

1024

LES DE **cahiers** DE L' VAN HET
GRENSOVERSCHRIJDEND **atelier** TRANSFRONTALIER

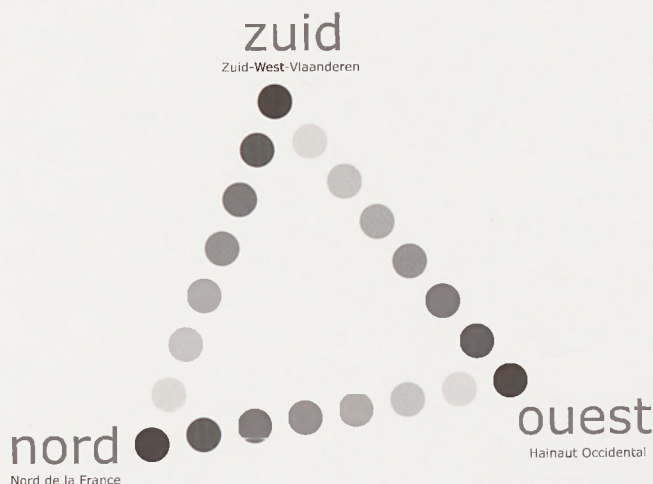
ARCHIVE

13

**Een blauw netwerk voor de metropool
Un maillage bleu métropolitain**

wvi & Lille métropole Communauté urbaine

1024



Een andere kijk

Grensoverschrijdend samenwerken verandert je kijk op je omgeving.

Dat geldt overal, wat ook het doel van de samenwerking moge zijn; en dat geldt hier nog meer, waar we bouwen aan een grensoverschrijdende metropool van Europees belang.

Je verruimt je blik, je ziet meer. Je stelt vast dat le Nord aan je zuidkant ligt, en jouw Zuid in hun noorden; en West (Henegouwen) blijkt dan weer het oosten te zijn. In je vertrouwde omgeving ontdek je onvermoede rijkdommen.

Grensoverschrijdend samenwerken hou je niet vol als je geen ambities noch strategieën bepaalt, geen vriendschap noch verstandhouding bouwt, geen kennis verzamelt. De activiteiten van de GPCI (samen beslissen om te bouwen aan een grensoverschrijdende metropool) doen ideeën ontstaan, en ambities, strategieën en projecten... die de maatschappelijke krachten aan weerszij van de grens motiveren en tot nauwere samenwerking inspireren.

Enkele honderden actoren, deskundigen, bevoorrechte getuigen en beleidsvoerders werken daartoe samen. Uit hun debatten, getuigenissen, onderzoeken en beslissingen zijn al talrijke deelstudies ontstaan, met als kroon op het werk de *Strategie voor een grensoverschrijdende metropool*.

De uitgave van de "*Cahiers en Dossiers van het Grensoverschrijdend atelier*" (eerst in het kader van het "Grootstad"-project, en nu dank zij een ad hoc Interreg-financiering) zorgt ervoor dat die productie ook ruimere bekendheid geniet, en dat ze de beleidsbeslissingen blijvend inspireert.

Het gaat er immers niet alleen om ambities te bepalen en kennis te verzamelen, maar vooral om projecten te realiseren die onze regio en onze manier van samenwerken ingrijpend vernieuwen en verbeteren. Dat is grensoverschrijdende metropoolvorming: een doordacht antwoord op de uitdagingen van een onzekere toekomst.

Changer le regard

Qu'il s'agisse de coopération transfrontalière au sens large (quel que soit le territoire, le temps ou l'objet), ou de la construction d'une métropole franco-belge de dimension européenne (qui est l'objet de notre action, ici et maintenant), la coopération transfrontalière implique toujours un changement de regard. On constate que le Nord se trouve au Sud et l'Occident à l'Est... le regard s'ouvre, il s'élargit et s'enrichit; et dans un territoire que pourtant on croyait familier on découvre des richesses inattendues.

La coopération transfrontalière se nourrit d'ambitions et de stratégies, de connivences et d'amitiés, et de savoirs. Les travaux de la COPIT (décider ensemble pour bâtir une métropole transfrontalière) font émerger des idées, des ambitions, des stratégies, des projets... pour les faire partager. Ils rapprochent les acteurs du développement territorial et inspirent leurs actions.

Quelques centaines d'acteurs, experts, témoins et décideurs travaillent ensemble. Leurs discussions, témoignages, expertises et décisions ont déjà produit plusieurs études thématiques et (pour les couronner) la *Stratégie pour une métropole transfrontalière*.

La réalisation des "*Cahiers et Dossiers de l'Atelier transfrontalier*" (d'abord dans le cadre du projet "Grootstad", et maintenant grâce à un financement Interreg spécifique) facilite la diffusion de cette production, pour qu'elle inspire durablement les décisions politiques.

Car au-delà des ambitions et des savoirs, il s'agit de réaliser des projets qui transforment notre territoire et notre façon de travailler ensemble.

C'est la métropolisation transfrontalière: un pari raisonné sur l'avenir.



ce projet bénéficie du soutien du Fonds Européen de Développement Régional (FEDER) dans le cadre du programme Interreg 3a France-Wallonie-Vlaanderen

dit project wordt gesteund door het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling (EFRO) in het kader van het Interreg 3a programma France-Wallonie-Vlaanderen

Sommaire

Inhoud

1	1	STUURINGSPLAN VAN DE STUDIE - PLAN	1
13	13	UN MAILLAGE BLEU METWIK VOOR DE METROPOLITAIN	13
20	20	DE CHIFFRES EN L'ÉTAT DE LA RECHERCHE DÉVELOPPEMENT	20
25	25	DE HOUDELIJKHEIT VAN DE WERKGELOUWENDE	25
30	30	LES PRÉVISIONS	30
32	32	LES PRÉVISIONS	32
34	34	LES PRÉVISIONS	34
36	36	LES PRÉVISIONS	36
38	38	LES PRÉVISIONS	38
40	40	LES PRÉVISIONS	40
42	42	LES PRÉVISIONS	42
44	44	LES PRÉVISIONS	44
46	46	LES PRÉVISIONS	46
48	48	LES PRÉVISIONS	48
50	50	LES PRÉVISIONS	50
52	52	LES PRÉVISIONS	52
54	54	LES PRÉVISIONS	54
56	56	LES PRÉVISIONS	56
58	58	LES PRÉVISIONS	58
60	60	LES PRÉVISIONS	60
62	62	LES PRÉVISIONS	62
64	64	LES PRÉVISIONS	64
66	66	LES PRÉVISIONS	66
68	68	LES PRÉVISIONS	68
70	70	LES PRÉVISIONS	70
72	72	LES PRÉVISIONS	72
74	74	LES PRÉVISIONS	74
76	76	LES PRÉVISIONS	76
78	78	LES PRÉVISIONS	78
80	80	LES PRÉVISIONS	80
82	82	LES PRÉVISIONS	82
84	84	LES PRÉVISIONS	84
86	86	LES PRÉVISIONS	86
88	88	LES PRÉVISIONS	88
90	90	LES PRÉVISIONS	90
92	92	LES PRÉVISIONS	92
94	94	LES PRÉVISIONS	94
96	96	LES PRÉVISIONS	96
98	98	LES PRÉVISIONS	98
100	100	LES PRÉVISIONS	100

13

Een blauw netwerk voor de metropool Un maillage bleu métropolitain

wvi & Lille métropole Communauté urbaine

Inhoud

SITUERING VAN DE STUDIE - Atelier	5
EEN BLAUW NETWERK VOOR DE METROPOOL	19
<i>Arnout Zwaenepoel, Jean-Luc Cornet, Ann Van Ackere, Evelyne Gildemyn, Nathalie Azevedo</i>	
<i>De rivieren en kanalen in historisch perspectief</i>	20
1 DE REGIO BEGRIJPEN, KENNEN EN WAARDEREN	26
2 DE HOUDINGEN TEN AANZIEN VAN RIVIEREN EN KANALEN	32
3 AANBEVELINGEN	42
3.1 Bij een rivier hoort een ruimer gebied	42
3.2 Ruimte voor rivieren	42
3.3 De scheepvaart	44
3.3.1 Handelsvaart (goederentransport)	44
3.3.2 De pleziervaart	44
3.4 Milieu - Waterkwaliteit	46
3.5 Natuur	48
3.5.1 Ecosystemen	48
3.5.2 Fauna en flora	54
3.5.3 "Natuurlijk" landschap	56
3.6 Watergebonden bebouwing	60
3.6.1 Woningen	60
3.6.2 Industriële bebouwing	62
3.6.3 Sluizen	62
3.6.4 Bruggen	64
3.7 Cultuur, maatschappelijk leven en recreatie	70
3.7.1 Cultuur	72
BESLUITEN - Atelier	77
Lijst van de afbeeldingen	82
DE AUTEURS	84
SAMENVATTING - RÉSUMÉ - ABSTRACT	88

Sommaire

CADRAGE - Atelier	5
UN MAILLAGE BLEU MÉTROPOLITAIN	19
<i>Arnout Zwaenepoel, Jean-Luc Cornet, Ann Van Ackere, Evelyne Gildemyn, Nathalie Azevedo</i>	
Historique des rivières et des canaux	21
1 COMPRENDRE LE TERRITOIRE, LE CONNAÎTRE ET L'APPRÉCIER	27
2 LES ATTITUDES A L'ÉGARD DES RIVIÈRES ET DES CANAUX	33
3 LES PRÉCONISATIONS	43
3.1 Une rivière - un territoire	43
3.2 Donner de l'espace aux rivières	43
3.3 La navigation	45
3.3.1 La navigation commerciale (les transports de marchandises)	45
3.3.2 La navigation de plaisance	47
3.4 L'environnement - La qualité de l'eau	47
3.5 La nature	49
3.5.1 Les écosystèmes	49
3.5.2 La faune et la flore	55
3.5.3 Le paysage "naturel"	57
3.6 Les constructions liées à l'eau	61
3.6.1 Les habitations	63
3.6.2 Les constructions industrielles	63
3.6.3 Les écluses	63
3.6.4 Les ponts	65
3.7 Culture, vie sociale et loisirs	71
3.7.1 Culture	73
CONCLUSIONS - Atelier	77
Liste des illustrations	82
LES AUTEURS	85
SAMENVATTING - RÉSUMÉ - ABSTRACT	88

Inhoud

Sommaire

2	ETUDES DE CAS	2
11	UN MAILLAGE BILAN	11
25	RECHERCHES SUR LES	25
37	COMPREHENSIVE LE	37
41	LES ATTITUDES	41
43	Colophon - Colofon	43
43	Editeur responsable -	43
43	Verantwoordelijke uitgever :	43
43	Jef Van Staeyen	43
43	COPIT - GPCI	43
43	bureaux - kantoor	43
43	rue de l'Echauffourée 1 B 7700 Mouscron	43
43	siège social - maatschappelijke zetel	43
43	1 rue du Ballon F 59034 Lille cedex	43
43	info@copit-gpci.org	43
43	www.copit-gpci.org	43
43	Conception graphique et mise en page -	43
43	Grafisch concept & layout :	43
43	StockGraphicDesign - Kortrijk	43
43	Impression - Druk : Drukkerij Beyaert - Kortrijk	43
43	Publication - Publicatie : 07-2004	43
43	Rédaction finale de ce numéro -	43
43	Eindredactie van dit nummer :	43
43	Wim De Jaeger & Jef Van Staeyen	43
43	CONCLUSIONS	43
43	LES FUTURS	43
43	SAISONNIER	43



Cadrage de l'étude
Situering van de studie

Atelier

"Het thema water behoorde reeds tot de negen onderwerpen waarrond het Grensoverschrijdend atelier werkte voor het project Grootstad. In dat kader werden in 1998 vertegenwoordigers van vijf "Terra"-projecten en het team Terrassistance ¹ uitgenodigd in het Grensoverschrijdend atelier. Het Atelier had die vergadering georganiseerd om zijn eigen aanpak van het thema water te vergelijken met leerrijke initiatieven in Engeland (Tees Valley), in Spanje en Portugal (Duero-Douro en Alba-Ter), in Frankrijk (Canal du Midi) en in de Scandinavische landen, allemaal rivier- of kanaalbekkens die eveneens deel uitmaakten van het Terra Programma.

Na een wederzijdse presentatie van de regio's en van de projecten konden de Europese genodigden op het terrein zelf zien hoe de grensoverschrijdende metropool omgaat met water. Ze bezochten het waterzuiveringsstation van Grimonpont (Wattrelos), de installatie voor de productie van drinkwater in Stasegem (Kortrijk) en de heraanleg van de oevers van de Grensleie.

Uit de voorbeelden uit Gerona, Toulouse, Tees Valley of de metropool Lille bleek hoe het water, de rivieren en kanalen niet alleen technische gegevens zijn die om een technische aanpak vragen. Ze worden ook steeds meer erkend als de dragers van een regio, van haar landschap en haar identiteit." (naar La Farde, juni 1998 ²)

¹ Het TERRA-programma van de Europese Commissie (REGIO DG) financierde vijftien innoverende projecten voor ruimtelijke ordening, waaronder ook het GROOTSTAD-project. Het team TERRASSISTANCE ondersteunde de projectdragers en bevorderde de informatie- en ervaringsuitwisselingen tussen de verschillende TERRA-projecten.

² "La Farde" is het tijdschrift van het Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole.

"La thématique de l'eau figurait déjà parmi les neuf thèmes de travail choisis par l'Atelier transfrontalier pour le projet Grootstad. Dans ce contexte, des représentants de cinq projets "Terra" ainsi que de l'équipe Terrassistance¹ ont été invités à l'Atelier transfrontalier en 1998. La réunion était organisée par l'Atelier transfrontalier afin d'alimenter ses travaux sur le thème de l'eau par les expériences conduites en Angleterre (Tees Valley), Espagne et Portugal (Duero-Douro et Alba-Ter), France (Canal du Midi) ou dans les Pays Scandinaves.

Après une présentation mutuelle des territoires et des projets, les invités européens ont pu découvrir, sur le terrain, les enjeux métropolitains de préservation et de valorisation de l'eau. Ils ont visité la station d'épuration des eaux usées de Grimonpont (Wattrelos), la station de production d'eau potable de Stasegem (Kortrijk) et les travaux d'aménagement des berges de la Lys frontalière.

A travers les exemples présentés de Gerona, Toulouse, Tees Valley ou de la métropole lilloise, il est apparu que, au delà des problèmes et des solutions techniques, l'eau, les rivières et les canaux apparaissent, de plus en plus, comme des éléments structurants des territoires, de leur paysage et de leur identité." (d'après La Farde, juin 1998²)



¹ Le programme TERRA de la Commission européenne (REGIO DG) finançait quinze projets innovants d'aménagement du territoire, dont le projet GROOTSTAD de l'Atelier transfrontalier. L'équipe TERRASSISTANCE accompagnait les porteurs de projet et facilitait les échanges entre les différents projets TERRA.

² "La Farde" est la revue "maison" de l'Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole.

1 Enkele recente projecten rond het thema water in de grensoverschrijdende metropool

LE CANAL DE ROUBAIX – SITE L'UNION

Van januari tot juni 1993 organiseerde het Agence de développement et d'urbanisme de la métropole lilloise, voor rekening van het Contrat d'agglomération de Lille métropole, een stedenbouwkundige wedstrijd voor de herinrichting en ontwikkeling van het gebied langs het Canal de Roubaix. Het stedenbouwkundig project van Christian Devillers en zijn team, winnaars van die wedstrijd, toont heel duidelijk hoe het oude kanaal mogelijkheden biedt om een uitgestrekt stedelijk gebied te structureren en te regenereren. Het project is niet uitgevoerd omdat er op dat moment andere prioriteiten werden gesteld door de betrokken gemeenten. Toch zijn de ideeën van Christian Devillers behouden en opgenomen in een nieuwe stedenbouwkundige wedstrijd, uitgeschreven om van de site "l'Union" rond het Canal de Roubaix een "pôle d'excellence métropolitain" te maken, zoals voorzien in het Schéma Directeur van Lille métropole. Dit project hangt nauw samen met het PADDE, dat de "site de l'Union" als één van de zeven strategische plaatsen ("sites pots de miel") beschouwt.

RIVES DE LA HAUTE DEÛLE – EURATECHNOLOGIE

Langs de oevers van het Canal de la Deûle en het Canal de la haute Deûle tussen Lille, Lomme en Lambersart zal de komende 20 jaar het metropolitaan project "Euratechnologie" gerealiseerd worden. Het water vormt er een schiereiland en zal fungeren als structuurdrager van het concept. De ontwikkeling van de site is gericht op informatie- en communicatietechnologie. Het monumentale "château Le Blan" (voormalige spinnerij) zal hierbij als centrum worden ingericht. Daarnaast zijn er nieuwe woonprogramma's, stadsvernieuwingprojecten, publieke ruimtes en groeninrichtingen voorzien, om een optimale menging van functies te bekomen, in relatie met het bestaande weefsel. Het stadsdeel zal een van de weinige worden in het stedelijk gebied van Lille waar het water binnendringt op wijkniveau. Dit effect zal versterkt worden door de aanleg van een aantal smalle watergangetjes, loodrecht op het kanaal.



Rives de la haute Deûle – Euratechnologie.

*Het project ingeplant in de omgeving.
Le projet implanté dans l'environnement.*

KORTRIJK-LEIE

De Vlaamse Waterwegen werken sinds 1997 aan de verbreding van de gekanaliseerde Leie in Kortrijk. Die werken zijn een onderdeel van de verwezenlijking van een grote waterweg die de havens van de Benelux verbindt met het Noorden van Frankrijk (en verder tot het Bekken van Parijs, via het project "Seine-Nord"). De intercommunale Leiedal ontwierp, en begeleidt momenteel een stedenbouwkundig project waardoor het trauma van de Leiewerken uiteindelijk stedelijke meer-

1 Quelques projets récents sur le thème de l'eau au sein de la métropole transfrontalière

LE CANAL DE ROUBAIX – SITE L'UNION

De janvier à juin 1993, l'Agence de développement et d'urbanisme de la métropole lilloise a organisé, pour le compte du Contrat d'agglomération de Lille métropole, un concours d'urbanisme pour le réaménagement et le développement du territoire le long du Canal de Roubaix. Le projet de l'équipe autour de Christian Devillers, urbaniste, lauréate du concours, démontrait avec force la capacité du vieux Canal à structurer un vaste territoire urbain et à inspirer une politique de reconquête et de redéveloppement de la ville. Toutefois le projet n'a pas été réalisé parce que les communes concernées avaient d'autres priorités. Cependant, les idées de Christian Devillers ont été conservées et intégrées dans un nouveau concours d'urbanisme, organisé pour transformer le site de l'Union autour du Canal de Roubaix en "pôle d'excellence métropolitain", comme le prévoit le Schéma Directeur de Lille métropole. Ce projet est étroitement associé au PADDE cité ci-dessous, qui définit le site de l'Union comme l'un des sept endroits stratégiques (sites "pots de miel").



Extrait du projet de Christian Devillers (1993).

RIVES DE LA HAUTE DEÛLE – EURATECHNOLOGIE

Le projet métropolitain "Euratechnologie" verra le jour dans les 20 années, le long des rives du Canal de la Deûle et du Canal de la haute Deûle, entre Lille, Lomme et Lambersart.

L'eau y forme une presqu'île. Elle constituera la structure du projet. Le développement du site s'articulera autour des technologies de l'information et de la communication. Le monumental "château Le Blan" (ancienne filature) deviendra le pôle central. Par ailleurs, de nouveaux programmes de logements, des projets de rénovation urbaine, des espaces publics et des espaces verts sont prévus, afin de dégager un mélange idéal de fonctions, en interaction avec le tissu existant. Cette partie de la ville sera l'une des rares parties de la zone urbaine de Lille où l'eau pénétrera dans le quartier. Cet effet sera encore renforcé par l'aménagement de plusieurs douves étroites, perpendiculaires au canal.

KORTRIJK-LEIE

Depuis 1997, les Vlaamse Waterwegen réaménagent la Lys canalisée dans sa traversée de Kortrijk. Ces travaux participent de la réalisation d'une voie fluviale à grand gabarit entre les ports du Benelux et le Nord de la France (voire le Bassin Parisien, avec le projet Seine-Nord).

L'intercommunale Leiedal a conçu et encadre actuellement un projet d'urbanisme apportant enfin une plus-value urbaine au traumatisme causé par les travaux sur la Lys: il dessine un

waarden brengt : het tekent een nieuw stedelijk patroon aan beide zijden van de rivier, brengt de stad dicht bij het water en voorziet de aanleg van nieuwe bruggen, kaaien, een park aan het water en nieuwe woonprogramma's. De vernieuwde kaaien zullen tevens deel uitmaken van een fietsroute tussen Gent en Lille.

HET PLAN D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DE LA DEÛLE À L'ESCAUT

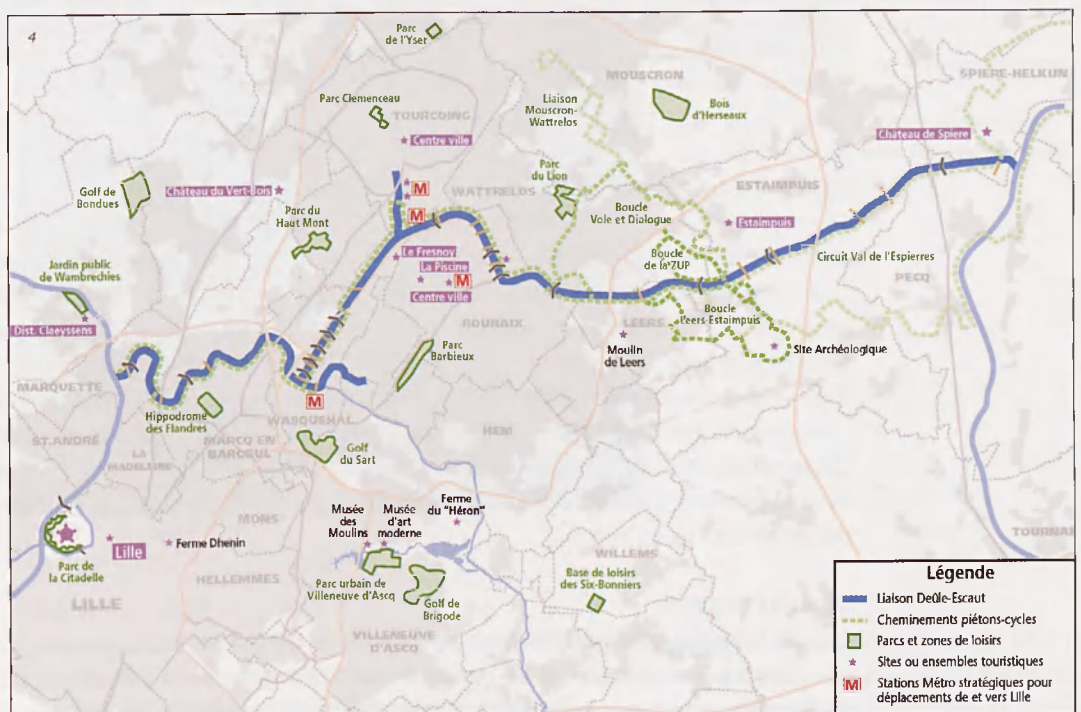
Voor het Kanaal van Deûle tot Schelde (gekanaliseerde Marque, Canal de Roubaix, Canal de l'Espierres of Spierekanaal) werd door het Agence de développement et d'urbanisme de Lille métropole, in opdracht van Lille Métropole Communauté Urbaine en Voies Navigables de France, het *Plan d'Aménagement et de Développement de la Deûle à l'Escaut* (P.A.D.D.E. – Plan voor aanleg en ontwikkeling van Deûle tot Schelde) opgesteld.

Dit plan heeft een aantal belangrijke doelstellingen:

- De stad terug naar het water richten en het water gebruiken als motor voor stadsvernieuwingsprojecten.
- Een ecologische en landschappelijke corridor creëren, en specifieke landschappen beschermen.
- Het kanaal, dat sinds 1986 voor alle scheepvaart gesloten is, terug bevaarbaar maken met de bedoeling toerisme op en aan het water te ontwikkelen.

Het Kanaal van Deûle tot Schelde vormt samen met de Deûle, de Leie, het Kanaal Kortrijk-Bossuit en de Schelde een grensoverschrijdende blauwe lus, die interessante mogelijkheden biedt voor toerisme.

In het kader van het PADDE werd eind 2003 een belangrijk grensoverschrijdend akkoord getekend, waarbij baggerslib uit het kanaal aan Belgische zijde zal gebruikt worden om de vervuilde grond van een verlaten site in Wattrelos af te dichten.

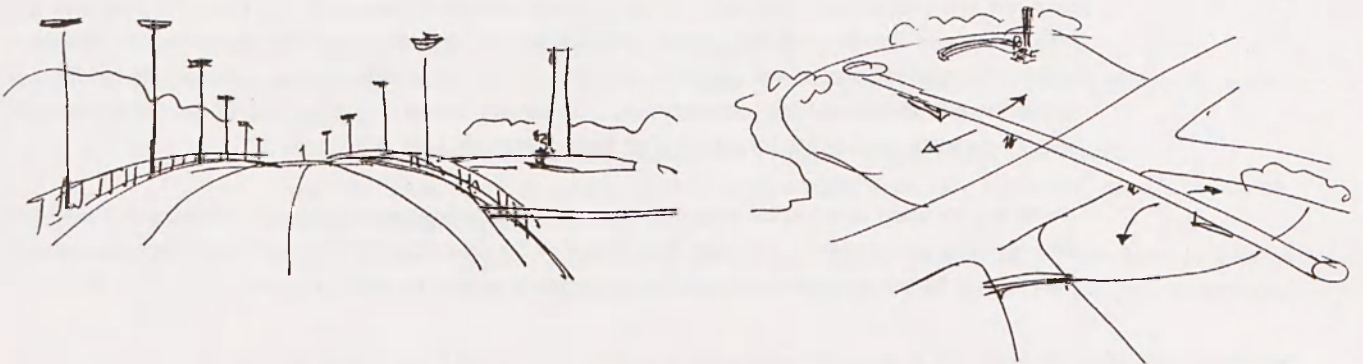


PADDE: toeristische sites en andere mogelijke vrijetijdsvoorzieningen in de omgeving van het kanaal.

PADDE: sites touristiques, possibilités de loisirs susceptibles de retenir les visiteurs dans le territoire du canal.

nouveau schéma urbain de chaque côté de la rivière, rapproche la ville de l'eau et prévoit l'aménagement de nouveaux ponts, de quais, d'un parc le long de l'eau et de nouveaux programmes de logements. Les quais rénovés seront également intégrés dans une piste cyclable reliant Gent à Lille.

5



*De Groeningebrug en het Albertpark langs de Leie dat onder de brug doorloopt (Paul Deroose).
Le pont de Groeninge et le parc Albert le long de la Lys qui passe sous le pont (Paul Deroose).*

PARC DE LA DEÛLE

Ten zuiden van Lille wordt op de moeraslanden langs de Deûle (en op enkele stukken industrieel braakland) het project "Parc de la Deûle" gerealiseerd. Een groen netwerk tussen Lille en het vroegere mijnbekken, gestructureerd door de Deûle. In een eerste fase is ongeveer 250 ha aangelegd, hierbij zijn de gemeenten Wavrin, Santes en Houplin-Ancoisne beter met de Deûle verbonden. Het project wordt verder uitgebreid naar Emmerin, Haubourdin en Loos. De bescherming van de waterwinningsgebieden, (meer dan 30% van de waterreserves van de metropool bevinden zich in het gebied) met de aangepaste vegetatie, en het begeleiden van de omliggende landbouwgebieden behoren eveneens tot het project. Op termijn zullen ongeveer 700-800 ha in beheer zijn van de daartoe opgerichte structuur: het Espace Naturel Lille Métropole.

Deze voorbeelden zijn niet de enige. Ook elders in de grensoverschrijdende metropool (Saint-André-lez-Lille, Armentières, Tournai, Palingbeek in Ieper) of daarbuiten blijkt hoe het netwerk van rivieren en kanalen stedenbouwkundige projecten inspireert en structureert.



*Het parc de la Deûle in Santes, tussen de Deûle en de Tortue.
Le parc de la Deûle à Santes, entre la Deûle et la Tortue.*

LE PLAN D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DE LA DEÛLE À L'ESCAUT

Pour le Canal de la Deûle à l'Escaut (Marque canalisée, Canal de Roubaix, Canal de l'Espierres ou Spierekanaal), l'Agence de développement et d'urbanisme de Lille métropole a élaboré, à la demande de Lille Métropole Communauté Urbaine et de Voies Navigables de France, le *Plan d'Aménagement et de Développement de la Deûle à l'Escaut* (P.A.D.D.E.).

Ce plan poursuit plusieurs objectifs importants :

- Réorienter la ville vers l'eau et utiliser l'eau comme catalyseur pour des projets de rénovation urbaine.
- Créer un corridor écologique et paysager et protéger les paysages spécifiques.
- Rendre le canal, fermé à toute navigation depuis 1986, à nouveau navigable, dans le but de développer le tourisme sur et le long de l'eau.

Avec la Deûle, la Lys, le Canal Kortrijk-Bossuit et l'Escaut, le Canal de la Deûle à l'Escaut forme une boucle bleue transfrontalière, qui offre d'intéressantes opportunités sur le plan touristique.

Dans le cadre du PADDE, un important accord transfrontalier a été signé fin 2003, disposant que des boues draguées dans le canal du côté belge serviront à colmater le sol pollué d'un site abandonné à Wattrelos.

PARC DE LA DEÛLE

Au sud de Lille, les marais le long de la Deûle (et quelques friches industrielles), accueillent le projet "Parc de la Deûle" : un réseau de verdure entre Lille et l'ancien bassin minier, structuré par la Deûle. Environ 250 ha seront aménagés dans une première phase, assurant une meilleure liaison entre la Deûle et les communes de Wavrin, Santes et Houplin-Ancoisne. Le projet sera ensuite étendu à Emmerin, Haubourdin et Loos. La protection des zones de captage d'eau, (plus de 30 % des réserves en eaux de la métropole se situent dans le secteur), avec la végétation appropriée, et l'encadrement des zones agricoles avoisinantes sont d'autres éléments du projet. A terme, environ 700-800 ha seront gérés par la structure créée à cette fin : l'Espace Naturel Lille Métropole.

Ces exemples ne sont pas uniques. D'autres sites de la métropole transfrontalière (Saint-André-lez-Lille, Armentières, Tournai, Palingbeek à Ieper) ou extérieurs à celle-ci démontrent que le réseau des rivières et des canaux inspire et structure des projets d'urbanisme.

2 Waarom rivieren en kanalen zo belangrijk zijn

De lokroep van de verte is niet de minste van de troeven die rivieren en kanalen te bieden hebben. Zowel de scheepvaart (handels- en pleziervaart) als het stromen van het water suggereren tijd, duurzaamheid en ruimtelijke continuïteit. Ze scheppen een band tussen de plek waar men is en andere, verder afgelegen plaatsen. Ze situeren die plek in een veel grotere regio. De neiging een waterloop te volgen is groot. Zowel het karakter als de lengte van de rivieren en kanalen overstijgen de schaal van de stad, van de wijk en van het stedelijke of waterbouwkundige project. Er moet meer gedacht en gehandeld worden op grotere schaalniveaus : individuele initiatieven en projecten moeten continuïteit brengen en respecteren.

Onze grensoverschrijdende metropool ligt midden een netwerk van steden en rivieren, tussen Arras, Aire, Cambrai en Gent, op Leie, Deûle en Schelde. Rivieren en kanalen tekenen een stramien over de metropool. Ze situeren ze in een ruimere, want regionale context. De Ieperlee (in Ieper) hoort weliswaar tot een ander bekken (de IJzer) : ze zorgt voor een directere band met de zee.

Langs de rivieren en kanalen leest men ook een overzicht, een samenvatting van bijna heel de metropool : van haar geografie, geologie en geschiedenis, van haar ruimtelijke schaal en haar functies (en ook de conflicten tussen die functies). Zowel de verwantschap als de verschillen tussen de steden en tussen de deelregio's zijn leesbaar langs het water. De rivieren bieden een bloemlezing van de streek.



Natuurreservaat 'de Vaarttaluds' te Moen-Zwevegem (Kanaal Kortrijk-Bossuit).



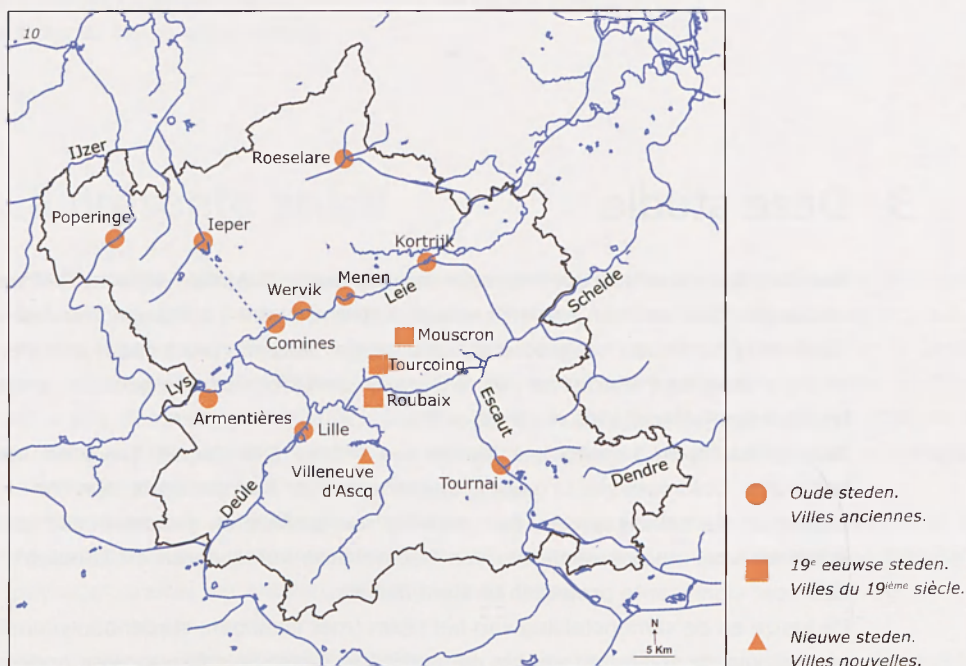
Cimenterie à Antoing (Escaut).

Die kwaliteit van leesbaarheid moet bewaard blijven, of zelfs versterkt worden : de metropool zien en kennen, begrijpen en waarderen. Daarom mogen de rivieren en kanalen geen kunstmatig, afzonderlijk gebied worden : apart, en afgesneden van de stad, van haar vormen en functies en van haar stedelijke ambiances.

Een strategie voor een blauw netwerk in een grootstedelijke en grensoverschrijdende regio heeft bijgevolg doelstellingen die a priori tegenstrijdig zijn, en die enkel via een weldoordachte en gestructureerde aanpak bereikt kunnen worden. Die strategie beoogt de opwaardering van rivieren en kanalen, volgens criteria en met doelstellingen van stedenbouwkundige, landschappelijke, ecologische, biologische, recreatieve en transporteconomische aard. Ze combineert lokale, metropolitane en regionale schaalniveaus.

2 Pourquoi les rivières et les canaux sont si importants

L'une des forces, l'un des attraits des rivières et des canaux est l'appel du lointain. La navigation (commerciale ou de plaisance) et l'écoulement des eaux suggèrent le temps, la durée et la continuité spatiale. Ils rapprochent le lieu où l'on se trouve d'autres lieux plus éloignés, et le situent dans un territoire beaucoup plus étendu. L'envie de suivre un cours d'eau est fréquente. Le caractère et la longueur des rivières et des canaux dépassent l'échelle des quartiers, celle des projets locaux et des aménageurs. Il y a lieu de penser et d'agir à des échelles vastes, et d'assurer la continuité des actions et des projets.



Pour une métropole transfrontalière comme la nôtre, placée dans un réseau de villes et un bassin de rivières, entre Arras, Aire, Cambrai et Gent, sur la Lys, la Deûle et l'Escaut, les rivières et les canaux trament un territoire et le situent dans son contexte régional. L'Ieperlee (à Ieper), certes dans un autre bassin, celui de l'Yser, y ajoute un appel plus direct vers la mer.

Les rivières et les canaux offrent aussi une lecture condensée de presque tout un territoire : sa géographie, sa géologie, son histoire, son échelle, ses fonctions (et les conflits entre ses fonctions), ses ressemblances et ses diversités se lisent le long des cours d'eau. L'eau supporte un "florilège" territorial.

Il importe que les rivières et les canaux continuent de donner cette lecture synthétique ; qu'elles permettent de voir et connaître le territoire, de le comprendre et de l'apprécier. C'est pourquoi les rivières et les canaux ne doivent devenir un territoire artificiel, un territoire à part, coupé de la ville, de ses formes et fonctions, et de ses ambiances.

En conséquence, une stratégie de maillage bleu, ou de réseau bleu, développée sur un territoire métropolitain et transfrontalier, doit avoir des objectifs a priori contradictoires, que seule une action réfléchie et structurée peut atteindre. Elle vise la valorisation des rivières et des canaux, selon des critères et avec des objectifs urbanistiques, paysagers, écologiques et biologiques, pour les loisirs et pour les transports ; et elle marie les échelles locale, métropolitaine et régionale.



Kunstmatige aarden wal als restant van een Vauban-verdedigingslinie langs het kanaal Ieper-IJzer te Boezinge. Taluds artificiel, vestige d'une ligne de défense conçue par Vauban, le long du canal Ieper-Yser à Boezinge.

3 Deze studie

Voor het Grensoverschrijdend atelier maakte Cathy Denimal reeds in 1998 een bilan van het waterbeheer (Cahier 4 van het Grensoverschrijdend Atelier) ; Philippe Thomas bezorgde in 1999 en 2000 een portret van het landschap en van zijn motieven (waaronder de riviervalleien) (Cahiers 2 en 10) ; Jean-Paul Mottier en Pierre Geneau identificeerden de actoren, projecten en instrumenten voor landschapsopbouw (Dossier 1).

Daarop voortgaand vroeg het Atelier aan Arnout Zwaenepoel (wvi) en Jean-Luc Cornet (Lille Métropole Communauté Urbaine), bijgestaan door hun collega's Ann Van Ackere, Evelyne Gildemyn en Nathalie Azevedo, een ontwerp van globale en grensoverschrijdende strategie uit te schrijven voor de opwaardering van het netwerk van rivieren en kanalen ; het vroeg hen ook daarvoor significante projecten te identificeren.

De keuze en de samenstelling van het team (met ecologen, stedenbouwkundigen en architecten) getuigt van de diversiteit van de opdracht. De studie is weliswaar een onderdeel van de thema's "water" en "landschap" waarrond het Grensoverschrijdend atelier reeds werkt, maar ze mag er zich niet toe beperken.

De auteurs onderzochten en analyseerden eerst de rivieren en kanalen, waarbij ze verschillende, maar complementaire methodes gebruikten. Vertrekkend van die analyse formuleerden ze aanbevelingen.

De studie behandelt achtereenvolgens :

- het netwerk van rivieren en kanalen, als fundamenteel element om de regio te begrijpen, te kennen en te waarderen,
- de houdingen ten aanzien van de rivieren en kanalen, en de evolutie van die houdingen,
- de krachtlijnen van de aanbevelingen,
- de voorstellen.

De studie wordt voorafgegaan door een historisch overzicht, en is net als deze situering verduidelijkt met beeldmateriaal.



Begroeide ruïnes van 19de eeuwse kalkovens (Antoing).
Ruines de fours à chaux datant du 19ème siècle (Antoing).



La Deûle à Marquette.

3 La présente étude

Après avoir fait réaliser un bilan de la gestion de l'eau (Cathy Denimal, Cahier 4 de l'Atelier transfrontalier), un portrait du paysage (Philippe Thomas, Cahiers 2 et 10) et un aperçu des acteurs, des projets et des outils pour construire des paysages (Jean-Paul Mottier et Pierre Geneau, Dossier 1), l'Atelier transfrontalier a demandé à Arnout Zwaenepoel (wvi) et Jean-Luc Cornet (Lille Métropole Communauté Urbaine), assistés de leurs collègues Ann Van Ackere, Evelyne Gildemyn et Nathalie Azevedo, de proposer une stratégie globale et transfrontalière et des projets pour la valorisation du réseau de rivières et de canaux.

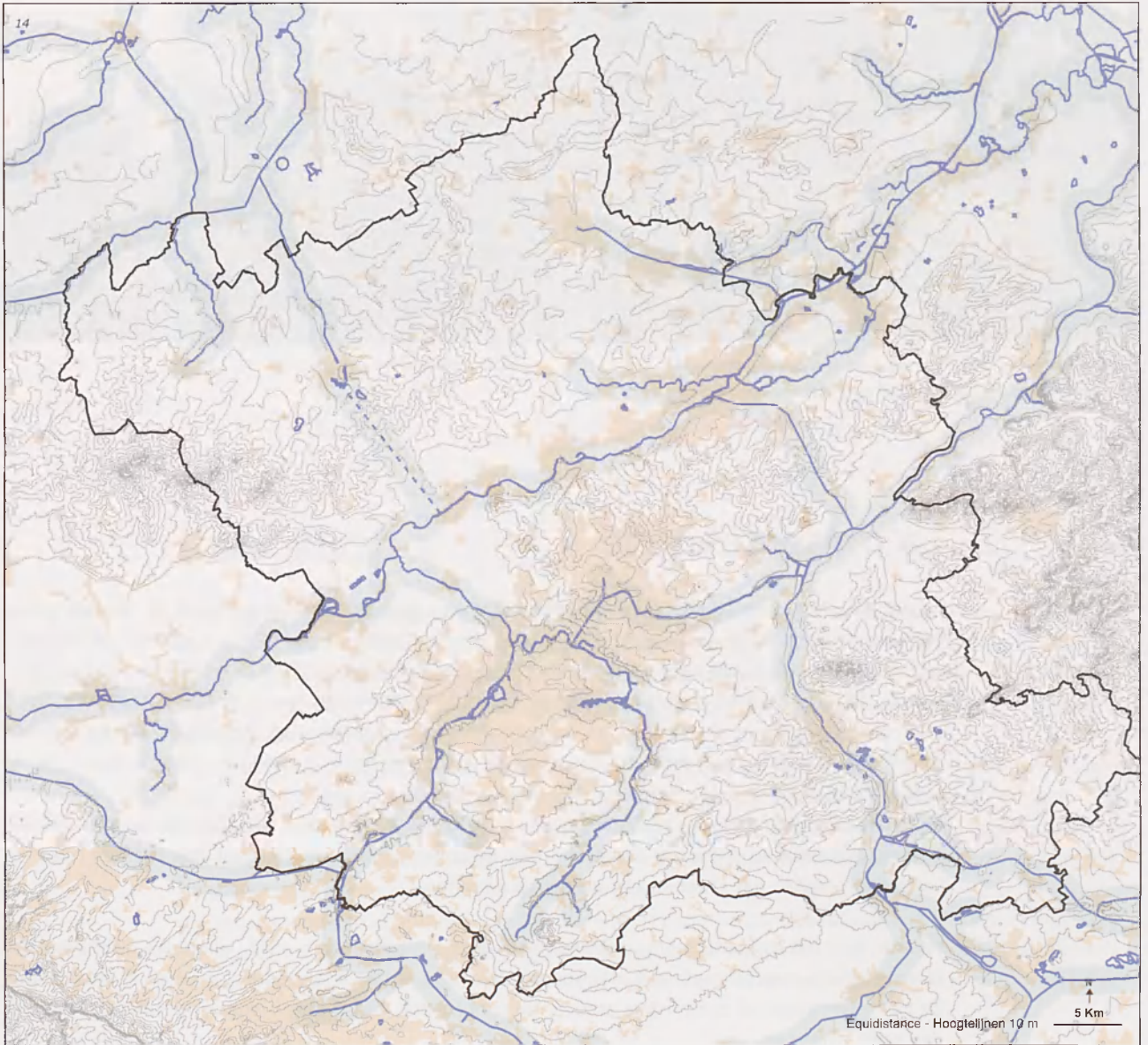
Le choix même de cette équipe (écologues, urbanistes, architectes) témoigne de la diversité des enjeux. Bien que la présente démarche soit engagée comme un élément des thèmes "eau" et "paysage", traités par l'Atelier, elle ne peut s'y limiter.

Pour arriver aux présentes propositions, les auteurs ont d'abord réalisé, selon des méthodes différentes mais complémentaires, des reconnaissances et des analyses des rivières et des canaux de notre territoire, et des projets actuels les concernant. Ces travaux leur ont permis de formuler des préconisations.

Le présent texte en est à la fois la synthèse et la conclusion. Il présente successivement :

- le réseau de rivières et de canaux, comme élément fondamental pour comprendre le territoire, le connaître et l'apprécier,
- les attitudes à l'égard des rivières et des canaux, et l'évolution de ces attitudes,
- les lignes-force des préconisations,
- les propositions.

L'étude est précédée d'un aperçu historique et complétée de nombreuses illustrations.



Een blauw netwerk voor de metropool - Un maillage bleu métropolitain.

A photograph of a wide river with a boat in the distance. The foreground is filled with green plants and flowers. The text is overlaid on the image.

Een blauw netwerk voor de metropool Un maillage bleu métropolitain

*Arnout Zwaenepoel, Jean-Luc Cornet, Ann Van Ackere,
Evelyne Gildemyn, Nathalie Azevedo - 2000*

*Eindredactie – Rédaction finale
Jef Van Staeyen, Wim De Jaeger - 2004*

De rivieren en kanalen in historisch perspectief

XII^E EN XIII^E EEUW

In de twaalfde en dertiende eeuw worden waterlopen opportuniteiten om het goederenvervoer tussen steden te verbeteren. Om de waterlopen bevaarbaar te maken worden artificiële systemen in werking gesteld (overdrachten, sluzen). De Leie is waarschijnlijk reeds bevaarbaar in de X^e eeuw. De kanalisering van de Deûle – om Lille te ontsluiten via het water – gebeurt pas na de XIII^e eeuw.

Het kanaal Ieper-Boezinge-De Knocke wordt reeds in de dertiende eeuw gegraven ter vervanging van de nog vroeger gekanaliseerde Ieperlee. Dit kanaal fungeert als verlengstuk van IJzer en Noordzee om Ieper in verbinding te brengen met de kust, en meer bepaald met Brugge.

XVI^E EEUW

Er ontstaat een echt netwerk van kanalen, bestemd om de commerciële uitwisselingen en de stedelijke ontwikkeling te bevorderen. In onze regio gebeurt de netwerkuitbreiding vooral via aanleg van gekanaliseerde rivieren, op een versnipperde en niet-globale manier.

XVII^E EN XVIII^E EEUW

De rol van het water neemt toe, niet alleen voor het goederentransport, maar ook militair. De opwaardering van het begeleidende landschap is nieuw.

Het Franse koninklijke gezag beslist vanaf de XVII^e eeuw om het rivierverkeer van Oost naar West te oriënteren om Dunkerque te verbinden met het achterland. Dankzij vele aanpassingen over het hele hydrografische netwerk kunnen nieuwe verbindingen tussen de bekken tot stand worden gebracht. Door de aanleg van verbindingskanalen wordt de Leie verbonden met de Aa, en de Haute Deûle met de Basse Deûle.

Op het einde van de XVII^e eeuw is scheepvaart naar het binnenland mogelijk zonder onderbreking. Bovendien worden de kanalen in de XVII^e eeuw ook een strategisch en militair instrument. Dankzij de sluzen kunnen gronden en verbindingen tussen vestingen onder water gezet worden. Lille heeft een bijzondere belangstelling voor de Marque vanwege haar defensieve rol. Het zelfde geldt voor Ieper met de IJzer en het Ieperleekanaal, voor Menen met de Leie...

In de XVIII^e wijzigt het landschap aanzienlijk. Om technische en esthetische redenen zijn de meeste kanalen voorzien van beplantingen. Die bieden bescherming tegen de zon, voorkomen dat de oevers afkalven, verminderen de verdamping van het water, leiden de vaartuigen als het bewolkt is, enz.

Bovendien hebben de ingenieurs – in de overtuiging dat kanalen kunstwerken zijn die als een echt monument moeten worden beschouwd – voorschriften voor de beplanting uitgewerkt. Dankzij bomen, die gebruikt worden als oriëntatiepunt, kunnen verschillende sequenties worden herkend. Het parcours wordt afgebakend en het landschap gestructureerd (populieren kenmerken het plateland, platanen en kastanjabomen kondigen het binnenkomen in de steden aan, fruitbomen wijzen op de aanwezigheid van een sluis, lindebomen staan in de stad, enz.)

Het kanaal Ieper-IJzer wordt tussen 1636 en 1641 tot een kanaal van 30 m breedte herwerkt. Tussen Boezinge en Steenstrate wordt een sas gebouwd dat het oud systeem van de vier 'overdrachten' vervangt. Dit betekent met name een grote verbetering voor... de vrouwen. Zij zijn het immers die het rad van de overdrachten doen draaien om de boten omhoog te hijsen langs een geul in een aarden wal. De nieuwe schutsluisconstructie, die een grotere tonnenmaat toelaat, is toonaangevend voor zijn tijd. De kleine 'venten' en 'barges' kunnen nu vervangen worden door 'bijlanders' van 50-60 ton, lange tijd het belangrijkste botentype op de IJzer. Het strategisch belang van het sas voor de bevoorrading van de vesting Ieper is navenant. Het wordt dan ook door de Fransen (Vauban) versterkt. Het geheel bestaat uit een doorlopende aarden wal op geregelde

Historique des rivières et des canaux

VERS LE XII ET XIII^{ÈME} SIÈCLES

Aux XII^{ème} et XIII^{ème} siècles, les voies d'eau deviennent des opportunités pour améliorer le transport des marchandises entre les villes. D'ailleurs, pour rendre navigables les cours d'eau, des systèmes artificiels sont mis en place (les overdrachten, les écluses). Il semble que la Lys était déjà navigable au X^{ème} siècle. La canalisation de la Deûle ne se fait qu'au XIII^{ème} siècle pour desservir la ville de Lille.

Le canal Ieper-Boezinge-De Knocke est creusé au treizième siècle pour remplacer l'Ieperlee qui a été canalisée encore plus tôt. Il fait fonction de prolongement de l'Yser vers la mer du Nord afin de relier Ieper à la côte et plus particulièrement à Brugge.

AU XVI^{ÈME} SIÈCLE

Il apparaît un véritable réseau de canaux destiné à favoriser les échanges commerciaux et le développement urbain. Dans notre région, le développement du réseau s'est surtout fait par l'aménagement des rivières canalisées, de façon morcelée et non globale.

AU XVII ET XVIII^{ÈME} SIÈCLES

Le développement du transport des marchandises, de la défense militaire, et de la mise en valeur paysagère augmentent le rôle de l'eau.

Le pouvoir royal décide à partir du XVII^{ème} siècle d'orienter le trafic fluvial d'Est en Ouest, afin de relier Dunkerque à son arrière pays. De nombreux aménagements entrepris sur tout le réseau hydrographique permettent ainsi d'assurer de nouvelles jonctions entre les bassins. Des liaisons se constituent par la création de canaux de jonction : la Lys est reliée à l'Aa, la Haute Deûle à la Basse Deûle.

À la fin du XVII^{ème} siècle la navigation s'effectue donc sans aucune interruption jusqu'à l'intérieur du pays. D'ailleurs au XVII^{ème} siècle, les canaux deviennent également un outil stratégique et militaire, car ils permettent, grâce aux écluses, l'inondation des terres et des liaisons entre places fortes. La ville de Lille porte un intérêt tout particulier à la Marque, car elle a un rôle défensif. Il en est de même pour Ieper, avec l'Yser et l'Ieperlee, ou pour Menen, avec la Lys...

Au XVIII^{ème} siècle, le paysage se modifie. Pour des soucis d'ordre technique et esthétique, la plupart des canaux sont accompagnés par des plantations. Celles-ci permettent de se protéger du soleil, d'éviter l'effondrement des berges, de diminuer l'évaporation de l'eau, de guider les péniches en temps nuageux, etc...

D'ailleurs, les ingénieurs persuadés que les canaux sont des ouvrages d'art à traiter comme un véritable monument, ont mis au point un code de plantations. Employés comme des éléments de repère, les arbres permettent de mettre en valeur différentes séquences, de baliser le parcours et de structurer le paysage (les peupliers marquent le passage à la campagne, les platanes et marronniers annoncent l'entrée des villes, les arbres fruitiers indiquent la présence d'une écluse, les tilleuls accompagnent la traversée des villes, etc...)

Entre 1636 et 1641, le canal Ieper-Yser est transformé en un canal de 30 m de largeur. Entre Boezinge et Steenstrate, un sas est construit, remplaçant l'ancien système des quatre 'overdrachten'. Cette construction constitue une amélioration considérable pour... les femmes. Ce sont en effet les femmes qui font tourner la roue des 'overdrachten' afin de remonter les péniches le long d'un chenal dans un rempart de terre. La nouvelle construction d'écluse à sas, qui permet un plus gros tonnage, donne le ton à cette époque. Les petits 'venten' et 'barges' peuvent dès lors être remplacés par des 'bijlanders' de 50-60 tonnes, pendant longtemps le type principal de péniches sur l'Yser. L'importance stratégique du sas pour le ravitaillement de la ville forte d'Ieper est pareille. Aussi est-il fortifié par les Français (Vauban). L'ensemble est constitué d'un rempart de terre con-

afstanden met schansen uitgerust. Strategische punten (zoals het sas) worden met een hoornwerk uitgerust. De omgeving van het Fort Knokke kan van hieruit helemaal onder water gezet worden. Het fort speelt een belangrijke rol in de Spaans-Franse oorlogen in de tweede helft van de 17de eeuw. De Westhoek is de inzet van de conflicten tussen Fransen, Spanjaarden en Engelsen.

XIX^e EEUW

In de negentiende eeuw zijn de verbetering van de grote verbindingen en de openstelling van de kanalen onontbeerlijk voor de industriële ontwikkeling. Het waternetwerk ondergaat een opeenvolging van verbredings- en verdiepingswerken en wordt tevens uitgebreid door de aanleg van nieuwe kanalen.

De kanalisering van de Marque, voorzien voor de XII^e eeuw, maar slechts tussen 1827 en 1831 tot uitvoering gebracht, is een belangrijke gebeurtenis voor Lille en draagt bij tot de bloei van de zustersteden Roubaix en Tourcoing. Jarenlang is de regio tussen Croix en Marquette een echt bouwterrein, waardoor het leven van de bewoners verandert in een ware nachtmerrie. Het industrieel uitzicht dateert van toen en ook de watervervuiling vindt in belangrijke mate haar oorsprong in die periode. Vroeger was de Marque slechts lokaal oversteekbaar, vandaag de dag is ze over haar hele verloop overkoepeld door bruggen en autosnelwegen, of ingekokerd, wat haar landschappelijke waarde volledig naar het achterplan verdringt.

Na de kanalisering van de Marque in 1831 wordt een verbinding tot stand gebracht tussen Deûle en Schelde door de aanleg van het Canal de Roubaix naar de Spiere. Die verbinding vormt een aanzienlijke troef voor de twee textielsteden. Aanvankelijk is de aftakking, vanaf de Marque, voorzien vanaf Croix, maar dat mislukt om talloze geologische redenen, zodat plaats wordt gemaakt voor het huidige Parc Barbieux. Het Canal de Roubaix begint dus vanaf Wasquehal.

Het Spierekanaal-Canal de l'Espierres (1861-1876) wordt gegraven tussen 1839 en 1843 in de bedding van de Zwarte Spierebeek. Bedoeling is om via deze waterweg kolen uit het Henegouws bekken (Mons) naar het industriële noorden van Frankrijk te vervoeren. Kort na de openstelling worden ook in Noord-Frankrijk kolen ontdekt, waardoor deze functie achterhaald is. Het kanaal kent zijn hoogtepunt tijdens de eerste wereldoorlog.

Omstreeks 1879 brengt de ontwikkeling van het riviertransport in Frankrijk – in nauwe samenhang met de bloei van de industrie – de minister van openbare werken, Charles de Freycinet, ertoe een programma voor grote projecten op te stellen. Het is de bedoeling een onderscheid te maken tussen de bevaarbare hoofdwaterlopen en de bevaarbare secundaire waterlopen. De kanalen worden verdiept tot 2,50 m en vele bochten rechtgetrokken.

Het graven van het kanaal Bossuit-Kortrijk, tussen Schelde en Leie, wordt in 1857 gestart en in 1871 voltooid over een lengte van 16,5 km. Het is een gelijktijdig project met het kanaal Ieper-Comines, dat nooit voltooid wordt. Samen moeten ze een vlottere verbinding van het Waalse steenkoolbekken en de winning van hardsteen uit de streek van Tournai met de Leie en de kust toelaten. Het kanaal betekent een winst van 130 km, of acht dagen, omdat er voorheen via Gent gevaren werd. De heuvel die de waterscheidingskam vormt tussen Leie- en Scheldebekken wordt doorboord met een tunnel van 611 m (de 'sousterrain van de Keiberg' tussen Moen en Knokke).

Het graven van het kanaal Ieper-Comines, als schakel in de verbinding van Leie en IJzer, wordt gestart vanaf 1864. Het kanaal moet het kruisen van schepen van 300 ton toelaten. Belangrijkste moeilijkheid bij het graven van het kanaal is het hoogteverschil van 40 meter ter hoogte van Hollebeke, dat de waterscheidingskam vormt tussen Leie- en IJzerbekken. Net zoals bij het gelijktijdige project van het kanaal Bossuit-Kortrijk zal een sousterrain van 700 m lengte hier oplossing moeten bieden, nadat eerst een ontwerp voor een insnijding in de heuvelkam afgekeurd wordt.

tinu, équipé à distances régulières de fortifications. Les points stratégiques (tel que le sas) sont munis de demi-lunes. Ainsi, tout l'environnement du Fort de Knokke peut être inondé. Le fort joue un rôle important dans les guerres franco-espagnoles durant la deuxième moitié du XVII^{ème} siècle. Le Westhoek est alors l'enjeu des conflits entre Français, Espagnols et Anglais.

AU XIX^{ÈME} SIÈCLE

A cette époque, l'amélioration des grandes liaisons et l'ouverture des canaux sont plus que nécessaires au développement industriel. Le réseau hydraulique subit une succession de travaux d'élargissement, d'approfondissement et s'agrandit par la création de nouveaux canaux.

La canalisation de la Marque, prévue au XII^{ème} siècle mais entreprise seulement entre 1827 et 1831, est un événement important pour la métropole de Lille et contribue à l'essor des villes sœurs : Roubaix et Tourcoing. Pendant des années, la zone comprise entre Croix et Marquette est en chantier, et la vie des riverains transformée en un véritable cauchemar. De nombreuses usines s'y implantent. Ceci ne fait qu'accroître la pollution de la rivière et transformer les paysages riverains de la Marque. Autrefois, la Marque était enjambée par quelques lieux de passage, aujourd'hui elle est couverte par des ponts de toutes sortes, qui ternissent complètement sa valeur paysagère.

Suite à la canalisation de la Marque en 1831, la liaison de la Deûle à l'Escaut se met en place par la création du Canal de Roubaix vers l'Espierres. Cette liaison représente d'ailleurs un atout considérable pour les deux villes textiles. Au départ, l'embranchement depuis la Marque est prévu à partir de Croix, mais il échoue pour de nombreuses raisons géologiques, laissant place à l'actuel Parc Barbieux. Le Canal de Roubaix ne commence donc qu'à partir de Wasquehal.

Le Canal de l'Espierres (1861-1876) est creusé entre 1839 et 1843 dans le lit du Zwarte Spierebeek. Le but est de transporter, via cette voie d'eau, du charbon du bassin du Hainaut (Mons) aux industries du Nord de la France. Peu après l'ouverture, on découvre également du charbon dans le Nord de la France. Le canal connaît son apogée pendant la Première Guerre mondiale.

Vers 1879, le développement du transport fluvial, lié à l'essor industriel, entraîne le ministre français des travaux publics, Charles de Freycinet, à établir un programme des grands travaux. Le but est de différencier les voies navigables principales des voies navigables secondaires. Les canaux sont approfondis à 2,50 m et les courbes redressées.

Le creusement du Canal Bossuit-Kortrijk, entre l'Escaut et la Lys, est entamé en 1857 et achevé en 1871 sur une longueur de 16,5 km. Il est contemporain du projet de canal Ieper-Comines, d'ailleurs jamais achevé. Ces deux canaux doivent permettre une meilleure liaison du bassin houiller wallon et de la zone d'extraction de pierre de taille de Tournai avec la Lys et la côte. Grâce à ce canal, 130 km, soit huit jours de navigation, sont évités, puisqu'autrefois il fallait passer par Gent. La colline constituant la ligne de crête entre le bassin de la Lys et celui de l'Escaut est percée pour pratiquer un tunnel d'une longueur de 611 m (le 'souterrain du Keiberg' entre Moen et Knokke).

Le creusement du canal Ieper-Comines, maillon important de la liaison de la Lys avec l'Yser, est entamé à partir de 1864. Le canal devra permettre le croisement de péniches de 300 tonnes. La principale difficulté lors du creusement du canal est la dénivellation de 40 mètres à hauteur de Hollebeke, constituant la ligne de crête entre le bassin de la Lys et celui de l'Yser. Comme c'est le cas du projet simultané du canal Bossuit-Kortrijk, un souterrain d'une longueur de 700 m donnera ici la solution, après l'abandon d'un projet d'incision de la ligne de crête. Du côté de la Lys, on suit la vallée du Palingbeek. Le percement de la crête de Hollebeke entraîne des difficultés insurmontables. La zone argileuse de l'Ieperiaan qui doit être percée subit des glissements et des éboulements en 1865 déjà, et ensuite au vingtième siècle lors des nombreuses tentatives nouvelles. En 1958, les projets de creusement du canal sont définitivement abandonnés.

Aan de Leiekant zal de vallei van de Palingbeek gevolgd worden. De doorboring van de heuvelkam van Hollebeke zorgt echter voor onoverkomelijke moeilijkheden. De Ieperiaanklei die hier moet doorboord worden zorgt voor grondverschuivingen en instortingen, reeds in 1865 en vervolgens bij talloze nieuwe pogingen tot in de twintigste eeuw. In 1958 worden de plannen voor het graven van het kanaal definitief opgeborgen.

Reeds in 1600 werden plannen gemaakt om de Mandel te kanaliseren. Halfweg de negentiende eeuw wordt beslist om niet de Mandel te kanaliseren, maar om een nieuw kanaal te graven. Het kanaal Roeselare-Leie wordt gegraven tussen 1863 en 1871. Het doel is de aanvoer van steenkool uit Henegouwen naar Roeselare en Izegem. Door de concurrentie met het spoor worden er echter nooit kolen over het kanaal vervoerd.

XX^e EEUW

Door concurrentie van het wegen- en spoorwegennet wordt de ontwikkeling van het rivieren- en kanalenetwerk vertraagd. De puur industriële kanalen worden meer en meer verwaarloosd. De manier waarop de vrachtschepen worden aangedreven evolueert. Jaagpaden worden daardoor niet meer onderhouden, omdat ze niet meer nodig zijn voor het trekken van boten of voor het uitbaggeren van de kanalen.

Midden de XX^e eeuw hebben de economische noodwendigheden (nieuwe duwvaarttechnieken, afmetingen van de binnenvaartschepen, tonnenmaat van containerschepen) geleid tot een verbreding en rechttrekking van de kanalen en een banalisering van aangrenzende bebouwing en landschap.

In het kader van deze tonnenmaatvergrotingen tot 1350 ton worden Schelde en Leie in de loop van de twintigste eeuw zeer drastisch gekanaliseerd. De meeste rivierarmen en meanders worden zonder meer van de rivier afgesneden, een proces dat zijn hoogtepunt kent in de jaren '60 en '70. Vanaf de jaren '80 begint men zich vragen te stellen over dit grootscheepse amputeren van de rivierarmen en in de jaren '90 worden reeds de eerste serieuze plannen op papier gezet om een aantal herverbindingen te realiseren. De uitvoering zal evenwel, door de slechte waterkwaliteit van de rivier ten opzichte van de afgesneden armen, nog wel eventjes op zich laten wachten.

Het Spierekanaal, Canal de l'Espierres-Canal de Roubaix wordt sinds 1986 niet meer bevaren. Enkel pleziervaart wordt momenteel overwogen.

Het kanaal Bossuit-Kortrijk wordt niet ten volle benut omdat de moderniseringswerken tot 1350 ton, gestart in 1971, nog niet afgerond zijn.

Het kanaal Ieper-Comines is sinds het stilleggen van de werken in het begin van de twintigste eeuw quasi volledig verland en heeft door spontane processen een belangrijke natuurwaarde ontwikkeld.

Het kanaal Ieper-IJzer heeft in de loop van de twintigste eeuw eveneens zijn functie als vaarroute verloren. Het fungeert vooral nog als afwateringskanaal.

Het kanaal Roeselare-Leie is gemoderniseerd, alhoewel niet helemaal volgens de 1350 tonnormen. Het wordt vooral gebruikt door schepen tot 1000 ton.

Déjà en 1600, on envisageait de canaliser le Mandel. Au milieu du dix-neuvième siècle, il est décidé de ne pas canaliser le Mandel, mais de creuser un nouveau canal. Le canal Roeselare-Lys est creusé entre 1863 et 1871. L'objet est de transporter du charbon du Hainaut vers Roeselare et Izegem. Toutefois, de par la concurrence avec le chemin de fer, on n'a jamais transporté du charbon via le canal.

AU XX^{ÈME} SIÈCLE

La concurrence de la route et du chemin de fer ralentit le développement du réseau. Certains canaux destinés uniquement à la desserte des usines sont délaissés. Le mode de traction des péniches évolue. On n'entretient plus les chemins de halage car ils ne sont plus nécessaires pour la traction ou pour le dragage des canaux.

Au milieu du XX^{ème} siècle, les impératifs économiques (nouvelles techniques de poussage, dimensions des péniches, gabarits des chargements de conteneurs) conduisent à l'élargissement des canaux, la rectification des tracés et l'uniformisation du cadre bâti et paysager environnant.

Dans le cadre de ces extensions du tonnage à 1350 tonnes, l'Escaut et la Lys sont radicalement canalisés dans le courant du vingtième siècle. La plupart des bras de rivière et des méandres sont simplement coupés, un processus qui atteint son apogée dans les années '60 et '70. A partir des années '80, on commence à s'interroger sur cette amputation d'envergure des bras de rivière, et déjà dans les années '90, les premiers projets sérieux sont mis sur papier en vue de recréer certaines liaisons. Toutefois, l'exécution se fera attendre à cause de la mauvaise qualité de l'eau de la rivière par rapport aux bras coupés.

Le canal de l'Espierres-Canal de Roubaix n'est plus parcouru depuis 1986. Seule la navigation de plaisance est envisagée à l'heure actuelle.

Le Canal Bossuit-Kortrijk n'est pas tout à fait mis à profit puisque les travaux de modernisation jusqu'à 1350 tonnes, entamés en 1971, ne sont pas encore achevés.

Depuis l'arrêt des travaux au début du vingtième siècle, le canal Ieper-Comines s'est presque complètement comblé et a spontanément développé une valeur naturelle importante.

Dans le courant du vingtième siècle, le canal Ieper-Yser a également perdu sa fonction de voie navigable. Il fait surtout fonction de canal de dérivation.

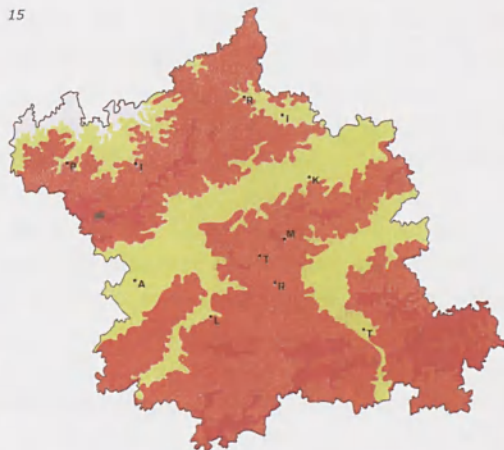
Le Canal Roeselare-Lys est modernisé, mais pas tout à fait conformément aux normes 1350 tonnes. Il est surtout utilisé par des péniches jusqu'à 1000 tonnes.

1. De regio begrijpen, kennen en waarderen

Zoals Philippe Thomas in zijn "Portret van het landschap" aantoonde, is het landschap van onze regio eigenlijk "handgemaakt". Overal ziet men mensen en sporen van menselijke aanwezigheid, landbouw lijkt makkelijk (de aarde is vrijgevig), fysische en geografische beperkingen zijn zeldzaam. Er is nagenoeg geen "wilde" of ongecontroleerde natuur meer.

Toch zijn er fysische gegevens die de ruimte structuur geven : de aard van de grond (van harde en droge kalksteen tot zachte en vochtige klei), het reliëf van de heuvels en "bergen", en vooral de rivieren en moerassen (of wat er van die laatste nog overblijft).

15



Het netwerk van steden van onze grensoverschrijdende regio is op de rivieren geënt (zie pag. 15): de oude steden Lille, Kortrijk, Tournai, Ieper, Menen en Roeselare... liggen op een "hoogte" van 18 meter, op een kleine verhevenheid nabij een rivier of een beek ; Armentières, dat wat jonger is, ontwikkelde zich midden de moerasgronden van de Leie ; de industriesteden Roubaix, Tourcoing en Mouscron verkozen de hoogtes van de Ferrain (met een kanaal als kunstmatige rivier)... en bij Villeneuve d'Ascq kwam er een meer.

Om de verbindingen tussen de steden te vergemakkelijken werden de natuurlijke rivieren vanaf de tiende eeuw beetje bij beetje tot kanalen heraangelegd. Eerst met zogenaamde "overdrachten", dan met sluizen, en ook met waterpoorten. Om de grond te verbeteren werd hij afgewaterd en drooggelegd. In de vlakte van de Leie kwam er een dicht netwerk van grachten of sloten. Rond die waterwegen hebben steden en dorpen, kastelen, ateliers en fabrieken zich ontwikkeld, soms heel zichtbaar, dan weer discreet. Water was energie, grondstof, vervoermiddel, verdediging, architectuur en drager van vervuiling. Water was een samenvatting van stad en land, en van hun goeie en kwaai kanten.

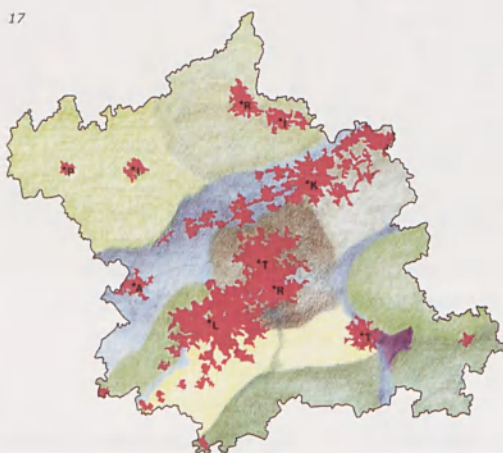
De ontwikkeling van het vervoer over land, de schaalvergroting van het riviertransport en nieuwe waterbouwkundige technieken hebben de relatie tussen de rivieren en hun omgeving ingrijpend veranderd. De steden gingen zich richten op wegen en spoorwegen. Rivieren dienden enkel nog voor het transport van bulkgoederen en voor de snelle afvoer van steeds groter wordende en steeds meer vervuilde massa's water. Aan die bijna mono-functionele verwachtingen hebben de rivieren zich aangepast. Ze zijn in het beste geval stille autowegen geworden ¹ : verder van de

¹ Die stilte blijft een niet te versmaden voordeel.

1. Comprendre le territoire, le connaître et l'apprécier

Comme l'a montré Philippe Thomas dans son "Portrait du Paysage" (Cahier 2 de l'Atelier transfrontalier), notre territoire est "fait main" ; il se caractérise par la présence et la densité humaine, par l'apparente facilité des cultures, par l'absence ou la rareté de contraintes physiques. La "nature" ("sauvage" ou incontrôlée) est rare.

Quelques données physiques structurent néanmoins l'espace. Ce sont la nature des sols (entre calcaire dur et sec et argile mou et humide), les reliefs des "monts" et des collines, et surtout les rivières et les marais (ou ce qui en reste).



Le système de villes de notre territoire transfrontalier s'est installé en fonction des rivières (voir page 15) : les villes anciennes Lille, Kortrijk, Tournai, Ieper, Menen et Roeselare... à 18 mètres d'"altitude", sur un point légèrement plus haut en bordure d'une rivière ou d'un ruisseau ; Armentières est un peu plus jeune, elle n'a pas hésité de se développer au milieu des marais de la Lys ; Roubaix, Tourcoing et Mouscron, villes industrielles, ont cherché les hauteurs du Ferrain (où des rivières artificielles ont amené l'eau nécessaire)... et Villeneuve d'Ascq s'est fait un lac.

Pour desservir ces villes, les rivières ont été réaménagées en canaux, progressivement, dès le dixième siècle, avec des "overdrachs" avant les écluses, et avec des portes d'eau. Les terres, pour être valorisées, ont été drainées et asséchées, et des trames denses de fossés ont été creusées dans la plaine de la Lys.

Autour de ces cours d'eau, villes et villages, châteaux, ateliers et usines se sont développés, parfois ostensiblement, parfois discrètement. L'eau était énergie, matière première, moyen de transport, défense, architecture et support de pollutions ; elle était un condensé de la ville et du pays, pour le meilleur et pour le pire.

Le développement des transports terrestres, la mutation des transports fluviaux et celle de l'ingénierie hydraulique ont changé le rapport entre les rivières et le territoire. Les villes se sont recentrées sur les routes et les voies ferrées. Seuls les transports en vrac et l'évacuation rapide des masses d'eau de plus en plus grandes et souvent de plus en plus polluées ont été confiés aux rivières, qui se sont transformées pour s'adapter à ces attentes quasi-monofonctionnelles. Les rivières sont devenues des autoroutes silencieuses ¹, se sont éloignées des villes et s'y sont fer-

¹ Ce silence reste un avantage considérable.



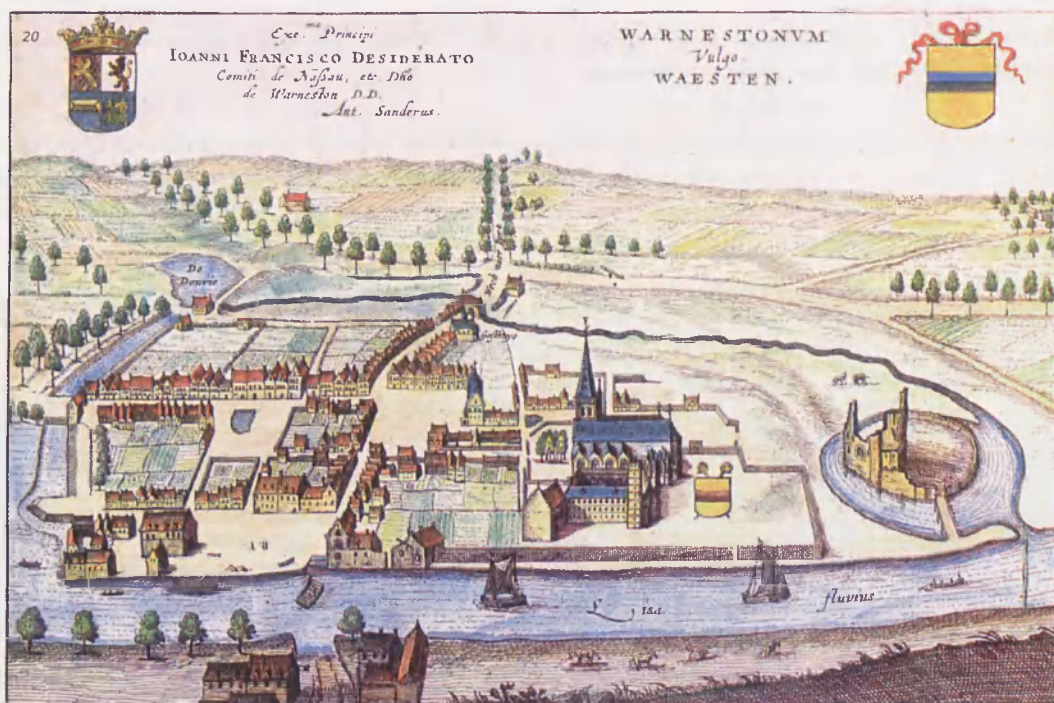
Comines omstreeks 1560 - Comines aux alentours de 1560.

stad en zelfs wat afgesloten. Wat nog langs de rivieren ligt zijn veelal monofunctionele, technische installaties, nodig voor hun goede werking : waterzuiveringsstations, bijvoorbeeld.

De evolutie die we hier in enkele regels beschreven verliep echter langzaam. En was niet altijd zo eenduidig. Terwijl de ene verandering nog doorwerkte was de tegenovergestelde misschien al bezig. Naast de grote geulen met betonnen randen - die we nog altijd "rivier" noemen - waarop boten varen en die water afvoeren, zijn er ook natuurlijke, want verwaarloosde restgebieden (overblijfsels van vroegere waterlopen, van moerassen of van slibstorten), zijn er oude industriepanden (verwaarloosd of nog in gebruik), oude kaaien, bruggen of sluiswachtershuisjes (die men "vergat" op te breken) of zelfs een of andere oude buurt. De nalatigheid van planners en ingenieurs liet ons vaak interessante getuigen na : een stukje stad, wat architectuur, natuur of achterhaalde technieken. Elders (zoals rond de brug "Pont-à-pont" in Tournai (rue des Puits l'Eau), of langs het Spierekanaal in Estaimpuis) waren er zelfs initiatieven om een interessante relatie te creëren tussen de rivier (of kanaal) en haar stedelijke of landelijke omgeving.

Meerdere recente verwezenlijkingen hebben hetzelfde doel : een nieuwe band scheppen tussen rivier (of kanaal) en omgeving. Een eerste stap bestaat er in de rivier of het kanaal zélf opnieuw aangenaam en aantrekkelijk te maken. De verbetering van de waterkwaliteit, langzaam maar zeker ², en de heraanleg van de oevers zijn daarvoor essentieel. Vóór die werken "bestond" de rivier gewoonweg niet meer. Men kon er niet naartoe gaan, men kon ze niet zien. Sinds die werken verwerft de rivier een plaats in de manier waarop de mensen hun omgeving beleven, en in het beeld dat ze zich daarvan vormen.

² Er is nogal wat discussie omtrent de omvang en de snelheid van die waterzuivering ; sommige leggen de nadruk op de reeds geleverde inspanningen en de reeds verkregen verbeteringen, andere becijferen het aantal jaren die nodig zullen zijn om van het huidige (of bijna bereikte) basiskwaliteitsniveau tot een biologisch kwaliteitsniveau te komen.



Warneton omstreeks 1644 - Warneton aux alentours de 1644.

mées. Dans le meilleur cas, elles s'accompagnent des installations techniques nécessaires à leur bon fonctionnement, parmi lesquelles (quand-même) les stations d'épuration.

Cette évolution, décrite en quelques lignes, est pourtant lente ; et l'un élément peut encore se produire alors que l'autre, son contraire, se développe déjà. C'est ainsi que les grands caniveaux aux bords de béton, que nous appelons toujours "rivière", sur lesquels naviguent des bateaux et qui évacuent l'eau, s'accompagnent de délaissés naturels (résidus de cours antérieurs, de marais ou de dépôts de boues), de vieux bâtiments industriels (délaissés ou en activité), de vieux quais, ponts, maisons d'éclusiers qu'on a oublié de démonter, ou de quelque quartier ancien. Souvent, c'est la négligence des aménageurs qui nous a laissé des témoins intéressants : quelque morceau de ville, d'architecture ou de nature, ou de technologie dépassée. Ailleurs, il faut le dire (comme autour du "Pont-à-pont" à Tournai (rue des Puits l'Eau) ou le long du Canal de l'Espierres à Estaimpuis), il y a eu des actions volontaires pour créer une relation intéressante entre la rivière ou le canal et son environnement urbain ou rural.

Plusieurs réalisations récentes ont le même objectif : recréer un lien entre la rivière ou le canal et son environnement. Les premiers pas sont alors de rendre la rivière ou le canal à nouveau agréable et attrayante. La dépollution des eaux, lente mais certaine² et l'aménagement des berges y contribuent fortement. Avant ces travaux, la rivière "n'existait pas", car on ne pouvait s'y rendre, on ne pouvait la voir ; depuis, elle commence à prendre place dans les pratiques et dans l'image mentale que les habitants ont de leurs villes.

² Un important point de discussion demeure l'ampleur et la rapidité de cette dépollution ; les uns accentuant les efforts déjà faits et les améliorations déjà obtenues, les autres chiffrant le nombre d'années encore nécessaires pour arriver, au delà de la qualité basique (actuelle ou prochaine) à un niveau de qualité biologique.

Sommige van die werken dreigen echter de breuk tussen de rivier (of het kanaal) en haar stedelijke of rurale omgeving te bestendigen. Fysische, biologische, culturele en sociale kenmerken gaan daarbij verloren.

Rivieren en kanalen dreigen te verliezen wat hen juist zo boeiend maakt : ze vertellen geen verhaal meer over de regio die ze doorlopen, over haar geografie, geschiedenis en maatschappij. De hierna volgende bijdragen trachten daaraan te verhelpen.



21
De Leie te Sint-Baafs-Vijve (Wielsbeke).

Certains de ces réaménagement risquent pourtant de pérenniser la coupure qui s'est constituée entre la rivière ou le canal et son environnement urbain ou rural, et ses données physiques, biologiques, culturelles ou sociales.

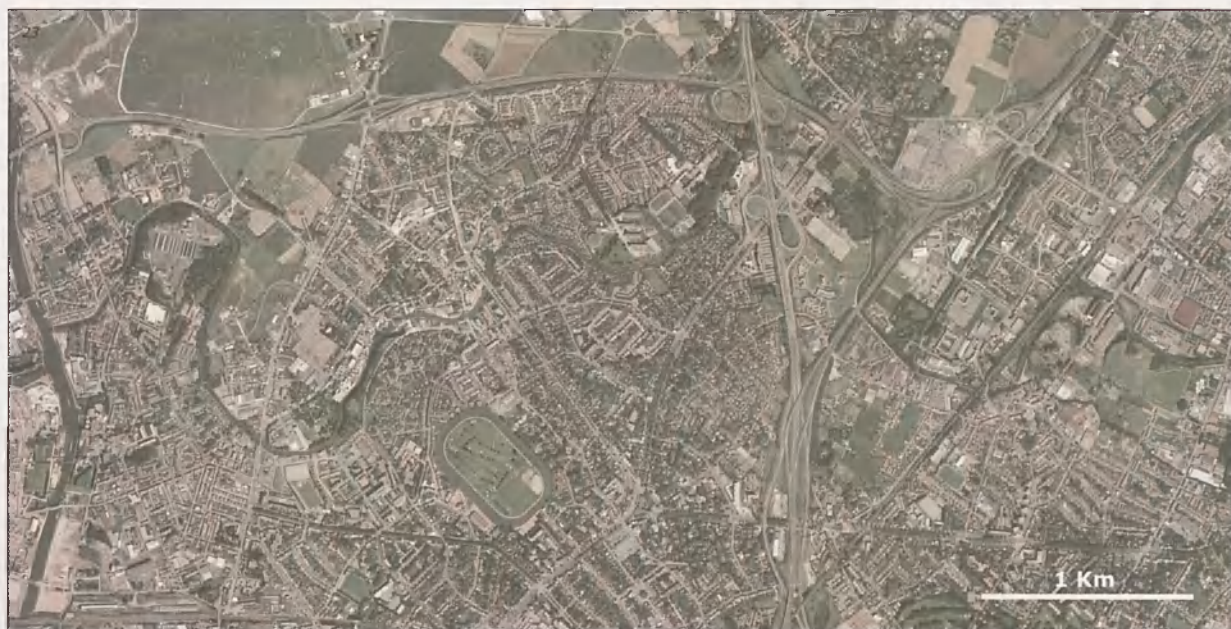
Les rivières et les canaux risquent d'y perdre une partie de leur intérêt, celui de raconter une histoire passionnante au sujet du territoire traversé, sa géographie, son histoire et sa société. Les contributions qui suivent essaient d'y remédier.



De "Banmolens" aan de Leie te Harelbeke (2000).

2. De houdingen ten aanzien van rivieren en kanalen

Wij onderzoeken de houdingen ten aanzien van rivieren en kanalen (of, ruimer gezien, ten aanzien van het water) aan de hand van enkele concrete voorbeelden.



De Marque urbaine in Villeneuve d'Ascq, Wasquehal, Marcq-en-Barœul, Marquette: de infrastructures negeren de rivier.

In dit stuk stad rond de gekanaliseerde Marque (in Villeneuve d'Ascq, Wasquehal, Marcq-en-Barœul en Marquette) ontbreekt elke positieve band tussen de verstedelijking en de rivier. Ook de grote verbindingswegen doen alsof de Marque niet bestaat ; ze is alleen een beetje "hindernis".

De bochtige loop van de Marque getuigt van de vlakheid van de site, met grote risico's op overstromingen. Dat vochtige karakter heeft de site lange tijd voor sluipende verstedelijking gevrijwaard. De grote wegen van de twintigste eeuw (Grands Boulevards, autowegen en ringwegen) overbruggen met gemak de bescheiden rivier (op minder dan 1 km² telt men drie autowegen en vier verkeersknooppunten rond een enkele bocht van de rivier). Het stedelijk weefsel breidde zich uit tot aan het water. Enkele grotere voorzieningen (een waterzuiveringsstation, een hypermarkt, een hotel, enkele kantoorgebouwen) en hun parkings beslaan wat overblijft, tussen die wegen en de rivier ³.

Ook in zo'n omstandigheden is het zuiveren van het water, het opnieuw bevaarbaar maken van het kanaal en het heraanleggen van de oevers natuurlijk een goeie zaak, maar ze volstaan niet om de Marque in de stedelijke structuur te integreren als drager van kwaliteit en betekenis.

³ Ter vervollediging nog dit. (i) Het verkeersknooppunt tussen de autoweg A22 (naar Kortrijk en Gent) en de "rocade" (of randweg) noord-west is gelegen op de site van een oud, negentiende eeuws fort (gebouwd na de Frans-Pruisische oorlog van 1870). (ii) In dezelfde omgeving moest ook een nieuw, groot kanaal worden gegraven, van Marquette tot Wattrelos. Daarvan werd echter in 1977 afgezien.

2. Les attitudes à l'égard des rivières et des canaux

Nous examinerons les attitudes à l'égard des rivières et des canaux (ou à l'égard de l'eau, plus globalement) à l'aide de quelques exemples illustrés.



La Marque urbaine à Villeneuve d'Ascq, Wasquehal, Marcq-en Barœul, Marquette: les infrastructures ignorent la rivière.

Dans ce morceau de ville autour de la Marque canalisée (Villeneuve d'Ascq, Wasquehal, Marcq-en-Barœul, Marquette), l'urbanisation et les voies de communication ignorent la rivière ou, dans le meilleur cas, la considèrent comme un obstacle.

Le tracé en méandre témoigne de la planéité du site qui pouvait présenter un risque d'inondabilité important ; ce caractère humide l'a longtemps préservé de toute urbanisation. Les grandes voies du vingtième siècle (Grands Boulevards, autoroutes, rocade) ont allègrement franchi la modeste rivière (trois autoroutes et quatre échangeurs pour cadrer, sur moins d'1 km², une seule boucle de la Marque). Quelques grands équipements (une station d'épuration, un hypermarché, un hôtel, des immeubles de bureaux) et leurs parkings sont venus occuper les espaces libres résiduels³. Dans ces conditions, les aménagements, les interventions sur le Canal, la dépollution, sa remise en navigation et le réaménagement de ses berges constituent certes un progrès, mais seront notoirement insuffisants pour intégrer la Marque dans le tissu urbain et donner un sens et une qualité au territoire.

³ Pour être plus précis, signalons que l'échangeur entre l'autoroute A22 (vers Kortrijk et Gent) et la rocade Nord-Ouest occupe le site d'un ancien fort, construit après la guerre franco-prussienne de 1870, et qu'un canal à grand gabarit, de Marquette à Watrellos, dont le projet a été abandonné en 1977, aurait dû compléter le tout.



*De gemeenten Deûlémont (links) en Houplines (rechts) met de rug naar de Leie gekeerd.
Les communes de Deûlémont (à gauche) et d'Houplines (à droite) le dos tourné vers la Lys.*

De meeste steden en dorpen langs de rivieren danken hun bestaan aan het water. Voor de kanalen is dat verband minder duidelijk. De kanalen vertrekken allemaal vanuit een stad – waarvan de band met het water op die manier nog versterkt wordt – maar doen of de dorpen in hun omgeving niet bestaan.

Voor de dorpen was de kanalisering van de rivieren geen goede zaak. De directe band met het water werd vaak verbroken, en ze keerden zich naar de dichtstbijzijnde weg. Voor de steden is dat verschijnsel minder uitgesproken, hoewel de band met het water ook daar is verzwakt. Tournai, op de Schelde, is een sterke uitzondering. Ook Antoing (wat stroomopwaarts Tournai) heeft zich gehandhaafd. Voor Kortrijk, op de Leie, is de situatie wat moeilijker ; toch zijn de huidige projecten veelbelovend. Het zijn vooral de kleinere steden, zoals Menen, Wervik, Comines, Harelbeke of La Bassée... die die problemen ten volle ondergaan. Ook de stedelijke periferieën van de grotere agglomeraties, zoals Lille of Kortrijk, ontsnappen daar niet aan.

De steden blijven echter niet bij de pakken zitten. Ze hebben projecten voor hun rivieren en kanalen. Vaak zijn het lokale projecten, die nog wat geïsoleerd staan, en meer met elkaar verbonden moeten worden. Stedelijke parken zijn een belangrijk element van al die projecten, zoals bij de Deûle in Lille, de Leie in Armentières, Menen of Kortrijk...

In de dorpen is de situatie vaak erger. Dikwijls stond er aan de waterkant een opvallende kerk. Daarbij stonden ook enkele boerderijen (niet de armste), een kasteel en wat cafés voor de schippers. Vandaag de dag ziet men daar een krans van ateliers, van nieuwe huizen en van agrarische gebouwen, die doen of de rivier niet bestaat. De vallei is vaak opgevuld. De rivier is verwaarloosd en ontwaard tot kanaal.



Promenade le long de la Deûle à Lille entre le Champ de Mars et le Vieux Lille.



Promenade entre la Lys et un parc à Armentières.

La plupart des villes et des villages sur les rivières doivent leur existence à l'eau. Pour les canaux, ce rapport est moins clair. Les canaux partent tous d'une ville, dont le lien avec l'eau s'est ainsi renforcé, mais ignorent les villages qu'ils longent.

Pour les villages, la canalisation des rivières n'était pas une bonne affaire, car le rapport direct à l'eau a souvent été défait, et ils ont dû chercher une nouvelle façade à la route la plus proche. Pour les villes, ce phénomène est moins prononcé, bien que le lien avec l'eau s'y est également affaibli. Tournai, sur l'Escaut, constitue une forte exception. Antoing aussi (sur l'Escaut) s'est maintenu. Pour Kortrijk, sur la Lys, la situation était plus difficile, mais les projets actuels sont prometteurs. Les petites villes, telles Menen, Wervik, Comines, Harelbeke, La Bassée... ont davantage subi ces problèmes. Il en est de même des périphéries des grandes agglomérations, comme celles de Lille ou de Kortrijk.



Populieren markeren de oude Scheldearm waarlangs het dorp Outrijve ligt. Des peupliers délimitent l'ancien bras de l'Escaut le long duquel se situe le village d'Outrijve.

Mais les villes se ressaisissent et élaborent des projets autour des rivières et canaux. Ce sont souvent des projets locaux qui mériteraient d'être reliés entre eux. Les parcs urbains occupent une place prépondérante dans ces projets, comme pour la Deûle à Lille, la Lys à Armentières, Menen ou Kortrijk...

Dans les villages, la situation est souvent plus grave. Souvent, la façade sur rivière comprenait une église remarquable. A proximité, il y avait quelques fermes (pas les plus pauvres), un château et des cafés pour les mariniers. Aujourd'hui, il se construit une couronne d'ateliers, de maisons neuves et de bâtiment agricoles qui ignorent la rivière. Souvent la vallée est comblée et la rivière laissée à son statut de canal.

Lorsque les habitations s'implantent à proximité des voies d'eau, plusieurs attitudes apparaissent.

Certaines habitations se cachent des regards indiscrets par une végétation abondante mais souvent complètement artificielle. Cette attitude se rencontre aussi bien dans les nouveaux lotissements, où la relation entre la rivière et le plan urbain est laissée au hasard des tracés, que dans les anciennes fermes et châteaux, qui devaient pourtant leur implantation et leur architecture au lien avec l'eau.

D'autres habitations n'entretiennent pas de rapport intéressant avec l'eau, et ne s'en cachent pas. Elles sont au contraire très visibles, sans apporter un plus au site et au paysage. C'est souvent le cas pour les maisons qui s'égrènent en rubans le long des routes, et qui privent la rivière de l'ampleur de sa vallée, et la route de la vue sur cette dernière.

Enfin, certaines habitations profitent de leur situation particulière, tout en contribuant au paysage de la rivière. Elles acceptent la structure que la rivière peut imposer au site et la renforcent.

Wanneer woningen nabij het water staan, ziet men uiteenlopende houdingen. Sommige woningen verbergen zich voor indiscrete blikken door weelderige, maar vaak volledig onnatuurlijke beplantingen. Dat ziet men zowel bij nieuwe verkavelingen (waar de relatie tussen de rivier en het stedelijke stramien overgelaten is aan de toevallige ontmoeting van de respectieve tracés) als bij oude hoeves en kastelen, die hun vestiging en hun architectuur nochtans aan de band met het water te danken hadden.



*Woningen langs de Marque.
Habitations le long de la Marque.*



*Woonproject van de jaren 1980 langs
Marque Urbaine.
Projet de logement des années 1980 le
long de la Marque Urbaine.*



*Jaagpad tussen achtertuinen en de Leie te
Armentières.
Chemin de halage entre les jardins arrière
et la Lys à Armentières.*

Andere woningen hebben geen boeiende relatie met het water, en verheulen dat niet. Ze zijn heel zichtbaar, maar ze dragen niet bij tot de kwaliteit van het landschap en van de site. Dat is vaak het geval voor de huizen in lintbebouwing langs de straat. Ze verhinderen het zicht op het water en isoleren de rivier van haar brede vallei.

Toch zijn er ook woningen die profijt halen uit hun bijzondere ligging, en tegelijkertijd een goeie bijdrage zijn aan het rivierlandschap. Ze aanvaarden de structuur die de rivier de site oplegt en versterken die.

Vaak zijn het de oude industriepanden die de boeiendste relaties onderhouden met het water. Hun ligging, hun inplanting en hun vorm getuigen van de waardering voor het kanaal of de rivier. Ze verrijken die met kaaien en hijswerktuigen en met de bijzondere architectuur van hun gevels en opschriften. Meer dan elk ander bouwwerk zijn die oude industriepanden, die gericht zijn op het water, coherent met het netwerk van rivieren en kanalen. Het komt er op aan ze te behouden en op te waarderen, op industrieel, cultureel of ander vlak.

Diezelfde kwaliteiten ziet men ook in enkele recentere industriële bouwwerken, zoals grote loodsen voor boten, kaaien en opslagplaatsen van havensites, hoewel de schaalbreuken en bouwtechnieken niet altijd op prijs worden gesteld.

Maar voor de meeste industrieën zijn de sites aan het water alleen maar interessant omdat ze makkelijk beschikbaar zijn. Met een fabriekshal en enkele kantoren aan de straatkant, en braakland of een oude loods achteraan (aan de kant van de rivier!), biedt dit soort sites de voordelen van de aanpasbaarheid: het geheel groeit mee met de uitbreiding (of inkrimping) van het bedrijf. En voor fabricatie-overschotten, gedemonteerde machines of afval is er altijd wel plaats te vinden.

In sommige gevallen is die verwaarlozing en verloedering zo ver gevorderd dat er enkel braakland en bodemvervuiling overblijft. Vaak is dat braakland dermate moeilijk bereikbaar dat elke vorm van industrieel hergebruik onmogelijk is. Langs de rivieren en kanalen liggen zo talrijke stukken braakland naast elkaar, die vóór hergebruik eerst grondig moeten worden schoongemaakt, heraangelegd en verbonden met de stad⁴.

⁴ Zie daaromtrent de studie uitgevoerd door het Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole voor de stedelijke vernieuwing van de wijk Sainte-Hélène in de gemeente Saint-André-lez-Lille.

Ce sont souvent les anciens bâtiments industriels qui entretiennent les rapports les plus intéressants à l'eau. Leur localisation, leur implantation et leur forme témoignent de la valorisation du canal ou de la rivière, que les quais, les instruments de levage et l'architecture de leurs façades (avec les inscriptions publicitaires) viennent enrichir. Plus que toute autre construction, ces anciens bâtiments industriels, tournés vers l'eau, sont cohérents avec le réseau de rivières et de canaux. Leur sauvegarde et leur valorisation (industrielle, culturelle ou autre) constitue un enjeu important.

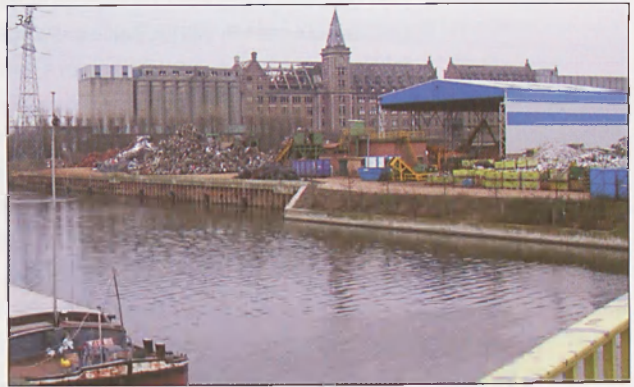
On retrouve les mêmes qualités dans quelques constructions industrielles plus récentes, tels les hangars à bateaux, quais et entrepôts de sites portuaires, bien que les ruptures d'échelle et les techniques de construction ne portent pas à une appréciation générale.

Mais pour la plupart des industries, les sites en bordure de l'eau n'ont d'autre attrait que leur disponibilité. Avec un bâtiment industriel et quelques bureaux, situés sur rue, et une friche ou un hangar dégradé à l'arrière (côté rivière !), ce genre de site offre l'avantage et la facilité de sa souplesse : l'ensemble s'adapte aisément à la croissance ou la décroissance de l'entreprise, et permet le stockage permanent de résidus, d'outillages démontés ou de déchets.

Dans certains cas, cet abandon et cette dégradation sont allés si loin qu'ils ne subsistent que des friches aux sols pollués, et dont la difficile accessibilité routière entrave tout redéveloppement industriel. Les rivières et les canaux égrènent de nombreuses friches, qui nécessitent des travaux lourds de décontamination, de réaménagement et de couture urbaine avant toute réutilisation⁴.



33 La Brasserie Motte-Cordonnier à Armentières.



34 Moulins à Marquette.



35 Spinnerijkaai Kortrijk.



36 Brasserie Terken à Roubaix.

⁴ Voir l'étude réalisée par l'Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole pour le renouvellement urbain du quartier Sainte-Hélène à Saint-André-lez-Lille.

*Loodsen ter hoogte van sluis 7 langs het Kanaal Kortrijk-Bossuit.
Entrepôts à hauteur de l'écluse 7 le long du Canal Kortrijk-Bossuit.*



Slordigheid. De opeenvolgende aanpassingen aan de rivieren en kanalen zijn zelden in al hun consequenties bepaald en uitgevoerd geweest. Zo ontbreekt bij de rechtekking van de Grensleie (voorwerp van een internationale overeenkomst) de logische grenscorrectie : er blijven talrijke Belgische enclaves op de Franse oever, en Franse in België, wat niet alleen het beheer van die sites bijzonder moeilijk maakt, maar ook juridische onzin is, want de Leie zelf is grens.

Bij de verbreding van het Kanaal Kortrijk-Bossuit bleven enkele oude stukken, met bruggen en sluisen, onaangeroerd. Elders leidde het stopzetten van de scheepvaart (Canal de Roubaix) of van een bouwwerf (Kanaal Ieper-Comines) niet tot de afbraak van de onnuttige installaties, maar wel tot hun langzame verloedering. Langs de kanalen en rivieren ziet men daarom vaak oude kaaien, trekraais, bolders, aanlegsteigers enz... Om de meest uiteenlopende redenen liggen daar trouwens ook veel sites en zones van ecologisch belang. De natuurlijke vochtigheid van het terrein, de vermenging van de gronden, de moeilijke landbouwexploitatie, de verwaarlozing enz. hebben gunstige omstandigheden gecreëerd voor het behoud of de ontwikkeling van soorten die door de

*De rechtgetrokken Leie, de Leie-meanders en de achtergebleven enclaves.
La Lys redressée, les méandres de la Lys et les enclaves abandonnées.*



achteruitgang van de natuurlijke milieus elders sterk bedreigd zijn. Daarbij moet wel gezegd dat het hier vooral om geïsoleerde stukjes "natuur" gaat, afgesneden van de rivier en van hun wijdere omgeving en zonder onderlinge band.

Monofunctionaliteit. De aanpassingswerken van rivieren en kanalen beantwoorden vaak aan beperkende, functionele criteria : boten transporteren met een bepaalde capaciteit en watermassa's snel afvoeren (of ze ophouden wanneer ze voor de scheepvaart nodig zijn). Die technische keuzes hebben het toeristische en recreatieve belang van de rivieren verkleind, de ecologische en landschappelijke kwaliteiten vernield, de relatie met de omgeving verarmd en de mogelijkheden voor waterbeheer beperkt. Er zijn haventjes voor pleziervaart, maar de oude kleine sluisen zijn



*Verlaten en vervuilde site langs het Canal de Roubaix in Wattrelos.
Site abandonné et pollué le long du Canal de Roubaix à Wattrelos.*



Deze verlaten sluis (Kanaal Ieper-Comines) die in eerste instantie een slordige indruk naliert, geeft nu een extra tint aan de overwoekerende vegetatie.

Cette écluse abandonnée (Canal Ieper-Comines) qui laissait d'abord une impression négligée, ajoute à présent une note supplémentaire à l'abondante végétation.

Négligence. Les réaménagements successifs des rivières et des canaux sont rarement allés jusqu'au bout de leurs logiques. Ainsi, la rectification de la Lys frontalière, objet d'un accord international, ne comprend pas la rectification de la frontière, et laisse des enclaves belges en France et françaises en Belgique, ce qui ne crée pas seulement des problèmes de gestion de ces espaces, mais constitue aussi un non-sens juridique, dans la mesure où la Lys même est frontière.

De même, la mise à grand gabarit du Canal Kortrijk-Bossuit a laissé intactes quelques sections anciennes du canal, avec ses ponts et ses écluses. Ailleurs, l'abandon de la navigation (Canal de Roubaix) ou d'un chantier (Canal Ieper-Comines) ne s'est pas traduit par la destruction des ouvrages, mais seulement par leur lente dégradation. On trouve aussi, le long des canaux et des rivières, ici des vieux quais, là des vieux rails de halage, des bollards, embarcadères etc. Enfin, pour des raisons les plus diverses, les canaux et (surtout) les rivières s'accompagnent de sites et de zones d'intérêt écologique : l'humidité naturelle du terrain, sa difficile exploitation agricole, le bouleversement des sols, l'abandon etc. ont créé les conditions pour la préservation ou le développement d'espèces que l'appauvrissement des milieux naturels menace sérieusement. Ceci dit, il s'agit là surtout "d'îlots" naturels isolés, coupés de la rivière et de leur environnement plus vaste, et non reliés entre eux.

Monofonctionnalité. Les travaux de réaménagement des rivières et des canaux répondent souvent à des critères fonctionnels restrictifs : faire circuler les bateaux d'un gabarit défini et évacuer rapidement les masses d'eau (sauf celles nécessaires pour la navigation). Ces choix techniques ont réduit l'intérêt touristique et récréatif des rivières, dégradé leurs qualités écologiques et paysagères, appauvri le rapport avec leur environnement, et diminué leurs capacités de régulation hydraulique. Quelques ports accueillent les plaisanciers, mais les anciennes écluses, de petite taille, ont été condamnées. Les berges sont désormais végétalisées, mais les rives abruptes continuent de constituer des barrières écologiques, tout comme les champs de monocultures qui voisinent les rivières. Les systèmes de gestion des eaux de surface à ciel ouvert, qui accompagnent les rivières (mares, fossés et ados)⁵, sont remplacés par des drainages souterrains. En ville, les nombreux fossés et canaux ont été comblés ou couverts (à Menen, Lille, Comines, ou dans un village comme Don).

⁵ A ce sujet, lire aussi le Cahier 10 "Les motifs du paysage" par Philippe Thomas : "Les vallées".

afgesloten of opgebroken. Bermen worden voortaan beplant, maar steile oevers blijven ecologische barrières vormen, net zoals de akkers met monoculturen die vlak naast de rivieren gelegen zijn. De bovengrondse systemen voor het beheer van het oppervlaktewater nabij de rivieren (met poelen, sloten en aarden wallen)⁵, worden door ondergrondse drainages vervangen. In steden werden de talloze sloten en kanalen gedempt of overwelfd (in Menen, Lille, Comines, of in een dorp als Don).



Betonnen oevers langs het Kanaal Kortrijk-Bossuit te Zwevegem.

Berges en béton le long du Canal Kortrijk-Bossuit à Zwevegem.

De meer recente aanpassingswerken hebben wel aandacht voor de herontdekking van de rivieren en kanalen. Jaagpaden worden fiets- of ruitersporen, ze worden wandelpaden of wegen voor trektochten. Het voordeel daarvan is dat de mensen de rivieren en kanalen opnieuw ontdekken, en ze weer opnemen in het mentaal beeld dat ze hebben van de streek waar ze wonen. Zo worden mensen ook veeleisender naar de kwaliteit en de continuïteit van de paden die hen geboden worden. De aandacht voor kwaliteit mag zich niet beperken tot een smalle, lijnvormige strook langs het water, met daarlangs een rijkdom aan recreatieve faciliteiten en voorzieningen. De aandacht moet ook gaan naar de herwaardering van de belovende streken en steden, en naar hun natuurlijke en stedenbouwkundige kenmerken.

Zo zullen er voor de herwaardering van de rivieren en kanalen heel wat keuzes moeten worden gemaakt tussen economische, ecologische, landschappelijke en nog andere prioriteiten.



Grensoverschrijdende wandelpaden langs het Canal de Roubaix-Spierekanaal.

⁵ Lees daaromtrent ook Cahier 10 "Motieven in het landschap" van Philippe Thomas : de valleien.

Les aménagements les plus récents favorisent la redécouverte des rivières et des canaux. Les chemins de halage deviennent piste cyclable, piste équestre ou chemin de promenade et de randonnée. Cette orientation vers les loisirs a l'avantage de favoriser la redécouverte des rivières et des canaux, et leur réinscription dans l'image mentale que les habitants ont de leur territoire. Du coup, ces habitants deviennent plus revendicatifs quant à la qualité et la continuité de ces itinéraires. Il importe que ces aménagements ne soient pas qu'un linéaire, le long duquel s'égrènent quelques équipements ou facilités de loisir, mais qu'ils participent de la requalification, en profondeur, des villes et des territoires traversés, et qu'ils intègrent les caractéristiques et les qualités de leurs séquences successives.

Ainsi, la revalorisation et la requalification des rivières et des canaux nécessitera de nombreux arbitrages entre les choix économiques, écologiques, paysagers etc.



*De Leie tussen Menen en Halluin.
La Lys entre Menen et Halluin.*



*Sentiers pédestres transfrontaliers le long
du Canal de Roubaix-Canal de l'Espierre.*

3. Aanbevelingen

Op basis van voorgaande vaststellingen brengen wij enkele krachtlijnen voor een strategie ter opwaardering van de rivieren en kanalen :

- voor continuïteit zorgen bij de heraanleg en bij het bepalen en realiseren van routes langs de rivieren en kanalen (via paden, straten, wegen), op schaal van de grensoverschrijdende metropool en zelfs daarbuiten ;
- coherentie en continuïteit nastreven met de omliggende streek (niet beperkt tot de nabije oever) ;
- verschillen kunnen maken tussen sequenties, met eigen kenmerken, gerelateerd aan het omliggende land ;
- hydraulische, ecologische, stedenbouwkundige, landschappelijke en transportgebonden doelstellingen nastreven en met elkaar in evenwicht brengen.

Onze aanbevelingen en voorstellen voor een beleid ter opwaardering van de rivieren en kanalen zijn op die krachtlijnen gebaseerd. We presenteren ze op een thematische wijze.

3.1. BIJ EEN RIVIER HOORT EEN RUIMER GEBIED

Het voorbeeld van de bochten van de Marque (op pagina 32) toonde hoe de aanwezigheid van een rivier of kanaal niet altijd af te lezen valt uit de ruimtelijke structuur van de omliggende gebieden. Potentiële ruimtelijke kwaliteiten worden niet benut.

Anderszijds werden in Kortrijk, in Roubaix en in Lille (voor de Haute Deûle) stedelijke projecten opgesteld die wel voordeel halen uit de aanwezigheid van een rivier of kanaal (en/of de aanpassing ervan). Dergelijke initiatieven zijn ook wenselijk voor de bochten van de Marque, voor Menen en Halluin, voor Armentières, Comines, La Bassée, Harelbeke, of voor de Basse Deûle, stroomafwaarts de Citadelle van Lille... Enkel voortdurend en geduldig stedenbouwkundig werk dat rekening houdt met de evolutie van de problematieken en van de mogelijkheden die zich ter plaatse voordoen, kan interessante oplossingen bieden op het juiste schaalniveau.

In Menen, Armentières en Comines bestaat misschien de mogelijkheid oude, gedempte rivierarmen weer vrij te maken.

3.2. RUIMTE VOOR RIVIEREN

De geleidelijke omvorming van de rivieren tot kanalen, de landbouwkundige exploitatie van de valleien en de verstedelijking van de oevers hebben van de vroegere, brede "riviergebieden" nu smalle "rivierstroken" gemaakt. Hun grenzen zijn niet meer vaag en ruim, maar hard en eng. Zelfs de huidige aanpassingswerken (waarbij de oevers heraanlegd worden, en landschappelijk en recreatief opgewaardeerd worden) overschrijden slechts zelden de te enge ruimte waarin de rivieren gevangen zijn.

Om hoge waterstanden op te vangen, om biodiversiteit en zelfreiniging van het water te bevorderen, om recreatie, pleziervaart en zwaar transport naast elkaar te laten bestaan, en ook om de relaties tussen de rivier en haar stedelijke en landelijke context te verbeteren is veel meer ruimte nodig. Er moet op meer uitgestrekte gebieden gewerkt kunnen worden.

In onze grensoverschrijdende metropool vormen de rivieren en kanalen, samen met de stadscentra en de heuvels, de boeiendste plekken om een openbaar landschap te creëren (zie daarover ook "Motieven in het landschap", Philippe Thomas, Cahier 10 van het Grensoverschrijdend Atelier).

Als men de rivieren meer ruimte geeft wordt het ook makkelijker de hiernavolgende, meer thematische doelstellingen te realiseren.

3. Les préconisations

A partir des constats précédents, nous pouvons suggérer quelques lignes-force pour une stratégie de valorisation des rivières et des canaux :

- la continuité des itinéraires et des aménagements, le long des rivières et des canaux, à l'échelle de la métropole transfrontalière, et au delà ;
- les relations en profondeur avec le territoire, en évitant les solutions de rupture ;
- la capacité à distinguer des séquences, avec leurs caractéristiques propres, liées aux territoires environnants ;
- la capacité à articuler et pondérer les objectifs hydrauliques, écologiques, urbanistiques, paysagers, et de transports.

Nos préconisations et propositions pour une politique de valorisation des rivières et des canaux s'inspirent de ces lignes-force, et s'organisent autour de plusieurs thématiques.

3.1. UNE RIVIERE - UN TERRITOIRE

L'exemple des boucles de la Marque (page 33) l'a montré : il existe un réel enjeu d'organisation des territoires autour des rivières et des canaux. A Roubaix, à Lille (pour la Haute Deûle) et à Kortrijk, des projets urbains ont été élaborés pour tirer profit de la présence d'une rivière ou d'un canal (et/ou de son réaménagement). De telles démarches devraient être engagées (ou renforcées, si elles existent) pour les boucles de la Marque, Menen-Halluin, Armentières, Comines, La Bassée, Harelbeke, ou pour la Basse Deûle en aval de la Citadelle de Lille... Seul un long et patient travail de conception urbanistique, ajusté à l'évolution des enjeux et des opportunités, est capable d'apporter des solutions intéressantes à l'échelle des territoires concernés.

A Menen et Armentières (et peut-être Comines) ces projets urbains peuvent être l'occasion d'examiner la réouverture d'anciens bras de rivière.

3.2. DONNER DE L'ESPACE AUX RIVIERES

La transformation progressive des rivières en canaux, la valorisation agricole des vallées et l'urbanisation des rives ont réduit les "rivières-territoires" (aux limites floues) en "rivières-couloirs" (aux limites dures). Même les requalifications actuelles (aménagement des berges, valorisation paysagère et récréative) ne parviennent que rarement à dépasser les limites trop étroites imposées aux rivières.

La gestion des crues, l'auto-épuration de l'eau, la biodiversité, les loisirs, la "co-habitation" de la navigation de plaisance et des transports lourds, et l'amélioration des relations entre la rivière et ses contextes urbains et ruraux nécessitent qu'on puisse agir sur des territoires plus vastes.

Aussi, dans notre métropole transfrontalière, les rivières et, d'une autre façon, les canaux sont, avec les centres-ville et les monts, l'une des meilleurs opportunités pour créer des paysages publics (lire "Les motifs du paysage", Philippe Thomas, Cahier 10 de l'Atelier transfrontalier).

Il importe de donner de l'espace aux rivières, ce qui facilitera aussi la réponse aux objectifs plus thématiques présentés ci-dessous.

3.3 DE SCHEEPVAART

3.3.1 Handelsvaart (goederentransport)

De transportfunctie bepaalt de aanleg van de rivieren en kanalen van onze regio, vaak ten koste van milieu- of stedelijke criteria. Om het evenwicht tussen diverse criteria enigszins te herstellen hebben de auteurs van deze studie vooral aandacht besteed aan analyses en voorstellen omtrent landschappen, natuurlijke milieus, relaties met de stad, recreatie, waterbeheer enz. Toch geven we hier in het kort enkele aanbevelingen omtrent transport.

De rivieren en kanalen moeten een belangrijke transportfunctie blijven vervullen, maar de verwezenlijking van die doelstelling moet samengaan met andere doelstellingen en criteria. Dat is des te belangrijker omdat de stijging van de getransporteerde volumes en van de vervoerscapaciteiten ook in de toekomst nog zal leiden tot aanpassingen van de rivieren en kanalen en tot de bouw van installaties voor op- en overslag.

Prioriteiten moeten gehiërarchiseerd worden, en geordend in de ruimte, zowel voor wat betreft de "zware" waterwegen als voor inplanting van havens en industriële installaties. De stedenbouwkundige documenten moeten havengebieden en watergebonden industrieterreinen blijven voorzien; en de beheerders moeten borg staan voor de goeie logistieke aanwending van die investeringen. Bij de aanleg van de havengebieden en bedrijventerreinen moet ook de continuïteit van de ecologische netwerken en van de recreatiewegen verzekerd worden. In die context kunnen ook de nieuwe bedrijven en hun moderne technologieën op een boeiende wijze gevaloriseerd worden.

Tenslotte, en om de scheepvaart te vergemakkelijken, is het wenselijk de openingsuren van de sluisen zowel te verruimen als beter op elkaar af te stemmen.

3.3.2 De pleziervaart

Er zal meer en meer vraag komen om te kunnen pleziervaarten op de rivieren en kanalen van de grensoverschrijdende metropool.

De Leie, de Deûle en de Schelde, en de kanalen die hen verbinden, hebben enkele belangrijke troeven:

- ze stromen in een uitgestrekt en dichtbevolkt gebied, waarvan de mensen belangstelling tonen voor nieuwe vormen van recreatie,
- ze vormen interessante schakels in het netwerk van rivieren van de "Lage Landen" (België, Noord-Frankrijk, Nederland) en bieden goeie verbindingen met het bekken van Paris,
- ze onderhouden een bevoorrechte (of potentieel bevoorrechte) relatie met de steden en met de streek, in al hun verscheidenheid,
- ze kunnen kwaliteiten bieden als traagheid, schoonheid, anders zijn...

De aard zelf van de toekomstige toeristische en recreatieve producten blijft echter heel onzeker.

Voorstellen

- Het bevorderen of herstellen van de mogelijkheid tot pleziervaart (kanaal Ieper-IJzer, Spierekanaal, Canal de Roubaix).
- Het gebruik van de oude, vaak pittoreske sluisjes voor de pleziervaart combineert de bescherming van een cultuurhistorisch erfgoed met de scheiding van plezier- en beroepsvaart aan de sluisen. Daarom moeten nieuwe sluisen liefst naast de oude en niet in de plaats van de oude gebouwd worden.
- Ook voor de pleziervaart is het gelijkstellen van sluisopeningsuren over de grenzen zeer wenselijk.
- Aggressieve vormen van pleziervaart als snelvaart, waterski... zijn niet verenigbaar met de meest waardevolle, natuurlijke riviergedeelten.



*Meersgebied en hooiland te Frelinghien.
Prairies inondables à Frelinghien.*

3.3 LA NAVIGATION

3.3.1 La navigation commerciale (les transports de marchandises)

La fonction de transport domine l'aménagement des rivières et des canaux de notre territoire, souvent au dépens des critères environnementaux ou urbains. Dans un souci de rééquilibrage, les auteurs de la présente étude ont privilégié les analyses et propositions concernant les paysages, les milieux naturels, les rapports avec la ville, les loisirs, la gestion de l'eau, etc. Toutefois, nous donnons ici, en bref, quelques préconisations relatives aux transports.

Les rivières et les canaux doivent continuer à remplir une fonction de transport importante, mais la réalisation de cet objectif doit aller de pair avec les autres objectifs et critères. Ceci est d'autant plus nécessaire que l'augmentation des volumes et des gabarits conduira encore à réaménager les rivières et à réaliser des installations de transbordement et d'entreposage.

Il faudra hiérarchiser les priorités et les organiser dans l'espace, tant pour les itinéraires "lourds" que pour la localisation des installations portuaires et industrielles. Les documents d'urbanisme doivent continuer à prévoir des zones portuaires et des zones industrielles "en bord de canal" ; et leurs gestionnaires doivent s'assurer de la bonne valorisation logistique de ces atouts.

L'aménagement de ces zones portuaires et économiques doit intégrer des solutions de continuité pour les réseaux écologiques et pour les itinéraires de loisirs. A cette occasion, les fonctions économiques et leurs éléments technologiques peuvent également être valorisés.

Enfin, pour faciliter la navigation, il est souhaitable d'harmoniser et d'étendre les heures d'ouverture des écluses.



*De kaaien van de haven van Lille.
Les quais du port de Lille.*



*De oude sluis te Ooigem met rechts ernaast de nieuwe sluis, die gebruikt wordt voor de beroepsvaart.
L'ancienne écluse à Ooigem et, à droite, la nouvelle écluse pour la navigation commerciale.*

3.4 MILIEU - WATERKWALITEIT

Een van de allerdringendste herwaarderingen van rivieren en kanalen moet de waterkwaliteit zijn. De waterkwaliteit beïnvloedt zeer rechtstreeks de natuur- en de recreatiewaarde en onrechtstreeks de landschappelijke waarde en de watergebonden bebouwing.

De huidige kwaliteitsdoelstellingen voor het water zijn niet alleen weinig ambitieus (basiskwaliteit voor onze rivieren) maar worden bovendien jaar na jaar uitgesteld. In de wandelgangen van de bevoegde instanties is te horen dat een basiskwaliteit voor de Schelde niet te verwachten valt in de eerste 15 jaar. In onze optiek moeten wij een belangrijke psychologische drempel in de waterkwaliteit halen, die zich vertaalt in zwemwaterkwaliteit. Wij zijn er van overtuigd dat het bereiken van zwemwaterkwaliteit opnieuw een emotionele band met de rivier of het kanaal kan scheppen die tegelijkertijd alle andere functies (natuur, landschap, transport, recreatie) sterk kan helpen mee bepalen.

De stap van zwemwaterkwaliteit naar viswater is eerder klein in vergelijking met de huidige kloof tussen vervuild water en die zwemwaterkwaliteit. Uiteraard moet de kwaliteit in onze rivieren en kanalen ook weer leven toelaten. We komen hierop terug bij het hoofdstuk natuur. Jammer genoeg hypotheceert de waterkwaliteit veel van de verder gewenste evoluties van onze rivieren en kanalen, waardoor we meteen focussen op een termijn van minstens vijftien jaar onder de snelheid van de huidige waterkwaliteitsverbeteringen.



*Zwempartij in het Kanaal Kortrijk-Bossuit.
Baignade dans le Canal Kortrijk-Bossuit.*

Voorstellen

- Momenteel is er enkel een zwemwaterkwaliteitsnorm voor het kanaal Roeselare-Leie. In het kanaal Bossuit-Kortrijk wordt gezwommen zonder dat er een officiële kwaliteitsnorm nagestreefd wordt. Alle andere rivieren en kanalen in het studiegebied hebben de norm niet. Het is wenselijk als eerste stap de zwemwaterkwaliteit voor alle rivieren en kanalen te halen.
- In tweede instantie moeten we streven naar viswaterkwaliteit voor alle rivieren en kanalen.
- Waterzuiveringsstations zijn een noodzakelijk middel tot het behalen van de waterkwaliteitsdoelstellingen. Het is vermoedelijk niet noodzakelijk dat die installaties altijd onmiddellijk aan het water grenzen. Een goede inplanting, in industriegebied, is gewenst.

3.3.2 La navigation de plaisance

Les rivières et les canaux de la métropole transfrontalière sont appelés à accueillir une navigation de plaisance de plus en plus importante.

En effet, ils :

- se situent dans une vaste région densément peuplée, dont les habitants sont intéressés par de nouvelles formes de loisirs,
- constituent des maillons intéressants dans le réseau fluvial des "Pays-Bas" (Belgique, Nord de la France, "Hollande"), et offrent des liaisons avec le bassin parisien,
- entretiennent une relation privilégiée (ou potentiellement privilégiée) avec les villes et avec le territoire, dans toute leur diversité,
- sont susceptibles d'offrir des qualités telles la lenteur, le dépaysement, la beauté etc.

La nature même des produits touristiques et de loisirs à offrir et à accueillir demeure toutefois très incertaine.

Propositions

- Promouvoir ou rétablir la navigation de plaisance sur les canaux Ieper-IJzer, de Roubaix et de l'Espierres,
- Maintenir ou reconstruire les anciennes écluses, souvent pittoresques, pour la navigation de plaisance (par intérêt patrimonial, touristique, hydraulique et technique).
- Harmoniser les heures d'ouverture des écluses au-delà des frontières.
- Interdire les formes agressives de navigation de plaisance (vitesse, ski nautique...) qui ne sont pas compatibles avec l'environnement naturel et humain des rivières.

3.4 L'ENVIRONNEMENT - LA QUALITÉ DE L'EAU

L'amélioration de la qualité de l'eau des rivières et des canaux demeure un des enjeux les plus urgents. Cette qualité influe très directement sur la valeur naturelle et récréative de l'eau, et indirectement sur sa valeur paysagère et urbaine. Les objectifs actuels sont peu ambitieux et leur réalisation est trop souvent reportée. Au sein des instances compétentes, il se dit que l'Escaut n'atteindra pas la qualité de base dans les 15 prochaines années.

Or, il est nécessaire de se définir des objectifs plus ambitieux : un seuil psychologique peut être celui de l'eau de baignade. A partir de ce seuil, il sera possible de recréer une appropriation affective de la rivière ou du canal, qui pourra renforcer toutes les autres fonctions (nature, paysage, transports, loisirs...).

Le passage de la qualité "eau de baignade" à celle d'"eau de pêche" ne constituera qu'une étape modeste comparée à la différence énorme qu'on constate actuellement entre les eaux polluées et les eaux de baignade. De toute évidence, la qualité de l'eau de nos rivières et canaux doit permettre une vie animale et végétale. Nous reviendrons sur ce point dans le chapitre suivant, au sujet de la nature.

A ce jour, la mauvaise qualité de l'eau continue d'hypothéquer sa valorisation naturelle, récréative et urbaine. Au vu des améliorations actuelles, cette contrainte persistera pendant au moins 15 ans encore.

Propositions

- A l'heure actuelle, seul le canal Roeselare-Leie répond aux critères autorisant la baignade. Le canal Bossuit-Kortrijk est quant à lui fréquenté par les nageurs, bien que l'on ne tienne pas compte d'une norme officielle de qualité. Tous les autres canaux et rivières de notre territoire ne satisfont pas à ces critères. Il est souhaitable d'arriver d'abord à une qualité d'eau de baignade pour tous les canaux et rivières.
- Un deuxième objectif doit être celui de la qualité d'eau de pêche pour tous les canaux et rivières.

3.5 NATUUR

3.5.1 Ecosystemen

De waterkwaliteit is ook de centrale factor in een natuurherstel langs de rivieren en kanalen. Andere cruciale factoren voor natuurherstel zijn : analoge waterkwaliteitsvereisten voor de zijrivieren, kanalen en beken die in de rivier uitmonden en een herwaardering van structurele kenmerken van de rivier die uiteindelijk moet leiden tot een herwaardering van de hele riviervallei. De structurele kenmerken die aanpassingen vergen om weer een natuurlijker systeem te creëren zijn oevers, sluisen, oude rivierarmen en meersen. Naast deze structurele maatregelen kunnen er ook een aantal beheersmaatregelen getroffen worden om de natuur langs rivieren en kanalen te bevorderen.

Oevers. Ondanks een stevige literatuur over alternatieve oeerverdediging, colloquia over mitigatie en ontsnippering, werkgroepen natuurtechnische milieubouw binnen de overheid is er tot op de dag van vandaag binnen het studiegebied nog maar bitter weinig te merken van dit soort zaken. Beton en schanskorven op zo steil mogelijke oevers zijn de regel. Langs het kanaal Bossuit-Kortrijk is er ter hoogte van de Luipaardbrug te Harelbeke een soort van plasberm avant la lettre waarneembaar door industrieel verval. Aan de Deûle ter hoogte van de haven van Lille is er zelfs een heuse vooroever aangelegd. Alleen valt die droog omdat de diepte te gering is. Aan het kanaal Bossuit-Kortrijk zijn er concrete plannen voor een vernieuwde ecologische oever op twee plaatsen. Langs het Canal de Roubaix (lokaal) en het Kanaal Ieper-Comines (quasie over de hele lengte) zijn op respectievelijk 13 en 80 jaar tijd vrij natuurlijke oevers ontstaan door het wegvallen van beheer. En het is zowaar een privépersoon die langs de Leie het initiatief nam om wilgen te planten in het water te Warneton. Oevers zijn de meest aangewezen plaatsen om een watergebonden netwerk voor levende organismen uit te bouwen. Het creëren van rustig water bevordert oeervervegetatie, paaiplaatsen voor vissen en amfibieën, broedgelegenheid voor vogels enz. De meeste van onze kanalen en al onze rivieren zijn in een of meerdere natuurontwikkelingsplannen aangeduid als dragers van een ecologisch netwerk. Het actief aanpassen van de oevers is een stevige maar noodzakelijke klus hiertoe. Bij de kanalen zal dit noodgedwongen een kunstmatige vooroever of plasberm moeten worden. Bij de rivieren reikt onze ambitie echter verder. Het moet mogelijk zijn op termijn bepaalde valleigedeelten opnieuw overstroombaar te maken. Alleen op die manier kan er weer tenvolle een interactie met de aanpalende uiterwaarden hersteld worden. Daarmee zitten we echter in de sfeer van de meersen die verder aan bod komen. Waar dat niet mogelijk is blijven vooroevers uiteraard een geschikte oplossing.



Reuze paardestaart (*Equisetum telmateia*) op de oevers van het Kanaal Ieper-Comines. *La grande prêlé (Equisetum telmateia) Sur les rives du Canal Ieper-Comines.*



Gele lis (*Iris pseudacorus*) langs het Kanaal Kortrijk-Bossuit te Harelbeke. *Iris des marais (Iris pseudacorus) le long du Canal Kortrijk-Bossuit à Harelbeke.*



Bermen van het Kanaal Roeselare-Leie begroeid met Groot hoefblau (*Petasites hybridus*) tussen Izegem en Ingelmunster. *Les rives du Canal Roeselare-Leie couvertes de Petasite officinale (Petasites hybridus) entre Izegem et Ingelmunster.*

- Les stations d'épuration sont indispensables pour atteindre ces objectifs de qualité. Toutefois, il n'est pas toujours nécessaire de les implanter directement au bord de l'eau. Plusieurs autres types d'implantation, par exemple en zone industrielle, devraient être privilégiés.

3.5 LA NATURE

3.5.1 Les écosystèmes

Pour réhabiliter la nature le long des rivières et des canaux, la qualité de l'eau est également déterminante. D'autres facteurs essentiels sont la cohérence des exigences de qualité pour les affluents (canaux, rivières et ruisseaux) et la revalorisation des caractéristiques structurelles des rivières. En fin de compte, il s'agit d'engager la requalification de l'ensemble de la vallée. Les caractéristiques structurelles sur lesquelles il faut intervenir sont les berges, les écluses, les vieux bras de rivière et les marais. Des mesures de gestion peuvent compléter ces interventions.



Populierenrijen langs het Spierekanaal.
Rangées de peupliers le long du Canal de l'Espierres.



Kleine bevernel-Rode oegentroost (*Pimpinella saxifraga-Odontites verna*)-vegetatie langs het Spierekanaal.
Végétation de Petit boucage – Odontite rouge (*Pimpinella saxifraga-Odontites verna*) le long du Canal de l'Espierres.

Les berges. En dépit d'une littérature abondante sur la protection non traditionnelle des berges, des colloques et des groupes de travail sur l'ingénierie environnementale au sein des administrations, peu de résultats concrets peuvent être observés dans notre territoire. Le béton et les gabions sur des berges les plus raides possibles sont la règle. Le long du canal Bossuit-Kortrijk, à hauteur du Luipaardbrug à Harelbeke, une sorte de pré-rive s'est constituée à cause du déclin industriel. A hauteur du port de Lille, la Deûle a même été dotée d'une véritable avant-berge (mais celle-ci est à sec car la profondeur y est trop faible). Pour le canal Bossuit-Kortrijk, il existe deux projets concrets pour des rives écologiques réhabilitées. Le long du Canal de Roubaix (localement) et du Canal Ieper-Comines (quasiment sur toute sa longueur), l'arrêt de la gestion, sur une période de respectivement 13 et 80 ans, a eu pour conséquence l'apparition de berges assez naturelles. Et c'est précisément un particulier qui a pris l'initiative de planter des saules dans l'eau le long de la Lys à Warneton.

Les berges sont les lieux les plus efficaces pour constituer un réseau de biotopes humides. La création d'eaux calmes favorise la végétation ripicole (végétation le long des rives), les frayères pour les poissons et les amphibiens, les lieux d'incubation pour les oiseaux etc. Les plans de développement de la nature désignent la plupart de nos canaux et l'ensemble de nos rivières comme les supports privilégiés d'un réseau écologique. Un important programme de réaménagement des berges doit donc être engagé. Pour les canaux, il s'agira obligatoirement d'avant-berges artificielles ou de pré-rives. Pour les rivières, il faudra aller plus loin. A terme, il doit être possible de rendre à nouveau inondables certaines parties de vallée. C'est la seule façon de rétablir une véritable interaction entre la rivière et ses zones attenantes d'expansion des crues. Ceci relève plutôt du domaine des prairies inondables, auxquelles nous reviendrons plus tard. Aux endroits qui ne le permettent pas, les avant-berges restent évidemment une solution appropriée.

Sluizen. De sluisen zijn momenteel barrières voor vis migratie. Er rest ons nog wel enige tijd om ze van vistrappen te voorzien, want vis is een zeldzaam organisme op de rivieren van het studiegebied. Het lijkt logisch kanalen als corridors te beschouwen tussen rivieren, maar momenteel is het bijna omgekeerd. Er zit meer vis op sommige kanalen dan op de rivieren.



Voorbeeld van een vistrap.
Exemple d'une échelle à poissons.

Oude rivierarmen. Mag het kanaliseren van onze rivieren dan al een zeer sterk geamputeerde rivier achtergelaten hebben, het water in de meanders is gelukkig properder gebleven. De bijhorende organismen zijn vaak gered van een gewisse dood in de gekanaliseerde rivier. Het zou echter zonde zijn die oude armen als eeuwig afgezet te aanvaarden. Het is duidelijk dat deze een zeer belangrijke rol kunnen gaan spelen bij de herkolonisatie van de rivier met allerlei organismen en dat de wederzijdse beïnvloeding alleen maar synergetisch kan werken. Alleen is het hier ook weer wachten op de waterkwaliteitsverbetering in de rivieren.

Tot onze grote verbazing moesten we constateren dat zelfs recente projecten, vaak met een natuurstudie als ontwerp, de afsnijding van de meanders nog versterkten. Zo worden nog steeds Leiemeanders volgepland aan de rivierzijde met een bos dat hoegenaamd niet als een ooibos (karakteristiek rivierbegeleidend bos) te bestempelen is. Niet alleen ziet men van de afgesneden arm op die manier geen snars meer, maar ook psychologisch is de band met de rivier zoek door een verkeerde soortenkeuze. Als men dit soort bos per se wil dan lijkt de landzijde van de meander veel geschikter. Toegegeven, daar is vaak een eigendomswissel, gewestplanwijziging of iets dergelijks voor nodig. Een andere euvel van de oude meanders is dat ze vaak tot de rand in akkerlandareaal ingebed liggen. Het is duidelijk dat de intrinsieke waarde van zo'n meander aan kwaliteit inboet, daar de contextuele waarde (een nat meersengebied) hier zoek is. Als de omliggende grond best zou verworven worden door de overheid, vanuit het standpunt de contextuele landschappelijke waarde te herstellen, zo veel te meer is dat natuurlijk waar voor de oude rivierarmen zelf, die nu nog soms privaat bezit zijn (Schelde, Waarmaarde).

Meersen. De meersen zijn weliswaar antropogene vervangbiotopen van de oorspronkelijke uiterwaarden, maar hebben er nog vrij veel mee gemeen : ze bestaan uit grasland en ze zijn minstens tijdelijk nat. Overigens zijn ze meestal relatief sterk gedegradieerd qua natuurwaarden. Overstroming door de rivier grijpt er niet meer plaats, de graslandvegetatie is ingezaaid en niet meer spontaan. De groene gewestplanbestemmingen hadden tot voor kort amper meer te betekenen dan dat de meersen niet bebouwd werden. Intensieve landbouw veranderde echter hun karakter grondig. De bebouwing verderop de valleihelling loosde ongehinderd in de beken die doorheen de meersen hun weg zochten naar de rivier. Het herstel van de meersen tot uiterwaarden is ongetwijfeld op veel plaatsen een utopie, maar op de gradiënt tussen beide uitersten zijn tal van mogelijkheden. Het eerste natuurinrichtingsproject in West-Vlaanderen, dat van de Scheldemeersen, biedt een staalkaart van de mogelijkheden.

Les écluses. Les écluses constituent des barrières pour la migration des poissons. Il reste encore un peu de temps pour les doter d'échelles à poissons, car le poisson est un organisme rare dans les rivières de notre territoire. Il semblerait logique de considérer les canaux comme des corridors entre les rivières, mais à ce jour la situation réelle est souvent inverse : on trouve plus de poisson dans certains canaux que dans les rivières.

Les vieux bras de rivière. La canalisation des rivières a certes abouti à amputer les vieux bras, mais heureusement l'eau des méandres est restée plus propre. Souvent, les organismes qui y vivent sont sauvés d'une mort certaine dans la rivière canalisée. Il serait toutefois regrettable de considérer ces vieux bras comme coupés à jamais. Dans l'avenir, ils pourront jouer un rôle prépondérant pour recoloniser les rivières. Mais ici aussi, il faut d'abord obtenir l'amélioration de la qualité de l'eau.

Il est étonnant de constater que même des réalisations récentes, souvent basées sur une étude de la nature, ont encore renforcé l'amputation des vieux méandres. Ainsi, sur les méandres de la Lys, en bordure de la rivière, on continue à planter des arbres qui ne peuvent pas du tout être considérés comme des arbres typiques d'accompagnement de rivières [*oibos*]. De cette façon, la relation visuelle avec le bras coupé est rompue, et il manque un lien psychologique avec la rivière à cause du mauvais choix des essences. Si on veut absolument utiliser de telles essences, le côté extérieur des méandres semble beaucoup plus approprié. Mais pour ce faire, il faut souvent transférer des propriétés, modifier les plans d'urbanisme, ou quelque chose dans ce genre. Autre défaut des vieux méandres : ils sont souvent encaissés jusqu'au bord dans des terres cultivables. Il est clair que la valeur intrinsèque de ces méandres perd de sa qualité, étant donné que la valeur contextuelle (les prairies humides) a disparu. Pour rétablir cette valeur contextuelle, il vaut mieux que les terres environnantes soient acquises par les pouvoirs publics. Cela vaut d'autant plus pour les vieux bras de rivière mêmes qui, aujourd'hui, sont parfois propriété privée (l'Escaut, Waarmaarde).



55
Oude Scheldearm te Outryve, veel te dicht in de akkers ingepakt.
Ancien bras de l'Escaut à Outryve, trop densement imbriqué dans les champs.



56
Overstroombare Leiemeersen te Frelinghien.
Prairie inondable à Frelinghien.

Les prairies inondables. Certes, les prairies inondables sont des biotopes d'origine humaine remplaçant les laisses originales, mais elles en ont gardé certaines caractéristiques : elles se composent de prés et sont (au moins temporairement) humides. Toutefois, leur valeur naturelle est souvent dégradée : la rivière ne les inonde plus, la végétation de prairie estensemencée et n'est plus spontanée. Il y a peu de temps encore, les affectations vertes des documents d'urbanisme avaient comme seul effet la non-constructibilité des prairies inondables. L'agriculture intensive a toutefois modifié profondément leur aspect. Les constructions, plus hautes sur la pente de la vallée, rejetaient librement les eaux dans les ruisseaux qui, à travers les prairies, trouvaient leur voie vers la rivière. A beaucoup d'endroits, la réhabilitation des prairies en laisses est sans doute une utopie, mais il existe de nombreuses possibilités sur le gradient entre ces deux extrêmes. Le premier projet d'aménagement de la nature de Flandre Occidentale, celui des prairies humides de l'Escaut, offre un éventail des possibilités.

Voorstellen

- Het vrijwaren van minstens een smalle oeverzone om een ecologische corridor-infrastructuur aan te leggen kan best vertaald worden in gewestplanaanduidingen en structuurplannen, ook waar andere gewestplanbestemmingen elkaar afwisselen langs kanalen en rivieren.
- Overheid koopt de oude rivierarmen op.
- Overheid koopt voldoende landschappelijke buffer om intrinsieke en contextuele waarde van de oude rivierarmen en meanders te verzekeren.
- De meanders worden weer verbonden met de rivier zodra de waterkwaliteit van de rivier dat weer toelaat.
- De inrichting van de meanders moet de verbondenheid met de rivier beklemtonen. Een open landschap tussen arm en rivier (moeras, grasland, truweel) en een eventuele beplanting met bomen achter de meander zijn daarbij meest logisch. Een bos ingesloten door een meander hoort een oobos van het wilgenbroek- of elzenbroektype te zijn.
- In sommige gevallen kan het verantwoord zijn dat bepaalde opgegraven oude rivierarmen opnieuw uitgegraven worden.
- Opnieuw creëren van overstromingsmogelijkheid waar dit geen gevaar oplevert en wanneer de waterkwaliteit van de rivier voldoende verbeterd is.
- Er is een tendens om de jaagpaden integraal te verharderen aan weerszijden van de rivier of het kanaal. Waar mogelijk zouden onverharde oevers aan één zijde moeten kunnen alterneren met verharde aan de andere zijde. Verharde jaagpaden kunnen een aantal voor natuur belangrijke processen verhinderen. Kwel is een mooi voorbeeld. Zowel langs het kanaal Ieper-Comines als langs het kanaal Bossuit-Kortrijk valt daarom een onverhard jaagpad te verkiezen. Uiteraard mag een onverhard pad geen aanleiding geven tot het privé inpalmen van de jaagpaden. Het eventuele recreatief medegebruik door voetgangers is een extra argument voor onverharde jaagpaden langs één zijde.
- De bermen van onze rivieren en kanalen worden momenteel bijna allemaal geklepeld, waarbij het maaisel blijft liggen en zo een ruige nitrofiële vegetatie bevordert. In Vlaanderen is het zelfs een wettelijke verplichting voor overheden dit maaisel te verwijderen. Los van de verplichting is het in elk geval de enige mogelijkheid bloemrijke bermen te herstellen. Een zeer mooi voorbeeld van een goed bermbeheer, weliswaar geholpen door een uitzonderlijk gunstige abiotische toestand (kalkrijke klei) treffen we aan op de vaarttaluds te Moen (Kanaal Bossuit-Kortrijk). Minder geslaagde voorbeelden treffen we aan te Roubaix naast het Canal de Roubaix, waar een ingezaaid exotisch bloemenmengsel gedoemd is te verdwijnen na één jaar en te Warneton (Leie), waar een struiken- en bomenaanplant van niet streekeigen soorten een veel geringere natuurwaarde vertegenwoordigt dan de spontane wilgopslag op de oevers.
- Tal van bermgedeelten van onze rivieren en kanalen zijn momenteel nog in privé-concessie gegeven. Het beheer is vaak landbouwgericht. Sterke bemesting en overbegrazing schaden de natuurwaarden van de oevers. Daarom pleiten wij ervoor de privé-concessies af te schaffen en de oevers opnieuw een gecombineerd natuurbeheer en publieke (recreatieve) toegankelijkheid te geven.
- Niet alle oevers moeten per se ook toegankelijk zijn. Ter hoogte van waardevolle natuurlijke situaties, met moerasvorming, kwelsituaties, landschappelijk ongestoorde hoekjes, kan de toegankelijkheid beperkt worden. Het is op dergelijke plaatsen wel aangewezen een pad langs de landzijde rond dergelijke gebieden door te laten lopen, om de continuïteit niet te verbreken.

Propositions

- Intégrer dans les documents d'urbanisme la préservation d'au moins une zone de berge étroite pour aménager un corridor écologique, même là où d'autres affectations des sols sont prévus.
- Retirer les vieux bras de rivière du domaine privé.
- Acquérir suffisamment de zones "tampon" pour assurer la valeur intrinsèque et contextuelle des vieux bras de rivière et des méandres.
- Relier les vieux méandres à la rivière, dès que la qualité de l'eau de la rivière le permettra.
- Accentuer le rapport à la rivière lors de l'aménagement des méandres : créer des paysages ouverts entre les anciens et nouveaux bras de rivière (marais, prairies humides), et limiter la plantation éventuelle d'arbres aux rives extérieures. Un éventuel bois dans un méandre doit être un bois typique d'accompagnement de rivière [*ooibos*], avec des saules ou des aunes.
- Dans certains cas, recréer certains vieux bras de rivière.
- Créer de nouvelles possibilités d'inondation aux endroits où cela ne constitue pas de danger, dès que la qualité de l'eau de la rivière s'est suffisamment améliorée.
- Aux endroits qui le permettent, alterner des berges sans revêtement (d'un côté) avec des berges revêtues (de l'autre). En effet, il existe une tendance à empierrer (bétonner ou asphalté) les chemins de halage des deux côtés des rivières et des canaux. Les chemins de halage empierrés peuvent faire obstacle à certains processus importants pour la nature. Les ruissellements émergents [*kwel*] en sont un bel exemple. C'est pourquoi, tant le long du canal Ieper-Comines que le long du canal Bossuit-Kortrijk, il est préférable d'avoir des chemins de halage non revêtus. Evidemment, un chemin sans revêtement doit être préservé de toute tentative d'appropriation privée. Une éventuelle utilisation récréative commune avec les piétons constitue un argument supplémentaire en faveur de chemins de halage non revêtus d'un côté de la rivière ou du canal.
- La végétation des accotements de nos rivières et canaux est, à l'heure actuelle, presque toujours coupée avec engin batteur ; le produit de coupe est presque toujours laissé sur place, ce qui favorise le développement d'une végétation nitrophile sauvage, peu diversifiée. (En Flandre, la loi prescrit même d'enlever ce qui est coupé.) Indépendamment de cette prescription, c'est en tout cas la seule possibilité de rétablir les accotements fleuris. On trouve un très bel exemple de gestion efficace des accotements sur les talus à Moen (Canal Bossuit-Kortrijk), entre autres grâce à une situation abiotique exceptionnellement favorable (argile riche en calcaire). Quelques exemples moins réussis : à Roubaix, à côté du Canal de Roubaix, où un mélange de fleurs exotiques ensemencées est voué à disparaître après un an, ainsi qu'à Warneton (Lys), où la plantation de buissons et d'essences non typiques de la région représente une valeur naturelle beaucoup plus faible que le développement spontané des saules sur les berges.
- De nombreuses parties des accotements de nos rivières et canaux restent aujourd'hui concédées à des personnes privées. Leur gestion est souvent axée sur l'agriculture. La fumure intense et le surpâturage nuisent aux valeurs naturelles des berges. Il est préférable de mettre fin à ces concessions privées, et de retourner à une gestion naturelle des berges, combinée avec leur réouverture au public (fonction récréative).
- Toutes les berges ne doivent pas nécessairement être accessibles. A hauteur des endroits naturels précieux, avec des marais, des ruissellements émergents diffus et des coins naturels intacts, l'accès pourra être limité. Pour ne pas rompre la continuité des parcours, il peut être préférable d'aménager un cheminement à l'extérieur.

3.5.2 Fauna en flora

Voorstellen

Op de oevers. Uit historische gegevens of uit relictsituaties kunnen we een aantal doelsoorten aanhalen die ons kunnen helpen bij de precieze technische vereisten van de oeveraanpassing. Bij de waterplanten die in het studiegebied thuishoren zijn Kikkerbeet (*Hydrocharis morsus-ranae*), Waterviolier (*Hottonia palustris*) en Gele plomp (*Nuphar lutea*) enkele doelsoorten. Daarentegen zijn exotische woekeraars als Grote waternavel (*Hydrocotyle ranunculoides*), (Canal de Roubaix) absoluut ongewenst, ondanks hun fraaie bloemen. Bij de hogere planten op de overgang water-land zijn Moerasmelkdistel (*Sonchus palustris*), Mierikswortel (*Armoracia rusticana*), Gevleugeld helmkruid (*Scrophularia umbrosa*), Bosbies (*Scirpus sylvaticus*), Reuzenpaardestaart (*Equisetum telmateia*), Zomerklokje (*Leucojum aestivum*), Cyperzegge (*Carex bohemica*), Platte bies (*Blysmus compressus*), Zwanebloem (*Butomus umbellatus*), Pijlkruid (*Sagittaria sagittifolia*)... geschikte doelsoorten.

Bij de vissen moeten we de meestal verdwenen Rode lijst-soorten van weleer zien terug te krijgen: Barbeel (*Barbus barbus*), Kopvoorn (*Leuciscus cephalus*), Grote modderkruiper (*Misgurnus fossilis*), Kleine modderkruiper (*Cobitis taenia*), Winde (*Leuciscus idus*), Kwabaal (*Lota lota*), Zeeprik (*Petromyzon marinus*), Kroeskarper (*Carassius carassius*) en Bittervoorn (*Rhodeus sericeus*).

Broedvogels van steile zandige oevers, van riet- of ruigtevegetaties of wilgenbroek als IJsvogel (*Alcedo atthis*), Roerdomp (*Botaurus stellaris*), Woudaapje (*Ixobrychus minutus*) en Grote karekiet (*Acrocephalus arundinaceus*) zijn momenteel gedecimeerd tot IJsvogel (*Alcedo atthis*).

Als zoogdieren zijn Waterspitsmuis (*Neomys fodiens*) en Otter (*Lutra lutra*) vermeldenswaardig. Bij de libellen zijn Grote roodoogjuffer (*Erythromma najas*), Metaalglanslibel (*Somatochlora metallica*), Bruine winterjuffer (*Sympetma fusca*), ... enkele aanwijsbare doelsoorten.

Sommige van deze doelsoorten zijn specifiek voor één of ander rivierbekken, waarvoor we echter naar meer gedetailleerde bronnen verwijzen. De lijst is evenmin volledig. Bedoeling is het nut van de ecologie van soorten te benadrukken bij het zoeken naar technische vereisten voor oeveraanleg. Deze lijsten moeten per rivier of kanaal gespecificeerd worden.

De meanders. Net zoals bij oevers kan men zich bij een herstelbeheer van meanders en meersen richten op de vereisten van een aantal doelsoorten. De vissen zijn dezelfde als degene die bij oevers vermeld werden, daar ze mettertijd hopelijks ook weer onze beken in en uit kunnen. Ook voor zoogdieren vervallen we in herhaling. Bij de hogere planten horen enkele opmerkelijke soorten als Kievitsbloem (*Frittilaria meleagris*), Weidekerveltorkruid (*Oenanthe silaifolia*), Zomerklokje (*Leucojum aestivum*), Bostulp (*Tulipa sylvestris*), Trodravik (*Bromus racemosus*), Dotterbloem (*Caltha palustris*), Blauwe knoop (*Succissa pratensis*), Moeraskartelblad (*Pedicularis palustris*) en Grote ratelaar (*Rhinanthus angustifolius*). Bij de broedvogels kunnen we Paapje (*Saxicola rubetra*) en Kwartelkoning (*Crex crex*) vermelden. Voor een aantal van deze soorten zijn wetenschappelijk gecontroleerde en gestuurde reïntroductie-experimenten gewenst.



Leucanthemum vulgare, Hieracium lachenalii op de kanaalbermen te Moen.
Leucanthemum vulgare, Hieracium lachenalii sur les rives du canal à Moen.

3.5.2 La faune et la flore

Propositions

Sur les berges. Les données historiques et les situations résiduelles permettent d'identifier quelques espèces cibles susceptibles de répondre aux exigences techniques précises de l'aménagement des berges. Quelques espèces cibles de plantes aquatiques convenables pour notre territoire sont le *Hydrocharis morsus-ranae* (espèce d'hélobiale à fleurs aériennes voyantes), la Hottonie d'eau (*Hottonia palustris*) et le Nénuphar jaune (*Nuphar lutea*). Par contre, les plantes parasites exotiques telles que la *Hydrocotyle ranunculoides* le long du Canal de Roubaix, sont absolument indésirables, malgré leurs jolies fleurs. Les plantes plus hautes appropriées sur la zone eau-terre sont le Laiteron des marais (*Sonchus palustris*), le Raifort (*Armoracia rusticana*), la Scrofulaire ailée (*Scrophularia umbrosa*), le Scirpe (*Scirpus sylvaticus*), la grande Prêle ivoirine (*Equisetum telmateia*), la Campanule estivale (*Leucojum aestivum*), le laiche *Carex bohemica*, le Scirpe plat (*Blysmus compressus*), le Butome en ombelle (*Butomus umbellatus*), la Sagittaire (*Sagittaria sagittifolia*)...

Pour ce qui est des poissons, il s'agit de récupérer les espèces le plus souvent disparues provenant de la Liste Rouge : le Barbeau (*Barbus barbus*), le Gardon céphalique (*Leuciscus cephalus*), la Loche d'étang (*Misgurnus fossilis*), la Loche de rivière (*Cobitis taenia*), l'Ide (*Leuciscus idus*), la Lotte (*Lota lota*), la grande Lamproie (*Petromyzon marinus*), le Carassin (*Carassius carassius*) et la Bouvière (*Rhodeus sericeus*).

Les oiseaux migrateurs qui se fixent le temps de nicher sur les berges raides sablonneuses, sur les végétations de roseaux ou de broussailles ou sur les saules, tels que l'Alcyon (*Alcedo atthis*), le butor *Botaurus stellaris*, le Butor blongios (*Ixobrychus minutus*) et la Rousserolle turdoïde (*Acrocephalus arundinaceus*), sont actuellement réduits à l'Alcyon (*Alcedo atthis*).

Pour ce qui est des mammifères, la Musaraigne aquatique (*Neomys fodiens*) et la Loutre (*Lutra lutra*) sont dignes d'être mentionnées. Quelques espèces cibles de libellules : la grande Libellule aux yeux rouges (*Erythromma najas*), la Libellule métallique (*Somatochlora metallica*), la Libellule brune (*Sympecma fusca*)...

3.5.3 "Natuurlijk" landschap

Een aantal hierboven of elders in dit rapport aangehaalde maatregelen ter bevordering van de natuurwaarden en de watergebonden gebouwen hebben ook een ingrijpende invloed op het visuele landschap. Dat geldt voor de herverbinding van meanders, de overstromingsmogelijkheid van de meersen, de aanleg van plasbermen, het tegengaan van lintbebouwing, het aanleggen van groenschermen, het aankopen en opnieuw op de rivier oriënteren van hoeves en kasteeltjes, het breder waarderen van monumenten dan het stricte gebouw zelf. De concrete voorstellen worden hier niet herhaald.



58 Gele plomp (*Nuphar lutea*) en overhangende wilgen in het provinciaal domein 'De Palingbeek' (Kanaal Ieper-Comines).
Nénuphars jaunes (Nuphar lutea) et saules inclinés dans le domaine provincial 'De Palingbeek' (Canal Ieper-Comines).



59 Het verlande Kanaal Ieper-Comines te Comines. Watertorkruid (*Oenanthe aquatica*) is de lokale dominant in de moerasvegetatie. Le Canal envasé Ieper-Comines à Comines, les oenantes (*Oenanthe aquatica*) dominant dans la végétation des marais.

Een belangrijke zaak die nog niet eerder aangekaart werd is het opvullen van de riviervallei. In het verleden diende dit zeer vaak om de bebouwing steeds verder toe te laten. Het is een recent fenomeen dat men overal baggerbulten begint op te werpen, met uiteindelijk dezelfde landschappelijke vervorming. Het probleem is begrijpelijk want de baggerspecie is te massaal en te vervuild om ze ver weg te brengen (lees vooral te duur). Ook hier speelt waterkwaliteit weer een essentiële rol. Het enige verschil met het vroegere opvullen van de rivier is dat de bulten soms opnieuw een landschappelijke aankleding in de vorm van bos of iets anders aangemeten krijgen. Toch blijft dit evengoed een zeer sterke landschappelijke verstoring van de riviervallei. Het argument dat er een nieuw landschap aangekleed wordt gaat onvoldoende op. De valleien van onze rivieren hebben er sinds de ijstijden over gedaan om te worden wat ze zijn. Het is wat protserig om onze in een landschapskleedje gestopte herwerkte afval op gelijke voet te stellen met een tienduizend jaar oud natuurlijke proces.

Behalve het letterlijk opvullen van de vallei met bodem, stortvuil, steenslag, slib of bagger is er ook nog steeds de latente bedreiging van het bouwen in de valleien. Tal van recente maatregelen, niet in het minst waterbeheersingsoverwegingen, hebben dit weliswaar een zekere halt toegeroepen, maar in de bovenloop van rivieren en langs kanalen blijft wateroverlast hoe dan ook minder acuut en blijft het bebouwingsprobleem bestaan.

Certaines de ces espèces cibles sont typiques d'un bassin fluvial ou d'un autre, mais pour de plus amples informations, il existe des sources plus détaillées. La liste ci-dessus n'est pas exhaustive. Elle a pour objectif d'accentuer l'utilité de l'écologie des espèces lors de la définition des exigences techniques pour l'aménagement des berges.

Les méandres. Comme dans le cas des berges, la réhabilitation des méandres et des prairies inondables peut être axée sur les exigences d'un certain nombre d'espèces cibles. Les poissons sont les mêmes que ceux mentionnés dans le paragraphe des berges, puisque nous espérons qu'avec le temps, ils pourront nager librement dans nos ruisseaux. Pour les mammifères également, nous devons nous répéter. Signalons, pour les plantes supérieures, quelques espèces remarquables telles que *Fritilaria meleagris*, l'Œnanthe (*Oenanthe silaifolia*), la Campanule estivale (*Leucojum aestivum*), la Tulipe des bois (*Tulipa sylvestris*), le brome (*Bromus racemosus*), le Populage palustre (*Caltha palustris*), la Scabieuse succise (*Succissa pratensis*), la Pédiculaire des marais (*Pedicularis palustris*) et le Rhinanthus angustifolié (*Rhinanthus angustifolius*). Pour les oiseaux migrateurs qui se fixent le temps de nicher, nous pouvons mentionner le Traquet tarier (*Saxicola rubetra*) et le Râle des genêts (*Crex crex*). Pour un certain nombre de ces espèces, il est souhaitable de contrôler et de diriger, selon des critères scientifiques, leur réintroduction.

3.5.3 Le paysage "naturel"

Un certain nombre de mesures qui visent les valeurs naturelles (déjà évoquées) ou les constructions liées à l'eau influent également profondément sur le paysage visuel. C'est le cas des méandres à réouvrir, des prairies à rendre inondables, des pré-rives à aménager, de l'urbanisation linéaire à limiter, des écrans verts à créer, des fermes et petits châteaux à acquérir et à réorienter sur la rivière, des monuments à revaloriser dans leur contexte, etc.

Le remblaiement des vallées fluviales constitue un autre aspect important. Dans le passé, ce remblai servait souvent à rapprocher les constructions de la rivière. Désormais, on constate l'émergence de remblais liés au dragage de la rivière, ce qui transforme de même le paysage. Ce problème se comprend car les boues draguées sont trop volumineuses et surtout trop polluées (lisez trop chères) pour les transporter plus loin. A nouveau, la qualité de l'eau joue un rôle essentiel. La seule différence avec le passé est que les nouvelles bosses bénéficient parfois d'un habillage paysager sous forme de bois ou d'autre chose, mais elles constituent toujours une perturbation paysagère très forte de la vallée fluviale. L'argument selon lequel on crée un nouveau paysage ne tient pas la route : il a fallu des millénaires, depuis les périodes glaciaires, pour que se forment les vallées de nos rivières telles que nous les connaissons aujourd'hui, et il est osé d'assimiler nos déchets traités et dotés d'un habillage paysager à ces processus naturels vieux de dix mille ans. Outre le véritable remblaiement de la vallée au moyen de terres, de déchets, de pierraille, de boues ou de bourbes, la construction dans les vallées représente toujours une menace latente. Certes, de nombreuses mesures récentes, dont principalement les considérations en matière d'aménagement des eaux, ont mis un frein à cette situation, mais dans le cours supérieur des rivières et le long des canaux, le risque d'inondation est moindre, et le problème des constructions demeure.

Voorstellen

- Het letterlijk opvullen van de vallei moet definitief stoppen. De waterkwaliteit is ook hier weer zeer doorslaggevend in welke mate baggerslib kan aangewend worden voor andere doeleinden.
- De bebouwing in de vallei moet eveneens definitief een halt toegevoerd worden.

Ook watergebonden industrie, hoe essentieel ook aan het water gebonden, kan niet de hele rivier opeisen. Als er extra industrie moet komen zijn kanalen nog altijd te prefereren als vestigingsplaats boven de rivieren.

- Er moet een relatieve verschuiving in aandacht komen (via concrete instrumenten als gewestplannen, natuurinrichtingsplannen, structuurplannen, etc) voor de contextuele waarde van het landschap tot op gelijke hoogte met de aandacht voor de intrinsieke waarde van afzonderlijke componenten.

De Leie kan binnen het studiegebied als meest indicatieve waterloop aangehaald worden. Er zijn tal van waardevolle oude meanders, oude vlasroten, interessante voorbeelden van nieuwbouw, beschermde sluizen, mooie kastelen, etc. maar het geheel blijft een weinig geliefd recreatief element. Het volstaat duidelijk niet al die individuele waardevolle elementen achter elkaar te plaatsen. In een fotoboek lukt dat nog wel, in werkelijkheid niet. Er ontbreekt iets als een overkoepelend geheel. Opnieuw zijn waterkwaliteit en de aanblik van de hele vallei vermoedelijk de sleutelbegrippen.

- Absoluut behoud van het huidige natte graslandareaal in de rivierdalvalleien.
- De overstroombare gedeelten, met een voldoende buffer op de valleiflank, moeten een prioritaire natuurfunctie krijgen.

De overige hoger op de vallei gelegen gedeelten moeten een landbouwfunctie houden of opnieuw krijgen.

Losse bebouwing en industrie moet op termijn opnieuw verdwijnen naar geconcentreerde bewoningskernen en industrieterreinen.

- Aan de groene gewestplanbestemmingen aangepaste normen voor bemesting, biocidengebruik en andere gebruiksvormen koppelen. Bijartlakentuinen zijn geen goede invulling van natuurgebied op het gewestplan.
- Extra aandacht voor de aspectbepalende elementen van de karakteristieke landschappen (kalkovens, kalkflora, reliëfrijke graslanden van het polderlandschap).
- Beplantingen langs rivieren en kanalen waren eertijds geordend volgens specifieke richtlijnen. Het landelijk gebied kreeg populierenrijen (*Populus x canadensis*), het stedelijk gebied Plataan (*Platanus hispanica*), Paardekastanje (*Aesculus hippocastaneum*) en Linde (*Tilia spp.*) en watergebonden constructies werden ingekleed met fruitbomen. De huidige tendens is om inheems en streekeigen beplantingen te promoten. Een compromis tussen deze nog herkenbare cultuurhistorische elementen en een accentuering van inheems streekeigen groen moeten het rivieren- en kanalenlandschap een eigenheid teruggeven die recent dreigde verloren te gaan.



De monding van het Kanaal Kortrijk-Bossuit in de Schelde.

La confluence du Canal Kortrijk-Bossuit et de l'Escaut.

Propositions

- Arrêter définitivement le remblaiement de la vallée. Ici aussi, la qualité de l'eau est prépondérante pour déterminer dans quelle mesure les boues de dragage peuvent être utilisées à d'autres fins.
- Ne plus construire dans la vallée.
Même pour l'industrie liée à l'eau, il est nécessaire d'être sélectif : attribuer des sites industriels désaffectés et privilégier les sites en bordure des canaux au sites en bordure des rivières.
- Porter attention à la valeur contextuelle du paysage, autant qu'à la valeur intrinsèque des composants séparés, et ceci à l'aide d'instruments concrets tels que les plans d'urbanisme, les plans de développement de la nature, etc.
Dans notre territoire, la Lys peut être citée comme la voie d'eau la plus indicative : il existe bon nombre d'anciens méandres précieux, d'anciens rouissoirs, d'exemples intéressants de construction neuve, d'écluses protégées, de beaux châteaux etc., mais l'ensemble demeure peu apprécié. Il ne suffit pas de mettre à la suite l'un de l'autre chacun de ces éléments précieux, comme on peut le faire dans un album de photos. Il manque quelque chose comme une qualité globale. A nouveau, la qualité de l'eau et l'aspect de l'ensemble de la vallée sont sans doute les éléments clefs.
- Préserver les prairies humides existantes dans les vallées fluviales.
- Doter les parties inondables d'une fonction naturelle prioritaire, et leur prévoir une zone verte en flanc de vallée.
Conserver ou rétablir la fonction agricole des terrains situés plus haut dans la vallée.
Réduire la présence des industries et des constructions isolées dans la vallée pour les déplacer vers des secteurs d'habitat ou d'industrie.
- Associer aux affectations vertes des documents d'urbanisme des normes spécifiques de fumure et d'utilisation de biocides, et des normes plus précises d'occupation des sols. (Par exemple, des jardins en "tapis de billard" ne répondent pas à la qualification de zone naturelle.)
- Prêter une attention particulière aux petits éléments qui déterminent l'aspect des paysages caractéristiques : les fours à chaux, la flore calcaire, la herbue à reliefs des polders.
- Autrefois, les plantations le long des rivières et des canaux étaient classées suivant des directives spécifiques : le territoire rural était doté d'alignements de peupliers (*Populus x canadensis*), le territoire urbain de platanes (*Platanus hispanica*), de marronniers d'Inde (*Aesculus hippocastaneum*) et de tilleuls (*Tilia spp.*) et les constructions liées à l'eau d'arbres fruitiers. La tendance actuelle est de promouvoir les essences locales, propres à la région. Un compromis entre ces éléments historico-culturels encore reconnaissables et une accentuation de la végétation locale, propre à la région, peut rendre au paysage des rivières et des canaux une identité qui risquait de se perdre.

3.6 WATERGEBONDEN BEBOUWING

3.6.1 Woningen

Alleen de alleroudste bebouwing, die refereert naar het ontstaan van de stad of het dorp aan de rivier, is met de voorzijde naar het water gekeerd (bijvoorbeeld in Tournai). Heel wat van de recentere bewoning langs de rivieren en kanalen grenst met de achterzijde aan het water. Bij nieuwbouw wordt slechts zelden rekening gehouden met het verband met het water, behalve in het geval van de nieuwe woonstad Villeneuve d'Ascq, of voor enkele zeldzame woongebouwen, bijvoorbeeld in Kortrijk en Lille.



L'Escaut à Tournai.

Voorstellen

- **De contextuele waarde beklemtonen.**

- De band met het water versterken door karakter en behandeling van de woningen op het vlak van architectuur.
- De voorgevels op het water oriënteren (achtergevels blijken een onverwoestbare aantrekkingskracht uit te oefenen op duivenkoten, tuinhuisjes, afsluitingen, rioolbuizen, etc.).
- Aangepaste verlichting kan de architecturale waarde ook in het donker belichten ; niet alleen de alleroudste, maar ook de geslaagde recentere waardevolle architecturale elementen verdienen aandacht.
- Het water kan mee betrokken worden als een verlengstuk van het huis : in de tuinaanleg of door het gebruik van pontons
- Buiten de steden en dorpen moet de lintbebouwing langs en in de vallei bestreden worden.
- Vanuit de steden en dorpen moet gepoogd worden om het zicht op vallei en rivier gevrijwaard te houden van misplaatste bebouwing.
- Aangepaste openbare ruimten langs het water en de bebouwing (ook voor natuuraanleg).
- Waardevolle gebouwen als kastelen, grote boerderijen, karakteristieke oude industriële gebouwen kunnen door de overheid opgekocht en heringericht worden met een openbare functie. Enkele voorbeelden : het kasteeltje van Helkijn aan de Schelde, de kasteelhoeve van Pecq die nu door de privé-eigenaars volledig gecamoufleerd is, het kasteel van Ooigem langs de Leie (nu privaat en onzichtbaar vanaf de Leie), de historische boerderij het Munkenhof te Desselgem langs de Leie (momenteel privaat en niet te benaderen), vierkantshoeves langs het kanaal Kortrijk-Bossuit, het Blauwhof te Izegem langs het kanaal Roeselare-Leie, oude landgoederen aan de Schelde nabij Tournai.

3.6 LES CONSTRUCTIONS LIEES A L'EAU

3.6.1 Les habitations

Seules les constructions anciennes, qui réfèrent à l'origine de la ville ou du village près de la rivière, sont orientées vers l'eau (à Tournai, par exemple). Les constructions plus récentes tournent souvent le dos à l'eau. Les habitations neuves qui tiennent compte du rapport à l'eau sont rares, sauf dans le contexte de la ville nouvelle de Villeneuve d'Ascq, ou dans quelques immeubles résidentiels récents, par exemple à Kortrijk et Lille.



Nieuwbouw langs de Leie in Kortrijk en langs de Deûle in Lille. Immeubles récents le long de la Lys à Kortrijk et de la Deûle à Lille.

Propositions

- **Accentuer la valeur contextuelle.**
- Conforter le rapport à l'eau par le caractère et l'architecture des habitations.
- Orienter les façades sur l'eau.
- Mettre en valeur les façades de nuit comme de jour par un éclairage approprié qui ne se limite pas aux objets architecturaux les plus anciens.
- Favoriser l'usage de proximité (l'eau avec les jardins, les pontons ...)
- Lutter contre l'étalement urbain le long des routes qui suivent les rivières.
- Maintenir ou créer des échappées visuelles vers la rivière (notamment à partir des villes et des villages).
- Accompagner l'eau et le bâti par des espaces publics appropriés (ce qui peut signifier : réserver de l'emprise pour un environnement plus naturel).
- Acquérir et restaurer les vieilles demeures, les grandes fermes et les vieux bâtiments industriels le long des rivières (exemples : le petit château de Helkijn ; la ferme du château de Pecq qui a été cachée par ses propriétaires privés ; le château de Ooigem, devenu propriété privée et invisible depuis la Lys ; la ferme historique "Munkenhof" à Desselgem sur la Lys, actuellement privé et non visitable ; des fermes carrées le long du canal de Kortrijk à Bossuit ; le "Blauwhof" le long du canal de Roeselare à la Lys ; quelques anciennes propriétés sur le bord de l'Escaut, près de Tournai).



Waterzuiveringsstation te Wattlelos - Station d'épuration à Wattlelos.

3.6.2 Industriële bebouwing

Als algemene opmerking geldt dat de industrie langs rivieren en kanalen bij voorkeur watergebonden moet zijn. Overige industrie hoeft niet per se aan het water te liggen.

Voorstellen

- nieuwe industrie, waterzuiveringsinstallaties... niet per se vlak naast het water inplanten als daar geen absolute noodzaak toe is.
- terugkopen en heraanleggen van industrieel braakland.
- behoud, bescherming en opwaardering van het oud industrieel patrimonium (voorbeeld : de kalkovens langs de Schelde hebben een eigenheid die dit landschap uniek maakt binnen het studiegebied).

3.6.3 Sluizen

Bij de aanpassing van rivieren en kanalen worden oude sluizen vaak afgebroken. Toch zijn die oude sluizen van groot historisch, patrimoniaal, technologisch en hydrologisch belang. Ook toeristisch zijn ze heel aantrekkelijk.

Verschillende oplossingen zijn mogelijk. Zo kon op het kanaal Roeselare-Leie een oude drietraps-sluis (een beschermd monument) in stand worden gehouden, en werd een moderne sluis ernaast gebouwd. De ene dient voor de pleziervaart, de andere voor de handelsvaart. De vele sluizen op het Canal de Roubaix zouden een "eco-museum" kunnen worden. Misschien kunnen ook elders bedreigde oude sluizen daar herbouwd worden ?

- de oude sluizen beschermen (bijvoorbeeld door nieuwe sluizen naast de oude te bouwen, voor handelsvaart en plezierscheepvaart) ;
- een "eco-museum" van sluizen op het Canal de Roubaix ;
- de sluizen makkelijker toegankelijk maken (initiatie in de waterbouwkundige en scheepvaart-technieken, trefpunt voor vertrek of tussenstop van een route) ;
- historische en leerrijke wandel- of fietscircuits creëren ;
- de oude sluiswachterhuisjes herwaarderen, en er kleinschalige voorzieningen in onderbrengen (bijvoorbeeld : tentoonstellingsruimte voor fauna en flora van de kanaaloevers).



*Kalkovens langs de Schelde tussen
Vaulx en Tournai.
Fours à chaux le long de l'Escaut entre
Vaulx et Tournai.*

3.6.2 Les constructions industrielles

Pour ce qui est des industries, la proximité des rivières et des canaux devrait être réservée aux activités liées à l'eau (comme mode de transport ou comme ressource productive).

Propositions

- ne pas positionner nécessairement les nouvelles industries ou les stations d'épuration en première façade sur l'eau.
- acquérir les friches industrielles et les transformer
- conserver, protéger et mettre en valeur le patrimoine ancien (exemple : les vieux fours à chaux sur l'Escaut).

3.6.3 Les écluses

Le réaménagement des rivières et des canaux conduit souvent à supprimer les anciennes écluses. Or, celles-ci ont un intérêt patrimonial, historique, technologique en hydrologique important, et un attrait touristique certain.

Plusieurs solutions de sauvegarde et de valorisation peuvent se présenter.

Ainsi, sur le canal Roeselare-Leie, une ancienne écluse à triple porte (un monument protégé) a pu être conservée, et une écluse moderne construite à ses côtés ; la première accueille la navigation de plaisance, la seconde la navigation commerciale. De même, les nombreuses écluses sur le Canal de Roubaix pourraient constituer un éco-musée. Peut-on envisager d'y transférer les anciennes écluses menacées ailleurs ?

- préserver les anciennes écluses (par exemple en juxtaposant les nouvelles écluses aux anciennes, pour les navigations commerciale et de plaisance),
- créer un écomusée des écluses sur le canal de Roubaix,
- favoriser l'accès aux écluses, comme lieu d'initiation et de découverte, et comme repère (départ d'une promenade ou escale d'un parcours),
- créer des parcours historiques et d'initiation,
- revaloriser les anciennes maisons d'éclusier, pour en faire des petits équipements (exemple : lieu d'exposition sur la faune et la flore des rives du canal).



Douane en sluiswachterhuisje op het Spierekanaal.

Douane et maison d'éclusier sur le Canal de l'Espierres.

3.6.4 Bruggen

Bruggen zijn sleutelementen in de relatie die de rivieren en kanalen met hun omgeving onderhouden.

Bruggen zijn zeldzaam : zowel over de Schelde (stroomafwaarts Tournai), over de Deûle (stroomafwaarts Lille) als over de Leie (behalve in Armentières, Menen of Kortrijk) bedraagt de gemiddelde afstand tussen twee bruggen vier kilometer, terwijl de gemiddelde afstand tussen twee wegen zo'n 500 meter bedraagt. Enkel het Canal de Roubaix heeft, in het meest stedelijke deel, een dichtheid aan bruggen die nauw aansluit bij het stedelijke stratennet⁸.

Zelfs zonder hun specifieke architectuur of hun relatie met het water in aanmerking te nemen, vormen bruggen belangrijke knooppunten in het wegennet. Ze bundelen meerdere verkeersstromen, die soms heel verschillend zijn (stedelijke, rurale en/of middellange, zoals bij de brug over de Leie in Warneton).

Bruggen bieden een bevoorrecht uitzicht op de rivier (of het kanaal) en haar vallei.

De rivieren van onze grensoverschrijdende metropool zijn erg discreet : men ziet ze maar omwille van elementen die hun aanwezigheid op een indirecte manier verraden⁹ : een bomerij, een brug, een fabriek, soms een boot in het veld... Over een brug rijden (of gaan) biedt een korte kans de rivier te zien. Men kan er zich ook oriënteren, zich situeren in de ruimte. De grote rivieren en kanalen verdelen de regio in grote stukken : men is ten noorden of ten zuiden, op linker- of rechteroever, aan Belgische of Franse kant van de rivier.

Daarom is het belangrijk dat die perceptie van de rivieren en kanalen behouden blijft, of zelfs versterkt wordt, met name op de autosnelwegen, waar het zicht op de rivier dreigt te verdwijnen achter verkeersborden en geluidswerende wanden, of in de complexiteit van tracés en verkeersknooppunten verloren gaat¹⁰.

Bruggen kunnen ook bevoorrechte knooppunten zijn. De paden die het mogelijk maken de rivier te volgen en te ontdekken zijn er geknoopt aan het wegenstramien van stad en land : men krijgt toegang tot het water en tot de paden (vanaf een parking of een bushalte), men steekt de rivier

⁸ Over het algemeen hebben de kanalen meer bruggen dan de rivieren, zelfs in meer landelijke omgevingen. Over het landelijke Canal de l'Espierres zijn er bijvoorbeeld vijf bruggen op een afstand van vier kilometer. Dat getuigt van de wijze waarop het kanaal, zelfs al volgt het een oude, kleine rivier, het bestaande wegennet doorkruist. De dichtheid van bruggen over kanalen is grosso modo vergelijkbaar met die over autosnelwegen (voor spoorwegen, met soms talrijke gelijkgrondse overwegen, gelden andere gemiddelden). Omgekeerd getuigt de lage dichtheid van bruggen over rivieren van de impact van de vochtige valleien op de structuur en de organisatie van het grondgebied.

⁹ Lees ook Cahier 2 "Portret van het landschap" (Philippe Thomas en Anne Leplat).

¹⁰ Het Canal de l'Espierres toont zich heel sterk aan de gebruikers van de autosnelweg Tournai-Kortrijk (A17-E430). De Leie, stroomafwaarts Kortrijk, verdwijnt in het visuele geweld van de bruggen op de Ring R8.



*Stratennet langs de Deûle met brug in Quesnoy sur Deûle.
Réseau routier le long de la Deûle avec pont à Quesnoy sur Deûle.*

3.6.4 Les ponts

Les ponts sont des éléments clefs dans le rapport qu'entretiennent les rivières et les canaux avec les territoires.

Les ponts sont rares : sur l'Escaut, en aval de Tournai, sur la Deûle, en aval de Lille, et sur la Lys (sauf à Armentières, Menen ou Kortrijk) la distance moyenne entre deux ponts est de quatre kilomètres, alors que la distance moyenne entre deux routes ou chemins est de 500 mètres. Seul le Canal de Roubaix, dans sa partie la plus urbaine, a une densité de ponts proche de celle du maillage urbain⁸.

Même sans prendre en compte la relation avec l'eau, ou leur architecture spécifique, les ponts sont des nœuds importants dans le réseau viaire du territoire. Ils concentrent de nombreux flux, parfois très différents (urbains, ruraux, et/ou de moyenne distance : exemple le pont sur la Lys à Warneton).

Les ponts offrent une vue privilégiée sur la rivière (ou le canal) et sa vallée.

Les rivières de notre métropole transfrontalière sont discrètes, et ne se remarquent que grâce aux éléments qui les accompagnent⁹ : arbres d'alignement, ponts, bâtiments industriels, voire un bateau dans les champs... Le franchissement d'un pont offre une brève opportunité d'apercevoir la rivière. Elle permet aussi au voyageur de se localiser dans l'espace, dans la mesure où les grandes rivières et les grands canaux organisent le territoire et le découpent en morceaux distincts (rive gauche - rive droite ; rive belge - rive française etc.).

Il est en conséquence important que cette perception de la rivière ou du canal reste intacte, même (ou surtout) à partir des autoroutes, où la vue sur la rivière disparaît derrière les parois anti-bruit et les panneaux de signalisation ou dans la complexité des tracés et échangeurs routiers¹⁰.

Les ponts peuvent être des nœuds privilégiés entre les cheminements de découverte qui accompagnent la rivière et les systèmes viaires urbain et rural : accéder à l'eau et aux cheminements (à partir des parkings, des arrêts de bus), traverser la rivière pour changer de rive, changer d'itinéraire... Pour valoriser ce potentiel, il est nécessaire de multiplier les liaisons entre les ponts et les

⁸ La densité de ponts est plus forte sur les canaux, même en territoire rural : cinq ponts pour quatre kilomètres sur le Canal de l'Espierres. Ceci témoigne de la façon dont le Canal, même constitué à partir d'une vieille rivière, s'est superposé sur une trame viaire existante. La densité de ponts sur les canaux est comparable à celle au dessus des autoroutes (le cas des voies ferrées, avec leurs passages à niveau, est encore différent). A l'inverse, la faible densité de ponts sur les rivières témoigne de l'impact structurant des vallées humides sur l'organisation des territoires.

⁹ Lire le Cahier 2 "Portrait du paysage" (Philippe Thomas et Anne Leplat).

¹⁰ Le Canal de l'Espierres se montre avec force aux voyageurs sur l'autoroute Tournai-Kortrijk (A17-E430) ; alors que la Lys, en aval de Kortrijk, disparaît sous la violence visuelle du Ring R8.



over om de andere oever te bereiken, men verandert van route... Om dat allemaal mogelijk te maken moeten er meer verbindingen komen tussen de bruggen en de jaagpaden (en moeten de bestaande verbindingen vaak worden aangepast om ze ook voor fietsers toegankelijk te maken). Er moeten ook kleine parkeerhaventjes en comfortabele bushaltes worden aangelegd, enz.

Een brug bouwen en onderhouden is een dure aangelegenheid. Vaak tonen de verschillende openbare bouwheren er liever geen belangstelling voor, beperken ze de (financiële) omvang van hun verbintenis en schuiven ze de eindverantwoordelijkheid op elkaar af. Al bestaan er enkele schijnbaar eenvoudige regels om te bepalen wie de bouw van een nieuwe brug zal financieren ¹¹, het onderhoud en de vernieuwing blijven onzeker. Dit gebrek aan interesse blijkt uit de realisatie van slecht gedimensioneerde bruggen (een te smalle brug over de nieuwe Leie in Halluin, een veel te brede brug ten westen van Wervik) en uit het gebrek aan onderhoud van bestaande bruggen (tot zelfs complete verwaarlozing : de Pont-Rouge over de Leie is daar een extreem voorbeeld van ¹²).

Er zijn verschillende soorten bruggen :

- stedelijke bruggen : het gaat vaak om relatief oude bruggen in het stadscentrum; de meeste zijn lichtjes opgehoogd (de bruggen van Tournai zijn echter sterk opgehoogd in vergelijking met het straatniveau) ;
- sommige bruggen zijn bewegend, maar zelden over belangrijke waterwegen (één uitzondering in Tournai, en één in aanbouw in Kortrijk) ;

¹¹ Algemeen wordt aangenomen dat de instantie die nieuwe infrastructuur tot stand brengt of aanpast, (financieel) verantwoordelijk is voor de verwezenlijking of de aanpassing van de bruggen. Dat principe miskent het blijvend karakter van de ruimtelijke breuk die veroorzaakt wordt door een nieuwe of door de vergroting van een bestaande infrastructuur. (De investeringen die nodig zijn om een nieuwe brug te bouwen voor een nieuwe weg over een rivier zijn immers afhankelijk van de maat van die rivier: gaat het om een (oude) kleine rivier of om een (inmiddels) groot kanaal ? Die vraag rijst heel concreet wanneer een nieuwe weg moet worden aangelegd, zoals tussen de twee Comines om het zwaar verkeer uit de stad te houden).

¹² De geschiedenis van de Pont Rouge is nauw verbonden met de geschiedenis van de landsgrens. Vóór de Leie grens werd kon ze via de Pont Rouge worden overschreden om van Lille naar Ieper, Dunkerque en Oostende te gaan. Het verdrag van Utrecht van 1713 scheidde definitief de burggraafschappen van Lille (Frans) en Ieper (Oostenrijks) en maakte de Leie tot grens. De Franse overheid nam de beslissing een nieuwe weg aan te leggen om Lille met Dunkerque te verbinden via Armentières. Om het succes van die nieuwe weg te verzekeren werd de Pont Rouge in 1764 afgebroken. Wij weten niet wanneer de brug dan toch herbouwd werd. Hoe ook, de huidige brug is een tijdelijke, een "Bailey"-brug, vermoedelijk een overblijfsel van de laatste wereldoorlog. Ze verkeert in zulk een slechte staat dat ze eerst werd gesloten voor het autoverkeer, en nu, door middel van traliewerk en prikkeldraad, zelfs voor fietsers en voetgangers. Ze komt echter wel voor in de brochures van het RAVeL-netwerk (Réseau Autonome de Voies Lentes) als verbinding tussen het jaagpad op de rechteroever van de Leie en de oude spoorweg Armentières-Comines. De brug zal in de loop van het jaar 2005 door Lille métropole Communauté urbaine herbouwd worden.



68 De Leie en de Brug tussen Menen en Halluin, die zo te zien een heel grote aantrekkingskracht heeft.

La Lys et le Pont entre Menin et Halluin, qui semble exercer un grand pouvoir d'attraction.



69 Zicht over de Quai Verboeckhoven vanaf de brug over de oude Leie in Warneton.

Vue sur le Quai Verboeckhoven à partir du pont sur la vieille Lys à Warneton.

chemins de halage (voire de les modifier, pour les rendre accessibles aux vélos), et d'aménager des petites aires de stationnement, d'attente de bus etc.

Construire un pont et l'entretenir est une affaire coûteuse. Souvent, les différents maîtres d'ouvrage publics préfèrent ne pas s'y intéresser, limiter l'étendue (financière) de leur engagement et se renvoyer la responsabilité finale. S'il existe quelques règles faussement simples pour identifier qui financera la construction d'un pont neuf ¹¹, son entretien et son renouvellement demeurent incertains. Ce désintérêt se traduit par la réalisation de ponts mal dimensionnés (un pont trop étroit pour franchir la nouvelle Lys à Halluin, un pont beaucoup trop large à l'ouest de Wervik), par l'absence d'entretien sur les ponts existants, voire même par leur abandon complet : le Pont-Rouge sur la Lys en offre un exemple extrême ¹².

Les ponts assurent plusieurs types de franchissement :

- les ponts urbains : il s'agit souvent de ponts relativement anciens, correspondant à des traversées en centre urbain ;
la plupart sont faiblement surélevés (les ponts de Tournai sont toutefois très surélevés par rapport au niveau de la rue) ;
certains ponts sont ouvrants, mais rarement sur les grands itinéraires fluviaux (une exception à Tournai, un projet à Kortrijk) ;

¹¹ On considère généralement que le maître d'ouvrage qui crée une nouvelle infrastructure ou qui l'adapte est (financièrement) responsable de la réalisation ou de l'adaptation des ouvrages d'art de franchissement. Ce principe fait l'impasse sur l'effet de coupure durable qu'entraîne la création ou l'agrandissement d'une infrastructure. (Construire un nouveau pont pour une nouvelle route ne demande pas le même niveau d'investissement selon qu'il doit franchir une modeste rivière ou un grand canal. Cette question qui se pose de façon très concrète quand il s'agit de créer une nouvelle voie, par exemple entre les deux Comines pour alléger l'itinéraire urbain des trafics lourds).

¹² L'histoire du Pont Rouge est étroitement liée à l'histoire de la frontière. Avant la mise en place de la frontière, le Pont Rouge assurait le franchissement de la Lys pour aller de Lille à Ieper, Dunkerque et Oostende. Le traité d'Utrecht de 1713, qui séparait définitivement les châtelainies de Lille (française) et d'Ieper (autrichienne) et positionnait la frontière sur la Lys, inspira les pouvoirs français à construire une nouvelle route, reliant Lille à Dunkerque par Armentières. Pour assurer le succès de cette nouvelle route, le Pont Rouge fut démonté en 1764.

Nous ignorons de quand date sa reconstruction. Le pont actuel est un pont provisoire, un pont Bailey, héritage probable de la dernière guerre. Le pont est si mauvais état qu'il fut d'abord fermé à la circulation automobile, et maintenant, moyennant grillages et barbelés, même aux cyclistes et piétons. Il figure néanmoins dans les brochures du RAVeL (Réseau Autonome de Voies Lentes) comme un élément essentiel entre le parcours sur la rive droite de la Lys et celui sur l'ancienne voie ferrée Armentières-Comines. Le pont sera reconstruit courant 2005 par Lille métropole Communauté urbaine.



Le Pont Rouge sur la Lys (Deûlémont-Warneton Belgique).

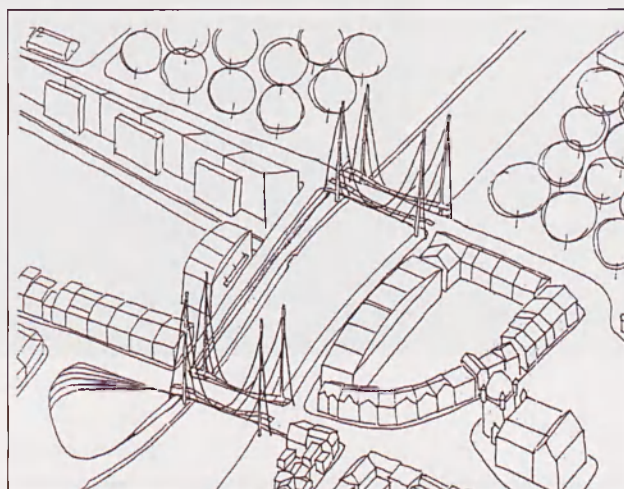
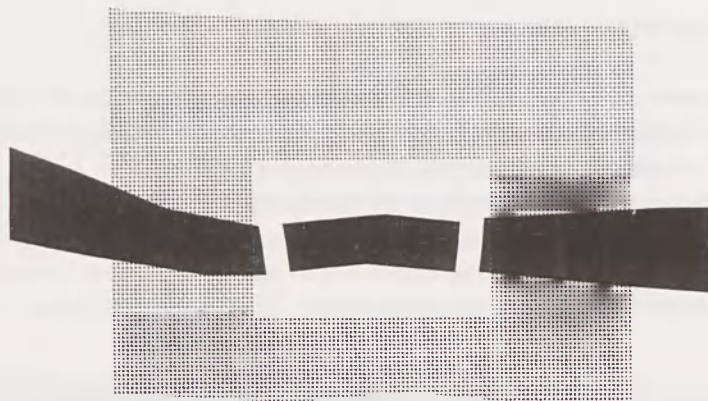


Le Pont de Pottes sur l'Escaut.

- wegbruggen, die sterk opgehoogd zijn en qua vorm gelijken op de bruggen over autosnelwegen,
- oude bewegende bruggen (vaak gelegen waar weinig belangrijke wegen de oude kanalen oversteken),
- voetgangersbruggen.

Het verbreden van een rivier en het aanpassen van de bruggen in een stedelijke context is een moeilijke ontwerp-opgave. Daarvoor volstaat het niet de waterbouwkundige en de stedenbouwkundige vraagstukken afzonderlijk en naast elkaar (of, erger nog : nà elkaar) aan te pakken. De heropbouw van Tournai (na de tweede wereldoorlog), met zijn hoge, maar toch goed in de stad geïntegreerde brug, en de werken voor de verbreding van de Leie in de doortocht van Kortrijk (met een hertekend stratenplan en zes nieuwe bruggen) getuigen beide van de wijze waarop een geïntegreerde ontwerp-aanpak voor stad en rivier boeiende stedelijke rivierlandschappen kan opleveren. Het stadsontwerp beperkt er zich niet tot het integreren van bruggen, maar toont evenveel belangstelling voor het produceren van bouwrijpe gronden langs de rivier, voor het aanleggen van stadsparken en voor het karakter en het gebruik van de nieuwe kaaien.

De Leie in Comines en in Halluin of de Deûle in Lille stellen vergelijkbare problemen. In Halluin, rond de reeds rechtgetrokken Leie en de reeds gebouwde brug, bestaat de mogelijkheid om een nieuwe wijk en een nieuw stadspark aan te leggen. In Comines gaat het er om te profiteren van de verbreding van de Leie om de band tussen stad en rivier te verrijken, bijvoorbeeld in de vorm van een "carré urbain" : een grensoverschrijdende openbare ruimte op de twee oevers van de rivier.



Le Carré urbain de Comines.

- les ponts routiers, fortement surélevés, et qui s'apparentent aux ponts qui franchissent les autoroutes ;
- les anciens ponts ouvrants (souvent situés où des itinéraires peu importants franchissent les canaux anciens) ;
- les passerelles.

La mise à grand gabarit des rivières en traversée de ville, et la reconstruction des ponts urbains que cette mise à grand gabarit implique, posent de sérieux problèmes de conception urbaine, que la simple juxtaposition (ou succession) des démarches d'ingénierie fluviale et d'ingénierie urbaine ne peut résoudre. La reconstruction de Tournai (après la dernière guerre mondiale), avec son pont surélevé et pourtant très bien intégré dans la ville, et le projet de mise à grand gabarit de la Lys dans sa traversée de Kortrijk (avec le dessin d'une nouvelle trame viaire et ses six nouveaux ponts) témoignent de la façon dont une démarche intégrée de conception urbaine et fluviale peut produire des paysages urbains fluviaux de qualité. Les solutions urbaines ne s'y limitent pas à l'intégration des ponts, mais s'intéressent aussi à la production de terrains constructibles en façade de la rivière, à l'aménagement de parcs urbains et au caractère et à l'utilisations des quais.

La Lys à Comines et à Halluin ou la Deûle à Lille posent des problèmes équivalents. A Halluin, autour d'une Lys déjà rectifiée et d'un pont déjà construit, l'opportunité existe de créer un nouveau quartier et un nouveau parc urbain. A Comines, l'enjeu est de profiter de l'élargissement de la Lys pour enrichir le rapport entre la ville et la rivière, par exemple sous la forme d'un "carré urbain" : un espace public transfrontalier construit sur les deux rives de la rivière.

3.7 CULTUUR, MAATSCHAPPELIJK LEVEN EN RECREATIE

De kwaliteit van het water en de structuur van het landschap zijn essentiële dragers voor de recreatieve activiteiten langs het water. We hadden het reeds over de symboolfunctie van het zwemmen in rivieren en kanalen ; voor veel mensen hebben hengelen en de aanwezigheid van vissen een vergelijkbare symboolfunctie. Ondanks talrijke recente initiatieven blijft de recreatieve infrastructuur langs onze rivieren en kanalen beperkt. Ze is ook weinig geïntegreerd : meerdere elementen staan naast elkaar, zonder veel onderling verband. Het kanaal Ieper-Comines is kenmerkend : minstens vier verschillende instanties hebben er afzonderlijke voorzieningen voor hetzelfde doel.



*Watersport op de Deûle te Lille.
Sport nautique sur la Deûle à Lille.*

Voorstellen

- Voor de kwaliteit van het water ambitieuzere doelstellingen vooropstellen : zwemwater.
- Voorrang geven aan het concretiseren van een globale, landschappelijke visie, die belangrijker is dan het installeren van voorzieningen allerhande.
- Sommige interessante kasteeltjes, sommige boerderijen aankopen... en ze een recreatieve functie verlenen.
- Meer samenwerken : het volstaat niet dat elk deelgebied zijn bijdrage levert voor het opwaarderen van de rivieren en kanalen, er moeten ook gezamenlijke initiatieven komen.
- Het ontdekken van de regio bevorderen door de uitbouw van een recreatief fietspadennet.
- Het samengaan van verschillende soorten bezoekers bevorderen. Aan de ene kant een onverhard en aan de andere kant een verhard jaagpad is niet alleen gunstig voor de natuurontwikkeling, het biedt ook betere faciliteiten voor enerzijds ruiters en voetgangers en anderzijds fietsers en rolschaatsers.
- De bereikbaarheid van de oude rivierarmen verbeteren om zo hun aantrekkingskracht te verhogen. Het kan interessant zijn om voetgangersbruggen te bouwen over de oude rivierarmen.

Vandaag zijn een groot aantal waardevolle elementen langs de rivieren en kanalen absoluut onderbelicht. In het beste geval biedt een toevallig gevonden boek enige uitleg. Ook enkele musea geven wat informatie.

Toch blijven heel wat interessante elementen een raadsel, terwijl andere helemaal niet worden opgemerkt : de aarden wallen als relict van de Vauban-versterkingen (Kanaal Ieper-IJzer), de beschermde drietrapssluis van het Kanaal Roeselare-Leie, de kalkovens van Tournai, het museum 't Schippershof in Menen (langs de gedempte oude Leie)... het is maar een summiere greep uit de veel talrijkere mogelijke voorbeelden die veel aan erkenning zouden winnen als ze wat explicie-ter zouden worden becommentarieerd langs het traject zelf, in plaats van uitsluitend in boeken, folders of - voor de doorsnee mens helemaal onvindbare - beschrijvingen van beschermde monumenten.

3.7 CULTURE, VIE SOCIALE ET LOISIRS

La qualité de l'eau et la structure paysagère sont les supports essentiels des activités récréatives le long de l'eau. Nous avons déjà signalé la fonction symbolique de la natation dans les rivières et canaux ; pour beaucoup de gens, la pêche à la ligne et la présence de poissons ont une fonction symbolique comparable. Malgré les nombreuses initiatives récentes, les infrastructures récréatives le long de nos rivières et canaux passent assez inaperçues. Surtout, elles se trouvent plutôt les unes à côté des autres qu'en rapport les unes avec les autres. Le canal Ieper-Comines est caractéristique : au moins quatre instances différentes disposent d'infrastructures différentes, mais qui ont le même objectif.



*Vissers langs de Quai de Nantes te Roubaix.
Des pêcheurs le long du Quai de Nantes à Roubaix.*

Propositions

- Se donner des objectifs plus ambitieux pour la qualité de l'eau : eau de baignade.
- Privilégier la concrétisation de la vision paysagère globale, qui est plus importante que l'installation de toutes sortes d'équipements.
- Acquérir certaines fermes, certains petits châteaux intéressants... et leur donner une fonction récréative.
- Renforcer la coopération : il ne suffit pas que chaque territoire contribue à la valorisation, encore faut-il prendre des initiatives communes.
- Favoriser la découverte du territoire par la réalisation d'un réseau d'itinéraires récréatifs cyclables.
- Favoriser la fréquentation conjointe de différents types de public : En réalisant un cheminement empierré d'un côté, non-empierré de l'autre de halage, on ne favorise pas seulement le développement de la nature, mais on facilite aussi la fréquentation par les cyclistes et les patineurs à roulettes d'une part, et les cavaliers et les piétons, d'autre part.
- Améliorer l'accessibilité des anciens bras de rivière pour augmenter leur attrait. Il peut être intéressant de construire des passerelles sur les anciens bras de rivière.

A l'heure actuelle, un grand nombre d'éléments précieux le long des rivières et des canaux sont absolument sous-valorisés. Dans le meilleur des cas, la lecture d'un livre fortuitement trouvé peut fournir quelques explications. Ailleurs, ce sont quelques musées qui donnent quelques informations. Toutefois, bon nombre d'éléments intéressants demeurent des énigmes, alors que d'autres ne sont même pas aperçus : les restes des remparts des fortifications de Vauban (le long du Canal Ieper-Yser), l'écluse protégée à trois portes du Canal Roeselare-Lys, les fours à chaux de Tournai, le musée 't Schippershof à Menen (le long de l'ancienne Lys qui a été comblée)... Ce ne sont là que quelques-uns des nombreux exemples qui gagneraient en reconnaissance s'ils étaient commentés un peu plus explicitement le long du tracé même, au lieu d'être simplement évoqués dans des livres, des dépliants ou des descriptions de monuments protégés, dont le promeneur moyen ignore l'existence.

- Schipperscafeetjes en oude afspanningen herwaarderen, een aantal waardevolle riviergebonden gebouwen inrichten om er cafés en restaurants in onder te brengen en er tuinen en terrassen aan toevoegen.
- Steigers op het water aanbrengen voor de vissers.

3.7.1 CULTUUR

Culturele thema's kunnen hand in hand gaan met het blauwe netwerk. Het netwerk kan de basis vormen voor hun inplanting, en die culturele projecten maken op hun beurt het netwerk boeiend. Het feit dat Lille 2004 culturele hoofdstad van Europa is, en daarbij ook zijn grensoverschrijdende regio betreft, vormt hiertoe een goede aanzet.

Een aantal projecten van Lille 2004 die betrekking hebben op het water:

- *Op het Buda-eiland, een eiland tussen twee armen van de Leie, in de nabijheid van het stadscentrum van Kortrijk, wordt een Maison Folie van Lille 2004 ingericht. Op het eiland vinden we eveneens het Broelmuseum, een bioscoopcomplex en de Tacktoeren (een atelier voor dans en theater).*
- *Het Maison Folie van Lambersart : 'Le Colysée' :
'Le Colysée', aan de kruising van vier waterlopen, was in de 18de eeuw een beroemde feestlocatie en duikt nu opnieuw op in het kader van Lille 2004, met wandelpaden langs de Deûle en twee tuinen.*
- *'La Deûle à travers les âges' is een gevarieerd project rond water: een tentoonstelling en verschillende feestelijkheden in Lille, Lambersart en Wambrechies tijdens de 'Monde Parallèle de l'Eau Bleue-50°/N'.*
- *'Eau Bleue 50°/N' is een feest van het water dat verschillende projecten omvat:*
 - *'L'île au Phare-Siffleur' van A Chahuter in Lille/Lambersart
Het collectief A Chahuter wekt met beeld en klank een droomwereld van water op : treed binnen in een onderzeeër van een ander tijdperk, neem deel aan onderwaterconcerten, stap in matrozenlaarzen door de nevelen van een tuin, maak een dichtertlijk boottochtje en sluit de avond af bij de 'guinguettes' (danscafés). De nacht mondt uit in een speelse, sprookjesachtige en Aziatische optocht, terwijl duizend bloemen in de Deûle glinsteren.*
 - *'Gamberges' van Le Prato in Lille, Lambersart, Seclin en Wambrechies.
Ontdek onze steden en ons platteland in een ander tempo. Kuier langs de waterkant en de 'guingettes' van een ander tijdperk. Een boot in de kleuren van Le Prato vertelt op zijn eigen manier het leven van onze kanalen en rivieren.*
 - *'La Marque au fil de l'eau', Val de Marque
Dertien gemeenten nodigen u uit voor een duik in het groen waar een verborgen riviervlucht kabbelt: een verhaal van ouderen, met beschrijving en verbeelding door de allerjongsten.*
 - *'ZZZZZ' van de groep Zur in de Prés du Hem in Armentières
Zur, een collectief van film, plastische kunst en theater, laat u rondwandelen bij het vallen van de nacht. U kunt er een visser tegen het lijf lopen, een blindervrouw, een tuinier, een witte vlieg, enkele vissen... nu eens echt, dan weer geprojecteerd. De Leie wordt een bioscoopscherm, de bomen zingen.*
- *Verskillende projecten in het Parc de la Deûle.*

- Revaloriser les cafés de bateliers et les anciennes auberges, réaménager certaines constructions précieuses liées à la rivière pour y aménager des cafés et des restaurants et leur adjoindre des jardins et des terrasses
- Installer des appontements sur l'eau pour les pêcheurs.

3.7.1 CULTURE

Les thèmes culturels peuvent parfaitement s'accorder avec le maillage bleu. Le maillage peut servir de base à leur implantation, tandis que ces projets culturels rendent à leur tour le maillage intéressant. Lille 2004, Capitale Européenne de la Culture, et l'implication de sa région transfrontalière, constituent une bonne entrée en la matière.

Quelques projets de Lille 2004 ayant un rapport avec l'eau :

- *L'île Buda, une île entre deux bras de la Lys, à proximité du centre ville de Kortrijk, accueille une maison folie de Lille 2004. Nous y trouvons aussi le Broelmuseum, un complexe de salles de cinéma et la Tacktoeren (un atelier destiné à la création de danse et de théâtre).*
- *La Maison folie de Lambersart : 'Le Colysée'*
Le Colysée au croisement de quatre bras d'eau était un célèbre lieu de fêtes du 18e siècle, et réapparaît dans le cadre de Lille 2004, pourvu des promenades longeant la Deûle, accompagné de deux jardins.
- *La Deûle à travers les âges, est un projet multiple autour de l'eau : une exposition et des événements festifs à Lille, Lambersart et Wambrechies pendant le Monde Parallèle de l'Eau Bleue-50°/N*
- *Eau Bleue 50°/N, est la célébration de l'eau autour de plusieurs projets :*
 - *L'île du phare siffleur A Chahuter à Lille/Lambersart*
Le collectif A Chahuter réveille un imaginaire fluvial via un parcours visuel et sonore : rentrer dans un sous-marin d'une autre époque, participer à des concerts subaquatiques, traverser les brumes d'un jardin en bottes de marin, profiter de balades poétiques en péniche avant de finir la soirée près des guinguettes... La nuit se prolonge par une parade ludique, féerique et asiatique, tandis que la Deûle scintille de mille fleurs.
 - *Gamberges Le Prato in Lille, Lambersart, Seclin et Wambrechies*
On peut découvrir nos villes et nos campagnes à un autre rythme. Retrouver ces berges, ces guinguettes, ces flâneries d'une autre époque. Une péniche aux couleurs du Prato racontera à sa façon la vie de nos canaux et rivières.
 - *La Marque au fil de l'eau*
Treize communes vous convient à plonger au cœur d'un petit coin de verdure où coule secrètement une paisible rivière racontée par les anciens, décrite et imaginée par les plus jeunes.
 - *ZZZZZ, groupe Zur dans les prés du Hem à Armentières*
Collectif à la croisée du cinéma, des arts plastiques et du théâtre, Zur offre une déambulation à la tombée de la nuit. On peut y croiser un pêcheur, une femme papillon, un jardinier, une mouche blanche, des poissons ... tantôt réels, tantôt projetés. La Lys devient un écran de cinéma, les arbres chantent.
- *Plusieurs projets dans le parc de la Deûle.*

Bij het project voor het PADDE (pagina 10) wordt eraan gedacht bestaande culture voorzieningen zowel in Frankrijk als België herop te waarderen en nieuwe projecten langs het water in te planten. (Interessante voorbeelden werden reeds gevonden in Leeds, Manchester en het IBA Emscher Park in het Ruhrgebied.)

Meer dan elk ander initiatief bieden projecten met betrekking tot rivieren en kanalen de mogelijkheid om de intercommunale en grensoverschrijdende dimensie van onze metropool te accentueren.

De aanzetten van Lille 2004 en van het PADDE dienen verder navolging te krijgen. Daarvoor is het nodig dat ook lokale projecten in een globale aanpak passen, dat ze met verwante thema's werken, een gezamenlijke kalender respecteren, zich samen kenbaar maken, enz.

Die projecten kunnen dan ook de gelegenheid zijn om de metropool op een andere manier te beleven, want het hart van onze netwerkmetropool en vooral haar stadscentrum worden tot op heden nog te weinig in verband gebracht met water.

Anderzijds moet men aandacht hebben voor de natuurlijke en transportfuncties van de rivieren en kanalen, en die situeren in een bredere, mondiale context.

- Onze rivieren en kanalen getuigen van de steeds hernieuwde inspanningen en de voortdurende aanpassingen om de grillige natuur in bedwang te houden : het water opvangen of laten afvloeien, droogte en overstromingen bestrijden. Dat lukt niet altijd even goed, ook al is in ons klimaat de natuur nogal mild. Andere landen, die over minder financiële middelen beschikken, worden soms geconfronteerd met een veel sterkere en meer veeleisende natuur.
- Onze rivieren en kanalen verbinden onze steden met elkaar en met de grote internationale Noordzeehavens. Precies door die grote havens hebben wij hier producten uit de hele wereld, die tegelijk exotisch en heel alledaags zijn, en waarvan wij de werkelijke origine en de geografische en menselijke productievoorwaarden vergeten zijn. Weliswaar circuleren heel wat van die producten in vrachtwagens en containers, en hun genormaliseerde verpakkingen ontdoen hen van elke herinnering aan hun origine (of creëren zelfs een kunstmatige en publicitaire origine). Verenigingen die pleiten voor een rechtvaardigere wereldhandel willen die relatie tussen producenten en consumenten herstellen. Misschien bieden de rivieren en kanalen, waarop lichters uit de grote zeehavens varen, de mogelijkheid om die relatie weer zichtbaar te maken en op te waarderen ?

Voorstellen

- Voorrang geven aan culturele projecten van metropolitane omvang.
- Bij de culturele projecten de materialiteit van het water opwaarderen : het geluid, het doorstromen, de kracht, de kleuren, de weerspiegelingen...
- Projecten bedenken die het natuurlijke (en moeilijk controleerbare) aspect van het water opwaarderen, en die projecten plaatsen in een mondiale context van waterbeheersing.
- Projecten bedenken die aandacht besteden aan transport en handel, en die eerlijke handel opwaarderen.



Guinguette à Leers - Grimonpont.

Le projet du PADDE (page 13) vise à revaloriser des équipements culturels existants, tant en France qu'en Belgique, et à implanter de nouveaux projets le long de l'eau (exemples intéressants à voir à Leeds, Manchester et au niveau de l'IBA Emscher Park dans la Ruhr).

Plus que toute autre initiative, les projets concernant les fleuves, rivières et canaux offrent la possibilité d'accentuer la dimension intercommunale et transfrontalière de notre métropole.

Les initiatives dans le cadre de Lille 2004 et du PADDE doivent être suivies. À cet égard, il est nécessaire que les projets locaux, eux aussi, s'inscrivent dans une approche globale, travaillent avec des thèmes apparentés, respectent un calendrier commun, se manifestent ensemble, etc.

Ces projets peuvent dès lors être l'occasion de vivre la métropole autrement, car le cœur de notre métropole en réseau et en particulier son centre-ville ont jusqu'à présent été trop peu liés à l'eau.

Il convient par ailleurs de prêter attention aux fonctions naturelles et de transport des fleuves, rivières et canaux, et même de les situer dans un contexte mondial plus large.

- Nos rivières et nos canaux témoignent des efforts sans cesse renouvelés et adaptés pour contrôler une nature capricieuse : écouler l'eau ou la retenir, lutter contre les inondations ou contre la sécheresse. Ce contrôle ne réussit pas toujours, alors que, sous nos latitudes, la nature est plutôt clémente. D'autres pays, avec moins de moyens financiers, sont parfois confrontés à une nature beaucoup plus forte et exigeante.
- Nos rivières et nos canaux relient nos villes entre elles et les relient aux grands ports internationaux de la Mer du Nord. C'est par ces grands ports que nous arrivent les produits du monde entier, à la fois exotiques et banalisés, et dont nous avons oublié l'origine réelle ou les conditions géographiques et humaines de production. Certes, bon nombre de ces produits circulent en camions et conteneurs ; et leurs emballages standardisés leur enlèvent toute mémoire de leur origine (ou la remplacent par une mémoire factice et publicitaire). Les associations qui plaident pour un commerce mondial plus équitable veulent rétablir le lien entre producteurs et consommateurs. Peut-être que les rivières et les canaux, sur lesquels circulent des péniches en provenance des grands ports maritimes, nous offrent-ils la possibilité de rendre ce lien plus visible et de le valoriser ?

Propositions

- Privilégier les projets culturels de dimension métropolitaine.
- Valoriser, dans les projets culturels, la matérialité de l'eau : son bruit, son écoulement, son énergie, ses couleurs, ses reflets...
- Imaginer des projets qui valorisent l'aspect naturel (et difficilement contrôlable) de l'eau, et les situer dans un contexte mondial de maîtrise de l'eau.
- Imaginer des projets qui expriment le transport et le commerce, et qui valorisent le commerce équitable.



A sepia-toned photograph of a landscape. In the foreground, two large trees frame the view. The tree on the left is mostly bare, while the one on the right has some leaves. In the middle ground, a calm body of water reflects the sky. On the far bank, a person is visible, possibly fishing or walking. The background shows rolling hills under a hazy sky.

**Besluiten
Conclusions**

Atelier

1 Een groot project op maat van de metropool

Een eerste vaststelling is positief : diverse lokale, regionale en nationale overheden en instellingen werken, elk op haar gebied, aan de verbetering van de waterkwaliteit en/of aan de herwaardering van de rivieren en kanalen. In sommige gevallen is de verandering radicaal : het eerder ten dode opgeschreven Canal de Roubaix wordt opnieuw bevaarbaar gemaakt en zijn omgeving wordt heraangelegd zodat het een doorslaggevende gunstige impact kan hebben op de vernieuwing van het omliggende stedelijke weefsel.

Beetje bij beetje leiden de projecten die daartoe worden uitgevoerd tot een verbetering van de kwaliteit van het water, van de rivieren en kanalen en van hun onmiddellijke omgeving.

Dankzij die verbetering hebben de mensen het water opnieuw ontdekt : ze wandelen, fietsen of joggen op de jaagpaden, nemen deel aan evenementen langs het water en organiseren zich in talrijke verenigingen die als spreekbuis optreden voor hun diverse, nieuwe verwachtingen.

Een tweede vaststelling is minder gunstig : de huidige programma's en projecten gaan niet ver genoeg ! De verbetering van de waterkwaliteit verloopt erg langzaam, en de beoogde kwaliteitsnormen (basiskwaliteit) zijn te laag. Ook de verbetering van de rivieren en kanalen is te beperkt, want de omliggende gebieden worden daarbij niet betrokken. Tezelfdertijd blijven een aantal dequalifiërende praktijken bestaan, op stedenbouwkundig of architecturaal vlak, bij de bouw van nieuwe infrastructuren of bij het beheer van het water...

Nu heeft de eerste vaststelling een belangrijk voordeel : ze toont dat het anders kan. Kanalen en rivieren kunnen aangename plekken worden, de vervuiling kan bestreden worden, de bevolking kan zich interesseren voor deze verbeteringen en voor hun impact op de dagelijkse levenskwaliteit. Het water kan een troef zijn voor onze metropool ; maar daarvoor moeten we onze ambities wel hoger stellen.

De grensoverschrijdende en metropolitane dimensie van het netwerk van rivieren en kanalen zal een essentieel element zijn van die ambitie ; ze zal een gunstige wedijver doen ontstaan tussen de steden en tussen de deelgebieden van de metropool.

De in de studie opgesomde voorstellen kunnen de bouwstenen zijn van een **groot project op maat van de metropool**. Het zal misschien twintig jaar vergen om het uit te voeren, maar de huidige dynamieken zijn goeie aanzetten om verder te werken.

In die voorstellen komen twee doelstellingen steeds opnieuw aan bod :

- **de kwaliteit van het water**, en
- **ruimte voor de rivieren**, door aandacht te besteden aan de ruimere context en relevantie van de projecten.

De andere doelstellingen komen daaruit voort.

1 Un grand projet métropolitain

Un premier constat est positif : les diverses collectivités et administrations locales, régionales et nationales ont engagé des programmes et réalisent des projets de valorisation de l'eau, des rivières et des canaux. Dans certains cas (comme celui du Canal de Roubaix), les changements d'orientation sont complets : un canal voué à disparaître redevient un élément structurant et qualifiant de la ville.

Ces programmes et ces projets conduisent lentement mais sûrement vers une amélioration basique de la qualité de l'eau, et vers la requalification de l'environnement immédiat des rivières et des canaux.

Cette amélioration conduit la population (dont les attentes s'expriment à travers de nombreuses associations) à redécouvrir l'eau, à pratiquer les chemins de halage pour la promenade ou le jogging et à fréquenter les "fêtes de l'eau".

Un deuxième constat est plus dubitatif : ces programmes et ces projets ne suffisent pas ! L'amélioration de la qualité de l'eau est lente, et les seuils visés sont trop bas. La requalification des rivières et des canaux est trop restrictive, et ne concerne pas assez les territoires traversés. Parallèlement, des pratiques déqualifiantes persistent, en matière d'urbanisme, d'architecture, d'infrastructure, de gestion de l'eau, etc.

L'avantage du premier constat est qu'il montre que les choses peuvent changer : les rivières et les canaux peuvent devenir des lieux agréables, les pollutions peuvent être traitées, la population peut être intéressée par ces améliorations et par leurs impacts directs sur la qualité du cadre de vie quotidien... L'eau peut être un atout pour notre territoire ; mais il faut aller beaucoup plus loin et être beaucoup plus ambitieux.

La dimension métropolitaine et transfrontalière du réseau de rivières et de canaux sera un élément clef de cette ambition ; elle stimulera l'émulation entre les villes et entre les territoires.

Les propositions identifiées dans l'étude qui précède pourront constituer les éléments d'un **grand projet métropolitain**, dont la réalisation prendra peut-être vingt ans, mais qui bénéficiera des dynamiques déjà engagées.

Parmi ces propositions, deux objectifs reviennent sans cesse :

- améliorer la **qualité de l'eau**, et
- **donner de l'espace aux rivières**, par la pertinence et la contextualité des aménagements.

Les autres en découlent.

2 Hoe voer je zo'n project uit ?

Zijn de inhoud en de omvang van het project aldus gekend, hetzelfde kan nog niet gezegd worden van de manier waarop het kan worden uitgevoerd.

Het komt er immers op aan synergieën te creëren tussen uiteenlopende dynamieken en verwachtingen (transport, waterkwaliteit, recreatie, biodiversiteit, enz.) : soms zijn die complementair, dan weer aan elkaar tegengesteld. Bij die dynamieken horen ook actoren, gebruikers en burgers.

We denken dat noch de sectorale overheden, noch de lokale besturen in staat zijn om alleen, zonder de andere, deze problematieken doeltreffend aan te pakken. Het globale project moet de aanleiding zijn duurzame partnerschappen te creëren op het juiste schaalniveau : metropolitaan en grensoverschrijdend .

De oprichting van een soort van "**Grensoverschrijdend en thematisch regionaal park**", met verschillende soorten partners (lokale overheden, administraties voor waterwegen, en andere), werkend voor een specifiek gebied en voor een specifiek thema (de rivieren en kanalen), op grensoverschrijdende en metropolitane schaal, kan de goeie uitvoering en de samenhang van de projecten bevorderen. Daarbij moeten we rekening houden met het feit dat zo'n "Park" oprichten wellicht veel tijd en inspanningen vergt. Maar dat proces is geen voorafgaande voorwaarde om op het terrein reeds concrete projecten uit te voeren ; het kan de uitvoering van die projecten begeleiden, het kan ze bestendigen en versterken, en hun ruimtelijke en maatschappelijke impact vergroten.

Zo wordt het netwerk van rivieren en kanalen op zijn juiste waarde geschat, als **een openbare ruimte en een gemeenschappelijk goed**.



2 Les conditions de sa réalisation

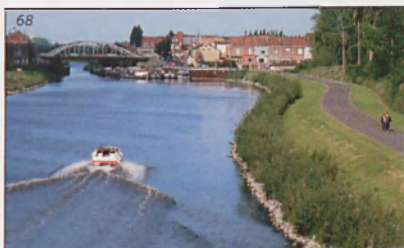
Si l'étude permet d'appréhender les contenus et l'ampleur d'un grand projet métropolitain, les conditions de sa réalisation doivent encore être explicitées.

En effet, il s'agira de répondre à différentes logiques parfois complémentaires, parfois contraires: celles des transports, des loisirs, de la qualité de l'eau, de la biodiversité, etc. Derrières ces logiques, il y a celles des acteurs, et les attentes des groupes d'usagers, et celles des citoyens en général.

A notre avis, ni les autorités sectorielles, ni les collectivités locales ne sont capables de répondre seules à ces enjeux. Des partenariats durables devront se construire autour de ce grand projet. Ce partenariat devra être à l'échelle des enjeux : métropolitain et transfrontalier .

La création d'une sorte de "**Parc naturel régional, thématique et transfrontalier**", réunissant plusieurs types de partenaires (collectivités territoriales, administrations des voies hydrauliques, et autres), sur un thème et un territoire spécifiques (celui des rivières et des canaux), à une échelle métropolitaine et transfrontalière, devra faciliter la mise en œuvre de ce grand projet. Certes, la création de ce "Parc" risque d'être lente et laborieuse. Mais ce processus de création ne doit pas anticiper, mais au contraire accompagner la réalisation de projets concrets sur le terrain. Elle permettra de les pérenniser et de renforcer leur impact et leur ampleur.

Enfin, cette démarche permettra de considérer le réseau des rivières et des canaux à sa juste valeur, à savoir comme **un espace et un bien publics, un bien à partager.**



Illustrations – Afbeeldingen

- 0 *De Schelde en het Kanaal Bossuit-Kortrijk L'Escaut et le Canal Bossuit-Kortrijk*
Arnout Zwaenepoel, wvi
- 1 Christophe Deneve, IEG
- 2 *Rives de la Haute Deûle, Euratechnologie, Ville de Lille*
- 3 Christian Devillers, architecte-urbaniste, assisté de Vincent Marniquet, architecte-assistant, avec les Sociétés AMAVI, Conseil à la Maîtrise d'Ouvrage, et PHUSIS, Paysagistes
- 4 PADDE, Phase 3, synthèse et conclusions; Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole
- 5 Paul Deroose voor Leiedal
- 6 Paul Deroose voor Leiedal
- 7 Espace Naturel Lille Métropole
- 8 Arnout Zwaenepoel, wvi
- 9 Arnout Zwaenepoel, wvi
- 10 Johan Stock pour COPIT-GPCI (Cahier Σ de l'Atelier transfrontalier)
- 11 Arnout Zwaenepoel, wvi
- 12 Arnout Zwaenepoel, wvi
- 13 Lille Métropole Communauté Urbaine
- 14 Johan Stock voor COPIT-GPCI (Cahier Σ van het Grensoverschrijdend atelier)
- 14a *De Schelde te Spiere* - Arnout Zwaenepoel, wvi
- 15 *Le relief de la métropole. Het reliëf van de metropool* - Philippe Thomas (Cahier 2)
- 16 Agence de développement et d'urbanisme de Lille métropole
- 17 *Les paysages de la métropole. Landschappen in de metropool* - Philippe Thomas (Cahier 2)
- 18 *Les motifs du paysage. Motieven in het landschap* - Philippe Thomas (Cahier 2)
- 19 Plan original de Comines levé par Jacques de Deventer vers 1560. Dessin aquarellé sur papier.
(Madrid, Bibliothèque nationale)
- 20 La ville de Warneton vers 1644. Gravure extraite de J. Blaeu, in *Novum ac magnum Theatrum urbium Belgicae Regiae*, Amsterdam, t.I. 1649 (Comines, collection de la Société d'Histoire de Comines-Warneton et de la Région)
- 21 Arnout Zwaenepoel, wvi
- 22 Arnout Zwaenepoel, wvi
- 23 Lille Métropole Communauté urbaine
- 24 Jean-Luc Cornet, Lille Métropole Communauté urbaine
- 25 Lille Métropole Communauté urbaine
- 26 Lille Métropole Communauté urbaine
- 27 Wim De Jaeger
- 28 Wim De Jaeger
- 29 Arnout Zwaenepoel, wvi
- 30 Lille Métropole Communauté urbaine
- 31 Wim De Jaeger
- 32 Wim De Jaeger
- 33 Wim De Jaeger
- 34 *Moulins à Marquette, comportant 7 étages et une façade principale de 200 m. Construits en 1922 et tombés en désuétude depuis 1987. Molens in Marquette, met 7 verdiepingen en een voorgevel van 200m. In 1922 opgericht en sinds 1987 in onbruik.* Wim De Jaeger
- 35 Arnout Zwaenepoel, wvi
- 36 Lille Métropole Communauté urbaine
- 37 Arnout Zwaenepoel, wvi
- 38 Lille Métropole Communauté Urbaine
- 39 Arnout Zwaenepoel, wvi

- 40 *Floraison de marguerites – Bloeiaspect van Margriet (Leucanthum Vulgare) – Arnout Zwaenepoel, wvi*
- 41 Arnout Zwaenepoel, wvi
- 42 Wim De Jaeger
- 43 Lille Métropole Communauté Urbaine
- 44 Wim De Jaeger
- 45 *Prairies inondable à Frelinghien où la rivière n'est pas prisonnière de berges abruptes. Primevères sauvages (Lychnis flos-cuculi) et Boutons d'or (Ranunculus acris). Meersgebied en hooiland te Frelinghien waar de rivier niet gevangen zit tussen steile oevers. Echte koekoeksbloem (Lychnis flos-cuculi) en Scherpe boterbloem (Ranunculus acris). – Arnout Zwaenepoel, wvi*
- 46 Lille Métropole Communauté Urbaine
- 47 *L'ancienne écluse à Ooigem (Wielsbeke) est une écluse unique à trois portes, protégée comme monument. L'administration des voies hydrauliques de Flandre prévoit une restauration et une réutilisation pour la navigation de plaisance. De oude sluis te Ooigem (Wielsbeke) is een unieke drietrapssluis en is beschermd als monument. AWZ voorziet een restauratie en hergebruik voor de pleziervaart. – Arnout Zwaenepoel, wvi*
- 48 Arnout Zwaenepoel, wvi
- 49 Arnout Zwaenepoel, wvi
- 50 Arnout Zwaenepoel, wvi
- 51 Arnout Zwaenepoel, wvi
- 52 Arnout Zwaenepoel, wvi
- 53 Arnout Zwaenepoel, wvi
- 54 Provinciale visserijcommissie van West-Vlaanderen
- 55 Arnout Zwaenepoel, wvi
- 56 Arnout Zwaenepoel, wvi
- 57 Arnout Zwaenepoel, wvi
- 58 Arnout Zwaenepoel, wvi
- 59 Arnout Zwaenepoel, wvi
- 60 Arnout Zwaenepoel, wvi
- 61 Arnout Zwaenepoel, wvi
- 62 & 62a Wim De Jaeger
- 63 Lille Métropole Communauté Urbaine
- 64 Arnout Zwaenepoel, wvi
- 65 Lille Métropole Communauté Urbaine
- 66 Wim De Jaeger
- 67 Philippe Thomas & Anne Leplat
- 68 Jean-Luc Cornet, Lille Métropole Communauté urbaine
- 69 Wim De Jaeger
- 70 Jef Van Staeyen
- 71 Arnout Zwaenepoel, wvi
- 72 (a) Agence de développement et d'urbanisme de Lille métropole
(b) Antoine Leygonie (avec Nodus et D'ailleurs)
- 73 Lille Métropole Communauté Urbaine
- 74 Arnout Zwaenepoel, wvi
- 75 Wim De Jaeger
- 76 *De Leie tussen Wervik en Kortrijk – Leiedal*
- 77 *La Lys à Armentières – Wim De Jaeger*
- 78 *De Oude Schelde te Kerkhove – Leiedal*
- 79 *Obegies, Mont de la Trinité – Arnout Zwaenepoel, wvi*
- 80 *Antoing – Arnout Zwaenepoel, wvi*
- 81 *La Lys, le quai Verboeckhoven à Warneton – Wim De Jaeger*
- 82 *Le Vieil Escaut entre Warcoing et Pecq – Arnout Zwaenepoel, wvi*

De auteurs

Voor de WVI (Westvlaamse Intercommunale);

Arnout Zwaenepoel stafmedewerker en natuurdeskundige bij de WVI. Hij is licentiaat in de plantkunde, morfologisch-systematisch-oecologische richting en maakte een doctoraats-verhandeling "Typologie & beheer van wegbermvegetaties in Vlaanderen" (R.U.G. Rijksuniversiteit Gent). Hij was tot 1997 lesgever aan de R.U.G., en verzorgde tal van lezingen en publicaties over zijn vakgebied.

Hij is Erkend deskundige akker- en graslandinventarisatie (26 juni 2003) in het kader van:

- de principiële goedkeuring door de Vlaamse regering op 19 juli 2002 van het Besluit betreffende het sluiten van beheersovereenkomsten in uitvoering van de verordening (EEG) nr 1257/99
- het Vlaams Programmeringsdocument voor Plattelandsontwikkeling (2000-2006), milieumaatregelen in de landbouw
- de Verordening (EG) nr 1257/1999 inzake steun voor plattelandsontwikkeling.

Ann Van Ackere stafmedewerker milieu bij de WVI. Ze is bio-ingenieur in de milieutechnologie (Universiteit Gent) en gediplomeerde in de aanvullende studies "Menselijke ecologie" (Vrije Universiteit Brussel).

In het kader van de samenwerkingsoverkomst "milieu als opstap naar duurzame ontwikkeling" werkt ze aan Duurzame Lokale waterplannen voor diverse gemeentes.

Evelyne Gildemyn werkte als pas afgestudeerde biologe mee aan de studie.

Voor Lille Métropole Communauté Urbaine ;

Jean-Luc Cornet (1945), architect DPLG, studeerde in 1972 af in Paris la Villette en heeft lange tijd gewerkt als architect-ontwerper van sociale woningen en projecten van stadsinrichting, voor de stad Grenoble en haar sociale huisvestingsmaatschappij, tegelijkertijd gaf hij ook les in architectuurontwerp. Sinds zijn komst naar de Communauté Urbaine Lille Métropole was hij actief rond territoriale ruimtelijke ordening en tevens adviseur inzake grensoverschrijdende planning. Tot zijn nieuwe taken behoort ook het opdrachtgeverschap voor grote communautaire infrastructuurwerken, meer in het bijzonder in het kader van de nieuwe bevoegdheden inzake sport- en culturele infrastructuur die zijn toegekend aan de Communauté Urbaine Lille Métropole.

Nathalie Azevedo werkte mee aan het project als stagiaire van de architectuurschool van Lille (EAL) bij de Communauté Urbaine Lille Métropole. Zij werkt momenteel aan haar einddiploma door de oprichting van een Interpretatiecentrum voor architectuur en erfgoed in Cambrai.

Les auteurs

Pour WVI (Westvlaamse Intercommunale) ;

Arnout Zwaenepoel chargé d'étude et expert en gestion de la nature auprès de WVI. Il a obtenu une licence en botanique, en aménagement morphologique-systématique-écologique et il a présenté une thèse de doctorat sur la "Typologie & gestion des végétations le long des routes en Flandre" (R.U.G. Université de Gent). Jusqu'en 1997, il était chargé de cours à la R.U.G. ; il a en outre donné nombre de conférences, et il est l'auteur de plusieurs publications.

Il est Expert agréé pour l'inventorisation des terres cultivables et des pâturages (26 juin 2003) dans le cadre :

- De l'accord de principe par le Gouvernement flamand, le 19 juillet 2002, de l'Arrêté relatif à la conclusion de conventions de gestion en exécution du Règlement (CE) n° 1257/99
- du Document relatif à la programmation flamande pour le Développement rural (2000-2006), mesures environnementales dans l'agriculture
- du Règlement (CE) n° 1257/1999 concernant le soutien au développement rural.

Ann Van Ackere chargée d'étude environnement auprès de WVI. Elle est bioingénieur, spécialisation technologie environnementale (Université de Gent) et porteur d'un diplôme d'études complémentaires "Ecologie humaine" (Vrije Universiteit Brussel).

Dans le cadre de l'accord de coopération "L'environnement, un tremplin vers le développement durable", elle prépare des Plans locaux de gestion durable de l'eau pour le compte de plusieurs communes.

Evelyne Gildemyn, biologiste fraîchement diplômée, a également participé à l'étude.

Pour Lille Métropole Communauté Urbaine ;

Jean-Luc Cornet (1945), architecte DPLG, diplômé de Paris la Villette en 1972 a longtemps exercé comme architecte concepteur d'habitat social et d'opérations d'aménagement urbain, pour la ville de Grenoble et son office d'HLM, parallèlement à un enseignement du projet d'architecture. Depuis son intégration à la Communauté Urbaine Lille Métropole, il a développé un travail sur l'urbanisme territorial et un conseil sur l'aménagement transfrontalier. L'exercice de la maîtrise d'ouvrage de grands équipements communautaires et particulièrement dans le cadre des nouvelles compétences d'équipements sportifs et culturels attribuées à la Communauté Urbaine Lille Métropole font l'objet de ses nouvelles attributions.

Nathalie Azevedo était stagiaire de l'Ecole d'architecture de Lille (EAL) à la Communauté Urbaine Lille Métropole. Elle termine actuellement son diplôme de fin d'études (DPLG) par la création d'un Centre d'interprétation de l'architecture et du patrimoine à Cambrai.

Déjà parus - reeds verschenen

Cahier 1

Concurrence et complémentarité économiques – 4 rapports introductifs
Economische concurrentie en complementariteit – 4 inleidende expertises
Wim Vanhaverbeke, Jean-François Stevens, Henri Capron, André Delpont

Cahier 2

Portrait du paysage – Portret van het landschap – *Philippe Thomas & Anne Leplat*

Cahier 3

Métropolisation transfrontalière: perception, attentes, orientations
Grensoverschrijdende metropool: perceptie, verwachtingen, oriëntaties – *TETRA*

Cahier 4

La gestion des ressources en eau – Het beheer van de watervoorraden – *Cathy Denimal*

Cahier 5

Portrait économique – Economisch portret – *François Milléquant & Hassan EL Asraoui*

Cahier 6

Mobilité et accessibilité – Les politiques des trois régions
Mobiliteit en bereikbaarheid – Het beleid van de drie deelgebieden – *TRITEL & CETE*

Cahier 7

Nouvelles stratégies à l'égard du paysage – Nieuwe strategieën aangaande het landschap – *Eric Luiten*

Cahier 8

La métropole transfrontalière en questions: ce qu'en pensent les secrétaires communaux
De grensoverschrijdende metropool vandaag en morgen: de gemeentesecretarissen aan het woord – *TETRA*

Cahier 10

Les motifs du paysage – Motieven in het landschap – *Philippe Thomas*

Cahier 12

Une métropole en réseau – Een netwerk-metropool
Bruno Sinn & Christian Vandermotten & Louis Albrechts

Cahier 14

Le décloisonnement frontalier du marché de l'emploi – De ontgrenzing van de arbeidsmarkt – *WES*

Cahier 16

Atlas de l'équipement culturel de la métropole franco-belge
Atlas van de culturele voorzieningen in de Frans-Belgische metropool
Agence de développement et d'urbanisme de Lille métropole

Dossier 1

Développement du paysage: projets, acteurs et outils -
Landschapsopbouw: projecten, actoren en instrumenten

Dossier 2

Portrait économique – version intégrale – Economisch portret – integrale versie
François Milléquant & Hassan EL Asraoui

Dossier 3

La gestion des ressources en eau – version intégrale – Het beheer van de watervoorraden – integrale versie –
Cathy Denimal

Dossier 4

Lieux stratégiques d'accessibilité optimale – Strategische plaatsen van optimale bereikbaarheid
TRITEL & CETE

Dossier 6 (www.copit-gpci.org)

Mode d'emploi pour la coopération transfrontalière en matière d'urbanisme
Gebruiksaanwijzing voor grensoverschrijdende stedenbouw – *TETRA*

Dossier 7 (www.copit-gpci.org)

Vers un schéma de développement culturel – Naar een cultureel ontwikkelingsschema –
TETRA & Hilde Teuchies

Dossier 9 (www.copit-gpci.org)

État des lieux de la coopération culturelle transfrontalière
Inventaris van de grensoverschrijdende culturele samenwerking
Emmanuel Vinchon, Kling Klang

Dossier 10

Frontières ouvertes pour l'emploi – la conférence du 29 octobre 2003
Open grenzen voor werkgelegenheid – conferentie van 29 oktober 2003

Cahier Σ synthèse

Proposition de Stratégie pour une métropole transfrontalière
Ontwerp van Strategie voor een grensoverschrijdende metropool – *SPIRE & IGEAT & ISRO & Atelier*

(brochure)

Stratégie pour une métropole transfrontalière - Strategie voor een grensoverschrijdende metropool

(brochure)

Frontières ouvertes pour l'emploi – Open grenzen voor werkgelegenheid

Samenvatting

Samen met het Grensoverschrijdend atelier analyseerden deskundigen van 2 intercommunales (WVI en Lille Métropole Communauté Urbaine - die deel uitmaken van de GPCI), het net van rivieren en kanalen in de grensoverschrijdende metropool.

De werkgroep bracht de term **"een blauw netwerk voor de metropool"** aan, om meer samenhang te brengen in het gebied, en om een gezamenlijke strategie voor te stellen. Deze strategie beoogt de opwaardering van rivieren en kanalen, volgens criteria en met doelstellingen van stedenbouwkundige, landschappelijke, ecologische, biologische, recreatieve en transport-economische aard (in een combinatie van lokale, metropolitane en regionale schaalniveaus). De studie schetst verder de karakteristieken van "het blauwe netwerk". Ze formuleert aanbevelingen op gebied van beheer, milieu, bebouwing, industrie, beplanting, infrastructuur...

Résumé

En collaboration avec l'Atelier transfrontalier, des experts de 2 structures intercommunales (WVI et Lille Métropole Communauté Urbaine - qui font partie de la COPIT) ont analysé le réseau de rivières et canaux au sein de la métropole transfrontalière.

Le groupe de travail a introduit la notion de **"maillage bleu pour la métropole"** et ce, en vue d'une plus grande cohésion de la région et de l'élaboration d'une stratégie commune. Cette stratégie vise à revaloriser les rivières et canaux, selon certains critères bien définis et conformément aux objectifs d'ordre urbanistique, paysager, écologique, biologique, récréatif et économique (transports), compte tenu d'une combinaison d'échelles locales, métropolitaines et régionales. L'étude définit en outre les caractéristiques du "maillage bleu". Elle formule des recommandations en matière de gestion, d'environnement, d'urbanisation, d'industrie, de plantations, d'infrastructure, ...

Abstract

In conjunction with the Cross-border workshop, experts from two inter-urban structures (WVI and Lille Métropole Communauté Urbaine - which form part of the COPIT-GPCI) made a review of the network of rivers and canals in the cross-border metropolis.

The working group introduced the term **"a blue network for the metropolis"**, so as to create more consistency in this area, and propose a joint strategy. This strategy is designed to upgrade rivers and canals, according to various criteria and on the basis of town planning, landscape, ecological, biological, recreational and transport-economical targets (in combination with local, metropolitan and regional levels). The study also outlines the features of "the blue network". It makes recommendations about management, the environment, settlement, industry, planted areas, infrastructure, ...

oktober 1991: Vijf Franse, Waalse en Vlaamse intercommunales (Lille Métropole Communauté Urbaine, IDETA, IEG, Leiedal en WVI) beslissen samen een grensoverschrijdende permanente conferentie van intercommunales op te richten: de GPCI (of COPIT voor onze Franse en Waalse burens).

januari 1998 – december 2001: Na meerdere gezamenlijke projecten te hebben uitgevoerd en/of ingeleid, starten de vijf partners, samen met het Agence de développement et d'urbanisme, een gemeenschappelijk beslissingsproces voor de ontwikkeling en ordening van de Frans-Belgische metropool. Het project neemt de vorm aan van een Grensoverschrijdend ontwikkelings- en ordeningsschema. Het krijgt de naam "Grootstad": een acroniem van de Nederlands- en Franstalige namen van het schema. Het krijgt financiële steun van Europa (programma Terra van de DG Regio voor innoverende initiatieven inzake ruimtelijke ordening). De projectpartners, de Vlaamse en Waalse gewesten en de provincie West-Vlaanderen dragen ook bij tot zijn financiering. Voor het uitwerken van het project, dat uiteindelijk leidt tot een "Strategie voor een grensoverschrijdende metropool", ontpopt de GPCI zich tot een "machine" om ideeën te produceren en draagvlak te creëren. Het resultaat: een gezamenlijk toekomstperspectief met concrete projecten die door de drie regio's gedragen worden. Om het gezamenlijke denkwerk en de Strategie beter kenbaar te maken publiceert de GPCI zestien "Cahiers en/of Dossiers van het Grensoverschrijdend atelier", die gemiddeld in 1000 exemplaren verspreid worden.

september 2000: De GPCI krijgt een juridische basis. Bij gebrek aan grensoverschrijdende juridische instrumenten wordt ze omgevormd tot een vereniging naar Frans recht, waarin de Franse en Waalse intercommunales rechtstreeks deelnemen. Omdat de Vlaamse intercommunales voorsnóg niet kunnen toetreden tot verenigingen wordt met hen een samenwerkingsovereenkomst afgesloten, zodat ook zij evenwaardig betrokken worden bij de werking en besluitvorming van de GPCI.

25 maart 2002: Zo'n 400 Fransen, Walen en Vlamingen nemen in de Kortrijkse Schouwburg deel aan het eerste "Rendez-vous van de Frans-Belgische Eurometropool". Voor de GPCI, die dat colloquium organiseert, komt het erop aan de "Strategie voor een grensoverschrijdende metropool", resultaat van het project "Grootstad", bredere bekendheid te geven, en erover te kunnen debatteren. Op het podium en in de zaal zitten zowel actoren van permanente grensoverschrijdende samenwerking, als experts en beleidsvoerders. Er ontstaat een "positieve kortsluiting" tussen verschillende groepen actoren die samen bouwen aan de grensoverschrijdende metropool.

16 september 2002: De Belgische en Franse Eerste Ministers en de Minister Presidenten van de Franse Gemeenschaps- en de Vlaamse en Waalse Gewestregeringen ondertekenen het akkoord inzake grensoverschrijdende samenwerking tussen lokale openbare besturen. Na ratificatie door de parlementen zal dit akkoord de mogelijkheid scheppen grensoverschrijdende openbare structuren op te richten, onder meer voor de GPCI.

2002-2003: De GPCI houdt een raadpleging omtrent de "Strategie voor een grensoverschrijdende metropool" bij 270 lokale besturen, overheden, administraties en instellingen. De Strategie vindt haar weerslag in de beleidsdocumenten en de projecten van lokale, regionale en nationale overheden en van openbare en particuliere actoren aan weerszij van de grens. De GPCI vertaalt de prioriteiten van de Strategie in een "Prioritair en Operationeel Plan" (POP) dat ze in juni 2003 goedkeurt, en dat ze samen met de intercommunales uitvoert.

29 oktober 2003: Z. M. Albert II, Koning der Belgen, op staatsbezoek in Frankrijk, spreekt tot de Grensoverschrijdende Permanente Conferentie van Intercommunales: "In tien jaar tijd heeft deze Permanente Conferentie zich een reputatie opgebouwd van heus laboratorium inzake grensoverschrijdende samenwerking." Door zijn bezoek, en door zijn deelname aan meerdere grensoverschrijdende evenementen, beklemtoont hij het belang dat de Belgische en Franse instanties, op alle bevoegdheidsniveaus, hechten aan het slagen van de grensoverschrijdende samenwerking.

2003-2005: Dank zij het Interreg 3a-programma France-Wallonie-Vlaanderen krijgt de GPCI steun van het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling (EFRO) voor het project "Een andere kijk": de GPCI publiceert een nieuwe reeks "Cahiers en Dossiers van het Grensoverschrijdend atelier" met zowel resultaten van het project "Grootstad" die nog niet de nodige bekendheid kregen als meer recent werk.

octobre 1991: Cinq intercommunales française, wallonnes et flamandes (Lille Métropole Communauté Urbaine, IDETA, IEG, Leiedal en WVI) décident de créer une conférence permanente intercommunale transfrontalière: la COPIT (ou GPCI pour nos voisins flamands).

janvier 1998 – décembre 2001: Après avoir initié et réalisé plusieurs projets communs, ces cinq structures engagent, avec le concours de l'Agence de développement et d'urbanisme, un processus décisionnel commun pour le développement et l'aménagement de la métropole franco-belge. Ce processus prend la forme d'un schéma transfrontalier: le projet "Grootstad", d'après les dénominations néerlandaise et française du schéma. Le projet bénéficie de concours financiers européens (programme Terra de la DG Regio pour les initiatives innovantes d'aménagement du territoire). Les partenaires du projet, les régions Flandre et Wallonie et la province de Flandre Occidentale participent également à son financement. Pour la réalisation du projet, qui conduit finalement à l'élaboration d'une "Stratégie pour une métropole transfrontalière", la COPIT se transforme en "machine" à produire de la matière grise et de la participation. Le résultat: une vision d'avenir commune et de nombreux projets transfrontaliers, crédibles et partagés, à concrétiser. Pour faire connaître cette réflexion commune et la Stratégie qui en résulte, la COPIT publie seize "Cahiers et/ou Dossiers de l'Atelier transfrontalier", diffusés à environ 1000 exemplaires.

septembre 2000: La COPIT se donne une base juridique. En l'absence d'outils juridiques transfrontaliers, elle se transforme en association de droit français, dont les membres sont les intercommunales wallonnes et française. Puisque les intercommunales flamandes ne peuvent adhérer à une association, une convention de coopération est conclue, qui leur permet de participer au fonctionnement et à la prise de décision de la COPIT.

25 mars 2002: Quelques 400 français, flamands et wallons se réunissent dans le théâtre de Kortrijk pour le premier "Rendez-vous de l'Eurométropole franco-belge". Pour la COPIT, organisatrice de ce colloque, il s'agit avant tout de faire connaître et de débattre de sa "Stratégie pour une métropole transfrontalière", fruit du processus "Grootstad". Sur le podium et dans la salle, ce colloque réunit des acteurs de la coopération transfrontalière, des experts et des décideurs. Il produit une sorte de "court-circuit" entre les différents groupes d'acteurs qui bâtissent ensemble la métropole transfrontalière.

16 septembre 2002: Les Premiers Ministres français et belge et les Ministres Présidents des gouvernements wallon, flamand et de la Communauté française de Belgique signent l'accord sur la coopération transfrontalière entre les collectivités territoriales. Après ratification par les parlements, cet accord permettra de créer des organismes publics transfrontaliers, par exemple pour la COPIT.

2002-2003: La COPIT organise une consultation au sujet de la "Stratégie pour une métropole transfrontalière" auprès de 270 collectivités locales, autorités, administrations et institutions. La Stratégie inspire désormais les orientations politiques et les projets des autorités locales, régionales et nationales et des acteurs publics et privés de part et d'autre de la frontière. La COPIT traduit les priorités de la Stratégie dans son "Plan Opérationnel Prioritaire" (POP) qu'elle approuve en juin 2003, et qu'elle met en œuvre avec les intercommunales.

29 octobre 2003: S. M. Albert II, Roi des Belges, en visite d'Etat en France, s'exprime devant la Conférence Permanente Intercommunale Transfrontalière: "Depuis dix ans, cette Conférence Permanente s'est forgée une réputation de véritable laboratoire de coopération transfrontalière." Par sa visite, et par sa participation à plusieurs événements transfrontaliers, il souligne l'intérêt qu'accordent les instances belges et françaises, à tous les niveaux de compétence, à la réussite de la coopération transfrontalière.

2003-2005: Grâce au programme Interreg 3a France-Wallonie-Vlaanderen, la COPIT obtient un concours financier du Fonds Européen de Développement Régional (FEDER) pour le projet "Changer le regard": la COPIT publie une nouvelle série de "Cahiers et Dossiers de l'Atelier transfrontalier", ceci à la fois pour valoriser les résultats du projet "Grootstad" qui n'ont pas encore été diffusés, et pour faire connaître ses travaux plus récents.

GRENDOERSCHRIJDEND atelier TRANSFRONTALIER

une initiative de la

COPIT
COnférence
Permanente
Intercommunale
Transfrontalière

een initiatief van de

GPCI
Grensoverschrijdende
Permanente
Conferentie van
Intercommunales

Ideta Tournai (b)

Ieg Mouscron (b)

Lille Métropole Communauté urbaine (f)

Leiedal Kortrijk (b)

Wvi Brugge (b)

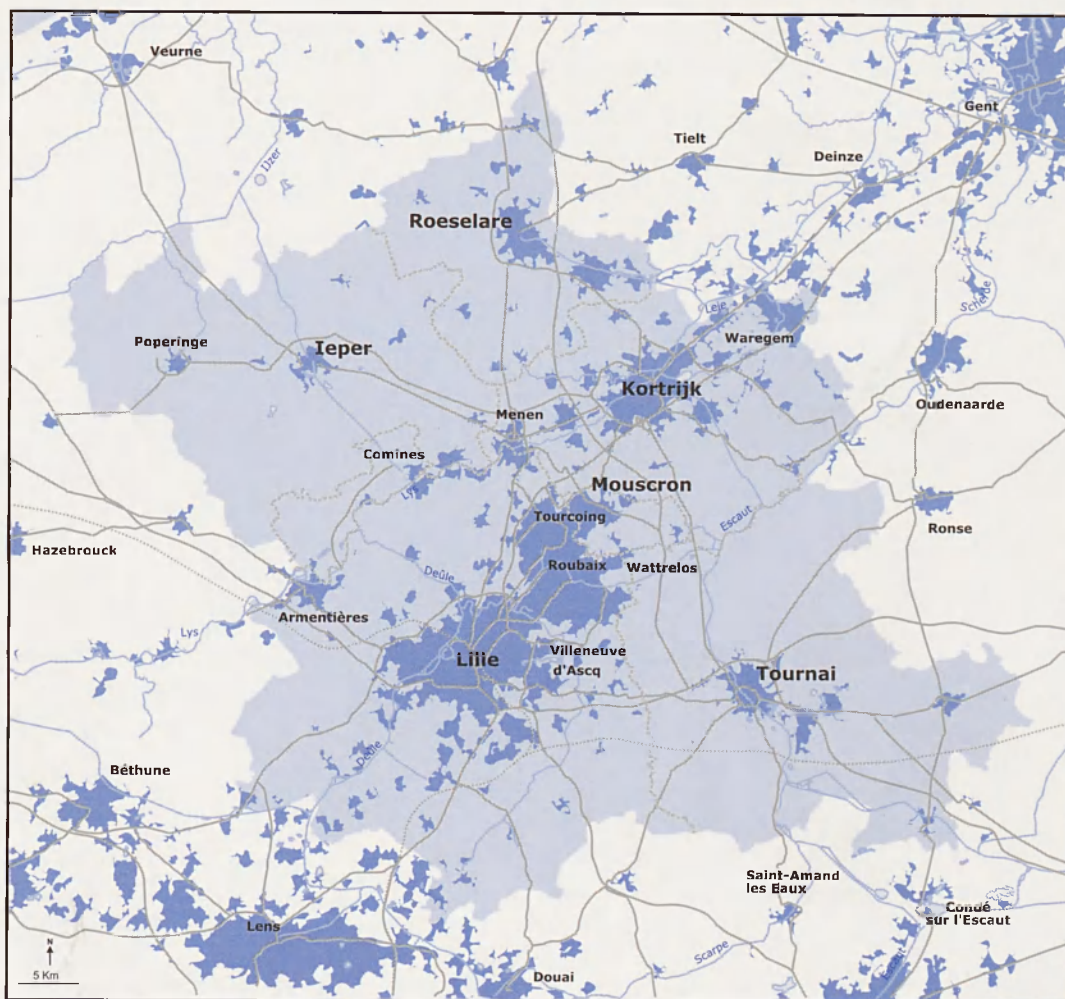
INTERREG III



France - Wallonie - Vlaanderen

ce projet bénéficie du soutien du Fonds
Européen de Développement Régional
(FEDER) dans le cadre du programme
Interreg 3a
France-Wallonie-Vlaanderen

dit project wordt gesteund door het
Europees Fonds voor Regionale
Ontwikkeling (EFRO) in het kader van
het Interreg 3a programma
France-Wallonie-Vlaanderen



COPIT – GPCI



bureaux - *kantoor*
rue de l'Echauffourée 1 B 7700 Mouscron

siège social - *maatschappelijke zetel*
1 rue du Ballon F 59034 Lille cedex

info@copit-gpci.org
www.copit-gpci.org