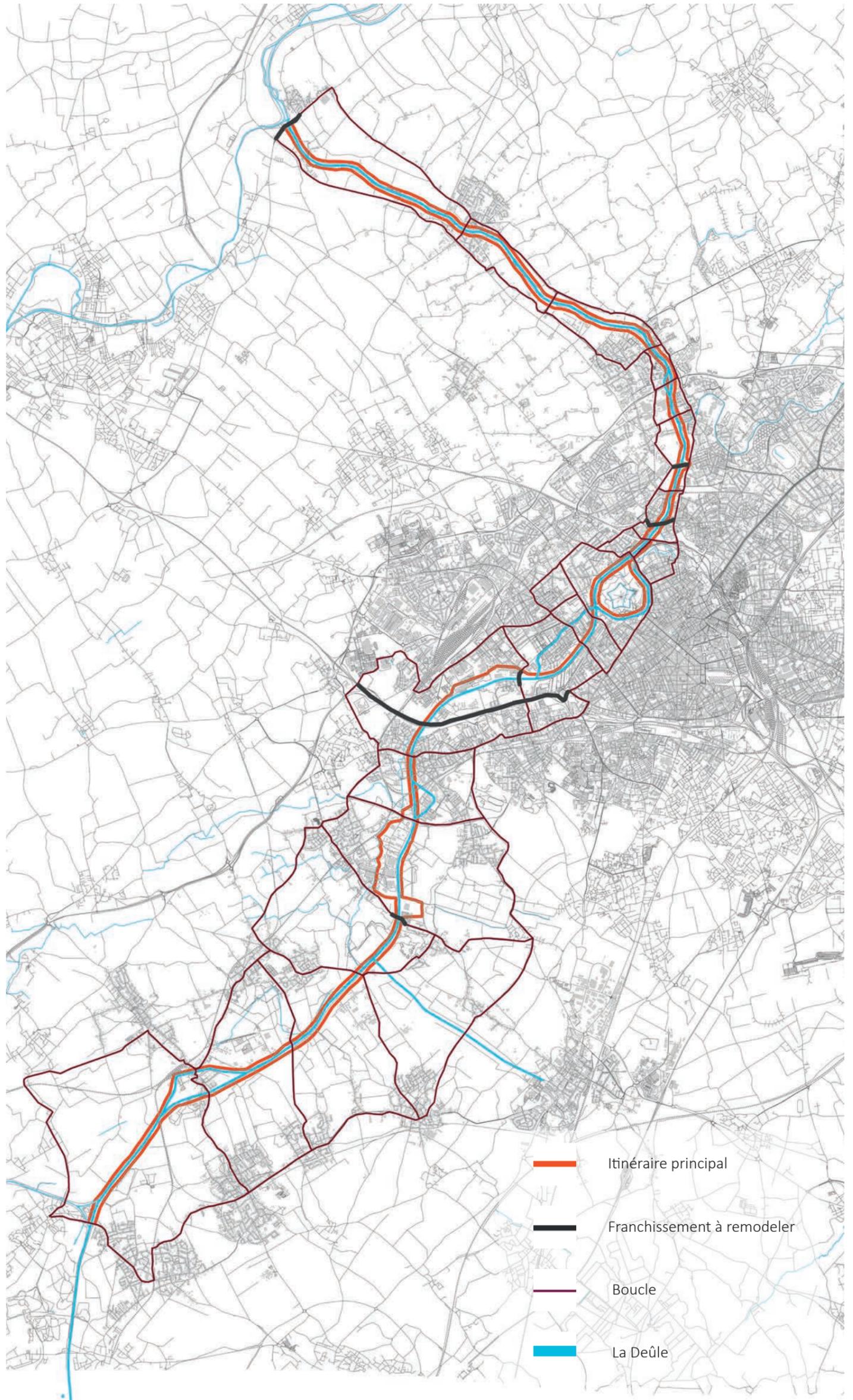


La carte ci-contre indique le tracé du Strip, axe majeur de mobilité douce intra-métropolitaine, au plus proche de l'eau, long de 30 km et évoluant dans un gabarit continu de 10m de large. Entre Hantay et Santes, et entre la citadelle de Lille et Deùlémont, le strip occupe les deux rives de la Deûle, les quelques obstacles résiduels étant appelés à être levés à court terme grâce à l'action de la MEL. Entre Santes et Lille, par contre, le strip ne se développe en continu que sur la rive gauche, en contournant le port de Santes puis le port de Loos-Sequedin.

Ces contournements ne sont cependant pas un renoncement à longer l'eau puisqu'ils empruntent le tracé de l'ancienne becque de la Tortue, réhabilitée pour l'occasion, et qui forme depuis le XVIIème siècle une rigole parallèle à la rivière. La requalification de la Tortue permet par la même occasion de requalifier les limites de ces deux plateformes portuaires et d'améliorer leur voisinage avec les tissus urbains. La rive droite apporte des compléments d'itinéraires plus ponctuels à Haubourdin et bien sûr autour de la citadelle de Lille.

La carte identifie également six franchissements problématiques, qu'il sera nécessaire de traiter préalablement: pont de la départementale 63 entre Santes et Houplin-Ancoisne ; pont de l'A25 à Loos ; pont Kuhlmann entre Loos et Lille ; pont de la départementale 57 entre Saint-André et La Madeleine ; pont de l'abbaye à Marquette et pont de la départementale 945 à Deùlémont. Il s'agira d'élargir ou de créer le passage sous ces ponts, et de modéliser des ramps d'accès douces depuis les tabliers en partie supérieure. Ces projets de nivellement devraient être intégrés ou pris en compte dans les projets urbains riverains, et devraient en alimenter la programmation des espaces publics .

Le strip est raccordé aux boucles carrossables principales (ici en maron), le reliant à l'intérieur des quartiers riverains, et à des boucles intermédiaires (non figurées sur la carte), passant par les chemins agricoles, supports possibles des passages pédestres et cavaliers. Entre Haubourdin et Quesnoy, le caractère cyclable du strip est prioritaire car l'enjeu d'accès à Lille y est majeur.



### Promenade du bois de Boulogne, Lille

Ce cheminement large et ombragé constitue le gabarit du strip



### L'Esplanade de la Citadelle, Lille

La multiplicité des allées parallèles intensifie la continuité et la perspective



### La Grande Allée, Wavrin

Variation d'emprises à l'intérieur d'un gabarit constant



### Quartier Pacot-Vandracq, Lambersart

Une allée et un escalier généreux pour descendre le talus autoroutier



## LES SAS URBAINS



Cette carte identifie les éléments de rupture des tissus urbains entre la Deûle et la ville, où s'implantent zones d'activités et autres infrastructures et dont la restructuration les transformera en sas urbains, véritable préalable à tout projet urbain en bord-à-canal. Neuf sites sont à traiter sur l'ensemble du linéaire, du Sud au Nord :

- Les abords de la voie ferrée le long du Port de Santes peuvent devenir une promenade redessinant, avec la requalification de la becque de la Tortue, les limites Ouest du port.

- Les larges accotements de la voie ferrée à l'Ouest de Haubourdin peuvent porter une bande paysagère généreuse et amorcer le désenclavement de la friche Unilever et de la ville vers la Deûle

- La zone d'activités autour du Centre de Valorisation Organique de Sequedin peut bénéficier de la dynamique de réouverture des anciennes becques et de création de cheminements enclenchée autour du CVO mais qui butte encore sur l'enceinte portuaire. La reconquête de la becque de la Tortue peut établir la continuité du strip et ouvrir un accès à la Deûle depuis le quartier du Marais de Lomme.

- Passant en remblai entre le canal et la ville, l'A 25 pourrait être traversée au moyen de tunnels supplémentaires dont le dessin doit occasionner un remaillage des lotissements ouvriers coincés entre les deux infrastructures.

- Le centre tertiaire du Pré Catelan à Saint-André et Lambersart est entouré de grilles qu'il suffirait d'ouvrir pour que le quartier du Canon d'Or bénéficie d'accès directs au canal.

- La friche de la rue Desquiers à La Madeleine accueillera à court terme un programme de restructuration ouvrant le centre de La Madeleine sur la Deûle.

- La création d'un maillage de cheminements publics à travers le parc d'activités de la rue Sadi Carnot à Marquette devrait être un préalable aux opérations d'urbanisme en bord-à-canal.

- Le parc d'activités au Sud de la Rocade Nord-Ouest devrait bénéficier du même traitement.

- La résorption programmée de la friche industrielle de la ZAC de l'Ange Gardien à Quesnoy-sur-Deûle ouvrira la ville sur le canal par le Nord.

La carte identifie également les plateformes portuaires à pérenniser en vue de maintenir l'activité économique de la voie d'eau et la diversité des expressions paysagères qui en font la richesse.

### Le corridor naturel urbain, Roubaix

Aménagement d'un talus ferroviaire en parc linéaire



### Parc Tour et Taxi, Bruxelles

Une large promenade et une rampe douce pour franchir la voie ferrée



### Étang Gobert, Versailles

Une promenade plantée sur talus pour relier la gare et la ville



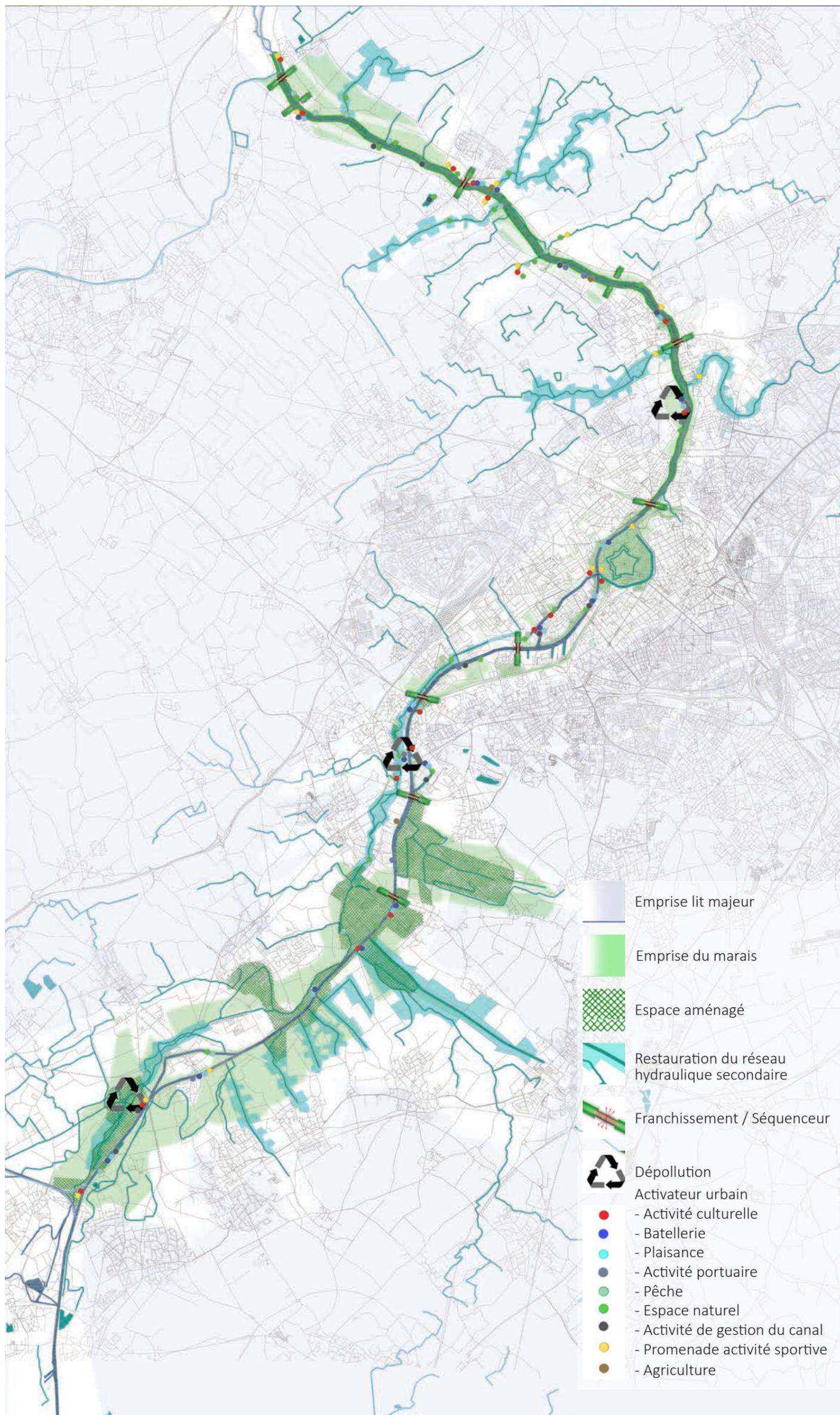
# LE MARAIS

La carte ci-contre dispose les différents éléments constitutifs du Marais. En blanc, l'emprise du lit majeur de la Deûle indique son étendue géographique maximale, seules les surfaces en vert et en bleu étant aujourd'hui concernées. En vert, la carte détaille les surfaces à vocation paysagère, dont certaines, en tramé, correspondent déjà à des parcs aménagés. En bleu, figure l'étendue sur laquelle la reconquête du réseau hydraulique secondaire devrait être organisée, au moyen de reprofilage de berges, de restauration de milieux humides, d'aménagement de mares et de retenues d'eau.

Trois sites de dépollution devraient faire l'objet de mesures de phytoremédiation urgentes : la friche de la Blanchisserie à Don, la friche Unilever à Haubourdin et la friche Rhodia à Marquette. Ces programmes de phytoremédiation doivent être phasés sur une vingtaine d'année et préparent le patrimoine arboré à partir duquel se dessineront à terme de nouveaux parcs d'ampleur métropolitaine.

La carte identifie également les ponts dont les tabliers doivent être reprofilés pour que leur fonction de belvédère sur la Deûle soit affermie, et dont les talus à remodeler à la faveur de la création du strip pourront être plantés pour mieux scander les séquences paysagères de la Deûle urbaine. Il s'agit du pont de la départementale 63 entre Santes et Houplin-Ancoisne, du pont de la départementale 341 à Haubourdin, du pont de l'A25 à Loos, du Pont Kuhlmann entre Lille et Loos, du pont du TGV entre Lille et Saint-André, du pont de la Rocade Nord-Ouest entre Marquette et Wambrechies, du pont de Quesnoy et du pont de la départementale 945 à Deùlémont.

Enfin, les points disséminés le long du marais correspondent aux différents types d'activateurs urbains répondant aux attentes actuelles des usagers de la voie d'eau et permettant d'initier une appropriation plus large du paysage de la Deûle par les métropolitains. L'ensemble de ce programme dessine un parc bleu en écho avec les stratégies eurométropolitaines de valorisation de la trame des canaux.



## Lagunage, Harnes

Valorisation des cours d'eau secondaires



## Potager urbain de Saint-Sauveur, Lille

Polyvalence d'un lieu en mutation



## Association culturelle, Lille

Utilisation du canal comme média culturel

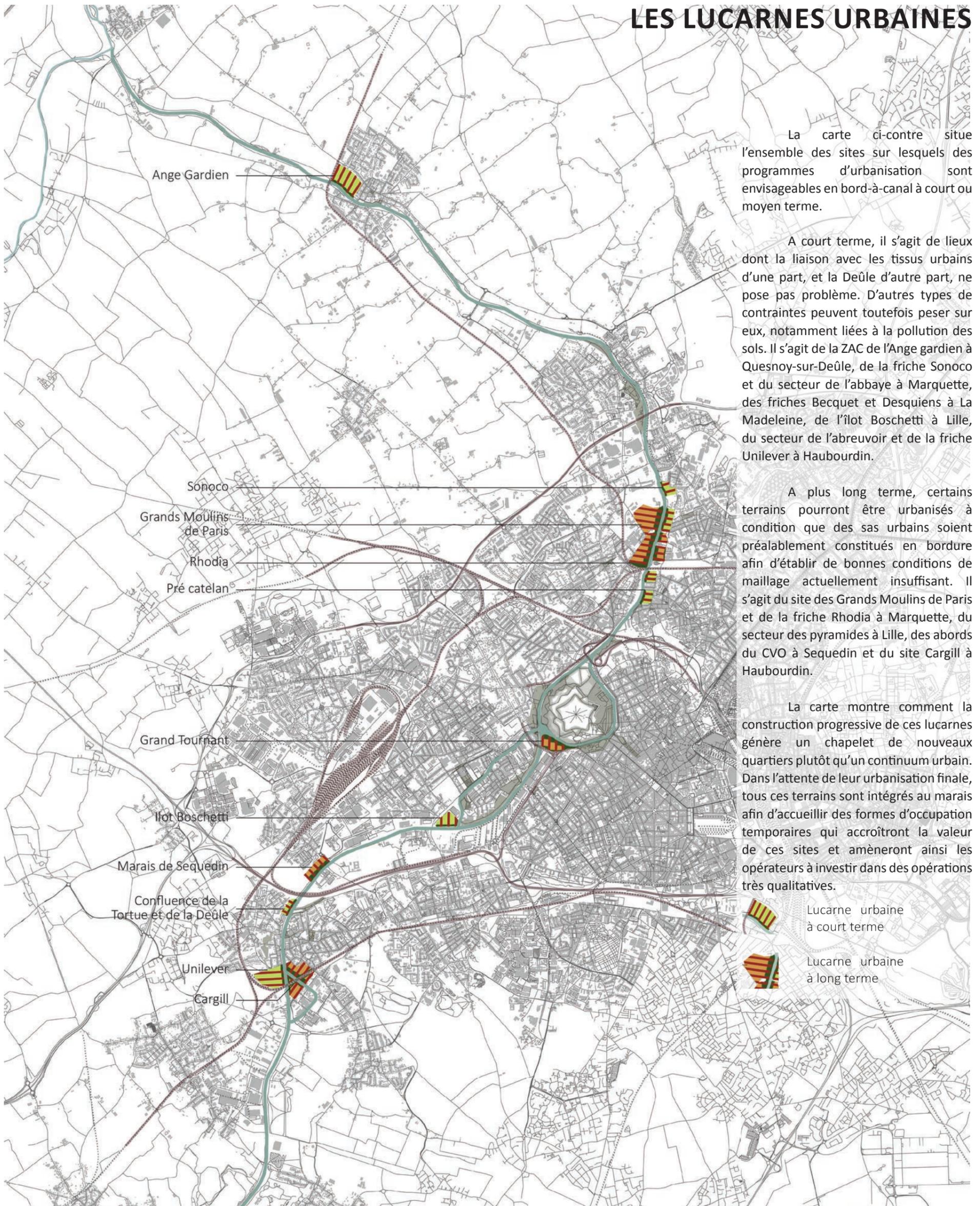


## Plaisance tourisme fluviale, Lille

Polyvalence des bords-à-canaux



# LES LUCARNES URBAINES



La carte ci-contre situe l'ensemble des sites sur lesquels des programmes d'urbanisation sont envisageables en bord-à-canal à court ou moyen terme.

A court terme, il s'agit de lieux dont la liaison avec les tissus urbains d'une part, et la Deûle d'autre part, ne pose pas problème. D'autres types de contraintes peuvent toutefois peser sur eux, notamment liées à la pollution des sols. Il s'agit de la ZAC de l'Ange gardien à Quesnoy-sur-Deûle, de la friche Sonoco et du secteur de l'abbaye à Marquette, des friches Becquet et Desquiens à La Madeleine, de l'îlot Boschetti à Lille, du secteur de l'abreuvoir et de la friche Unilever à Haubourdin.

A plus long terme, certains terrains pourront être urbanisés à condition que des sas urbains soient préalablement constitués en bordure afin d'établir de bonnes conditions de maillage actuellement insuffisant. Il s'agit du site des Grands Moulins de Paris et de la friche Rhodia à Marquette, du secteur des pyramides à Lille, des abords du CVO à Sequedin et du site Cargill à Haubourdin.

La carte montre comment la construction progressive de ces lucarnes génère un chapelet de nouveaux quartiers plutôt qu'un continuum urbain. Dans l'attente de leur urbanisation finale, tous ces terrains sont intégrés au marais afin d'accueillir des formes d'occupation temporaires qui accroîtront la valeur de ces sites et amèneront ainsi les opérateurs à investir dans des opérations très qualitatives.

-  Lucarne urbaine à court terme
-  Lucarne urbaine à long terme

## Parc d'Euratechnologie

Présence d'un espace public généreux en bord de Deûle



## Projet de réhabilitation des Grands Moulins de Paris

Espace public transversal à la Deûle



## Projet de la friche Sonoco

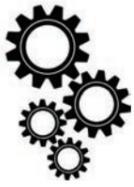
Liaison de la Deûle à la ville au travers du nouveau quartier



## Cité des aviateurs

L'implantation du bâti permet des vues dégagées sur la Deûle





## LE STRIP, DES PROJETS LE LONG DU CANAL

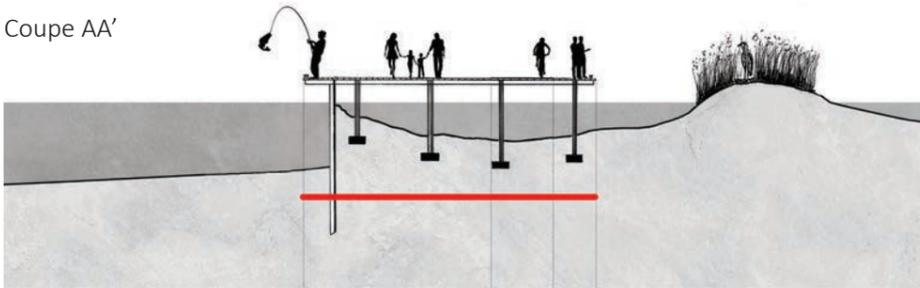
Les pages qui suivent présentent une série de scénarios de projet de paysage inspirés par le Masterplan qui vient d'être présenté, dont il s'agit de tester la faisabilité et les effets spatiaux. Parmi ces projets, les quatre que nous rassemblons ici se structurent fortement autour de la construction du strip et permettent d'apprécier les conséquences paysagères d'un de ce linéaire urbain en bord de Deûle.

### Deûlemont, Hameau de l'écluse : Thibaut Verlinde

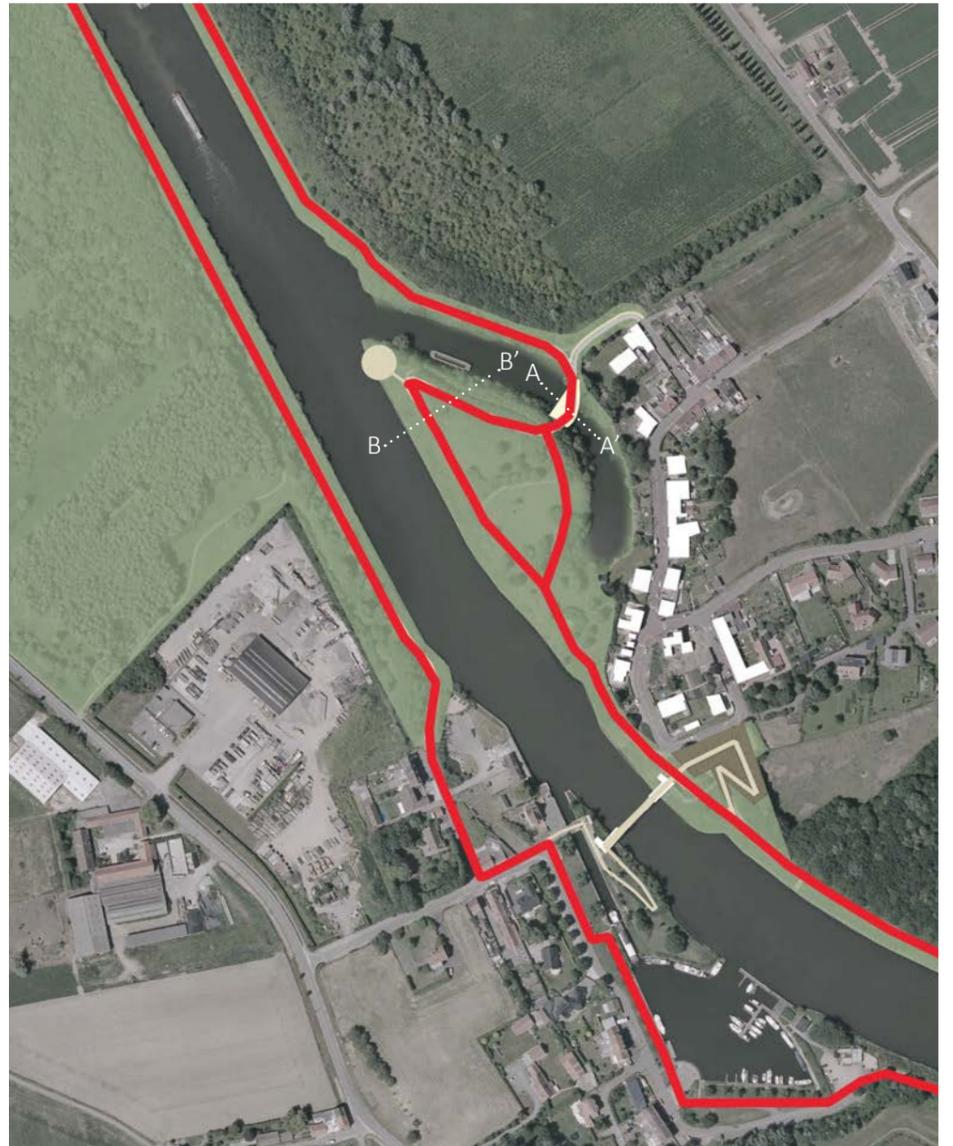
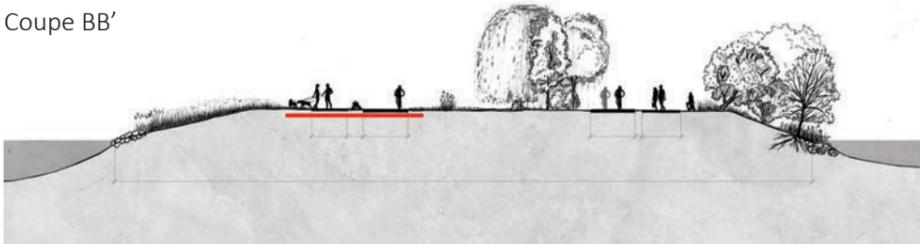
Deûlemont est la porte Nord de la Deûle urbaine. Ici commence la coulée verte, cette promenade paysagère imaginée voici un quart de siècle et dont les belles plantations arrivées à maturité forment désormais un écrin idéal pour la longue promenade continue et fluide du strip. Encore faut-il adapter les cheminements actuels aux exigences de gabarit du strip.

Il faut élargir le chemin, le connecter en douceur aux franchissements du canal, et assurer sa parfaite continuité visuelle. Le projet prévoit une reprise de la rampe d'accès à la passerelle existante, afin d'en adoucir les pentes tout en les empêchant de barrer le paysage et de masquer la continuité de la perspective. Dans le même but, l'ancien bras mort, qui interrompt actuellement le strip, en devient au contraire une étape grâce à la transformation du seuil hydraulique qui y a été récemment aménagé en une placette linéaire séparant le site pour mieux le partager entre usages de pêche et de loisir d'un côté, et fonctions environnementales de l'autre.

Coupe AA'



Coupe BB'



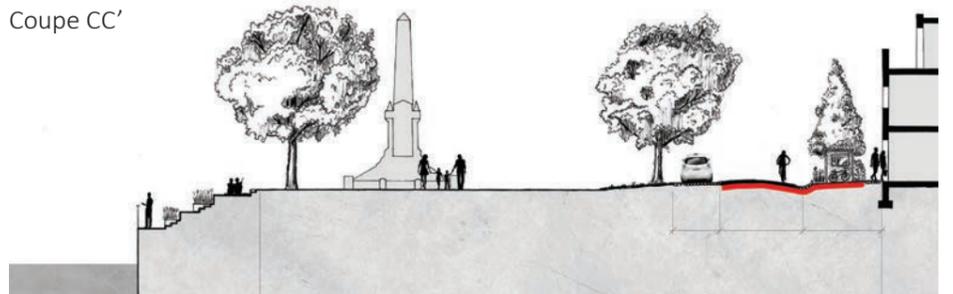
### Quesnoy-sur-Deûle, centre-ville : Thibaut Verlinde



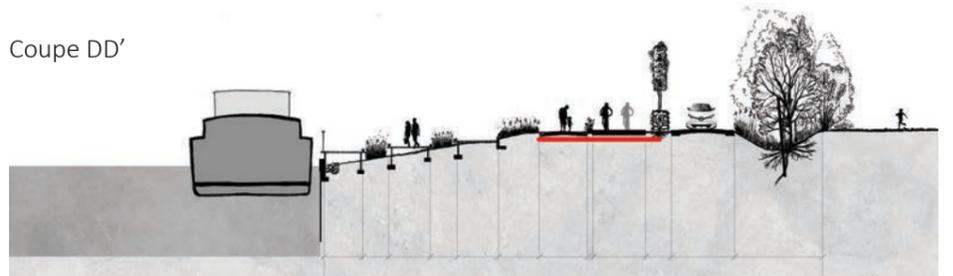
La traversée de Quesnoy-sur-Deûle par le strip de la Deûle urbaine doit constituer un temps fort de son parcours. Quesnoy a en effet la particularité de s'être construit au plus près de la rivière, en y développant jadis son propre port. Pour ce faire, la ville a exploité le surplomb qui la protège des caprices de la rivière et en permettait son contrôle. Aujourd'hui, la place du monument aux morts occupe ce haut lieu du dialogue entre la ville et sa rivière.

Le projet proposé fait en sorte que la parfaite continuité du strip permette par la même occasion de valoriser la nature urbaine de la traversée. Plutôt que de descendre vers le Monument aux Morts pour suivre la berge, la strip emprunte l'itinéraire le plus direct par la rue du Général Koenig, transformée pour l'occasion en cour urbaine, c'est-à-dire en voie douce sur laquelle les véhicules des riverains peuvent être tolérés. Une nouvelle voie assure le bouclage des rues afférentes et permet la construction de quelques logements au dessus du canal. Depuis le strip, un jeu de rampes, de gradins et d'emmarchements donne accès aux berges, où sont accueillis les bateaux de croisière et de plaisance.

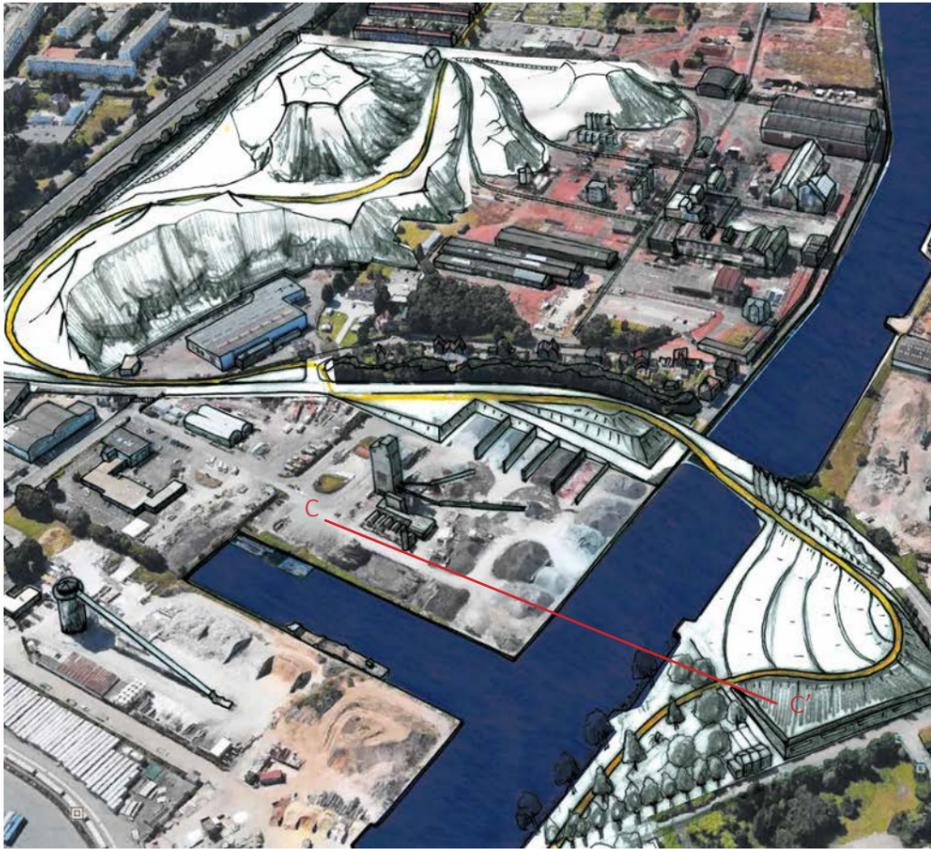
Coupe CC'



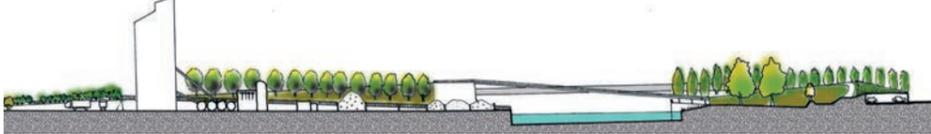
Coupe DD'



## Sequedin, Produit chimique : Pauline Rousset, Anaïs Fortin



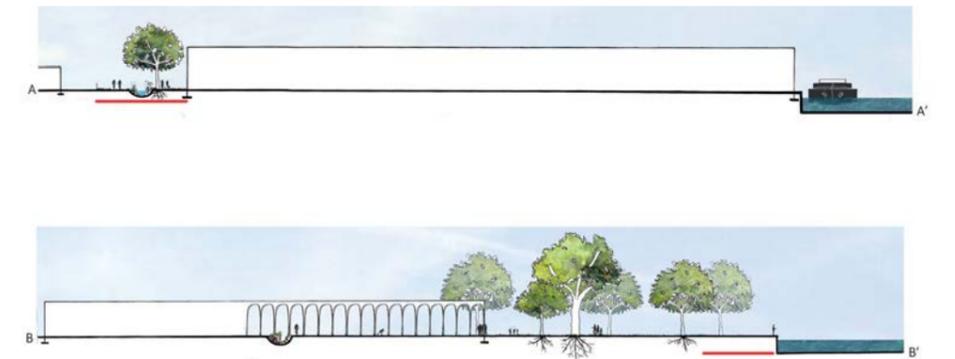
Coupe CC'



Le pont Kulhman est l'un des franchissements majeurs de la Deûle mais aussi l'un des plus inconfortables. Il s'agit d'y aménager une promenade piétonne en élargissant le tablier et en remodelant les rampes en utilisant les sédiments de dragage du canal dans le but de rendre accessible les berges de la Deûle, propriétés des industries en bord à canal. Une fois arrivé sur la rive droite, le passage autour de l'usine classée Seveso II prend la forme d'une ample promenade paysagère à travers les remblais boisés du parc qui l'entoure. Aménagée sur les sols pollués et confinés sur son passage, cette promenade évolue entre les clôtures, à forte distance de la Deûle. C'est ce qu'on pourrait appeler un « parc de protection ».



Coupe AA'

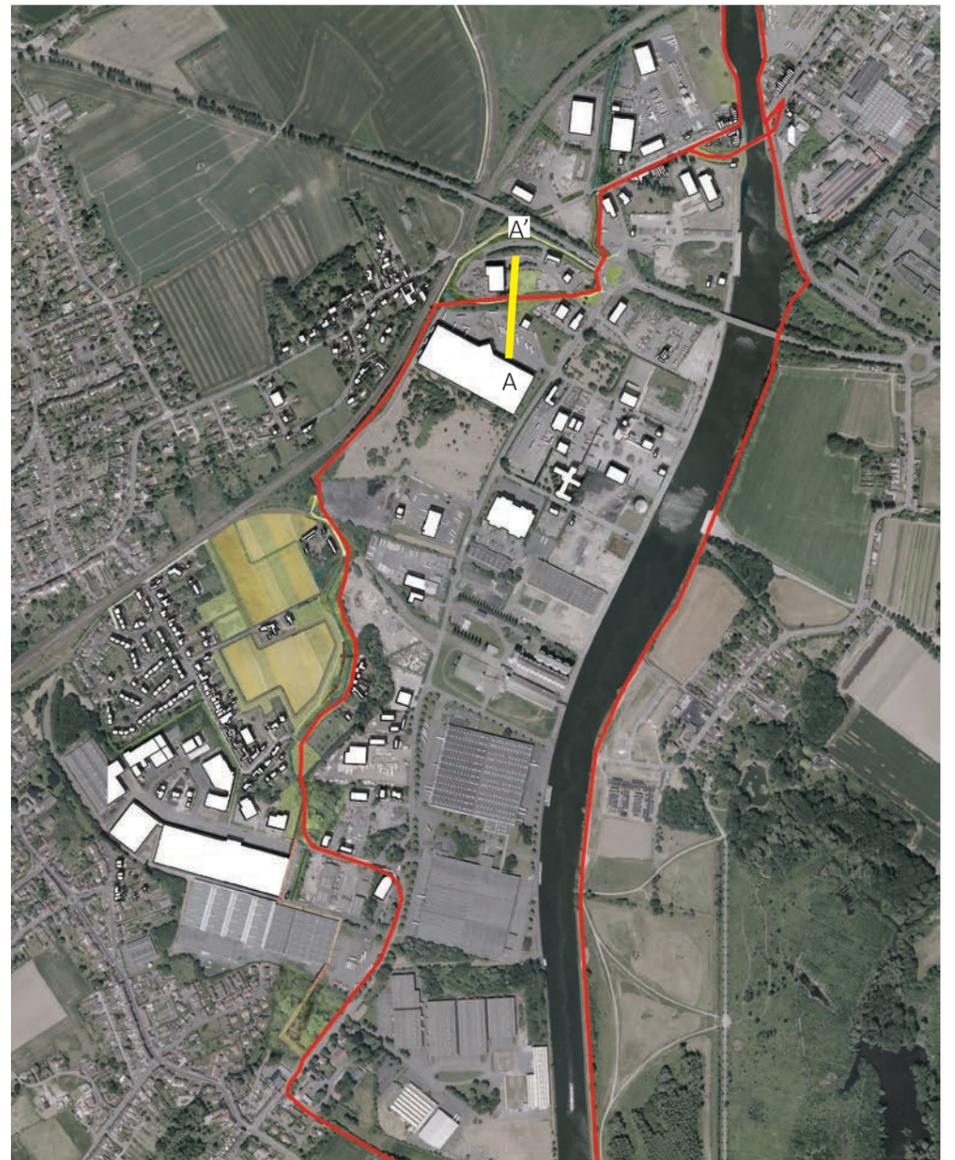
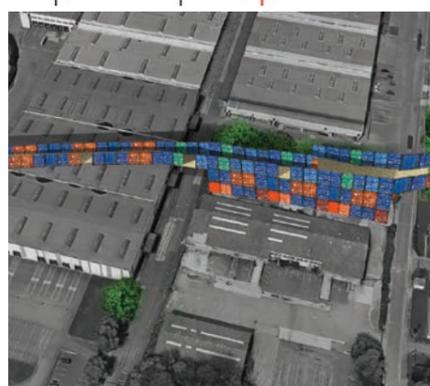
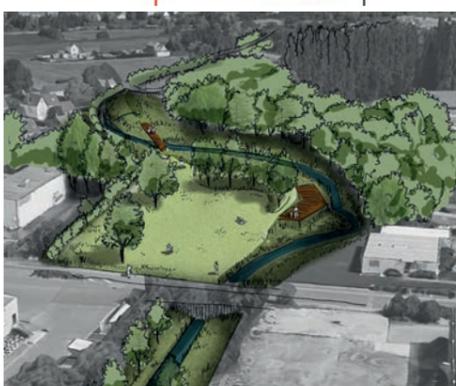
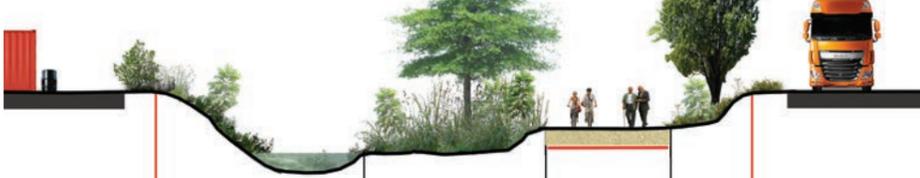


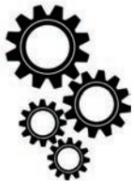
## Santes, Port de Santes : Gabrielle Billaudel, Florian Lambois

Le port de Santes fait obstacle à la continuité du strip le long du canal. Le projet contourne le port et requalifie ses limites pour désenclaver les franges urbaines de Santes. Entre le port et Santes, plusieurs cheminements publics, à forte valeur paysagère et écologique, sont imaginés.

Les abords de la voie ferrée à l'ouest du port accueillent une piste piétonne et cycliste végétalisée et accessible depuis Santes. Depuis le canal, le strip longe les clôtures Sud sous un rideau d'arbre jusqu'au quartier de la rue du général Koenig, dont la traversée revivifie les espaces publics. Le strip longe ensuite la becque de la Tortue, ancienne rigole d'assèchement agricole, et de biefs. L'accès à la becque suppose une traversée partielle du port en aérien afin de ne pas entrer en conflit interne. Les auvents et les toitures des entrepôts supportent une promenade publique dans les containers ouvrant sur la Deûle par dessus les toits. Ce circuit accueille le Port Center envisagé par Ports de Lille pour faire connaître ses activités de manière immersive.

Coupe AA'





# LES SAS URBAINS, DES PROJETS QUI OUVRENT LA VILLE SUR L'EAU

## Santes et Haubourdin : Marie-Laure Druet

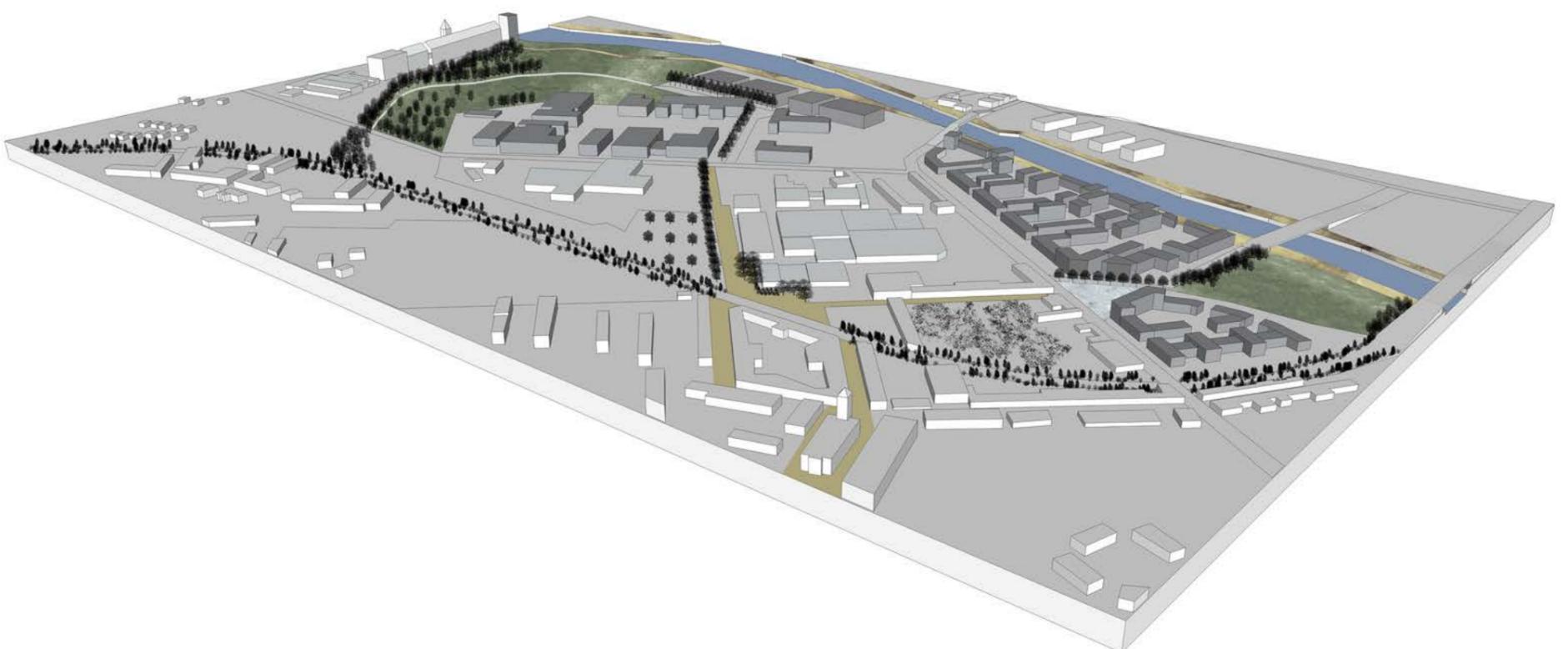
Les projets que nous présentons ici s'attachent particulièrement aux problèmes liés à la transformation des ruptures entre ville et canal en sas urbains.

On a vu en page précédente comment la continuité des parcours le long de la Deûle peut être établie en bordure du port de Santes. Mais pour autant, ses plateformes et ses entrepôts restent une coupure paysagère forte entre la ville de Santes et la Deûle. Le projet ci-contre (qui ne tient pas compte de l'implantation finale des extensions du port au Sud) imagine une connexion nouvelle par la plantation d'axes transversaux inscrits dans la trame existante du port. Ces axes sont matérialisés par un maillage végétal qui prolonge les perspectives existantes, et qui implante une trame bocagère puissante sur le territoire. Si la traversée physique du port demeure impossible, du moins les arbres portent-ils les regards vers l'horizon.

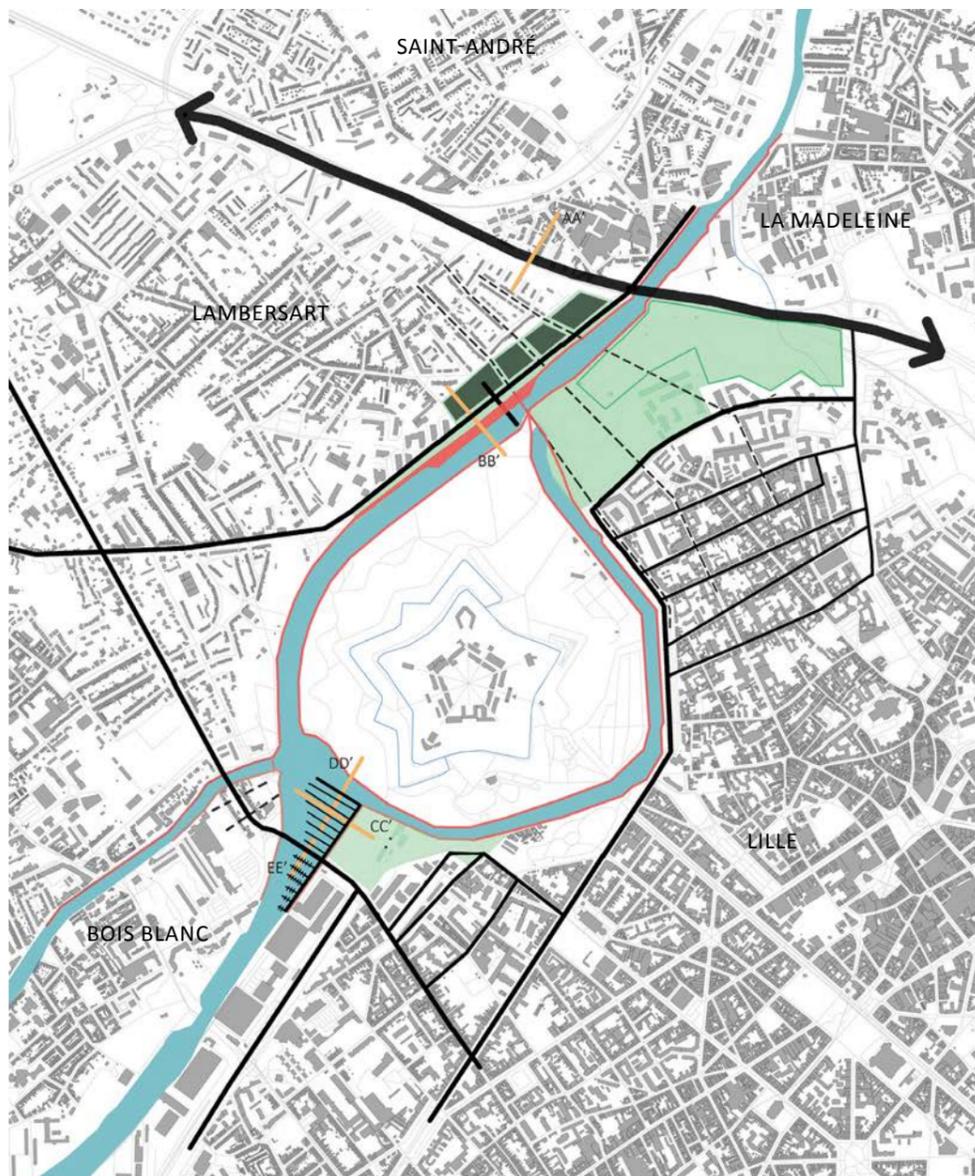


## Saint-André-lez-Lille, les Halles de la filature : Brice Anssens

Le site en question se situe à Saint André-lez-Lille, au sein de l'espace des projets RHODIA 1 et 2. Celui-ci possède la particularité de présenter une position engoncée entre tissu urbain et canal, notamment avec la traversée d'une voie ferrée ainsi que la présence d'une zone industrielle. Cette zone qui rend inaccessible l'accès à cette Deûle se voit alors revalorisée à l'image des Halles de la filature situées à proximité. Dès lors, le chemin spontané le long de la voie ferrée est réutilisé afin d'effectuer une liaison transversale, ainsi qu'un cheminement longeant les activités. Ces implantations permettent également un travail dans l'épaisseur du site puisqu'une liaison avec les autres sites d'espace public des projets en cours.

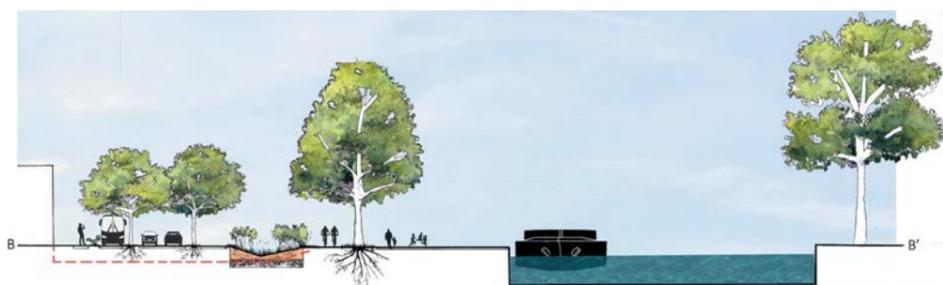
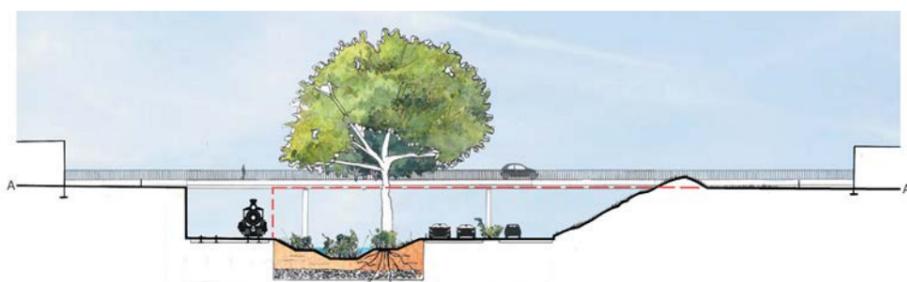


## Lille, le grand carré, les pyramides : Anaïs Fortin



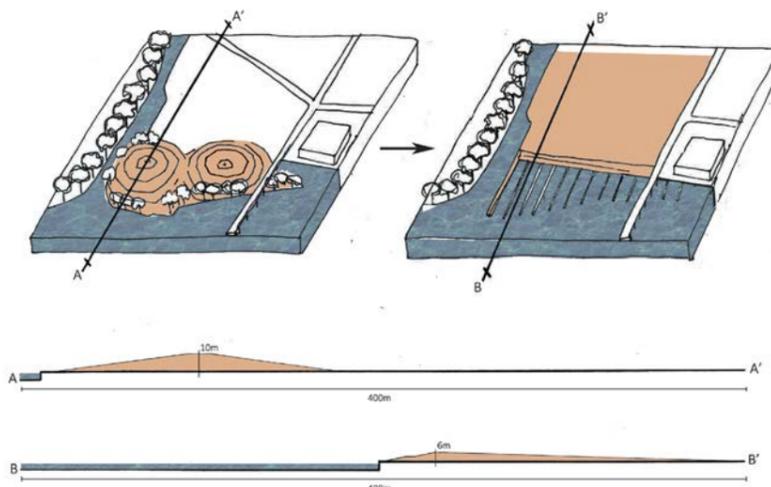
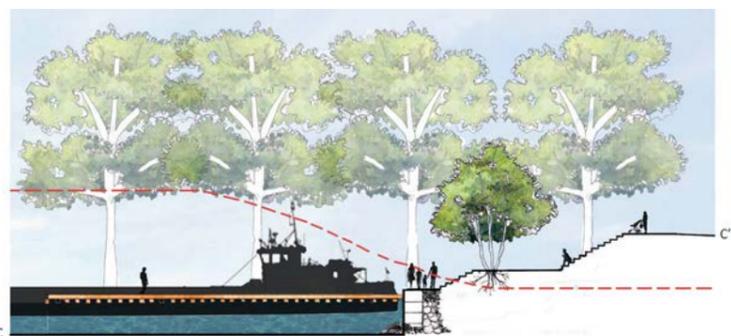
Le site de l'écluse du Grand Carré est l'un des deux seuls points d'accroche directe de Lille avec le canal via le Vieux-Lille. Mais l'échangeur du boulevard périphérique Nord y met à distance les rives lilloises et lambersartoises et brouille entre elles toute continuité paysagère et physique.

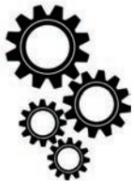
Le préalable au projet urbain est ici la suppression de cet échangeur, obtenue en investissant les réserves foncières autrefois imaginées le long du viaduc du TGV, quelques centaines de mètres plus au Nord, pour y reporter le trafic routier en parallèle de la ligne à grande vitesse et jusqu'à la rocade Nord-Ouest. Le terrain libéré peut être traversé par le strip de la Deûle le long d'un boulevard urbain longeant le canal sur la rive lambersartoise et desservant un nouveau quartier d'habitat. Le principe de contraste de rive-à-rive conduit à utiliser les terrains libérés par l'échangeur sur la rive lilloise pour étendre les espaces à vocation paysagère, environnementale et de loisir, dans la poursuite des anciens terrains fortifiés. Parcs et jardins reconnecteront le site de la Citadelle à celui de la Poterne, assurant le bouclage de la ceinture verte lilloise.



Le site des pyramides constitue le second point d'accroche majeur entre Lille et la Deûle, au Sud de la Citadelle et à l'endroit où le premier port fluvial s'était installé. Les remaniements successifs des tracés fluviaux et les besoins de stockage des déblais du métro lillois ont conduit à la formation de ces collines artificielles.

Le projet lève cet obstacle en déblayant complètement l'îlot des pyramides, en profitant du large bassin rond ainsi formé pour y implanter un grand port de plaisance et de halte pour les péniches à grand gabarit (110 m à 135 m) intégrant des espaces publics au bord de l'eau, et en étalant ses terres sur le site de la porte de Dunkerque. Le sol de la ville remonte ainsi en pente douce, ce qui aurait pour double effet d'agglomérer les rampes du pont Léon Jouhaux au sol de la ville afin d'en supprimer les effets de coupure, tout en générant au bord de l'eau un dénivelé de 7 mètres, comparable à celui des ouvrages fortifiés de la Citadelle, et dont les pentes pourront former un vaste gradin habité tourné sur la Deûle. Un nouveau quartier pourra voir le jour sur ce sol désormais clairement adressé au canal, dès que le carrefour emberlificoté de l'avenue Léon Jouhaux aura été supprimée, le trafic de contournement de la ville étant redirigé vers les voies internes et larges de l'ancien port fluvial en direction de la rue Colbert.





# LE MARAIS, DES PROJETS DE GRANDS PAYSAGES

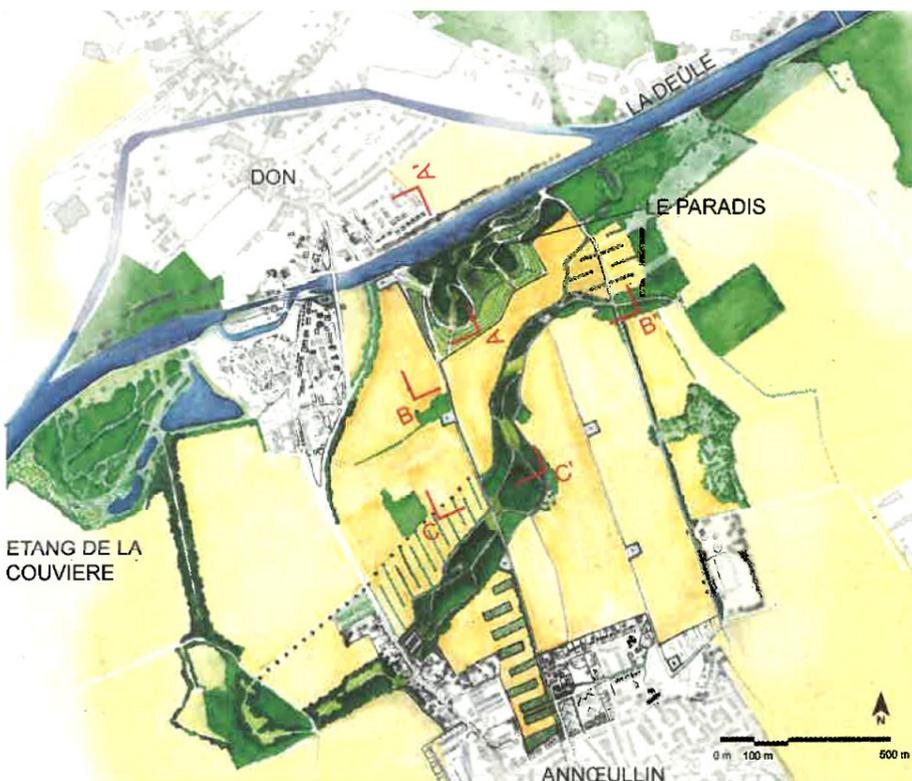
Santes, Emmerin, Wavrin, Houplin-Ancoisne et Don, secteur des champs captants : Anthony Fernandez



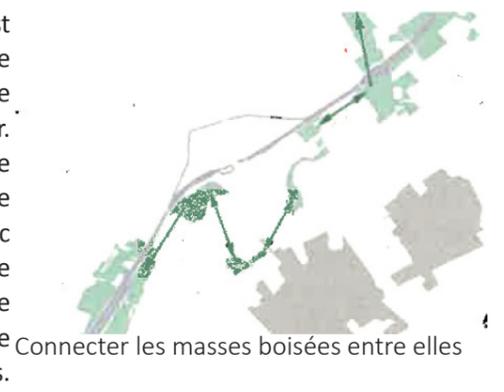
Ce projet de grand paysage se donne pour volonté de répondre à une demande d'espaces verts croissante de la Métropole lilloise. Ainsi, grâce un regain d'intérêt de la part des acteurs de la Deule sur la question de la reconquête de l'eau, le projet propose un prolongement du parc de la Deule qui valorise la richesse des éléments présents visibles et invisibles tels que le boisement, la topographie, et surtout les nappes souterraines des champs captants. Ces éléments prennent alors des formes dynamiques axées transversalement à la Deule. Les citoyens sont alors invités à parcourir, et à traverser les séquences d'un paysage agricole préservé, boisé, jusqu'au Canal de la Deule, afin de jouir d'espaces de récréation et de nature retrouvée.



Don, Annoeullin et extension du parc de la Deule : atelier public de paysage n°4, 2010



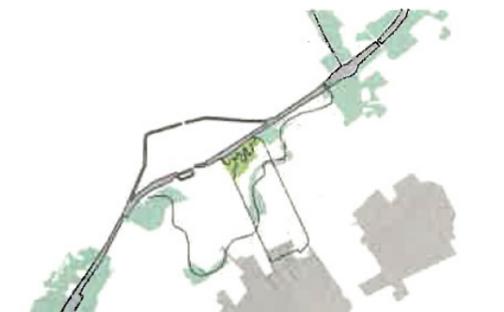
Le sud de la Deule urbaine est structuré par le parc de la Deule, et ce programme ne demande qu'à s'étendre le long du canal jusqu'au bassin minier. En 2010/2011, une précédente édition de l'Atelier Public de Paysage s'est penchée sur les moyens d'une extension du parc de la Deule jusqu'à Lens. La reconquête des anciens bras de Deule apparaît comme le fil conducteur d'un projet tissé entre le canal et les franges des villes riveraines. Le reboisement des anciens méandres rétablit de fortes continuités paysagères<sup>2</sup> et écologiques. De grandes allées perpendiculaires au canal y donnent accès, à l'exemple de la grande allée de Wavrin. La juxtaposition de ces tracés aux géométries très différentes démultiplie les possibilités de promenades et permet une expérience riche et variée du paysage.



Connecter les masses boisées entre elles



Relier Annoeullin à la Deule avec l'aménagement du site du Paradis



Baliser un cheminement piéton reliant Annoeullin au site du Paradis

## Deûlemont, Quesnoy-sur-Deûle, Wambrechies : Tom Sénéal

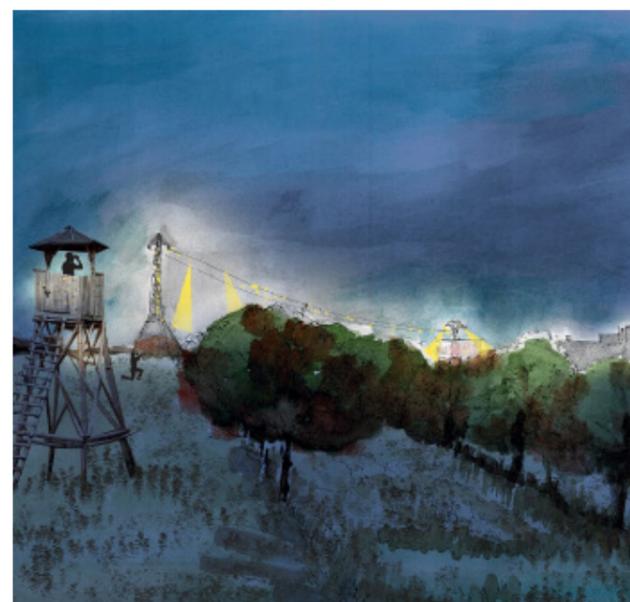
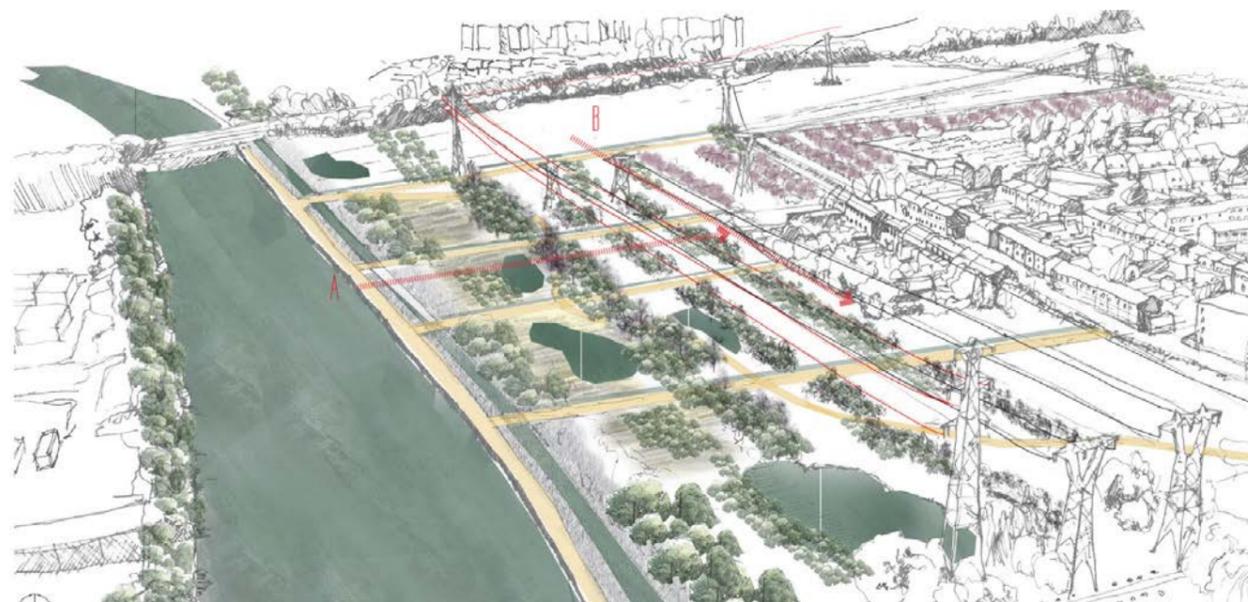
Sur les sols argileux de la Basse Deûle, entre Deulémont et Wambrechies, la gestion de l'eau peut devenir la base d'un projet de territoire partagé par tous ses acteurs, malgré la divergence apparente de leurs intérêts. Les problématiques d'inondation, qui intéressent les agriculteurs au premier chef, impliquent un reprofilage et une gestion écologique des becques. Le traitement des pollutions des nappes superficielles, qui concernent la santé publique, suppose quant à elle une épuration globale des eaux sur l'ensemble des sols. La mise à très grand gabarit par les Voies Navigables et la restructuration complète de l'écluse de Quesnoy sur Deûle imposent un remaniement complet du paysage autour de l'ouvrage. Les implantations portuaires enfin devraient gérer leurs pollutions et mieux qualifier leurs limites pour gagner en acceptabilité sociale.

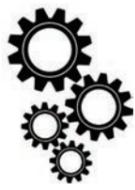
Le projet consiste à associer tous ces enjeux dans un cycle cohérent de gestion de l'eau à travers la requalification du réseau hydraulique des becques et de leur chevelu de fossés. Ces linéaires sont élargis et leur débit régulé par des seuils hydrauliques formant un réseau de mares. Grâce à la replantation de haies, de saules têtards, de brise-vent et de petites zones humides, le réseau hydraulique épure les eaux, les stocke en cas de fortes intempéries et les dirige vers l'exutoire du canal remodelé. La biomasse extraite de cette trame végétale dense contribue à la production d'énergie à l'échelle locale. Comme le montrent les deux bloc-diagrammes, le paysage retrouve son caractère bocager d'antan et dessine un véritable écosystème à grande échelle, dont le centre névralgique devient la nouvelle écluse.



## Santes, Sequedin, Marquette-lez-Lille, Couloirs à haute tension : Camille Grée

Agir sur le grand paysage et insuffler une culture urbaine de l'eau sur les territoires mutables du marais peut passer par des actions événementielles et poétiques afin de faire bouger l'image que les métropolitains se font du canal et de son paysage. Le franchissement de la Deûle par les corridors à très haute tension, par exemple de Santes à Marquette, constitue un événement que des interventions artistiques pourraient rendre spectaculaires. Jeux de lumière et projections nocturnes transforment les espaces portuaires et industriels de bord-à-canal en espaces culturels temporaires où le public renoue à cette occasion les liens distendus avec l'eau.





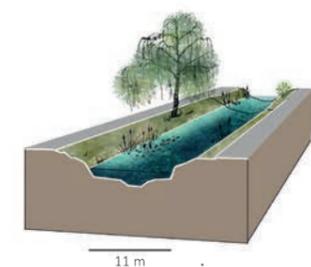
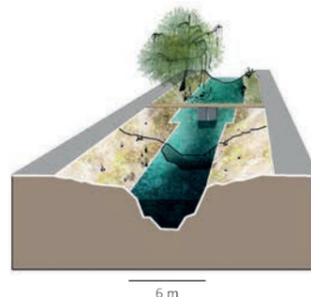
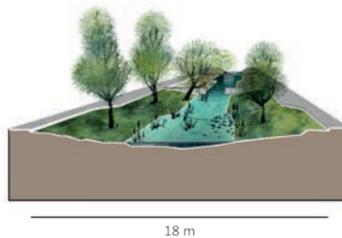
# LE MARAIS, UN CHAPELET DE PARCS

## Santes, parc de la gîte : Célie Nouvet



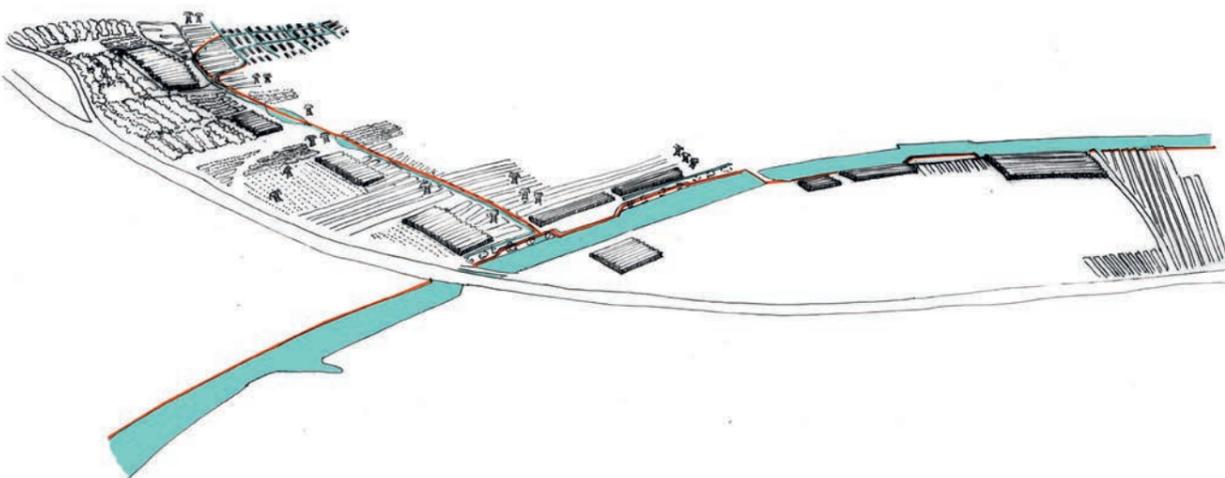
L'objectif premier de ce projet, situé en entrée du parc de la gîte, se fonde sur un renforcement du lien entre tissu agricole et tissu urbain, entrant en confrontation en ce point précis. Le parti-pris est alors de permettre l'implantation d'un pôle métropolitain de loisirs autour de l'eau tout en sensibilisant sur les milieux naturels présents. Le lien avec le canal est retrouvé grâce à l'ouverture des vues, la prolongation de bras morts ainsi que la mise en place de bassins permettant l'expansion d'une flore et d'une faune nouvelles. Un point de vente maraîcher y est ajouté.

## Haubourdin, Friche Unilever : Camille Marque, Vanille Moisson



Installer des usages pionniers sur la friche Unilever, l'une des friches industrielles les plus polluées de la métropole, suppose un processus de projet fondé sur la dépollution des sols. De la surface totale de 7 hectares de ce site, seule une partie de 1,6 hectares serait ouverte au public, le reste restant clos pour permettre la dépollution des sols par phytoremédiation sur un temps long. Les clôtures, transparentes et conçues comme des mobiliers d'expression artistique, font participer ce vaste bois en formation au paysage du marais. Sur la partie accessible, un axe transversal entre l'ancienne becque de la Tortue, dont le remodelage à des fins épuratrices est amorcé, et le canal est aménagé dans le but d'offrir une promenade donnant sur les infrastructures sculpturales de Cargill sur l'autre rive. Les terres excavées sont confinées sous forme de promontoire pour observer le paysage et former des gradins. Des locaux en containers ainsi qu'une esplanade accueillent des activités sportives, pédagogiques et culturelles, par exemple animées par TCF (Transport culturel et fluvial).

## Sequedin, Autour de l'A25 : Camille Marque



Ce délaissé urbain est inséré dans un tissu complexe d'industries (Centre de Valorisation Organique, locaux d'activité et Usine chimique de Loos), de grandes infrastructures ferroviaires et autoroutières, et d'habitat pavillonnaire aux typologies variées. L'A25 franchit le canal et impose une mise à distance conséquente.

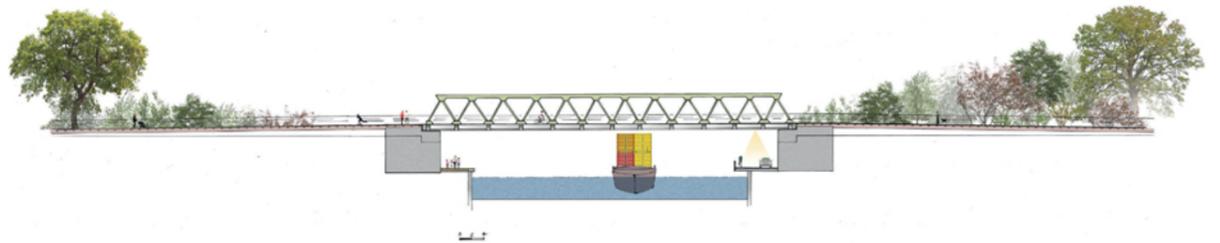
L'objectif de ce projet est d'investir les espaces interstitiels et délaissés grâce au renouveau d'une économie maraîchère. Le lien avec l'eau devient alors un avantage majeur. Un circuit court de distribution est mis en place, en acheminant les produits des parcelles en bord à canal directement en ville, par l'intermédiaire de Ports de Lille. Les réseaux d'Euralimentaire à proximité constituent une opportunité.

Une telle action pourrait être reproduite tout le long de la Deûle afin d'approvisionner, la métropole à partir d'une série de points de vente directe.

# LE MARAIS, DES LINÉAIRES DE PROMENADES

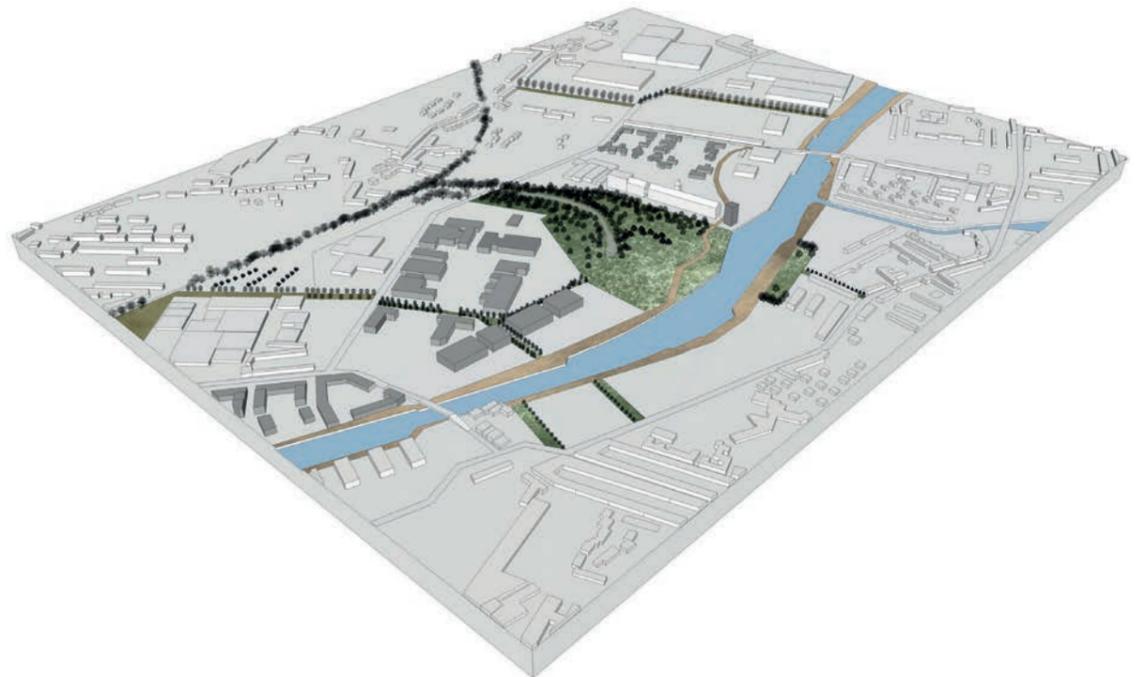
## Sequedin, Carrefour infrastructurel : Manuel Jouault

Ce projet se donne pour objectif de repenser les usages autour de l'eau. En effet, sur ce site de nombreux conflits liés aux infrastructures et au tissu urbain dense, à l'exemple du passage de l'A25 sur cette portion de canal. L'ensemble de ce réseau d'infrastructures rend le franchissement impossible, situation à laquelle le paysagiste doit remédier. Pour ce faire, le projet propose l'utilisation de la voie ferrée du port en tant que fil conducteur du lieu, qui vient, grâce à l'implantation d'une promenade, désenclaver ces espaces « noués » entres-eux. Par ailleurs, le projet met en place le contournement des infrastructures grâce à l'utilisation des dents creuses pour y implanter un quartier intégrant un parc et des espaces publics



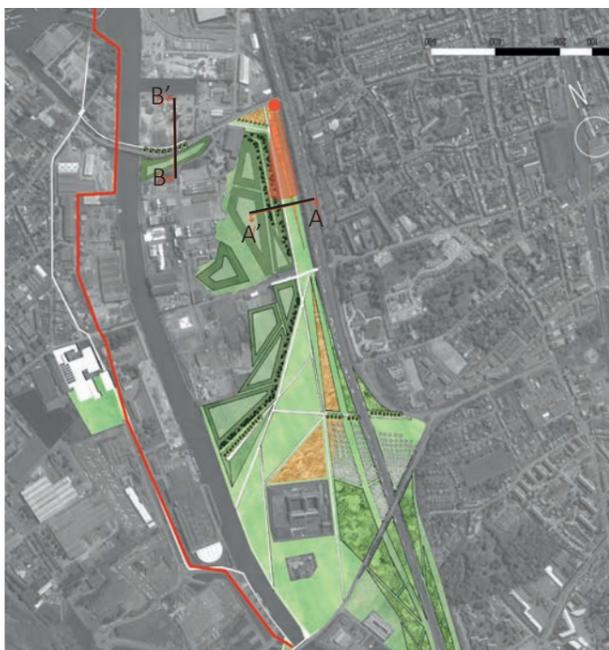
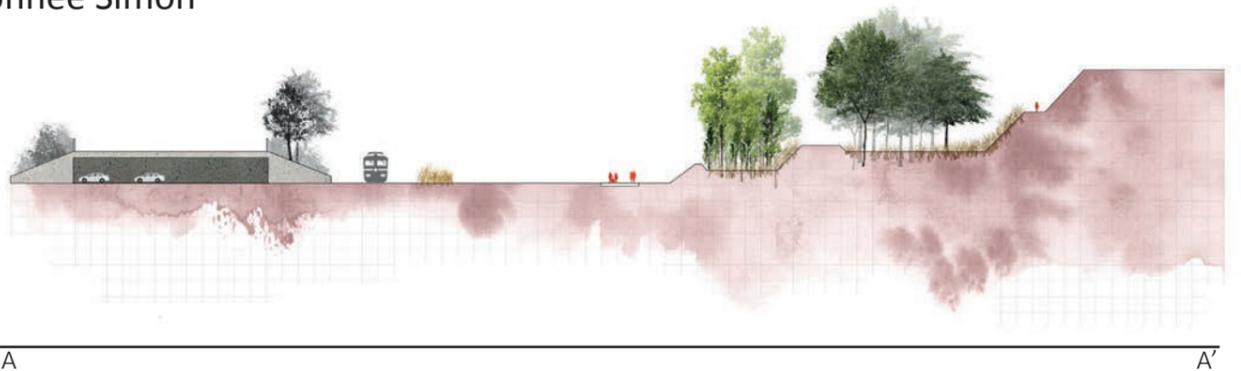
## Marquette-lez-Lille, Parc archéologique : Brice Anssens

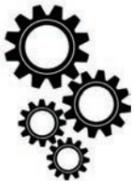
Le parc archéologique de Marquette-lez-Lille possède une position particulière de par les caractéristiques déjà présentes sur site. Ainsi, la topographie, la végétation et les cheminements existants sont autant d'éléments qui font de cette friche un site soumis à une forte pression foncière qui doit préserver son caractère de parc. Ainsi, le projet propose la création d'une boucle de circulation dans le quartier qui permet une liaison dans l'épaisseur du site, ainsi que la réhabilitation de la voie ferrée comme liaison d'accès au parc archéologique.



## Loos-Sequedin, Parc de protection : Daphnée Simon

Ce projet autour du port de Sequedin rive droite tire parti de l'usine chimique classée SEVESO afin de créer un parc de protection, reliant ainsi des usages récréatifs à un dispositif de promenade paysagère sécurisée. Il est ainsi créé un cheminement encadré de talus végétalisés entre l'A25 et l'usine. L'espace se dégage par la suite et ouvre sur un espace de plaine rendant le canal de nouveau visible.





# LUCARNES URBAINES, DES PROJETS URBAINS AU BORD DE L'EAU

Cette dernière série de projets questionne particulièrement la manière dont des lucarnes urbaines pourront s'implanter harmonieusement le long du canal dès que l'aménagement préalable du strip, l'appropriation du marais et la levée des ruptures par l'aménagement des sas urbains auront créé les conditions optimales d'un projet urbain.

## Haubourdin, Site de Cargill : Florian Lambois

Ce projet de lucarne urbaine prend place sur le site actuellement occupé par l'usine agro-industrielle Cargill, dont le départ est pressenti. L'implantation de cette lucarne se fonde sur la fermeture de l'usine dans les années à venir, qui permettrait alors au projet urbain, de profiter de la proximité immédiate avec le centre ville d'Haubourdin.

Afin d'établir une connexion avec le tissu et la rive, la partie centrale du site est réhabilitée, et, à partir de la trame urbaine existante alentours, l'urbanisation du site se forme en axe ville/Deûle. Quant au triangle au sud du site, il est aménagé en parc, profitant du bord de Deûle tout en créant une transition avec la voie ferrée.



## Lille, Bois Blancs : Méliá Le-Hurand, Rémi Courtois

Le site des Bois Blancs et son vis-à-vis avec le secteur historique du Port de Lille a inspiré plusieurs projets, qui reposent tous sur le principe d'une valorisation du marais qui s'est spontanément formé entre les arrières du quartier et la Deûle. Cette ceinture de prairies et de terrains de sport, simplement longée par un piétonnier continu, ouvre de belles vues sur le port à container et sur l'horizon urbain, tout en mettant les usages de l'espace public à bonne distance des logements.

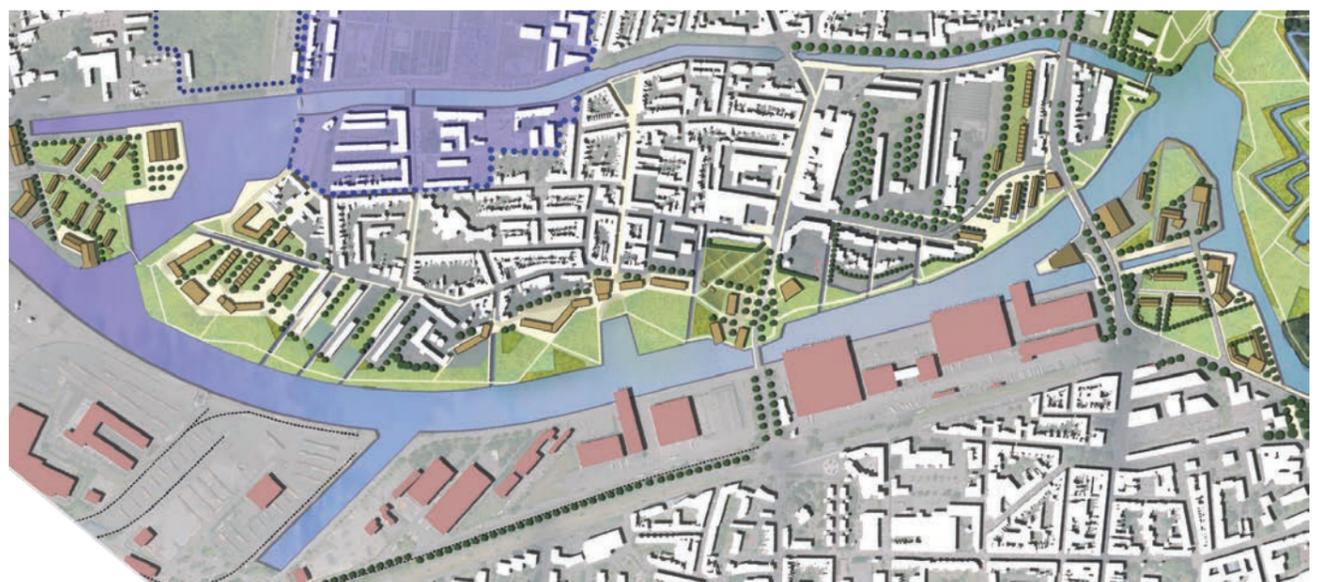
L'espace de promenade aménagé pour ce projet bénéficie de la proximité avec le quartier de Bois Blancs ainsi que des transports en commun le reliant au reste de Lille, tout en faisant écho à une infrastructure portuaire située sur l'autre rive. Le projet consiste alors à aménager un grand espace public sur le bord de la Deûle afin de gérer la frange entre la ville et la Deûle ainsi qu'entre les deux rives de celle-ci. Pour cela, cet aménagement est structuré dans le prolongement des trames urbaines existantes.

L'idée fondatrice de l'espace étant que le volume des masses végétales ainsi créé puisse contrebalancer les volumes des entrepôts auxquels il fait face, les structures végétales viennent alors séquencer la promenade en bord de Deûle tout en aménageant des vues intéressantes sur le port.



La restructuration de l'entre-deux paysager qui sépare et relie le Ports de Lille, la Deûle et le quartier des Bois Blancs est ici opérée en s'appuyant sur la figure des anciennes fortifications.

Le canal a été construit dans les douves des ouvrages fortifiés, les entrepôts du port, par leur alternance de pleins et de vides, épousant le rythme des anciens bastions. L'entre-deux paysager correspond quant à lui aux anciens glacis. Cette géométrie sert ici de tracé régulateur pour réorienter les fronts bâtis, conforter les espaces publics et leurs tracés et régler les vis-à-vis avec le port.

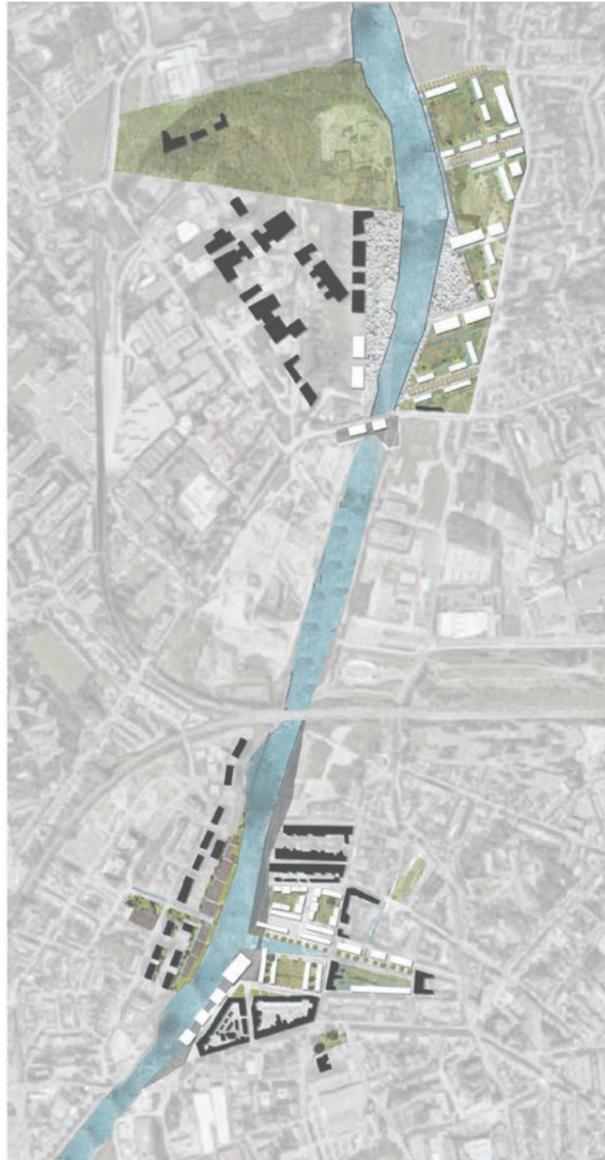


Saint-André-lez-Lille / La Madeleine / Marquette-lez-Lille, Secteur industriel nord :  
Pauline Deray, Abigaëlle Lefevre, Anaïs Fortin

Entre Lille et Marquette-lez-Lille, les bords de Deûle sont soumis à une forte pression immobilière qui peut faire basculer ce paysage de grandes friches industrielles et d'habitat ouvrier faiblement connecté à la rivière en un front urbain dont le quartier Sainte-Hélène fournit un exemple. Le risque est ici qu'en l'absence de vision claire on produise un nouveau quartier peu connecté à l'échelle métropolitaine, une série d'îles urbaines fermées sur elles-mêmes. Les trois projets ci-dessous proposent quelques pistes pour éviter cet écueil.



Ce premier projet prescrit la construction d'une promenade au bord de l'eau large et confortable sur les deux rives, tout en ménageant l'autonomie de la séquence économique centrale. Ce strip continu et généreux impose un recul minimum aux constructions. Par ailleurs, celles-ci se développent dans une trame issue de celles des plaques urbaines riveraines, prolongées jusqu'à la Deûle, mais les îlots ainsi générés sont alternativement consacrés à la construction de petits collectifs et de traverses paysagères densément végétalisées. L'effet d'entre-deux paysager actuellement généré par les friches débarrassées de leurs anciens édifices est ainsi conforté sous la forme d'un parc habité.

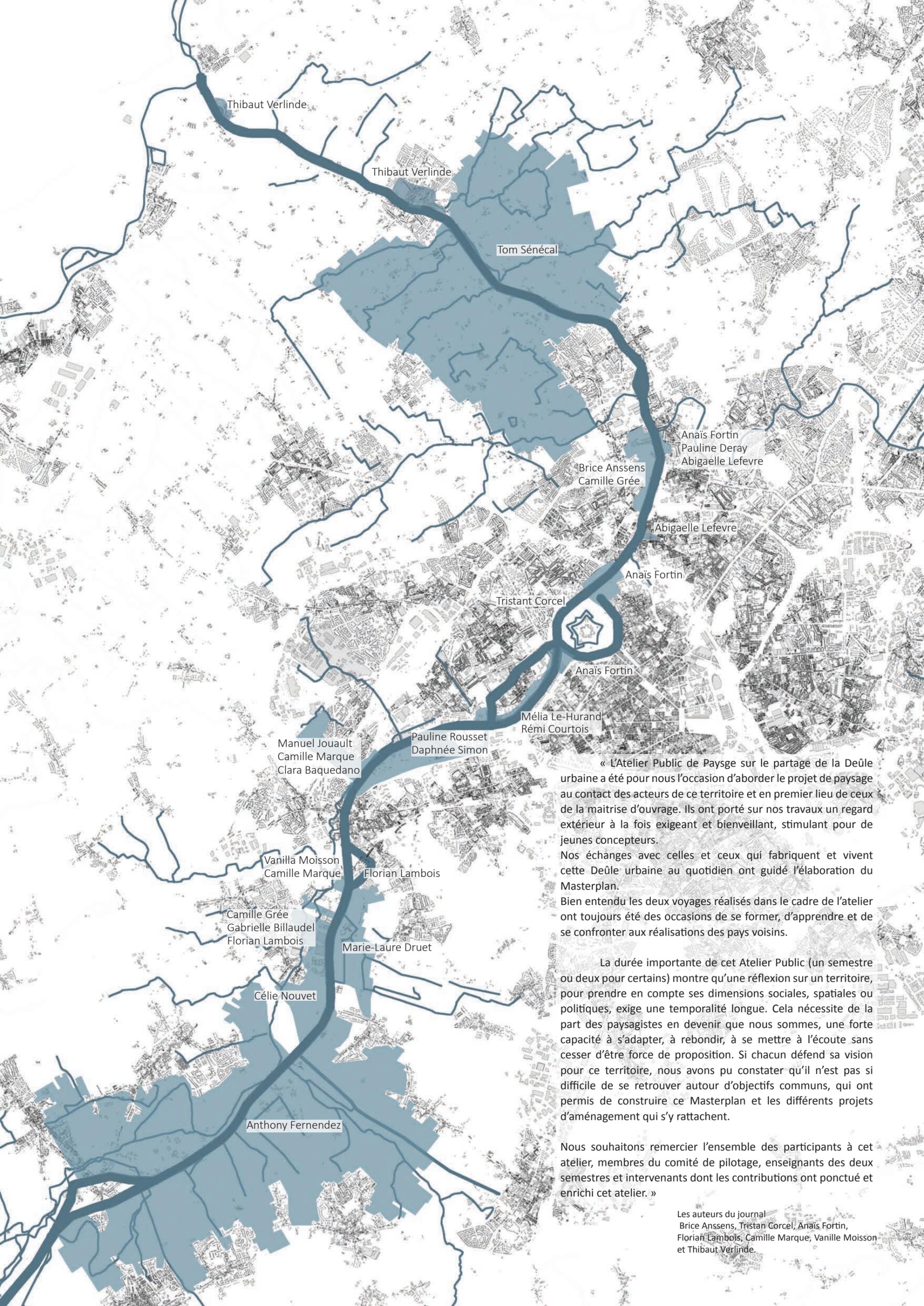


Ce deuxième projet propose une vision plus contrastée du paysage urbain à générer. Plutôt qu'un parc habité, il s'agit de générer des espaces dotés de personnalités fortes, en accord avec le principe de contraste et de séquentialité propre au paysage de la Deûle urbaine. Tandis que le Nord est entièrement dévolu à un grand parc d'envergure métropolitaine, la rive gauche, dont l'urbanisation a été déjà engagée par la construction du quartier Sainte-Hélène très près de l'eau, fait pression sur le canal : un nouveau rang d'immeubles collectifs vient se glisser entre le nouveau quartier et les berges pour investir l'eau au plus près. A l'opposé, la rive droite joue la carte de la transversalité en recherchant des accroches avec les tissus industriels pré-existants. La trame des îlots en est déduite et la figure emblématique d'une darse fait pénétrer l'eau au cœur des nouvelles franges de La Madeleine.



Ce troisième projet propose une vision sylvestre de ce nouveau morceau de ville. De larges surfaces sont boisées et les constructions se glissent dans la trame des arbres. Elles sont desservies par une voie centrale, parallèle à la Deûle et à la route nationale, qui évolue entre les arbres pour donner accès à une série de lucarnes urbaines perpendiculaires au canal. Au Nord, le tournant du canal est amplifié à la faveur des travaux de mise à très grand gabarit pour permettre l'implantation d'un port de plaisance complétant celui de Wambrechies, qui est saturé.





Thibaut Verlinde

Thibaut Verlinde

Tom Sénécal

Brice Anssens  
Camille Grée

Anaïs Fortin  
Pauline Deray  
Abigaëlle Lefevre

Abigaëlle Lefevre

Anaïs Fortin

Tristan Corcel

Anaïs Fortin

Mélia Le-Hurand  
Rémi Courtois

Pauline Rousset  
Daphnée Simon

Manuel Jouault  
Camille Marque  
Clara Baquedano

Vanilla Moisson  
Camille Marque

Florian Lambois

Camille Grée  
Gabrielle Billaudel  
Florian Lambois

Marie-Laure Druet

Cécile Nouvet

Anthony Fernandez

« L'Atelier Public de Paysage sur le partage de la Deûle urbaine a été pour nous l'occasion d'aborder le projet de paysage au contact des acteurs de ce territoire et en premier lieu de ceux de la maîtrise d'ouvrage. Ils ont porté sur nos travaux un regard extérieur à la fois exigeant et bienveillant, stimulant pour de jeunes concepteurs.

Nos échanges avec celles et ceux qui fabriquent et vivent cette Deûle urbaine au quotidien ont guidé l'élaboration du Masterplan.

Bien entendu les deux voyages réalisés dans le cadre de l'atelier ont toujours été des occasions de se former, d'apprendre et de se confronter aux réalisations des pays voisins.

La durée importante de cet Atelier Public (un semestre ou deux pour certains) montre qu'une réflexion sur un territoire, pour prendre en compte ses dimensions sociales, spatiales ou politiques, exige une temporalité longue. Cela nécessite de la part des paysagistes en devenir que nous sommes, une forte capacité à s'adapter, à rebondir, à se mettre à l'écoute sans cesser d'être force de proposition. Si chacun défend sa vision pour ce territoire, nous avons pu constater qu'il n'est pas si difficile de se retrouver autour d'objectifs communs, qui ont permis de construire ce Masterplan et les différents projets d'aménagement qui s'y rattachent.

Nous souhaitons remercier l'ensemble des participants à cet atelier, membres du comité de pilotage, enseignants des deux semestres et intervenants dont les contributions ont ponctué et enrichi cet atelier. »

Les auteurs du journal  
Brice Anssens, Tristan Corcel, Anaïs Fortin,  
Florian Lambois, Camille Marque, Vanilla Moisson  
et Thibaut Verlinde.