

VALENCIENNES EN QUÊTE D'ESCAUT

Mathis Hurot

Université Catholique de Louvain
Faculté d'architecture, d'ingénierie architecturale et d'urbanisme
LOCI
Site Tournai

Valenciennes en quête d'Escaut:
Comment favoriser une relation entre structure spatiale et structure sociale ?

Travail de Fin d'Études réalisé par Mathis Hurot,
en vue de l'obtention du diplôme d'architecte.

Promoteur :
Martin Outers

Expert Externe :
Rémi Lorthioir

Année académique 2025/2026

Sauf indication contraire, les documents sont de l'auteur.

Dans un monde changeant, où la vitesse de réalisation prime, j'ai choisi de ne pas utiliser l'intelligence artificielle dans ma vie. Priorisant ainsi une démarche, menant à mes yeux à une forme de réalité.

Par conséquent, ce mémoire a été réalisé sans intelligence artificielle.

REMERCIEMENTS

Tout d'abord, je tenais à remercier la faculté d'architecture LOCI Tournai de m'avoir offert l'opportunité de leur enseignement ainsi que l'esprit familial qui règne dans cette école. Merci au corps enseignant et administratif ainsi qu'aux technicien.nes de surface de l'UCLouvain pour leur présence, leur formation et leur accompagnement.

Un merci particulier pour mon promoteur, Martin Outers, dans ce suivi de mémoire pour ses nombreux conseils et surtout dans son approche théorique et pratique de ce travail. Sa présence et sa disponibilité durant ces deux dernières années ont été une véritable source de soutien contribuant grandement à l'aboutissement de ce travail.

Je tiens à remercier Rémi Lorthioir et son équipe du service de l'urbanisme de la ville de Valenciennes pour leurs écoutes, leurs disponibilités ainsi que leurs aides pour l'accès à de nombreux documents historiques.

Je remercie ma maman, Delphine, pour tout l'amour qu'elle m'offre et qui m'aide à avancer. Son dévouement et son aide sans lesquels je ne serais pas là aujourd'hui. Merci d'être présente et de m'aider au quotidien.

Je remercie mon papa, Alan. C'est, je crois, grâce à lui, que j'ai choisi ce domaine de discipline. Merci d'être présent et d'avoir pris le temps de m'aider quand il le fallait.

Merci à ma sœur, Coline, avec qui je partage depuis nos premiers souvenirs, de merveilleux moments.

Merci aussi à mes grands-parents et à toute ma famille.

J'aimerais également adresser une attention particulière à Paul, avec qui l'aventure Tournaisienne a commencé. Merci pour cette première colocation, au cours de laquelle nous nous sommes vu apprendre et grandir ensemble. C'était une expérience merveilleuse et je le remercie sincèrement pour sa bonne humeur, son humour et sa patience.

A Emilie et Oscar, lors de cette deuxième colocation. Merci à vous deux, d'avoir partagé de magnifiques moments avec moi et de m'avoir permis de grandir une nouvelle fois.

Merci à Edgar, avec qui l'aventure des colocations Tournaisiennes va s'achever. Cette dernière année a été formidable. Merci pour ton écoute attentive. Merci d'être toi.

J'aimerais également remercier toutes les rencontres, tous les ami.es pour ces merveilleux moments, ainsi que toutes les personnes qui m'ont accompagnées de près ou de loin, et sans qui cette aventure n'aurait pas été possible.

Merci à la « CCKRP originel », la « CCKRP jr » et le « Titougang, » avec lesquels je garde des moments de vies inoubliables.

Merci à « char d'assaut » , Antoine, Axel, Edgar, Oscar, Pierre, Titouan avec lesquels j'ai partagé des moments de vie mais aussi de belles années d'études.

Un merci particulier, également, à Pierre Debrauwer, d'avoir fait de la cafétaria, un lieu de vie au sein de notre école. Merci pour sa bonne humeur, son expérience et surtout d'avoir veillé à notre bonne alimentation durant toutes ces années.

Et pour finir, j'aimerais remercier Jules, parti malheureusement trop tôt et lui dédier ce travail. Je lui promets de continuer à veiller au respect et au bon déroulement des protocoles de sécurité dans les travaux que je serai amené à rencontrer à l'avenir.



Fig.2
Charette à Loci
© Mathis Hurot



Fig.3
Séminaire C'A
© Mathis hurot

SOMMAIRE

0. AVANT-PROPOS..... 14

0. INTRODUCTION..... 18

I. LE TERRITOIRE VALENCIENNOIS..... 24

 A. Valenciennes et l'Escaut, une histoire de relation. 26

 I. La ville dans son site 26

 II. Portus Valencianas 28

 III. L'escaut, lieu de vie 39

 B. Valenciennes et l'Escaut, un éloignement progressif. 42

 I. L'industrialisation comme déclin spatial 42

 II. L'eau confisquée 48

 III. Une fragmentation encore visible 50

 C. Quel rapport entre la ville et l'Escaut aujourd'hui ? 52

 I. L'eau dans le territoire 52

 II. L'escaut canal comme lieu 56

 III. L'accessibilité 63

 C. Une vue d'ensemble 66

 I. Synthèse d'un territoire 66

 II. Lecture d'un Escaut sous-jacent 72

2. LE DROIT À L'ESCAUT.....80

 A. L'eau comme enjeux 82

 I. Un intérêt environnemental 82

 II. Un intérêt urbain 84

 B. Lier la ville. 90

 I. Stratégie des vides 90

 II. Description phénoménologique 100

 III. Un parc comme catalyseur 104

 C. 3 Stratégies territoriales de développement. 106

 I. Usage / Paysage 106

 II. Les scénarios 108

 a. Longer 108

 b. Traverser 126

 c. Réouvrir 134

 III. Conclusion 144

3. LE PARC VAL'ESCAUT.....146

 A. Les composants du site 148

 I. Le parc de la citadelle 148

 II. le parking Lacuzon 150

 III. synthèse 154

 B. Aménager le parc 158

 I. Une nouvelle entité paysagère 158

 II. Un parc en 3 166

 III. Un parc dirigé vers l'Escaut 172

4. CONCLUSION..... 178

4. OUVERTURE..... 190

4. RÉFÉRENCEMENT..... 194

4. ICONOGRAPHIE..... 197

4. ANNEXES.....201

AVANT-PROPOS

Les premières réflexions autour de ce travail de fin d'étude naissent d'un sentiment envers la ville et soi-même. Nos rues, nos places sont des lieux où parfois aucune possibilité d'appropriation ne semble exister.

La ville nous appartient-elle encore ?

L'envie de travailler sur les lieux qui forment et articulent nos agglomérations m'est alors apparue comme une évidence. Ce mémoire s'oriente donc sur la ville de Valenciennes car c'est une ville que je pratique et fréquente beaucoup de par mes activités et loisirs. Une première question, de ce fait, se pose alors comme une évidence : comment peut-on améliorer notre rapport à nos lieux de vie afin d'influer le bien-être social ?

« Le bien-être social est un concept large et complexe. Il englobe plusieurs dimensions de notre vie, notamment la santé, l'économie, le travail, les relations sociales et le choix individuel. Ce concept repose sur l'idée que le bien-être d'un individu est directement lié à sa capacité d'intégration et de participation à la société. D'un point de vue plus large, le bien-être social fait référence à l'état d'une société dans son ensemble, et ce, dans ses dimensions économiques, sociales et environnementales. »¹

C'est un élément essentiel aux fondations de l'êtres humains qui est pourtant bien souvent négligé entraînant de nombreux maux chez ce dernier. Sans réellement le savoir, cela impacte nos sociétés. C'est pourquoi le bien-être social est important pour la santé physique, psychique et urbaine.

« Le bien-être social joue un rôle essentiel dans notre vie. Il influence notre santé, notre qualité de vie, et nos relations avec les autres. En effet, un bon niveau de bien-être social favorise le développement de relations sociales positives. Les individus se sentent plus en confiance et plus épanouis dans leurs interactions avec les autres. »¹

Dans ce sujet, il est alors question de mettre en relation et de reconnecter différents élè-

¹. Celyatis, C'est-quoi-le-bien-et-re-social ?,Article, Blog santé, 2026.

ments: l'histoire, les espaces, la ville et l'Homme; mais aussi de redonner une identité aux lieux afin de permettre à chacun de s'y reconnaître.

Après une première analyse territoriale de l'agglomération valenciennoise, le collage, ci-dessous, évoque le rapport entre centre et périphérie. Ici, l'Escaut apparaît comme un élément de dialogue capable de reconnecter la ville, tant sur le plan matériel que sur le plan immatériel. Cependant, à l'inverse de sa centralité dans l'agglomération, l'Escaut est aujourd'hui un lieu délaissé.

C'est par ses balades et ses questionnements que l'Escaut est devenu source de ce mémoire.

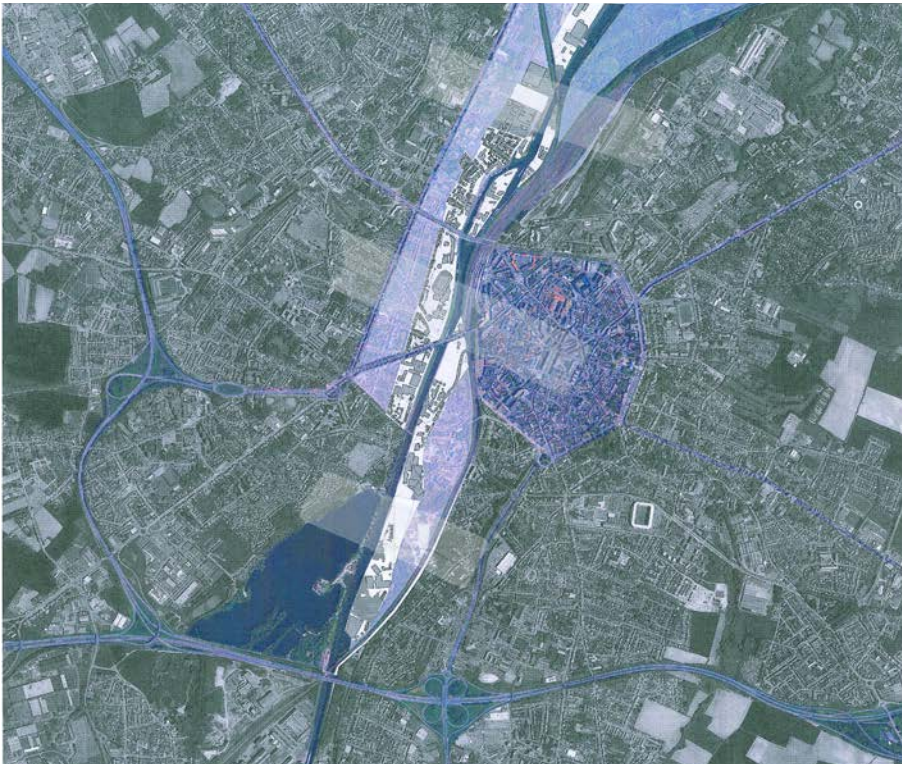


Fig.4
Collage : Une
recherche de lien
par l'Escaut
© Mathis Hurot



----- AU LONG DE L'ESCAUT

INTRODUCTION

L'Homme est intrinsèquement lié à la ville, elle est un lieu d'articulation entre un espace densifié, différencié et limité dans son étendue, et une population agrégée, hétéroclite et spécialisée.

Elle se forme autour des sociétés et tire sa force dans sa composition en tant qu'organisme vivant architectural, offrant des contrastes permanents s'opposant et se confondant : entre société et individu, entre habitat et habiter, etc.

L'Homme, est par conséquent, lié à la ville et à la société créant une dualité qui connecte l'immatériel au matériel.

L'architecture peut en l'occurrence favoriser cet ensemble, donnant de l'importance au vivre-ensemble et à l'épanouissement au sein de celle-ci.

Par ailleurs, la ville est un moyen d'exprimer son soi, tout en étant dans une force de société et d'identité.

Aujourd'hui, certaines villes ne s'adressent plus aux individus mais elle laissent place à une monotonie où chacun erre dans des paysages urbains dépassés par leur situation. Les conséquences de la mondialisation capitaliste dans nos sociétés ont poussées à une accélération de nos vies :

« Le moment est grave, car il n'existe plus rien d'autre que du temps et de la vitesse, du temps qui passe, mais plus d'espace. Il faut maintenant créer de l'espace et il faut l'occuper pour combattre cette accélération. »¹

On peut alors se demander : *« Est-ce la fin de l'espace public ? »²*

Ce mémoire questionne donc l'espace public comme droit.

Selon Henri Lefebvre, le droit à la ville est un *« droit à la vie urbaine, à la centralité renouvelée, aux lieux de rencontres et d'échanges, aux rythmes de vie et emplois du temps permettant l'usage plein et entier de ces moments et lieux. »³*

1. Heiner Müller cité par Eckhard Siepmann (sous la direction de), Kunst und Alltag um 1900, Lahn/Giessen, Anabas/Verlag, 1978.

2. PAQUOT T., L'espace public, Paris, La découverte, 2009, p. 106.

3. Lefebvre Henri, Le droit à la ville suivi de Espace et Politique (1968), Paris, Anthropos, 1972, p. 146.

Cependant, comme explique le sociologue français Alain Touraine,

« L'environnement social et technique dans lequel nous vivons a détruit la ville en tant qu'institution politique, et ce, d'une manière plus radicale encore que la société industrielle. Si l'on devait résumer les caractéristiques sociales du monde contemporain, je dirais alors sans hésitation qu'il se caractérise essentiellement par la séparation, la dichotomie, la dissociation des deux parties de l'expérience humaine : nous avons d'une part le monde de l'échange, qui, recouvrant l'ensemble du globe terrestre, se trouve nécessairement désocialisé, et d'autre part – comme conséquence directe et par opposition – la disparition de l'homme social ou politique remplacé par l'homme privé. »¹

Ce discours s'adresse alors à la problématique d'une société qui, décomposée par la multiplication des concurrences individuelles, n'a pas encore maîtrisé ce cheminement passant du « moi » par le « toi » pour en arriver au « nous ».

C'est alors que : *« cette question – que je considère comme une question « politique » au sens le plus noble du terme – nous demande si nous acceptons cet éclatement des villes et des sociétés ou si nous envisageons de pouvoir rassembler tous ces éléments éparpillés dans une sorte d'unité. Voilà la question qui nous est posée, une question difficile qui semble quasiment insoluble. »²*

En revanche, *« Puisque la ville est un système complexe, elle doit être traitée comme tel, avec ses multiples loopholes, ses ruptures, ses espaces libres qui sont autant d'espaces d'adaptation et de mutation. Il convient [...] sur le plan de l'expérience fondamentale de l'individu, de créer une relation entre ces deux dimensions que sont l'appartenance au monde de la technique et de l'économie d'une part, l'appartenance à une identité culturelle d'autre part. »³*

Cette conséquence d'éclatement de nos villes et de nos sociétés amène à réfléchir sur les liens que tissent la ville en tant qu'organisme vivant. Il convient alors, à l'instar d'Alain Touraine, d'évoquer la ville en deux structures distinctes : *« d'une part l'économie globalisé, et d'autre part l'ancrage culturel »⁴.*

Reprenant les termes décrit ci-dessus, ces deux pôles sont expliqués, par Thomas Sieverts (architecte et urbaniste allemand), comme *« un conflit entre système et agora »⁵.* Le système est ici vu comme un système rationnel de production, de logistiques socioculturelles et de consommation ; et se distingue alors de l'agora, qui est vu comme un lieu de vie où se nouent les contacts de proximité, l'espace de l'expérience sensible de la réalité et de l'appropriation de l'environnement immédiat.

1. Thomas Sieverts, Entre-ville une lecture de la zwischenstadt, Marseille, Editions Parenthèses, 2004, p. 77.

2. IBID, p. 77.

3. IBID, p. 79.

4. IBID, p. 91.

5. IBID, p. 91.

Thomas Sieverts s’exprime alors : « rejoignant les constations de Touraine, cette observation de la désagrégation des caractères traditionnels de la société confirme la thèse selon laquelle il existe une fracture entre structure sociale et structure spatiale :

Ces constatations et leurs développements tendanciels présentent un point commun : leur ambivalence à l’égard des constellations spatiales. Ces structures sociales émergentes ne parviennent plus, comme par le passé, à se superposer sans ruptures aux images de l’ordre spatial existant. Une fois projetées sur l’espace de l’habitat, ces nouvelles relations sociales produisent une image passablement brouillé, impossible à démêler sans une distance et un niveau d’abstraction qui n’ont plus rien de géographique : les modes de vie ne témoignent plus que d’une étape biographique ; la concentration spatiale nous renseigne désormais bien peu sur la continuité des histoires individuelles ; les réseaux de relations d’un espace urbain sont certes enchevêtrés, mais ils n’ont pratiquement plus rien de commun ; le cercle de la famille et des amis se caractérise par une ramification spatiale très étendue. (Alain Touraine) »¹

En se saisissant de leurs idées et de leurs constats, ce mémoire de fin d’études s’intéresse alors à la fragmentation entre la structure spatiale et la structure sociale de nos aires urbaines, et plus particulièrement sur la fracture entre la ville de Valenciennes et l’Escaut.

Sa complexité historique et sociale a, au fil du temps, engendrée des ruptures territoriales et morales causant une non-relation entre Valenciennes, la société, son histoire, et son paysage. La ville ne représente plus son identité.

Cette désagrégation de la ville en tant qu’unité socioculturelle a vu Valenciennes s’éloigner progressivement de son identité. Valenciennes est une ville née de l’eau, plus précisément de la rencontre entre l’Escaut et la Rhônelle, mais cette identité s’est peu à peu perdue au profit d’une dissolution de l’espace social.

D’où la problématique :
Valenciennes en quête d’Escaut : comment favoriser une relation entre structure spatiale et structure sociale ?

L’approche méthodologique du projet d’architecture proposera trois leviers différents pour répondre à cette problématique : Constats, propositions, effets aboutissant à comprendre, connecter, vivifier.



- . La première partie s’intéressera au territoire Valenciennois. L’intérêt étant ici, de comprendre comment la ville s’est formée autour de l’Escaut, de voir son évolution urbaine à travers le temps amenant ainsi à une analyse de la rupture de la structure spatiale et de la structure sociale.
- . La deuxième partie évoquera le développement de trois stratégies territoriales pour répondre à cette fragmentation et plus précisément sur comment favoriser l’accès à un parc pour retrouver une relation entre eau et ville.
- . La troisième partie, quant à elle, cherchera à déterminer les effets des stratégies territoriales sur le parc afin de montrer l’influence du territoire sur la manière de concevoir un parc.

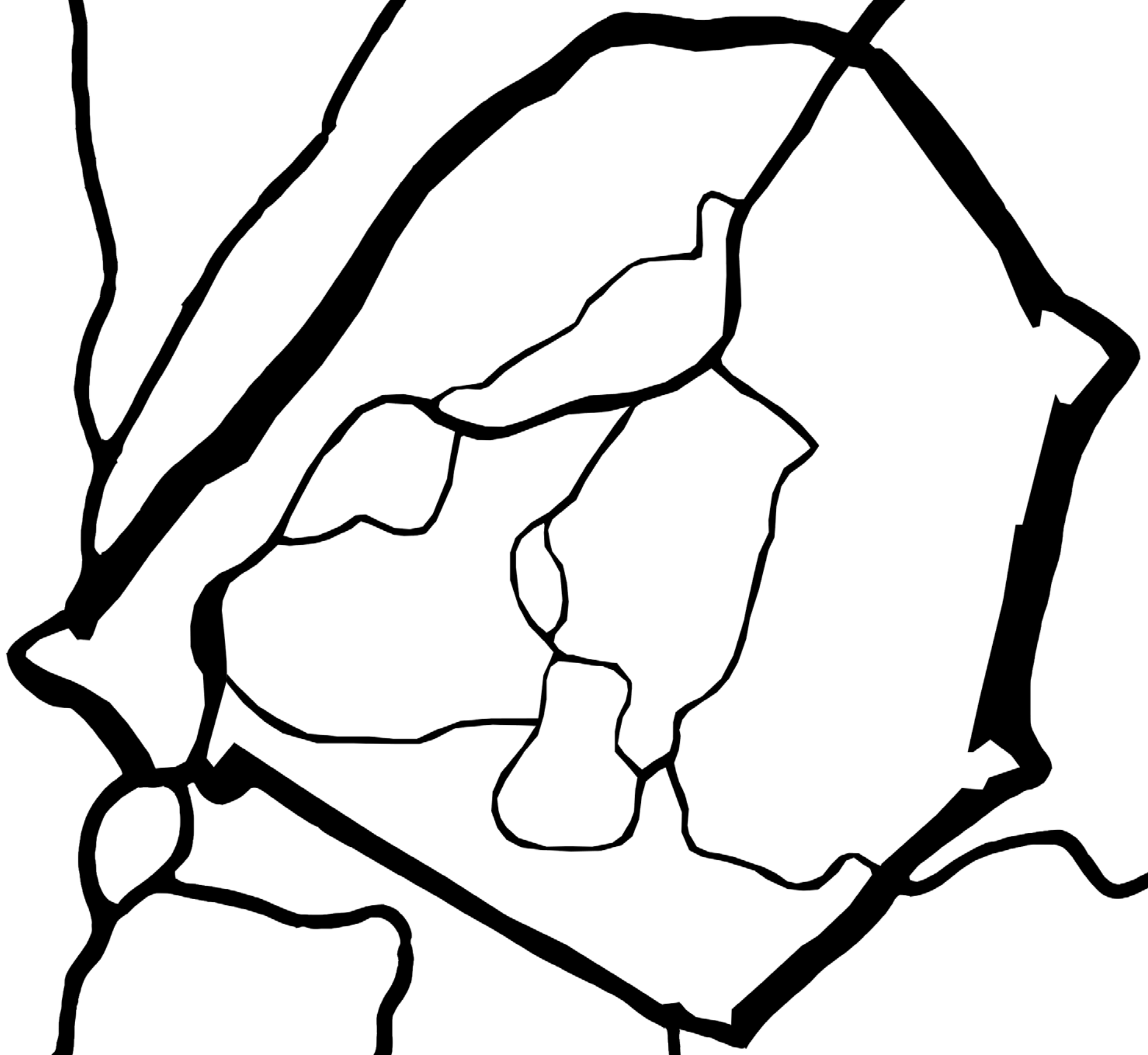
¹. Thomas Sieverts, Entre-ville une lecture de la zwischenstadt, Marseille, Editions Parenthèses, 2004, p. 92.



Fig.6
Dessin imagé
de Valenciennes
entre strcuture
spatiale et
sociale
© Mathis Hurot

LE TERRITOIRE VALENCIENNOIS

COMPRENDRE



A. VALENCIENNES ET L'ESCAUT, UNE HISTOIRE DE RELATION.

I. VALENCIENNES, UNE VILLE NÉE DE L'EAU



Fig.8
L'Escaut, fleuve
européen
© Mathis Hurot

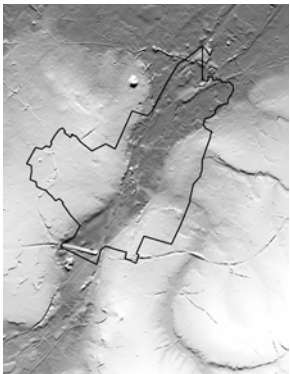


Fig.9
Vallée de l'Escaut,
confluence
Escaut-Rhône
au sein de
l'agglomération
Valenciennoise
© Mathis Hurot

L'Escaut est un fleuve européen de 355km de long chargé d'histoires. Il traverse trois pays, à savoir la France, où il prend sa source, la Belgique et enfin les Pays-Bas, où il se jette. Ce fleuve qui a évolué au fil des années a vu Valenciennes prendre ses racines et jouer un rôle majeur dans sa composition.

Valenciennes est, par conséquent, une ville de l'Escaut. L'apport de la Rhônelle fait de ce lieu, un site de confluence. Historiquement, la vallée de l'Escaut dans le secteur Valenciennois était large de 800 à 1000m, avec des épaisseurs stratigraphiques importantes.

Quelles sont, dans ses conditions, les origines de cette ville ?

« A hauteur de Valenciennes, l'Escaut quitte le plateau du Cambrésis pour entrer dans la plaine du Hainaut. Ce secteur, traditionnellement considéré comme un seuil de navigabilité, voit l'implantation d'habitats gallo-romains à Trith-Saint-Léger ainsi qu'en aval, à Escautpont, agglomération signalée par les itinéraires routiers antiques. L'occupation précoce de cette partie de la vallée est donc bien attesté. Toutefois, pour la période gallo-romaine, notre documentation sur Valenciennes se résume à quelques trouvailles isolées et à la découverte de sépultures du IVe siècle dans l'actuel cimetière Saint-Roch.

Pour le moment, l'absence de structures organisées infirme l'hypothèse d'une agglomération quelconque, bien que le réseau routier laisse apparaître une certaine convergence. »¹

1. Beaussart Philippe. Valenciennes : première évaluation du patrimoine archéologique urbain. In: Revue du Nord, tome 67, n°264, janvier-mars 1985. p. 104-105

En revanche, pour la petite histoire, les premières traces d'une occupation humaine sur le sol valenciennois remontent à la préhistoire.

En 2006, rue Jean-Bernier, à proximité de l'Escaut, des fouilles archéologiques révèlent des traces d'un habitat néolithique.

Ce site est caractérisé par la découverte de plusieurs sépultures déposées sur des îlots de la rivière, attestant de pratiques funéraires complexes, et par un riche mobilier lithique fait de pointes de flèches, de lames, de tranchets, etc.¹

Néanmoins, il faut attendre le début du moyen-âge pour que l'histoire de Valenciennes prenne réellement sens.

En effet, Valenciennes est une ville née de l'eau, se situant au confluent entre l'Escaut et la Rhônelle. Cette confluence est importante, car comme évoquée auparavant, elle a permis à l'Escaut de devenir navigable à partir de cette ville. L'activité fluviale va alors permettre de fixer une population autour de cette dernière.

Les premiers quartiers d'habitations vont alors se développer sur les rives droites, lieux où les rivières se croisent et s'entremêlent.

C'est alors, que la première mention de la ville de Valenciennes, datant de 693 fait son apparition. Dans un diplôme du roi mérovingien de Neustrie Clovis III, Valencianis in palatio nostro est mentionné indiquant ainsi que ce lieu était le siège d'une demeure royale et faisant de cette ville, un centre politico-administratif.

Par la suite, « L'activité commerciale s'établit peu à peu près du fleuve et donne naissance à un noyau préurbain situé aux alentours du « Marché aux poissons » et du lieu-dit « le Rivage ». C'est là que fut bâtie la première église de Valenciennes, l'église Saint-Géry (actuelle boulevard Froissart), dont la construction remonterait au VIIe siècle. C'est dans cette zone également, que se situait le Portus Valencianas, dont le rôle commercial au IXe siècle fut maintes fois signalé. »²

1. Wikipédia, Histoire de l'Escaut, 2026.
2. Beaussart Philippe. Valenciennes : première évaluation du patrimoine archéologique urbain. In: Revue du Nord, tome 67, n°264, janvier-mars 1985. p. 105

A. VALENCIENNES ET L'ESCAUT, UNE HISTOIRE DE RELATION.

II. PORTUS VALENCIANAS

Au fil des siècles, ce site change de statut. De son nom Portus Valencianas, la ville est devenue le premier port de l'Escaut faisant de Valenciennes, une ville étape où se confrontait terre et eau.

En effet, à cet endroit, le fleuve devenait navigable et pouvait être traversé facilement. Ces deux raisons ont permis à Valenciennes de se développer et de constituer au VIIIème siècle un port fluvial, pouvant servir de lieu de transit pour des voyageurs et des marchandises à destination des villes du nord (Tournai, Gand et Anvers). La ville entre dans une nouvelle dynamique et devient alors un nœud routier important. Un bureau de tonlieu (taxes sur les marchandises) et un atelier monétaire font leur apparition, résultant de cette ville nouvelle.

Ce nœud va être également accentué en 843, lors du Traité de Verdun, puisque l'empire de Charlemagne va être partagé et l'Escaut va alors de frontière entre la Francie Occidentale et la Francie Médiane.

Peu de temps après, « La destruction des Normands entre 879 et 883 ayant mis fin au développement urbain en interrompant l'activité commerciale, il faut attendre la seconde moitié du Xe siècle pour que Valenciennes connaisse un nouveau départ A cette époque apparaît le castrum, centre de la ville médiévale, formant un triangle défini par l'Escaut, le canal Saint-François et la Rhônelle, et dont l'extrémité orientale aboutit à la confluence Rhônelle-Escaut. »¹

Au XIe siècle, la ville fait ériger une muraille et, le commerce et l'artisanat prennent de l'ampleur. La cité s'urbanise et profite de l'émergence de l'industrie drapière. Des bourgs sont créés et prennent part à la puissance économique et politique. Dans un premier temps, le foyer initial de la vie économique avec le Grand-Bourg (actuelle place d'Armes), et peu après, le développement d'un autre centre urbain avec le Neuf-Bourg situé à l'Est du Castrum.

1. Beaussart Philippe. Valenciennes : première évaluation du patrimoine archéologique urbain. In: Revue du Nord, tome 67, n°264, janvier-mars 1985. p. 105



Fig.10
Plan
représentant
Valenciennes
autour de l'an
1008.
© S. Leboucq

« L'essor continu du XIIe siècle caractérisé par le fractionnement des paroisses et le développement de l'habitat, est à l'origine de la construction d'une nouvelle enceinte plus vaste, protégée par un fossé. A la fin du XIIe siècle, Valenciennes a donc l'aspect qu'elle va alors conserver jusqu'à l'époque contemporaine. »¹

Ce sont, les comtes de Hainaut Baudouin IV et son fils Baudouin V, qui agrandissent la ville grâce à la construction d'un nouveau rempart, dont le tracé correspond aux boulevards périphériques actuels. La surface de la ville double alors pour atteindre une superficie qui restera à peu près la même jusqu'au XVIIIème siècle. De plus, étant proche du fleuve, le site est marécageux. Par conséquent, un réseau de canaux intérieurs a été créé afin d'assécher le sol de la ville. Par ailleurs, des douves ont également été créées autour de l'enceinte permettant d'isoler la ville et des moulins à eau furent aménagés là où il y avait des ruptures de pente. Dans la première partie du XVIe siècle, la prospérité de l'économie entraîne une expansion démographique, malgré quelques événements dommageables, comme une épidémie de peste, un grand incendie destructeur en 1523 et une grave inondation de l'Escaut en 1532. Malgré tout, on peut considérer que Valenciennes fut une des villes les plus importantes des Pays-Bas de Charles-Quint.

1. Beaussart Philippe. Valenciennes : première évaluation du patrimoine archéologique urbain. In: Revue du Nord, tome 67, n°264, janvier-mars 1985. p. 107



Fig.11
Urbanisation de
Valenciennes par
ses différents
quartiers.
© A.Salamagne

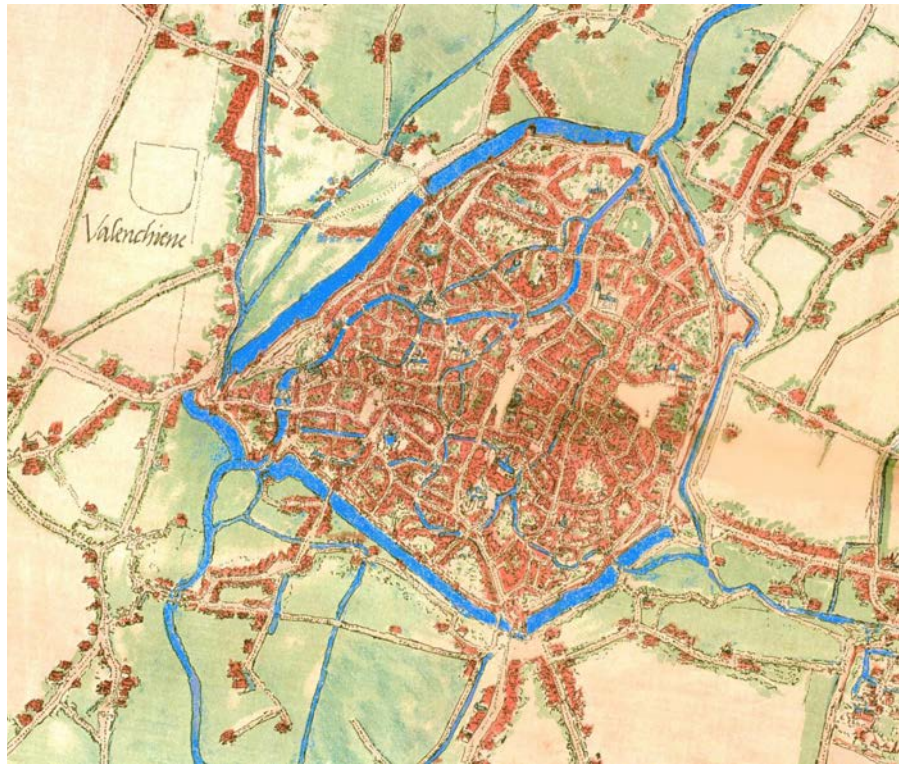


Fig.12
La ville e(s)t
l'eau.
© J. Van
Deventer

Avec l'Escaut, Portus Valencianas, a été un facteur important quant au développement de Valenciennes. Cette attractivité par l'eau est l'une des caractéristiques principales de l'identité de cette ville.

On retrouve ces lieux d'échanges et de relations dans cette gravure du XVIIe siècle montrant ce port dans le cœur de ville.

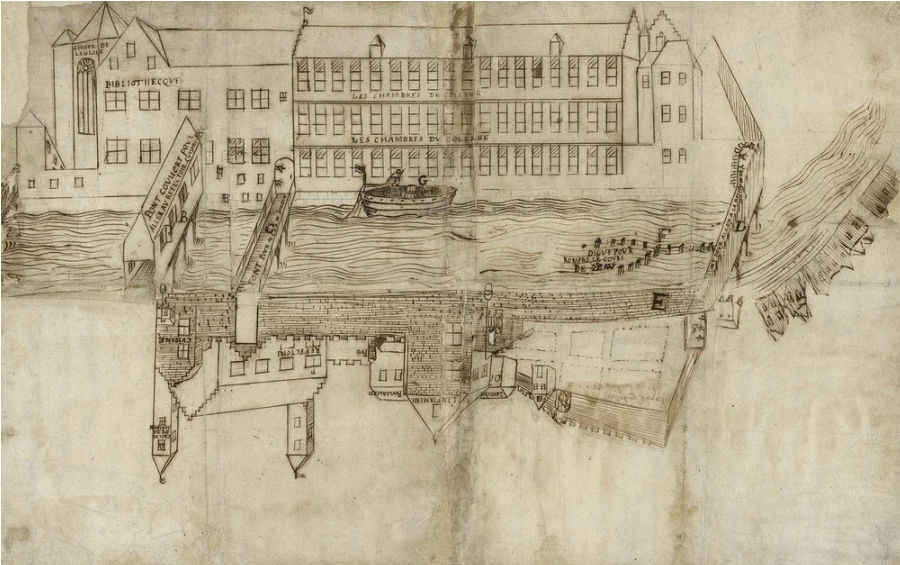


Fig.13
L'attractivité
autour de
l'Escaut dans le
cœur de ville.
© Ville de
Valenciennes

Un nouveau facteur dans l'urbanisation de la ville est le traité de Nimègue de 1678* qui vient redessiner les frontières du Hainaut.Valenciennes devient définitivement française.

Par conséquent, les fortifications modernes arriveront au XVIe siècle, lorsque Vauban en sera l'architecte. La ville sera tournée sur elle-même et son eau, participant alors à son histoire et son paysage.

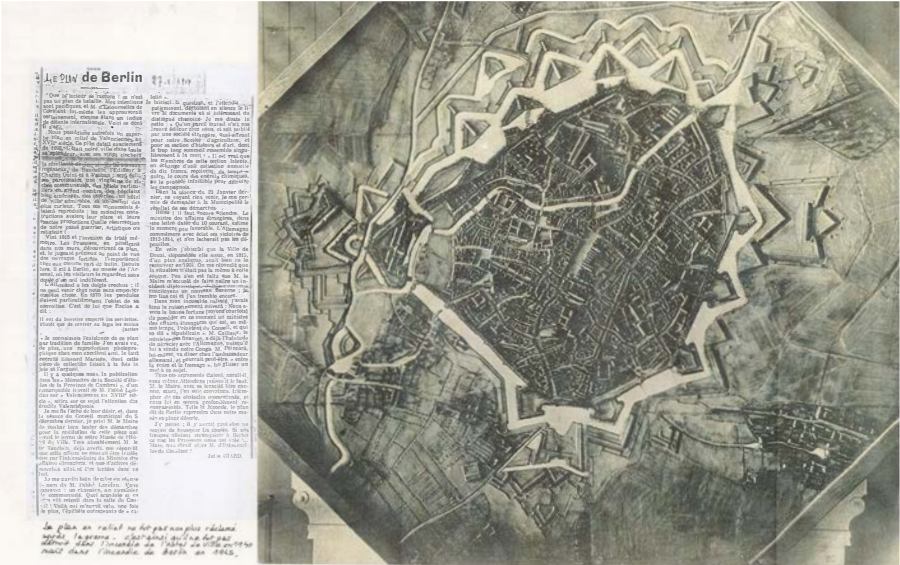


Fig.14
Plan de
Valenciennes en
relief
© Ville de
Valenciennes

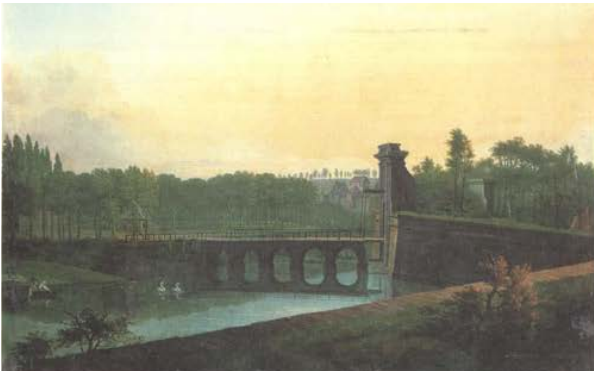
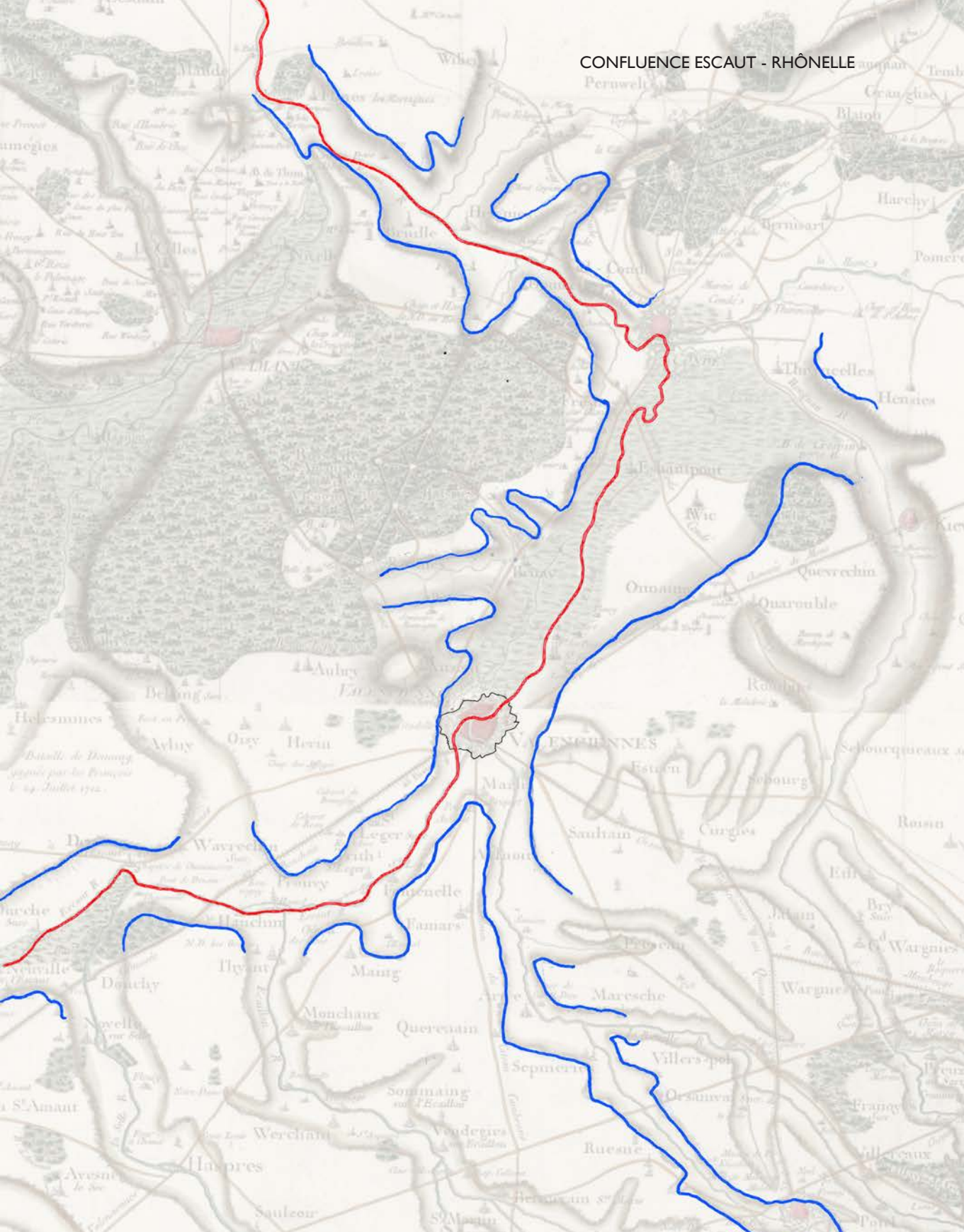


Fig. 15
 Plan de la Ville
 et Citadelle de
 Valenciennes en
 1730.
 © Gallica

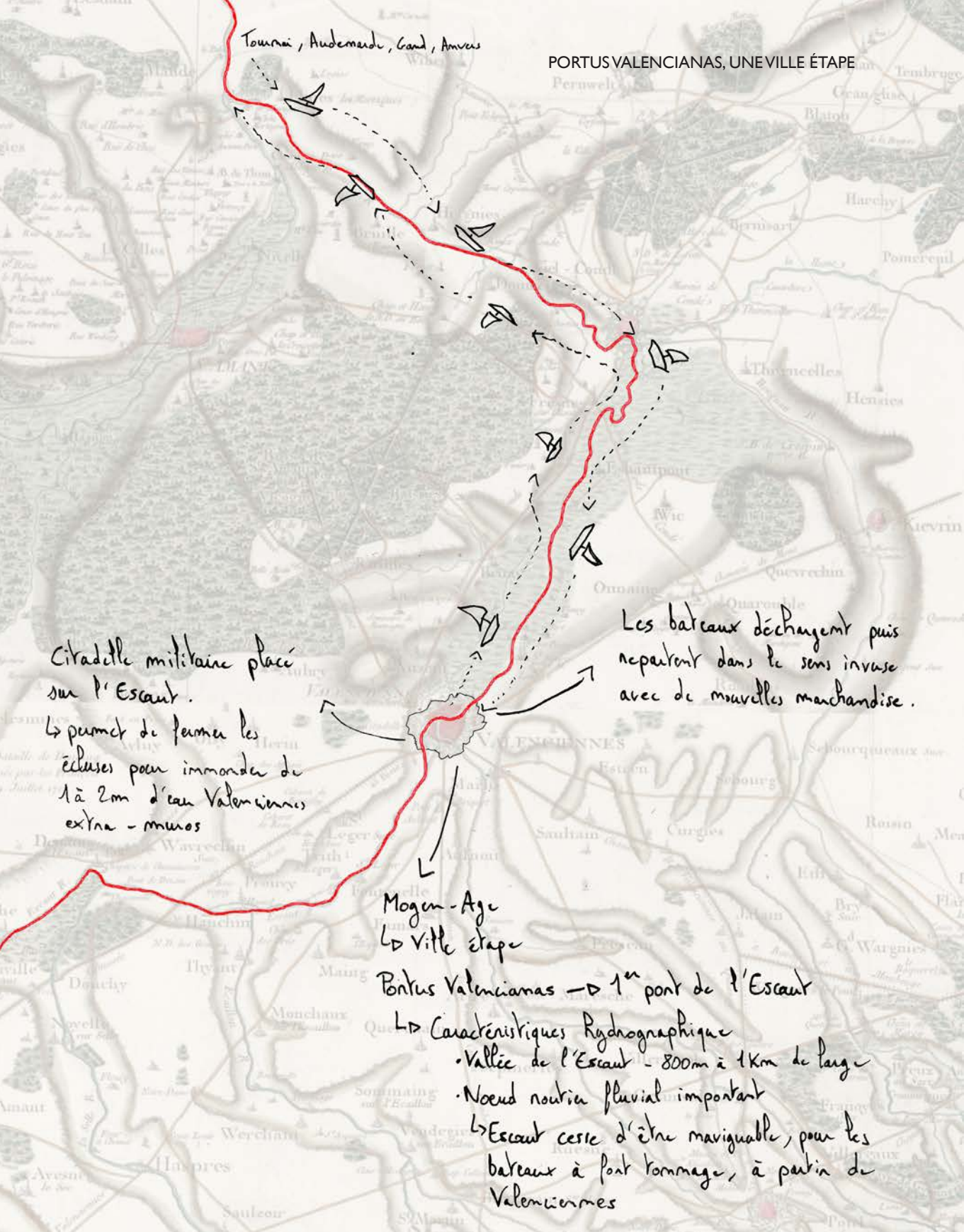
On retrouve ci-contre, des peintures à l'huile d'Adrien Collier, montrant l'importance de cet essor urbain et de ses finalités avant une nouvelle ère.

Les plans sur les pages suivantes reprennent les grandes caractéristiques urbaines de l'histoire Valenciennaise (expliquées grâce aux cartes de Cassini (1756 – 1815)).

Fig. 16, 17, 18
 Huiles sur toiles,
 Adrien Collier.
 © Ville de
 Valenciennes



CONFLUENCE ESCAUT - RHONELLE



A. VALENCIENNES ET L'ESCAUT, UNE HISTOIRE DE RELATION.

39

III. L'ESCAUT, LIEU DE VIE

Grâce à l'Escaut, Valenciennes s'est vu s'offrir une identité qui a été un marqueur capital dans l'essor urbain de la ville. L'eau est alors devenue le liant d'une vie sociale.

« Ainsi la ville est œuvre, à rapprocher de l'œuvre d'art plus que du simple produit matériel. S'il y a une production de la ville, et des rapports sociaux dans la ville, c'est une production et reproduction d'êtres humains par des êtres humains, plus qu'une production d'objets. La ville a une histoire ; elle est l'œuvre d'une histoire, c'est-à-dire de gens et de groupes bien déterminés qui accomplissent cette œuvre dans des conditions historiques. [...] Ainsi la ville créa le Moyen Age occidental. Animée, dominée par des marchands et des banquiers, cette ville fut leur œuvre. [...] Ces marchands et banquiers agissaient pour promouvoir l'échange et le généraliser, pour étendre le domaine de la valeur d'échange ; et cependant, **la ville fut pour eux bien plus valeur d'usage que valeur d'échange**. Ils aimaient leur ville comme une œuvre d'art [...] De sorte que, paradoxalement, la ville des marchands et des banquiers reste pour nous le type et le modèle d'une réalité urbaine où **l'usage (la jouissance, la beauté, l'agrément des lieux de rencontre) l'emporte encore sur le lucre et le profit, sur la valeur d'échange**, les marchés et leurs exigences et contraintes. »¹

L'Escaut, par conséquent, a joué en faveur de la création de cette œuvre, animant la ville dans ce rapport de valeur d'usage.

L'attractivité, a alors permis de créer des lieux de vie, aussi bien en ville par ses différentes fonctions publiques, qu'en extra-muros où les faubourgs étaient, par exemple, aménagés selon un système d'irrigation permettant aux blanchisseurs d'exercer leur travail.

Des années plus tard, cette identité où l'eau favorise la rencontre est préservée, avec par exemple, des courses d'aviron pratiquées sur l'Escaut canal.

¹ Henri LEBEVRE, Le droit à la ville, 3^e édition, Paris, Economica, 2009, p. 44-45.

Fig.22
Carte de
Valenciennes
au XVIIIe siècle
avec localisation
des réseaux de
blanchisseries
en amont de la
ville au foubourg
Notre-Dame
© BNF

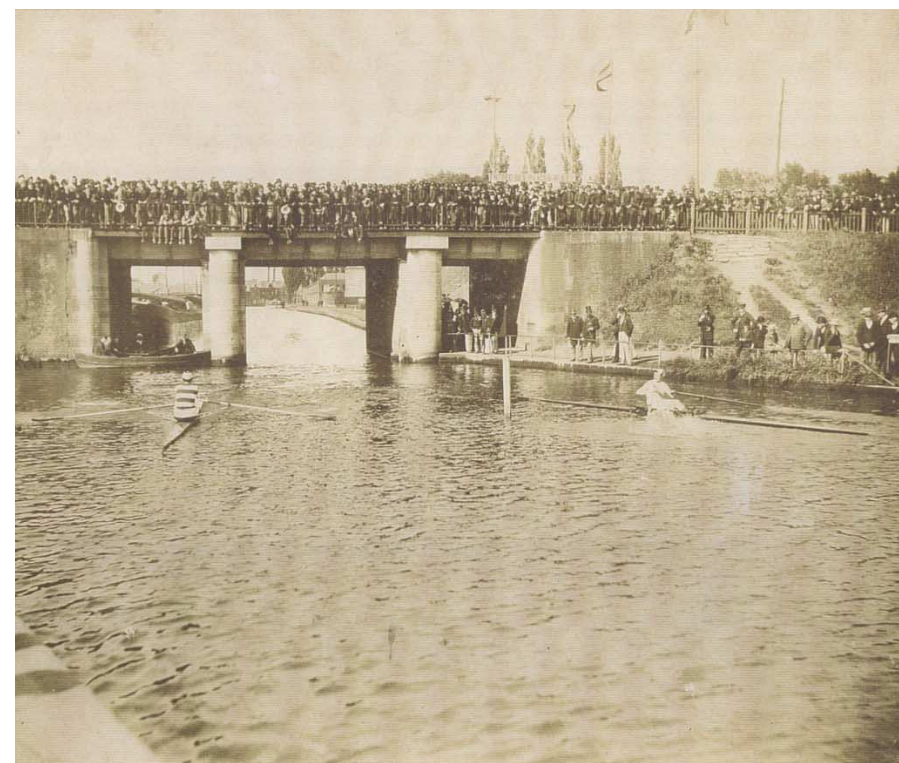


Fig.23
Lieu de
spectacle, de
rencontre et de
loisirs
© Ville de
Valenciennes

B. VALENCIENNES ET L'ESCAUT, UN ÉLOIGNEMENT PROGRESSIF.

I. L'INDUSTRIALISATION COMME DÉCLIN SPATIAL



Fig. 24
Carte postale :
Valenciennes - Le
canal de l'Escaut
- Pont Jacob.
© inconnu



Fig. 25
Carte postale :
Valenciennes
- Les bords de
l'Escaut.
© Wagret Bruno

« La ville et la réalité urbaine relèvent de la valeur d'usage. La valeur d'échange, la généralisation de la marchandise par l'industrialisation tendent à détruire en se la subordonnant la ville et la réalité urbaine. »¹

L'ère de l'industrialisation vient donner des nouvelles formes d'urbanisation amenant des conséquences positives et négatives sur les formes des villes. Mais ce qui est sûr, c'est que les villes vont commencer à perdre de leur attrait social, par un délaissement face aux mondes contemporains.

Au fur et à mesure, que la ville se développe et s'étend, l'Escaut - en tant que réalité urbaine - va être mis à l'écart au profit d'une industrialisation conséquente. La relation entre Valenciennes et l'Escaut va progressivement s'éloigner.

I. Henri LEFEBVRE, Le droit à la ville, 3è édition, Paris, Economica, 2009, p. 4.

Une des premières caractéristiques, de cette non-relation progressive, a été la canalisation de l'Escaut.

Le premier projet de canalisation a été formulé au XVIIe siècle, à l'initiative de Cambrai, pour pouvoir aussi profiter de l'activité fluviale. Mais, ce n'est que le 24 février 1769, que le conseil d'État du Roi autorise le creusement du canal de l'Escaut et de Saint-Quentin permettant ainsi de relier le bassin de l'Escaut au Bassin parisien. C'est alors qu'en 1782, l'Escaut devient navigable après Valenciennes.¹ Le tracé originel a été modifié, l'Escaut canal ne passe plus en centre-ville et sort parfois même de son lit. Cette canalisation a eu des conséquences sur la ville, puisqu'elle est venue modifier ce rapport spécial que Valenciennes engendrait avec l'Escaut.

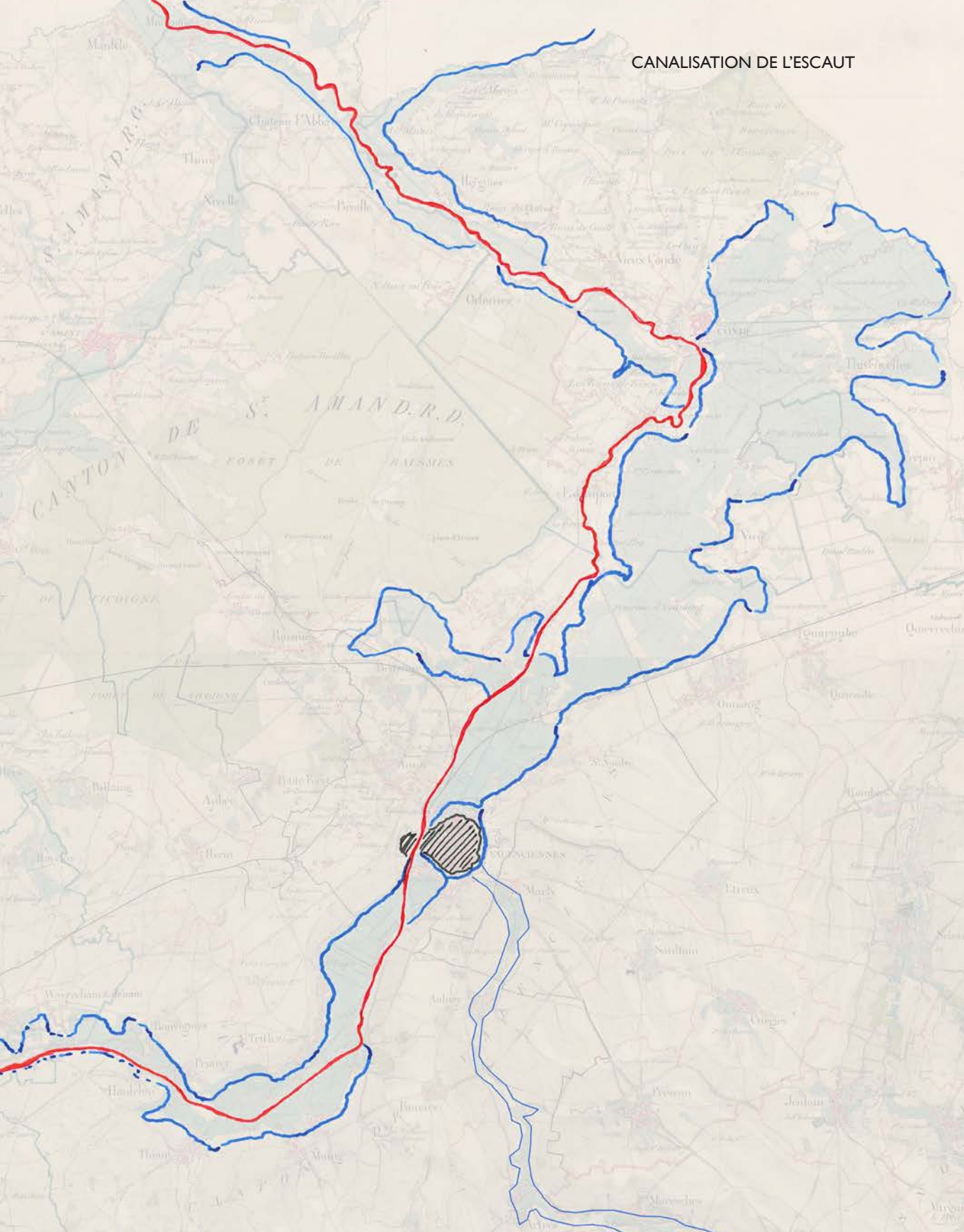
Pour autant, avec l'arrivée de l'industrialisation, Valenciennes a dû s'adapter et évoluer. La découverte de la houille et du charbon a vu les industries quitter la ville et envahir les banlieues. La nouvelle position de l'Escaut canal a alors permis, à ce que les rives gauches deviennent fortement industrialisées avec dans un premier temps la cité minière puis ensuite celle des cheminots.

Une autre caractéristique majeure dans cette nouvelle ère est l'apparition du train à vapeur avec son réseau de chemin de fer. Les voies ferrées sont alors venues alimenter et animer le territoire ainsi que la gare. Cette dernière fait son apparition en 1842, située au nord de la ville et va, dans un premier temps, permettre de relier Lille et la Belgique, puis Douai en 1846. En revanche, ce n'est que quelques années plus tard, en 1872, qu'une nouvelle voie va être créée permettant de relier le bassin minier du Nord au pôle industriel de l'Est. Cette voie est particulière, puisque qu'elle va venir s'inscrire entre la ville et la citadelle.

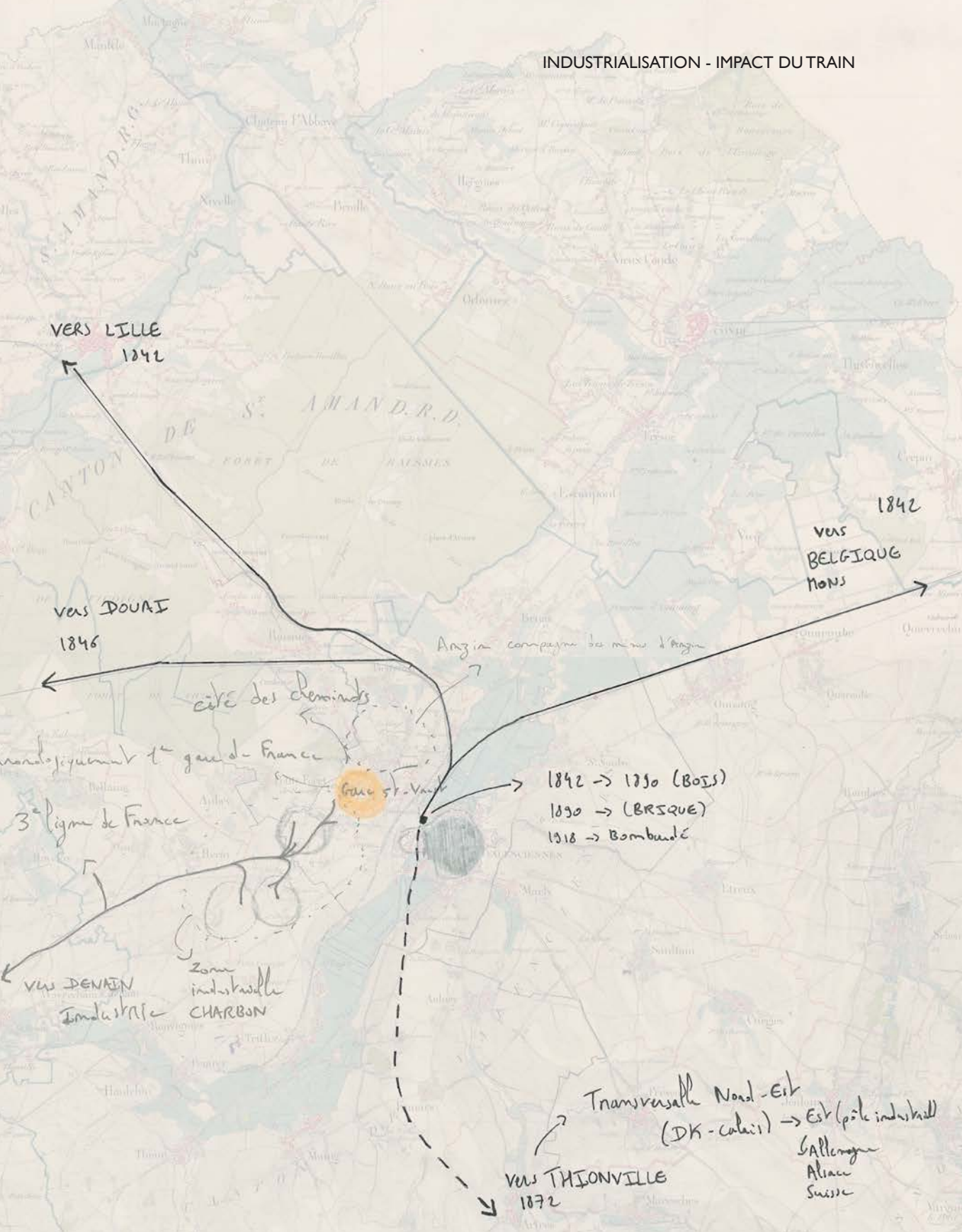
C'est par conséquent, de cette voie, que la **rupture de la structure spatiale** est née, puisque Valenciennes va être séparée de son eau et de son canal qui, on l'a vu, ont fait parti intégrante de son histoire.

La carte de l'Etat-major, sert ici d'appui quant à la compréhension de cette non-relation progressive.

1. Wikipédia, Histoire de l'Escaut, 2026.



INDUSTRIALISATION - IMPACT DU TRAIN



RUPTURE DE LA STRUCTURE SPATIALE



B. VALENCIENNES ET L'ESCAUT, UN ÉLOIGNEMENT PROGRESSIF.

II. L'EAU CONFISQUÉE

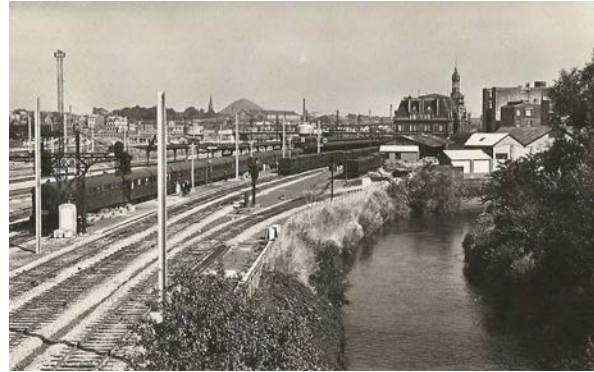


Fig.30
Valenciennes, la
gare intérieure
avec trains et
vue du vieil
Ecsaut.
© Geneanet



Fig.31
Intérieur d'un
canal
© La voix du
Nord

Avec l'industrialisation, un processus d'imperméabilisation est lancé : les rivières urbaines et les canaux sont, de fil en aiguille, peu à peu recouverts.

Au fur et à mesure, l'eau va être confisquée et va laisser, petit à petit, la place à l'activité humaine. L'eau va être polluée et son statut social va être totalement modifié jusqu'aux points où certains s'exprimeront :

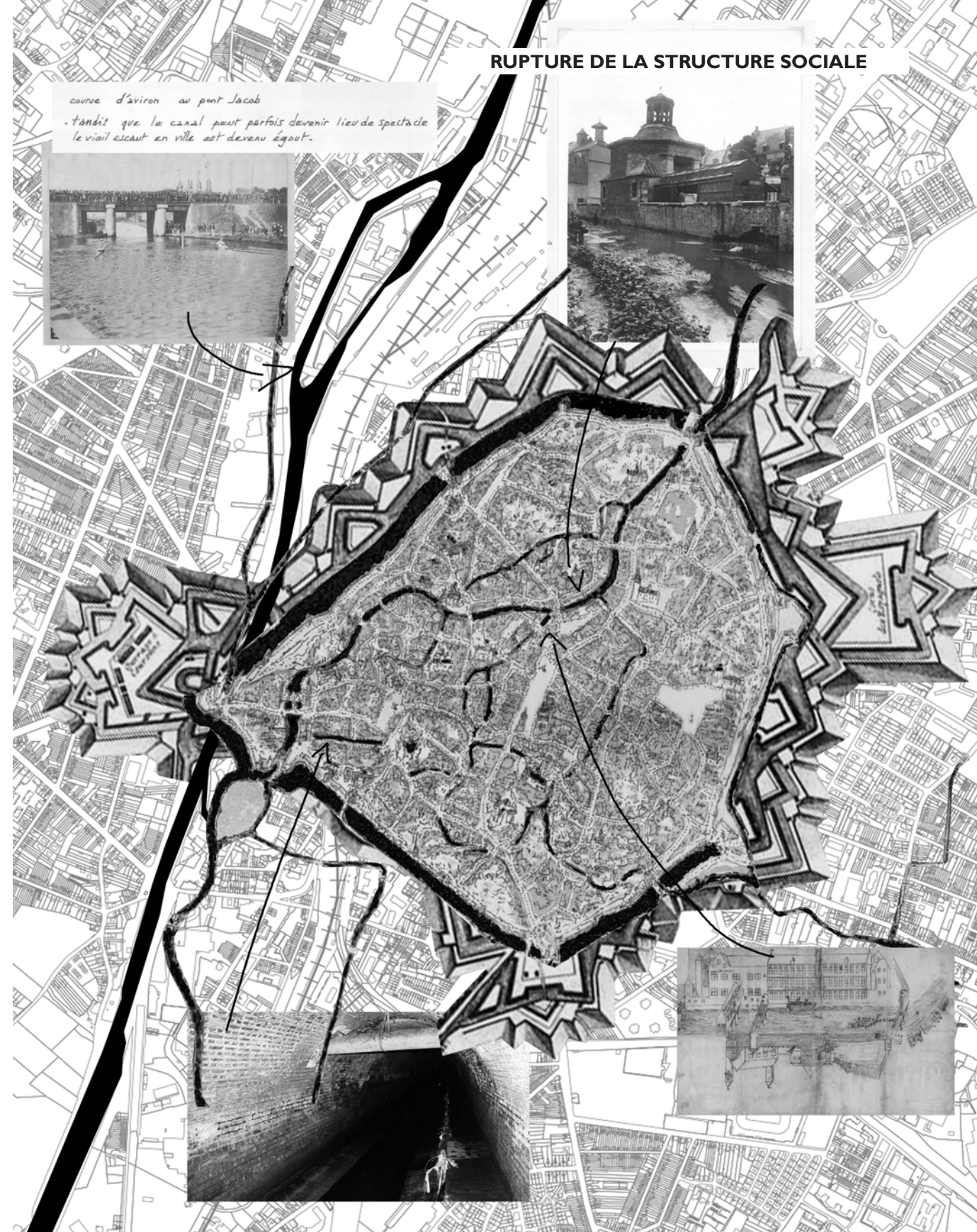
« Très peu de Valenciennois savent jusqu'à quel point leur ville mérite le nom de *Venise du Nord* ; de *Venise putride*, c'est entendu, car ses innombrables canaux sont presque tous remplis d'un liquide suspect et nauséabond : Valenciennes est une ville d'eau... sales. »¹

« Valenciennes est une cité lacustre, une Venise sans gondoles, mais toute entière bâtie sur l'eau. »¹

L'eau n'est alors plus une source d'espaces publics. La ville bascule dans une nouvelle forme de relations amenant à une **rupture de la structure sociale**.

¹ Francis Remy, Valenciennes-quand-en-1839-la-presse-se-plaignait-des-rues-boueuses-de-la-ville, La voix du Nord, 28/10/22.

RUPTURE DE LA STRUCTURE SOCIALE



III. UNE FRAGMENTATION ENCORE VISIBLE

Tout d'abord, grâce à Henri Lefebvre ,reprenons et mettons en parallèle les discontinuités de l'urbanisation de nos villes, par le discours et le biais du schéma.

Premièrement, « Près de l'origine, marquons la ville politique, qui organise en le dominant un environnement agraire. Un peu plus loin, marquons l'apparition de la ville commerciale, qui commence en reléguant le commerce à sa périphérie (hétérotopie des faubourgs, foires aux marchés, des lieux assignés aux métèques, aux étrangers spécialisés dans les échanges) et qui ensuite intègre le marché en s'intégrant elle-même à une mixture social fondée sur les échanges, les communications élargies, l'argent et la richesse mobilière. Vient alors un point critique décisif, où l'importance de la production agricole recule devant l'importance de la production artisanale et industrielle, du marché, de la valeur de l'échange, du capitalisme naissant. Ce point critique se situe en Europe occidentale au XVI^e siècle environ. Bientôt, c'est l'avènement de la ville industrielle, avec ses implications [...] Vient alors la période où la ville en expansion prolifère, produit des périphéries lointaines (banlieues), envahit les campagnes. Paradoxalement dans cette période où la ville s'étend démesurément, la forme (morphologie pratico-sensible ou matérielle, forme de la vie urbaine) de la ville traditionnelle éclate. Le double processus produit le double mouvement explosion-implosion, condensation-dispersion (éclatement). »¹

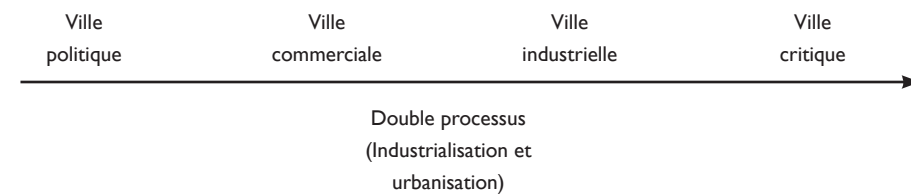


Fig.33
Schéma tiré du
livre « Le droit à
la ville » d'Henri
Lefebvre

Ce discours s'applique donc pour la ville de Valenciennes mais l'identité de cette ville est et reste l'Escaut, précisant alors la question d'une « problématique actuelle de la ville et d'une réalité urbaine »

Comme étudié précédemment, Valenciennes s'est vu contrainte par deux ruptures engendrant une modification de son rapport à la vie urbaine : la rupture de la structure spatiale et celle de la structure sociale.



Fig.34
Une
fragmentation
encore visible.
© Mathis Hurot

Cette fragmentation est toujours présente aujourd'hui et la photo, ci-contre, en est le parfait exemple :

Nous sommes ici intra-muros, avec au premier plan, un panneau composé d'une photo de l'étang du vignoble et, au second plan, on retrouve la voie ferrée, avec quelques mètres plus loin, l'Escaut. Cela définit parfaitement le souhait de retrouver cette rivière et quelque part de retrouver un droit pour la ville et ses habitants.

I. Henri LEFEBVRE, *Le droit à la ville*, 3^e édition, Paris, Economica, 2009, p. 69-70.

C. QUEL RAPPORT ENTRE L'ESCAUT ET VALENCIENNES
AUJOURD'HUI ?

I. L'EAU DANS LE TERRITOIRE VALENCIENNOIS

Aujourd'hui, l'eau dans le territoire Valenciennois occupe encore une grande partie des surfaces malgré des modifications conséquentes.

On retrouve l'eau sous plusieurs formes :

Tout d'abord, l'Escaut canal prenant une majeure partie de la ville et offrant environ 6km de berges.

Deux autres tracés rejoignent ce canal, le vieil Escaut ainsi que le bras de décharge.

Le vieil Escaut passait autrefois en ville, mais comme nous l'avons évoqué, cette rivière urbaine a été recouverte. On ne retrouve plus aucune trace de celle-ci dans la ville intra-muros.

Le bras de décharge, quant à lui, a un tracé artificiel quasiment linéaire et passant sous le boulevard Froissart.

Ensuite, toujours rattaché à ce canal, on retrouve l'étang du Vignoble, situé au sud et s'étendant sur 54 hectares et offrant 4 750 m de berges. Tandis qu'au Nord, on retrouve les marais de l'Epaix, avoisinant les 25 hectares.

Et, comme évoqué à plusieurs reprises, la Rhônelle occupe une partie du territoire, provenant de l'Est, mais son tracé a aussi été recouvert dans la ville ne sortant malgré tout que quelques fois.





C. QUEL RAPPORT ENTRE L'ESCAUT ET VALENCIENNES AUJOURD'HUI ?

II. L'ESCAUT CANAL COMME LIEU

L'Escaut canal occupe une place importante dans l'agglomération et traverse Valenciennes dans sa longueur. Cette «eau», nous intéresse d'autant plus, car en effet, il est possible de lire son histoire au travers de ce canal, que ce soit par la citadelle, les écluses ou encore l'industrialisation.

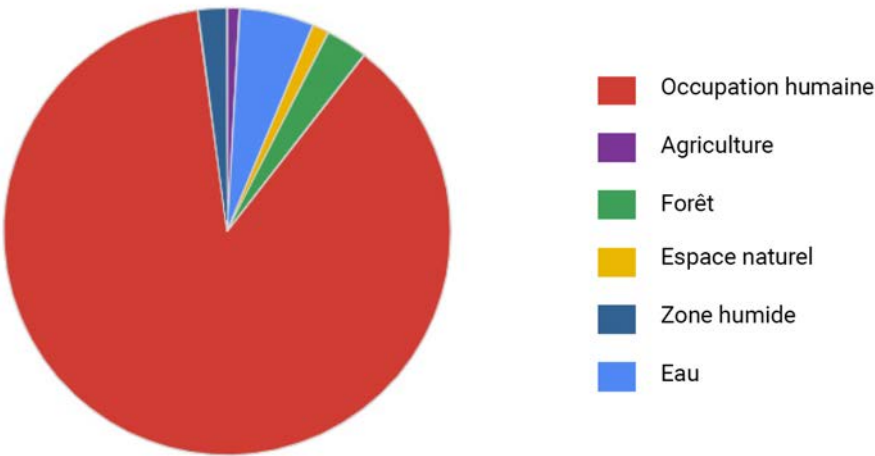
Cependant, ce canal apporte d'autres qualités que la ville n'exploite pas encore.

. L'Escaut canal comme un vide central, un espace ouvert.

En effet, Valenciennes est une ville dense, fortement urbanisée, où l'occupation des sols par l'Homme s'empare d'une majeure partie. Par conséquent, la ville n'offre qu'environ 1.2% d'espaces naturels. A l'inverse, l'occupation humaine s'accapare 87% des surfaces aux sols, mais les surfaces en eau sont importantes puisque la ville s'est intégrée dans le paysage de la vallée de l'Escaut, laissant alors 5.4% du sol comme surface d'eau. A titre de comparaison, la moyenne des surfaces en eau dans les villes françaises s'avoisine aux alentours des 1%. L'intérêt de retrouver cette relation est alors primordial, quant aux bons développements urbains, que ce soit d'un point de vue, aussi bien environnemental que social.

Le plan qui précède, tend à évoquer l'Escaut comme un espace ouvert et donc comme un atout dans cette recherche d'espaces naturels en ville.

Occupation des sols à Valenciennes :



Données 2018	Valenciennes : superficie	Valenciennes : pourcentage	Moyenne nationale
Occupation humaine	1 216 ha	87,3 %	7,7 %
Agriculture	13 ha	0,9 %	63,8 %
Forêt	42 ha	3,0 %	23,6 %
Espace naturel	17 ha	1,2 %	4,0 %
Zone humide	30 ha	2,1 %	0,2 %
Eau	76 ha	5,4 %	0,7 %

Fig.37
Occupation du
sol Valenciennois.
Données 2018,
© Linternaute



Fig.39
Marais et étang
comme limite
© Mathis Hurot



L'Escaut canal étant défini dans l'agglomération Valenciennaise par les marais de l'Épaix au nord et par l'étang du Vignoble au sud, les prochains plans seront cadrés par rapport à ces derniers permettant d'amener une analyse plus précise dans ce rapport entre l'eau et la ville.

. L'Escaut canal comme lieu de consommations, de productions et d'échanges.

La voie ferrée est un élément principal dans le paysage valenciennois, qui vient diviser le territoire, détachant ainsi l'Escaut canal de la ville. De plus, l'apport de l'eau et du train a permis à l'Escaut canal de se développer et d'accueillir les industries. Cependant, au fur et à mesure, ces grands espaces industriels ont alors permis d'intégrer des bâtiments publics demandant de grands espaces.

C'est pourquoi, les abords de l'Escaut, sont aujourd'hui devenus des lieux de consommations, de productions et d'échanges.

En effet, on retrouve une pluralité d'institutions publiques, tels que des écoles, collèges, lycées, complexes sportifs, industries, hôpitaux, logements collectifs, etc....

Fig.40
La voie ferrée
comme division
© Mathis Hurot



C. QUEL RAPPORT ENTRE L'ESCAUT ET VALENCIENNES AUJOURD'HUI ?

III. L'ACCESSIBILITÉ

L'Escaut canal et ses abords sont un atout majeur pour la ville de Valenciennes. Malgré tout, ce sont des lieux où il existe une non-relation, un non-aménagement.

La rivière venant séparer les rives gauches des rives droites, et la voie ferrée ajoutant une complexification de dialogue, il est intéressant ici de mieux comprendre les accès vers cet Escaut canal.

Quatre avenues ainsi que quatre rues perpendiculaires permettent d'accéder à ses abords. Les avenues sont ici intéressantes puisque ce sont des lieux où le dialogue entre rive gauche et rive droite se crée. On retrouve donc trois ponts : le pont Jacob, le pont Villars et le pont Faidherbe.

Ces ponts-avenues sont ici intéressants puisqu'ils ont pour fonctions de passer la voie ferrée et l'Escaut. L'effort mis dans le franchissement de la voie ferrée est rentabilisé par le franchissement de l'Escaut, puisque les rives gauches se trouvent en hauteur. Mais cette caractéristique va aussi induire un écartement de l'Escaut puisqu'il passe au second plan et ces pont-avenues ne priorisent pas une relation avec l'eau.



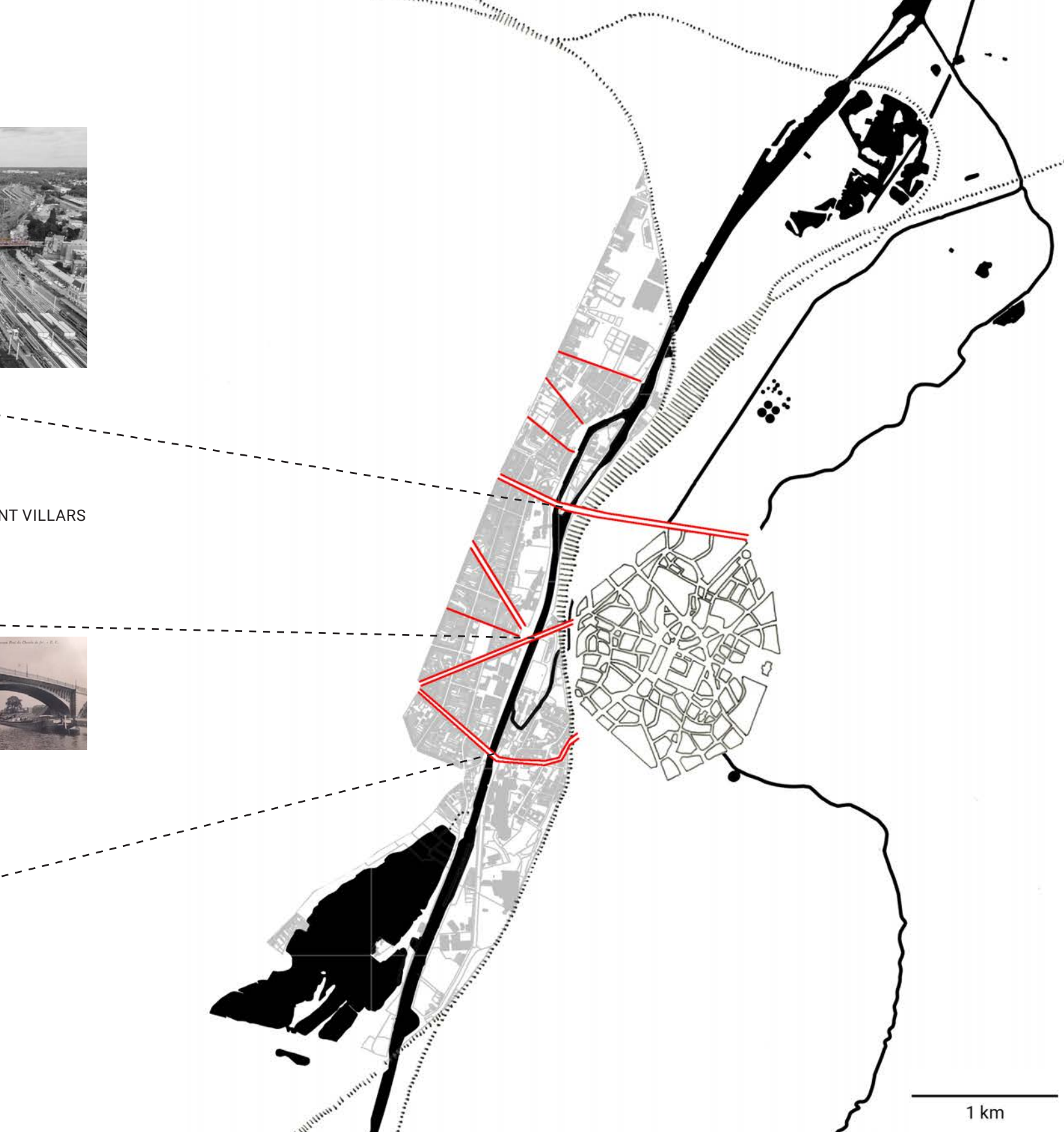
Fig.41 Les entités publiques le long de l'Escaut.

PONT JACOB



PONT VILLARS

PONT FAIDHERBE

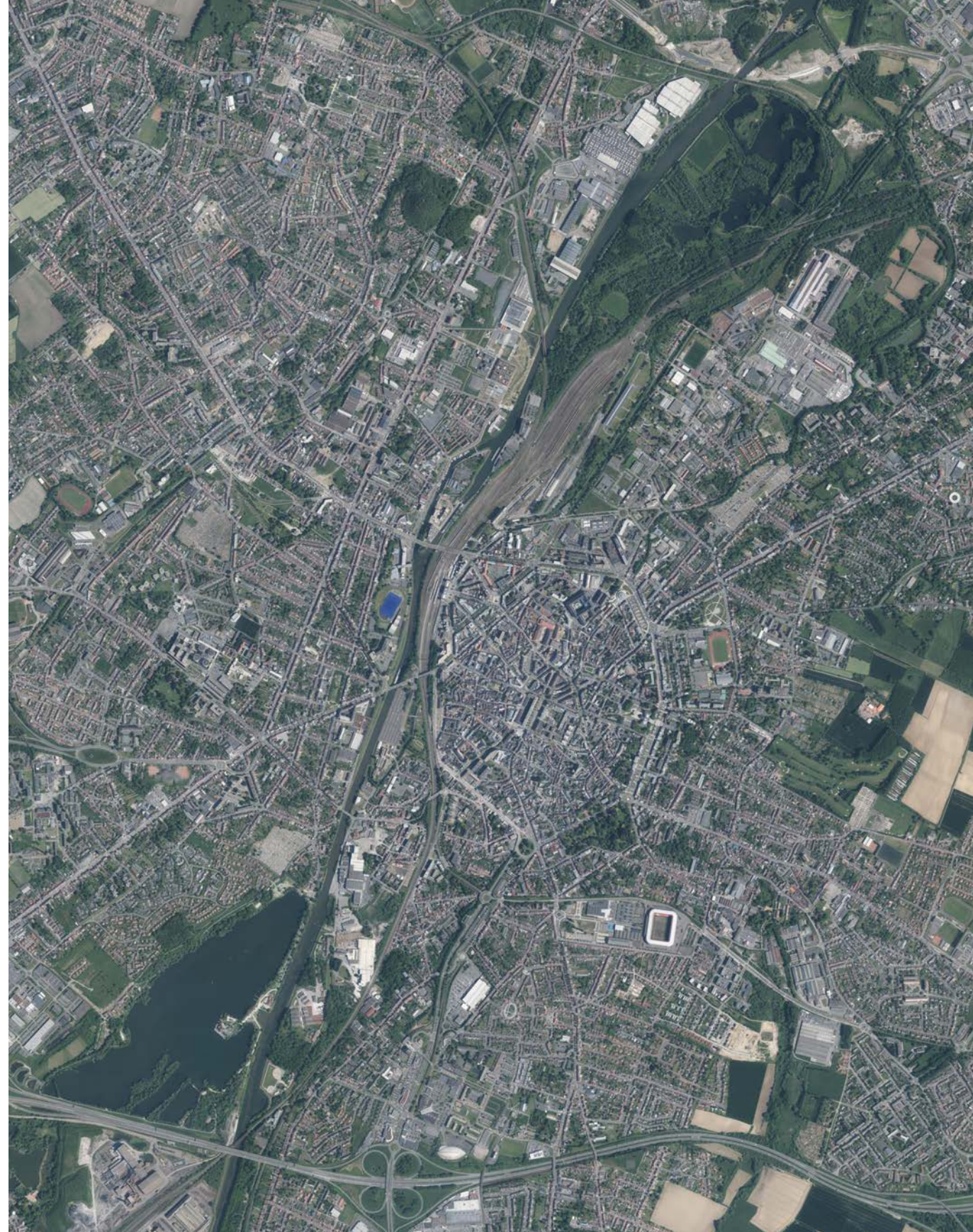


D. UNE VUE D'ENSEMBLE

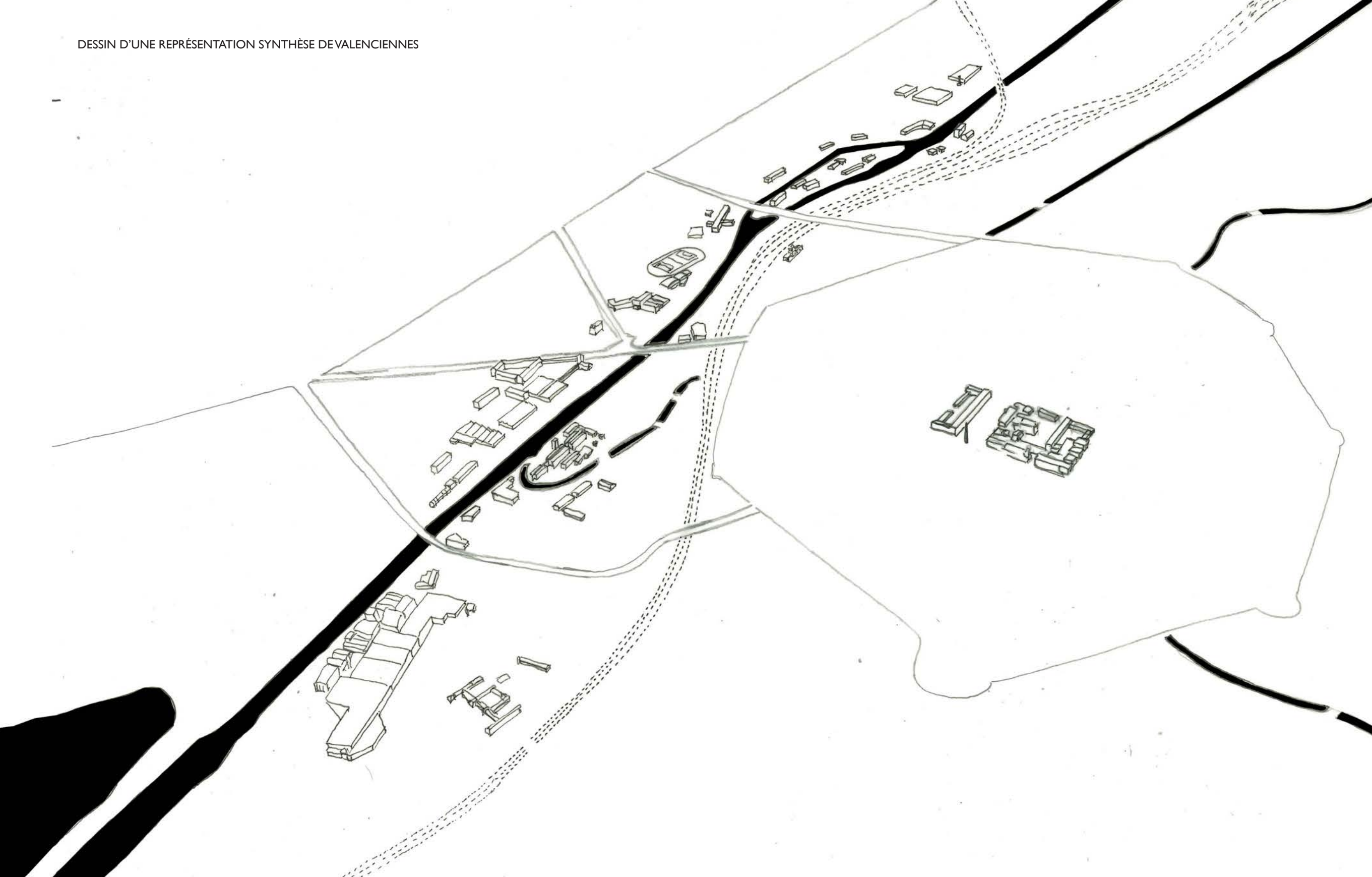
I. SYNTHÈSE D'UN TERRITOIRE

L'histoire de Valenciennes tend d'une urbanisation complexe où le sol résulte d'un palimpseste.

L'Escaut, pourtant à l'origine de ce territoire, ne se montre plus comme une œuvre mais démontre une activité humaine dépassée par elle-même.









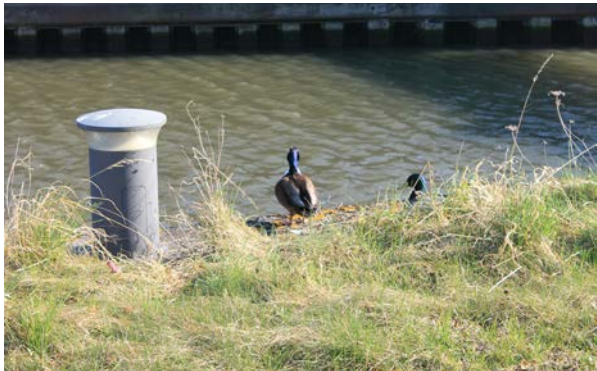


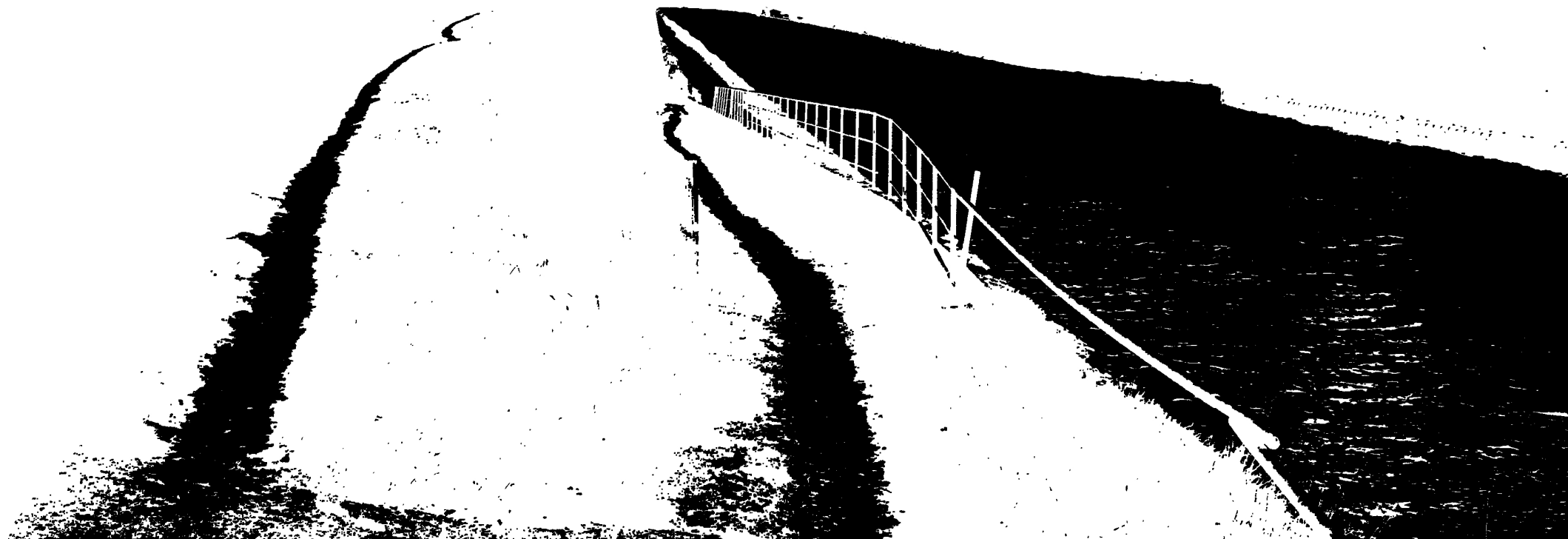




Fig.47 à 66
© Mathis Huot

LE DROIT À L'ESCAUT

CONNECTER



A. L'EAU COMME ENJEUX

I. UN INTÉRÊT ENVIRONNEMENTAL

L'eau, comme nous le savons, est une ressource primordiale pour l'environnement. Elle circule sur notre planète au sein de différents compartiments terrestres, appelé cycle de l'eau. Ce cycle participe au bon fonctionnement de la terre et au maintien de l'équilibre de l'environnement.

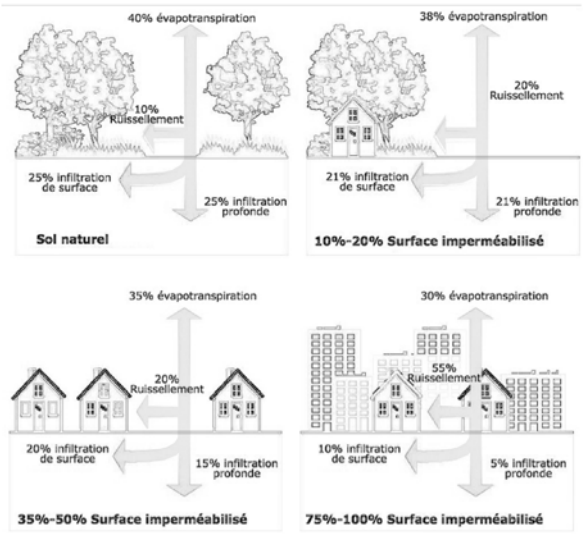
« L'eau est partout présente sur la planète. Les précipitations la font passer de l'atmosphère au sol, l'infiltration du sol vers le sous-sol et les nappes phréatiques ; les cours d'eau la transportent jusqu'à la mer ; l'évaporation la refait passer de la surface de la terre vers l'atmosphère ; etc. Cet ensemble complexe de processus, qui n'a ni début, ni fin, et qui fait subir à l'eau des transformations permanentes en état, quantité et qualité est appelé cycle de l'eau. Il est affecté de manière sensible par les activités humaines et en particulier par l'urbanisation. »¹

Les activités humaines ont entraîné une urbanisation conséquente impactant nos sols, que ce soit par l'imperméabilisation ou encore le déboisement. Le cycle de l'eau est alors modifiée, causant des effets sur nos sociétés, avec par exemple, une affectation des ressources en eau ou encore des risques de catastrophes naturelles.

En temps normal, lorsque l'eau tombe, elle peut s'infiltrer, s'évaporer, s'accumuler ou ruisseler, tout dépend de la surface qu'elle rencontre. Cependant, suite à l'urbanisation de nos sols, ce rapport change impactant le cycle de l'eau : la proportion d'eau de pluie qui s'infiltré devient moins importante. Ce qui, par conséquent, entraîne :

- . une augmentation et une accélération des ruissellements pluviaux susceptibles d'aggraver les inondations.
- . une diminution de l'infiltration naturelle de l'eau dans le sol, réduisant ainsi les possibilités de recharge des nappes phréatiques.
- . une diminution du pouvoir filtrant et épurateur des sols, susceptible d'aggraver le transfert des polluants vers les nappes et les cours d'eau.

1. L'eau dans la ville, CEREMA : <https://eauetville.cerema.fr/comprendre/constat/eau-dans-ville>



Effets de l'imperméabilisation sur les phénomènes hydrologiques

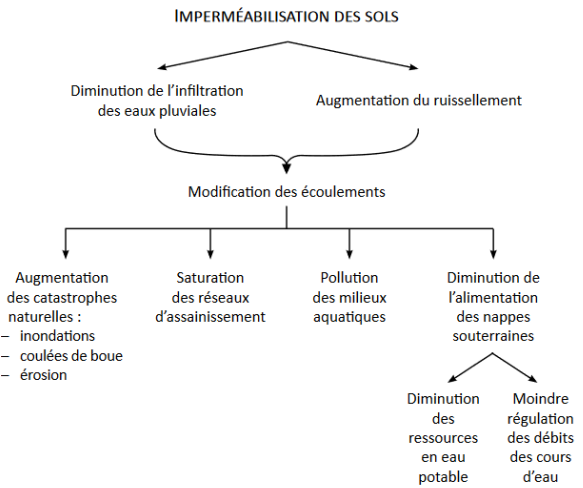


Fig.68
Stream corridor restoration,
Federal Interagency Stream
Restoration Working Group,
1998
Fig.69 © Cerema

C'est pourquoi, en peu de temps, l'eau est passée d'une source de vie à une menace urbaine. Sans eau, il n'y a pas de ville. L'ère du réchauffement climatique maintenant conjuguée à l'imperméabilisation des sols entraînent à faire une ville contemporaine de plus en plus fragilisée par les risques d'inondations et autres catastrophes.

Il est primordial, de nos jours, de penser l'eau au cœur de nos projets urbains et architecturaux. C'est aussi le moyen de travailler cette ressource, afin de retrouver le lien qui nous unissait par le passé, définissant par la même occasion de nouvelles qualités pour l'espace urbain.

A. L'EAU COMME ENJEUX

II. UN INTÉRÊT URBAIN

Les enjeux contemporains révèlent d'un intérêt urbain pour un retour de l'eau dans l'espace public. L'urbanisation et l'imperméabilisation des sols, comme nous l'avons vu, ont un impact sur le cycle de l'eau, au détriment des cours d'eau. Cet impact se caractérise par des modifications majeures (débits, morphologie du lit et des berges) sur le fonctionnement de ces cours d'eau, ainsi que sur leur bon état chimique et écologique. Ces travaux d'artificialisation du lit et des berges, la concentration systématique des eaux pluviales ainsi que le rejet d'eaux usées industrielles et domestiques dans les cours d'eau, ont participé à la modification des fonctionnalités des hydrosystèmes, à la diminution de la biodiversité et la dégradation de la qualité de l'eau.

Cependant, la réaffectation de ces cours d'eau amène des avantages qui s'étendent au-delà des bénéfices purement écologiques ou liés aux inondations. Il implique une amélioration de la qualité de vie des habitants grâce à l'apport d'usages et intérêts autour du cours d'eau (valeur paysagère, adaptation au changement climatique, éducation à l'environnement etc.). Grâce à l'ouvrage, produit par l'Association Scientifique et Technique pour l'Eau et l'Environnement (Astee) et s'intitulant « la réhabilitation des petites rivières urbaines : retours d'expériences sur des projets multi-bénéfices », nous allons analyser différents projets montrant ces avantages sous trois différents volets : environnemental, social et économique.

. D'un point de vue environnemental, la réhabilitation des rivières urbaines permet de développer la biodiversité tout en s'adaptant aux changements climatiques.

Avec par exemple, ici le projet du petit Rosne à Sarcelles.

« L'opportunité de marier, par sa réouverture, une amélioration de la capacité de la rivière à revenir dans son lit en cas de crue, à la reconquête d'un écosystème biologique aquatique et terrestre, a alors constitué un parti pris affirmé et assumé. Cela a amélioré le cadre de vie des riverains et modifié leur relation à l'eau, ceci autant d'un point de vue des risques que pour la biodiversité. »¹

Ou encore à Marseille avec le projet des Aygalades.

Ici, la réhabilitation à travers le développement de la végétation, permet de créer un espace public de qualité afin de rééquilibrer le déficit en espaces verts que connaissent les quartiers nord de Marseille. De plus, cela permet d'augmenter les capacités de stockage du carbone dans les écosystèmes, visant ainsi l'atténuation du changement climatique et amenant ainsi une réduction de la chaleur à proximité du ruisseau.



Fig.70
Avant la réouverture du petit Rosne
© Mathis Hurot



Fig.71
Après la réouverture du petit Rosne
© Mathis Hurot



Fig.72
Le long du ruisseau des aygalades
© Mathis Hurot

¹.Astee, La réhabilitation des petites rivières urbaines : retours d'expériences sur des projets multi-bénéfices, 1ère version, janvier 2020, p. 29-30.

. D'un point de vue social, la réhabilitation des rivières urbaines permet d'améliorer le paysage et le cadre de vie.

« Différentes études scientifiques ont montré que l'eau influence positivement la perception du paysage et du cadre de vie. Dans les villes denses, il est de plus en plus difficile de trouver des espaces publics de nature, alors que la population exprime de plus en plus son désir d'un tel cadre de vie. La restauration des petites rivières urbaines peut répondre à ces attentes : amélioration du cadre de vie, création de liens sociaux, etc. »¹

Le Valfuret à Saint-Etienne en est un exemple. Par la réouverture et la création d'un lit mineur à ciel ouvert, l'eau a permis de modifier un site : « en quelques années, le site est passé du statut de site industriel à un site restauré fréquenté par la population, témoignant d'une qualité paysagère également appréciée. »²



Fig.73
Plan du Valfuret,
tiré d'itinéraire bis
© Mathis Hurot

L'eau, peut aussi être source de structure pour des projets, comme à Rouen avec le quartier de la Luciline.
La réouverture de la rivière et l'intérêt porté à la gestion de l'eau, ont permis de créer une réelle dynamique, en structurant des cheminements piétons et des espaces publics.
Cette revitalisation a aussi été permise par la création de noues de drainage des eaux de pluies et de ruissellement amenant une pluralité d'espaces.

1. Astee, La réhabilitation des petites rivières urbaines : retours d'expériences sur des projets multi-bénéfices, 1ère version, janvier 2020, p. 35.
2. Astee, La réhabilitation des petites rivières urbaines : retours d'expériences sur des projets multi-bénéfices, 1ère version, janvier 2020, p. 39.



Fig.74
Jardin principal
© Julien Tragin

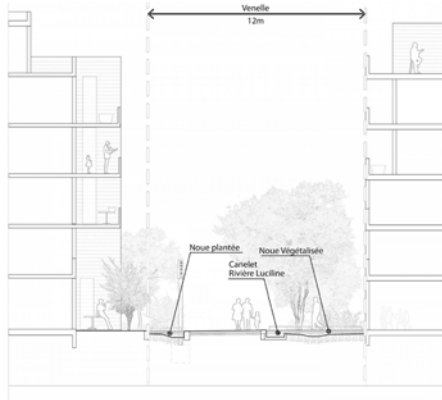


Fig.76
Venelle avec la
Luciline
© AteliersDA



Fig.77
Coupe de
principe de la
venelle, tiré
d'ateliers D&A
© Mathis Hurot

. D'un point de vue économique, la réhabilitation des rivières urbaines permet de développer l'attractivité des villes et l'activité urbaine.

Par exemple, à Mont-De-Marsan, où par des actions d'aménagement, la rivière est redevenue vitrine de la ville et a mis son patrimoine en valeur. Ici, le projet s'est porté sur le réaménagement des espaces publics par le terrassement des places et des rives, l'installation de mobiliers urbains, la création de mobilités douces ou bien encore le paysage.



Fig.78
Avant le projet
d'aménagement
© CAUE 40-
Marc Dubos



Fig.79
Après le projet
d'aménagement
© CAUE 40-
Marc Dubos

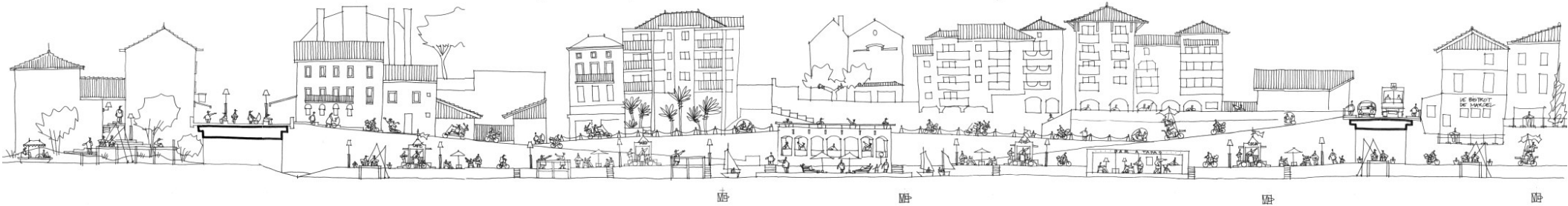


Fig.80
Frise
panoramique
© CAUE 40-
Marc Dubos

B. LIER LA VILLE

I. STRATÉGIE DE L'ESPACE NÉGATIF

L'objectif de ce mémoire est donc de reconquérir l'Escaut par la valeur d'usage permettant de retrouver une relation spatiale et sociale pour la ville de Valenciennes, tout en répondant, comme nous l'avons vu, à des intérêts environnementaux, sociaux et économiques.

Pour cela, il était dans un premier temps primordial de déterminer un site sur lequel agir.

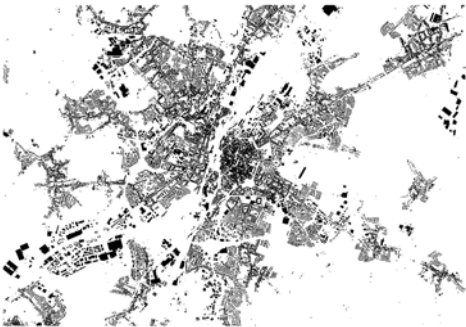
En effet, il est ici question de bien-être social. La vie urbaine s'intéressant aux espaces publics, je me suis tourné vers ses espaces vides qui forment la ville.

Dans le livre After-Sprawl, de De Geyter, il évoque la ville dans son espace négatif amenant à une dualité entre espace bâti et espace vide.

« Autrement dit, l'espace vide n'est plus perçu d'emblée comme négatif, mais comme l'égal de l'espace bâti. »¹
« « Si le bâti et le solide échappent désormais à tout contrôle, soumis à des forces politiques, financières et culturelles en perpétuelle mutation, il n'en va pas de même du vide, peut-être le dernier sujet sur lequel les certitudes architecturales restent convaincantes. » (Koolhaas)
Dans son penchant pour la polémique, Koolhaas accentue encore le contraste entre le plein et le vide et considère ce dernier comme le champ d'activité unique de l'architecte, tandis que De Geyter souhaite éradiquer cette contradiction comme un obstacle, afin d'interrelier et corréliser le plein et le vide. »²

Après avoir analysé l'espace négatif (à l'instar de l'analyse vue dans ce livre) permettant de comprendre les rapports pleins/vides (espace bâti/espace ouvert) au sein de la ville mais aussi en jouant et en superposant ses cartes, cela m'a permis de mieux comprendre le territoire. De plus, en s'intéressant aux espaces vides sous forme d'espaces publics, ce jeu a permis de créer une nouvelle carte : « une constellation d'espaces publics ».

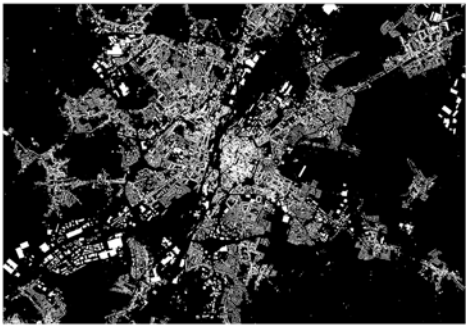
L'objectif était de comprendre à travers ce plan, si une logique se manifestait dans les relations entre espaces publics, afin d'intégrer le projet au sein de cette constellation.



Bâti



Réseau



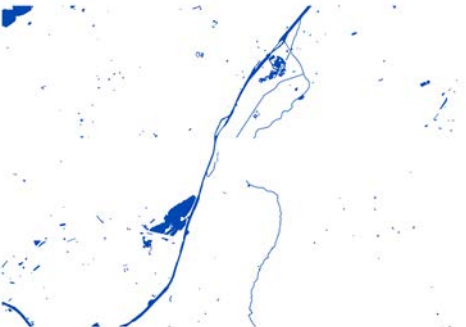
Espace négatif



Végétation



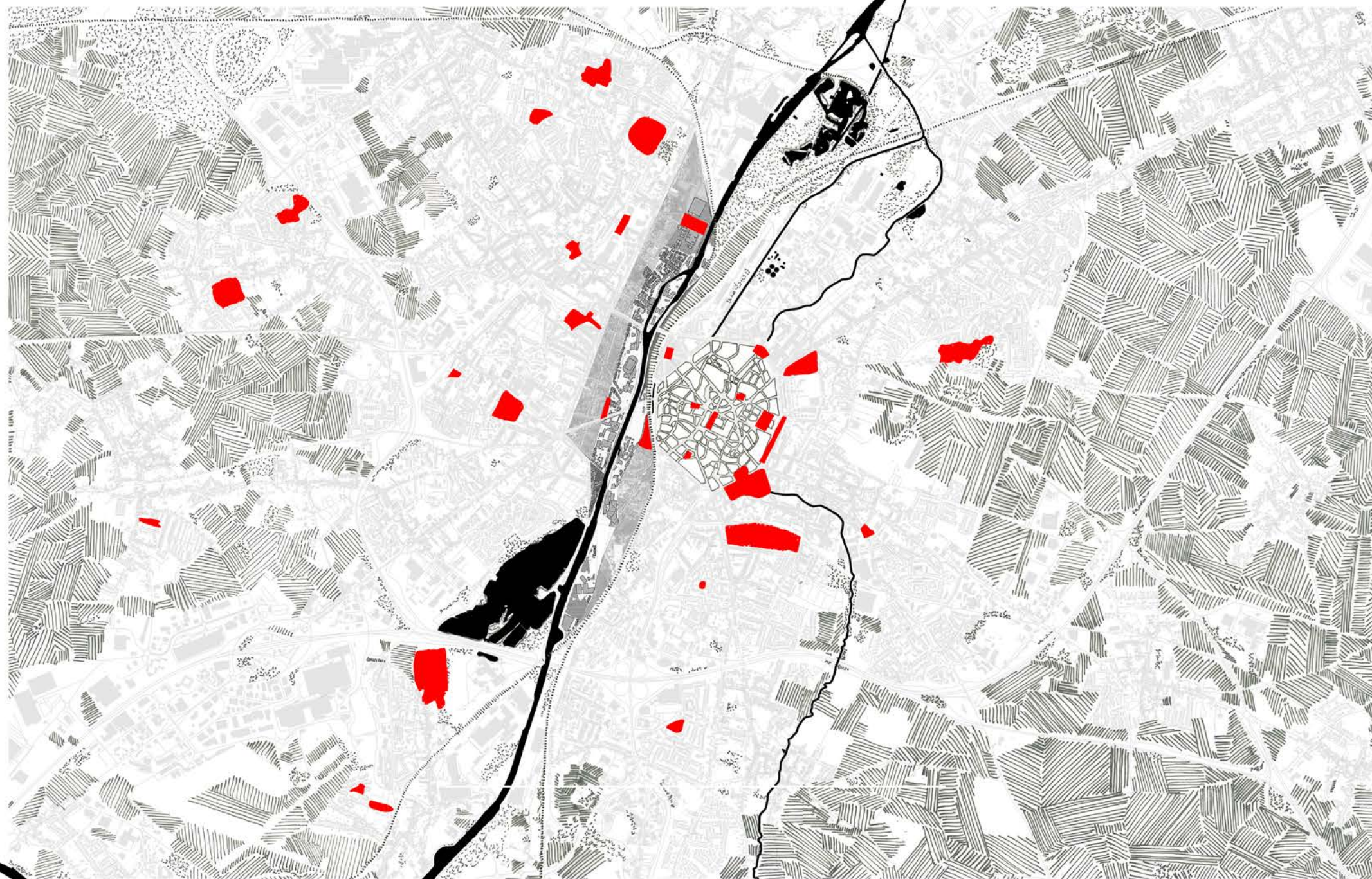
Agriculture



Eau

1. Xaveer De Geyter Architects, Research for the contemporary city :After-Sprawl, NAI Publishers, 2002, p. 14
2. IBID, p. 15





Cette analyse a permis de déceler une forme de logique du vide. En effet, on retrouve des espaces publics de part et d'autre de l'Escaut, à environ 1 km.

Ces espaces publics proviennent pour les rives droites, lors du démantèlement des remparts tandis que pour les rives gauches, ils se sont formés autour d'une ancienne voie ferrée ayant pris place dans la cité des cheminots.

De plus, la majorité des espaces publics s'articulent entre eux et viennent aussi être alimentés par les axes routiers et le tramway.

Cependant, un vide vient se détacher et être comprimé par la voie ferrée qui, comme évoqué au chapitre I, est à l'origine de la rupture de la structure spatiale. Il est d'autant plus intéressant dans ce sujet de mémoire puisqu'il vient également s'inscrire dans une relation avec l'Escaut.

Ce vide est donc intéressant quant à sa place dans l'agglomération mais aussi quant à ses particularités. Le site offre une richesse historique et territoriale : c'est le parc de la citadelle, où l'on retrouve les derniers restes de l'histoire et ses remparts, mais c'est aussi le site de confluence entre l'Escaut et la Rhônelle qui est à l'origine de la naissance de Valenciennes.

En revanche, malgré ses qualités, le site n'est pas exploité et reste enclavé par cette voie ferrée. On retrouve également le parking Lacuzon à ses côtés, dévorant cet espace et n'offrant aucune relation. Et ce, à un stade où, ayant discuté avec certains valençiennois, les habitants n'ont parfois pas la moindre idée de l'existence de ce parc.



Fig.89 Logique des vides

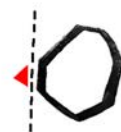


Fig.90 Le site séparé de la ville

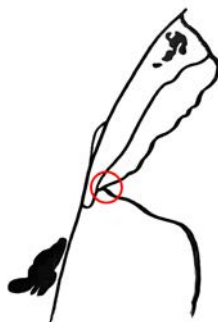


Fig.91 Un site de confluence





Fig.93 - 94 - 95
Parc de la
citadelle
© Peter Potrowl

LE PARC DE LA CITADELLE



Fig.96 - 97 - 98
Parking lacuzon
© Mathis Hurot

LE PARKING LACUZON

II. DESCRIPTION PHÉNOMÉNOLOGIQUE

LIEU : Parc de la citadelle
HEURE : 16h40
DATE : 15/03/2025
TEMPS : Ensoleillé

Je suis avec mes parents et c’est la première fois que nous rentrons dans ce parc. On marche, stupéfaits, de voir que derrière la butte, on trouve différents niveaux d’un sol stratifié par des anciennes infrastructures. L’eau, se révèle également grâce au vieil Escaut. Deux ponts sont aussi présents permettant de rejoindre les infrastructures mais aussi de se balader. On avance sur le pont, on passe au-dessus de l’eau et c’est très agréable. L’eau et le soleil forme une bonne alchimie.

Une pancarte nous attend au bout de cette passerelle, et sur celle-ci, on peut y voir des explications et des plans sur l’origine du parc. C’est alors, que l’on comprend, que ce lieu est chargé d’histoires. Nous sommes agréablement surpris par cette découverte, car nous ne connaissions pas ce lieu avant, peut-être parce qu’il semble camouflé. En effet, de la grande route on ne l’aperçoit pas car notre regard est en réalité porté sur la parking entre l’Escaut et ce parc.

Une grande partie de l’histoire de Valenciennes, à cet endroit, c’est plutôt fascinant et étonnant.

Soudain, en continuant notre balade et tout en contemplant l’histoire du site, j’entends un bruit se rapprocher. En me retournant, j’aperçois alors que derrière la végétation se trouve une voie ferrée. Le bruit provenait d’un train qui venait de passer. Cela montre alors une limite mais aussi un contraste assez remarquable marquant une belle dualité de temporalité.



Fig.99 - 100
- 101
Parc de la
citadelle
© Mathis Hurot

LIEU : Parking + Parc de la citadelle

HEURE : 16h20

DATE : 28/11/2025

TEMPS : Gris

J'arrive sur ce parking en voiture, une place est facilement accessible puisque ce dernier et comme, en général, à moitié rempli.

Je sors de la voiture. C'est étrange car nous sommes en ville, les voitures défilent sur le pont au loins, mais je n'entends pourtant aucun bruit. Je ne sais pas pourquoi mais l'endroit est calme. Cependant, je ressens un sentiment d'inconfort.



Fig.102
Un parking entre
l'Escaut et le
parc
© Mathis Huot

Le sol est une grande dalle plate de bitume gris, répondant à ce ciel gris, et donne un aspect d'étouffement.

J'aperçois l'Escaut, je me rapproche, mais une barrière – un grillage de 2m de haut – m'en n'empêche. L'eau est pourtant là, vivante, à 5m de moi. Je l'entends bouger, tapoter contre les berges. Le bruit des petites vagues qu'elles parsèment m'évoque une forme de liberté. Bref, je fais demi-tour et me dirige vers le parc de la citadelle.

Je traverse la route au seul endroit non bitumé, mais cette fois-ci, remplie de pavés, et faisant office de passage piéton. Le sol est texturé et le relief des pavés sur mes chaussures m'indiquent un changement. Il reflète une histoire et le temps qui passe, la vie.

Je redécouvre ce parc pour la deuxième fois. L'ambiance change.



Au niveau visuel, le vert du paysage a repris le dessus, tout en combinant avec le vieil Escaut. La brique des anciennes fortifications vient souligner la topographie du terrain et vient unir, de par sa couleur contrastée, le paysage.

Au niveau sonore, l'eau marque sa présence rythmée par le son de quelques passants. De temps en temps, le train fait son apparition, nous remémorant la genèse de Valenciennes.

Fig.103
Dessin du site
© Mathis Huot

Partition sonore du site :

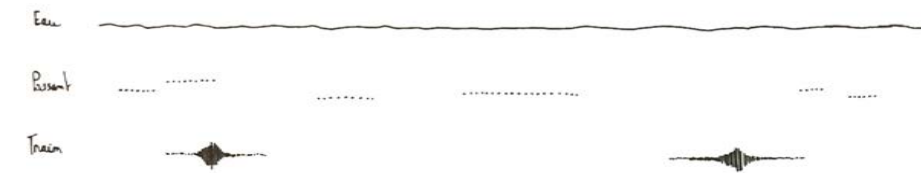


Fig.104
Le site sous
forme de
partition
© Mathis Huot

Cet ensemble crée une belle harmonie agréable à regarder et à écouter.



En retournant sur le parking, j'aperçois une file de voitures et beaucoup d'enfants. Je comprends alors qu'un collège se trouve juste à côté. C'est à ce moment, que je réalise que ce lieu est un lieu de l'instant. Le flux est présent mais ne dure que peu de temps. Chacun récupère son enfant et repart.

Ce lieu qui m'évoquait un ensemble harmonieux était devenu un lieu à contempler comme un lieu de passage furtif.

Fig.105
Photo
© Mathis Huot

B. LIER LA VILLE

III. UN PARC DE L'ESCAUT

L'objectif de ce site est de créer un parc agissant comme un catalyseur pour la ville. Il permettrait de par le projet, d'instaurer une relation dans le sens horizontal mais aussi vertical à l'échelle de Valenciennes.

Le parking Lacuzon serait ici repensé comme un espace naturel permettant d'établir une connexion sociale et environnementale. C'est alors que le parc créé redonnerait vie à l'histoire du site et viendrait aussi repenser le paysage à l'échelle territoriale.

De plus, l'intérêt, par les qualités de sa position et de ses particularités, permettrait d'agir sur les deux formes de ruptures : spatiale et sociale.

Dans la prochaine partie, il est alors question de définir trois stratégies territoriales différentes afin de favoriser une relation entre structure spatiale et structure sociale au travers de ce parc. L'intention est donc de jouer avec l'approche territoriale afin de créer une relation entre usage et paysage, précisant alors la problématique :

Comment favoriser l'accès à un parc de l'Escaut tout en retrouvant une relation avec l'eau ?

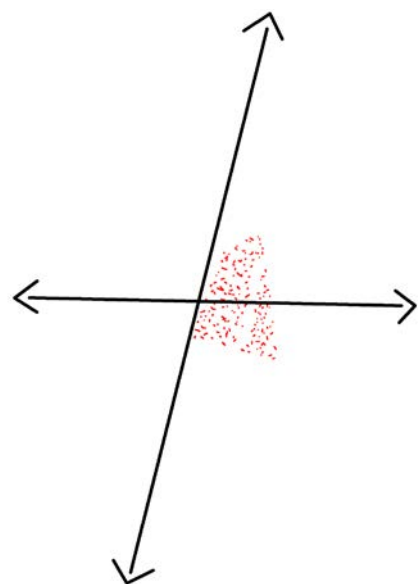


Fig. 106
Schéma,
parc comme
catalyseur
© Mathis Hurot

LE PARC DE L'ESCAUT COMME CATALYSEUR



C. 3 STRATÉGIES DE DÉVELOPPEMENT TERRITORIALE

I. USAGE / PAYSAGE

Plusieurs objectifs se dessinent ici et le territoire marque une multitude d'éléments avec lesquels jouer.

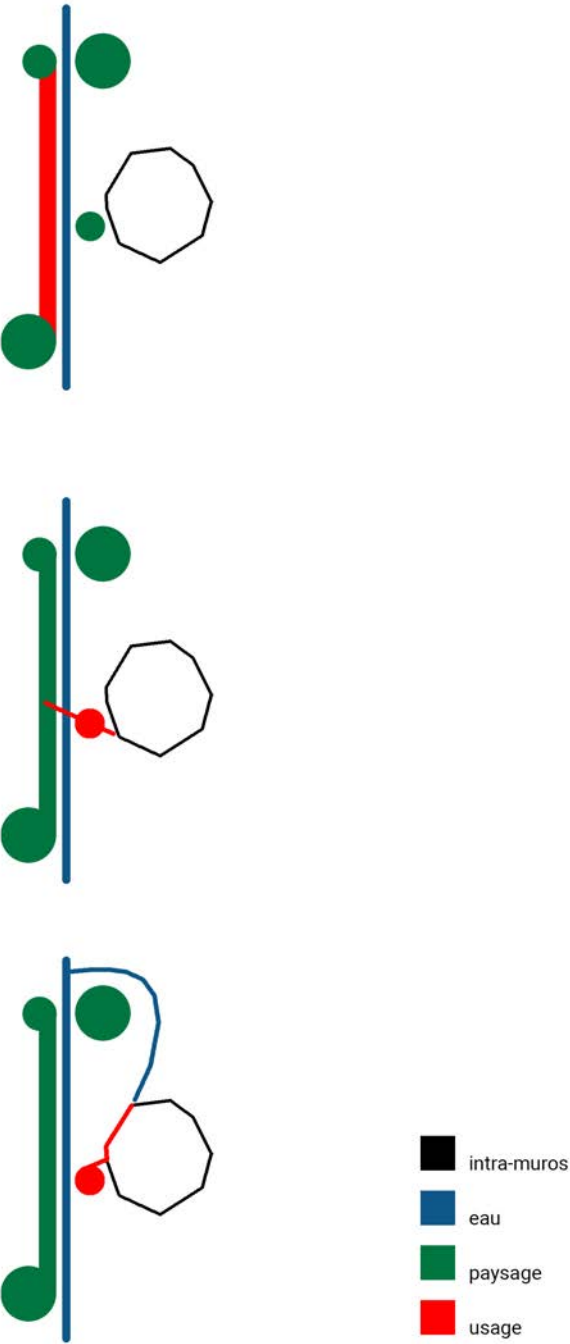
L'intérêt de renouer la ville avec son territoire incite à retrouver une relation d'usage avec l'eau mais aussi avec les espaces naturels qu'on retrouve en bordure d'agglomération, à savoir l'étang du vignoble au sud et les marais de l'Epaix au nord.

C'est pourquoi trois stratégies ont été ici développées afin d'expérimenter les rapports entre le projet, la ville, et le paysage.

La première, « longer », vient définir des usages placés de manière séquentielle le long de la rive gauche, permettant alors au parc créé de devenir une nouvelle entité paysagère au sein de la ville.

La deuxième, « traverser », vient quant à elle, profiter de la voie ferrée engendrant ainsi une passerelle et permettant donc de passer cette voie, de lier les rives gauches, et de dialoguer avec le parc. Les usages sont alors concentrés dans le nouveau parc de l'Escaut, tandis que la rive gauche devient une trame verte permettant de créer un corridor écologique entre l'étang et les marais.

La troisième, « réouvrir », vient, elle aussi, s'appuyer sur la voie ferrée mais se sert déjà d'un passage existant de l'eau sous cette voie. Ce dernier permet effectivement de rejoindre le bras de décharge qui passe aujourd'hui sous l'actuel boulevard Froissart. Le projet vient donc rouvrir ce bras afin de créer un parcours urbain en ville permettant de suivre l'eau pour atteindre le parc de l'Escaut. Les usages sont alors aussi concentrés dans ce parc et la rive gauche devient également une trame verte afin de relier l'étang et les marais.



II. LES SCÉNARIOS

a. Longer

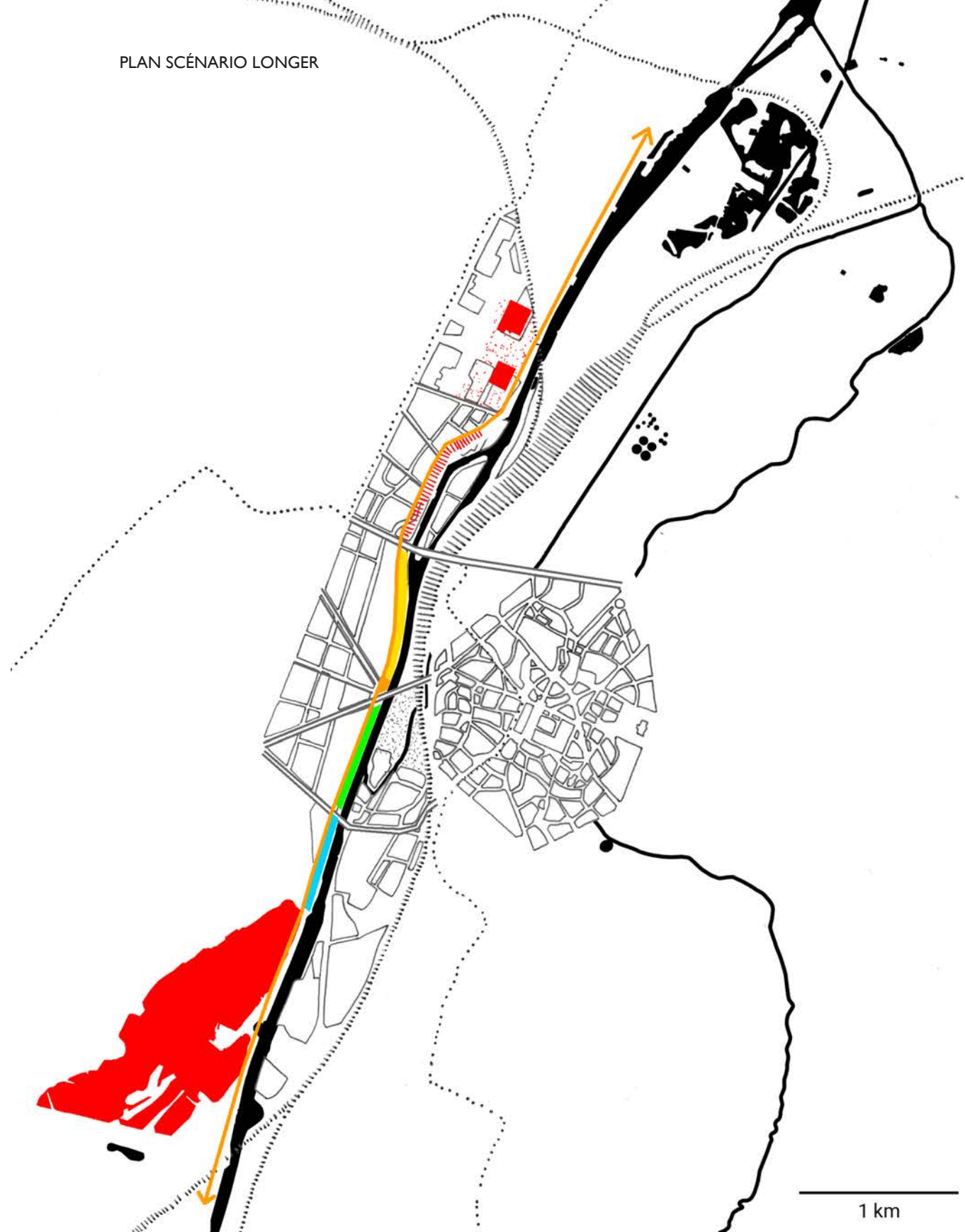
Comme nous avons pu le voir, les rives ne sont pas aménagées et la relation, entre les ponts et les quais, n'est pas présente.

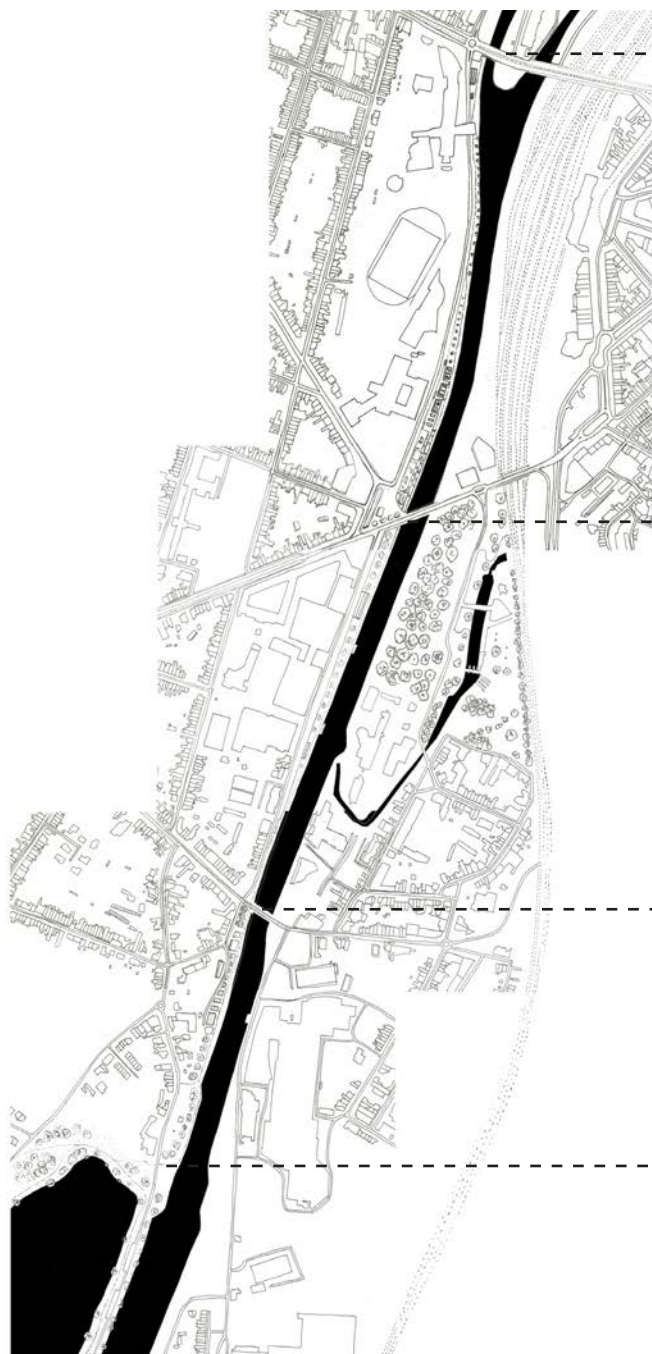
Ce projet a donc pour objectif d'agir directement sur les rives. Pour cela, je m'inspire des quais de l'île de Nantes pour instaurer des séquences entre chaque pont (présentation du projet en annexes).

Sur la rive gauche, trois séquences existent : l'étang du vignoble, le port de plaisance et les rives créatives. L'objectif est donc d'inscrire trois nouvelles séquences permettant d'unifier la rive gauche au travers de l'usage. On retrouvera alors les rives sportives (jaune), les rives bien-être (vert) et les rives partagées (bleu). Les mobilités seraient par conséquent repensées. Une promenade verte en relation avec l'Escaut serait créée ainsi que l'ajout d'une piste cyclable, rattachant alors les nouvelles rives à l'agglomération.

Une place serait également réalisée au milieu de cet ensemble, « la guinguette à vélo » (orange), qui mettrait en relation une piste cyclable et un parking à vélo. Cette dernière serait un point de rencontre et un endroit stratégique, puisqu'elle se trouverait en relation avec le pont-avenue Villars, créant un dialogue avec la ville intra-muros.

PLAN SCÉNARIO LONGER





SÉQUENCE :

PROGRAMME :

LES RIVES SPORTIVES

Skatepark +
Tables de ping-pong +
Terrain de pétanque +
Streetworkout +
Jeux pour enfant +
2 Terrains multi-sport +

LES RIVES BIEN-ÊTRE

promenade ombragée +
ponton de pêche +
Gradin +
Pause +

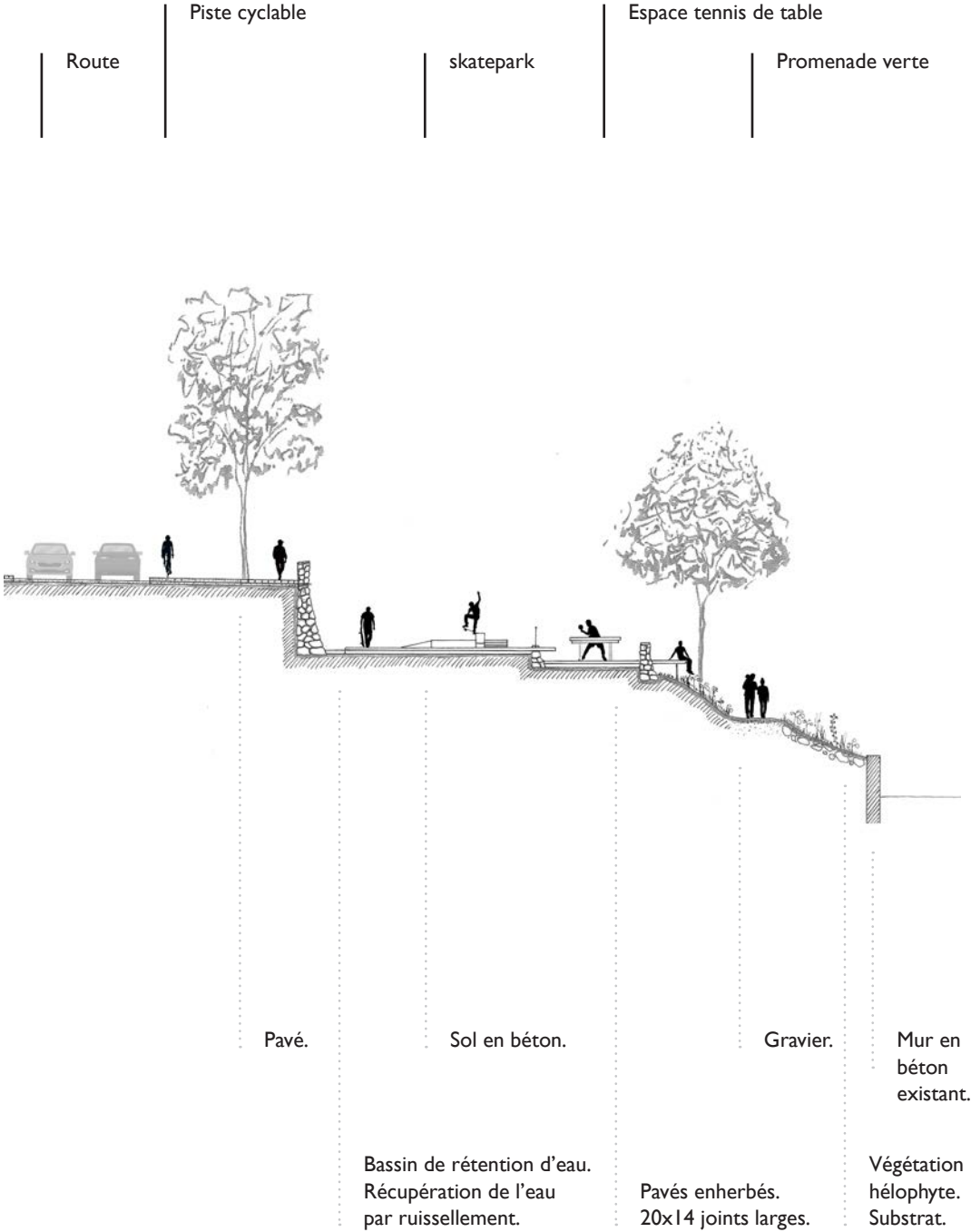
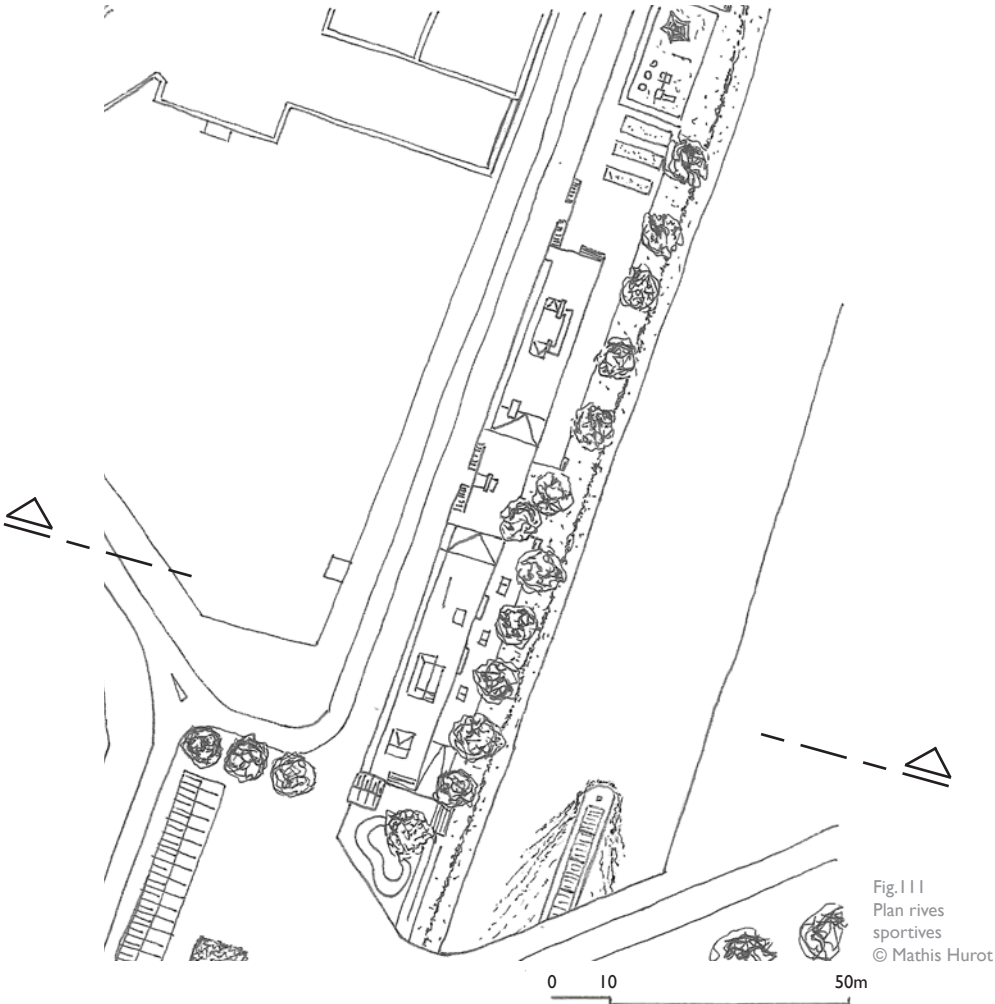
LES RIVES PARTAGÉES

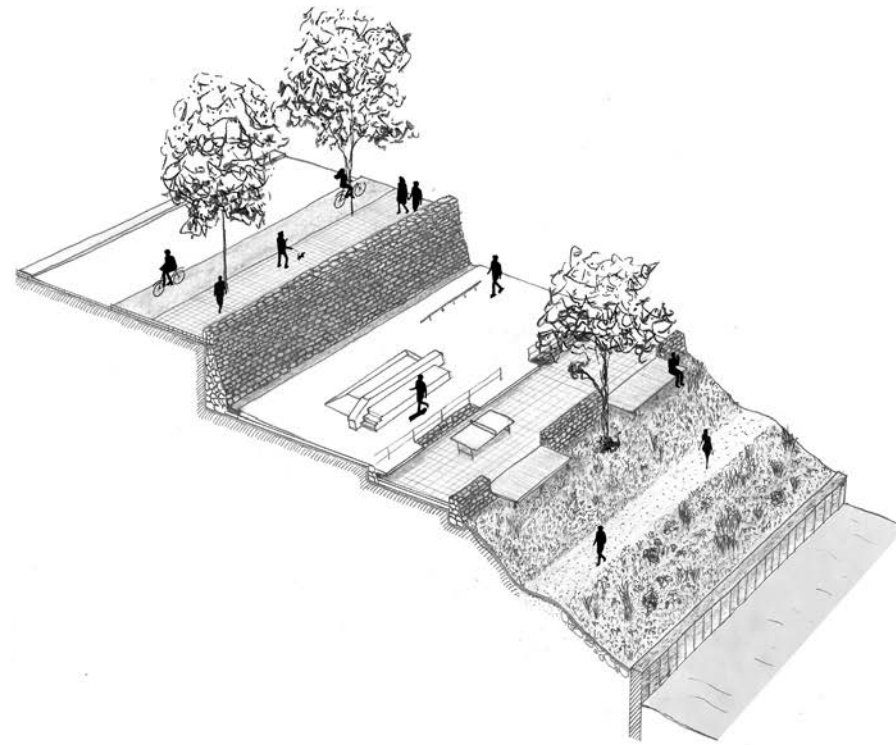
Jardins partagés +
potager +
Jardin d'hélophytes +
Ateliers partagés +

LONGER

TRAVERSER

RÉOUVRI





Les rives sportives prendraient place grâce à une stratification des sols. Des murs de soutènement en pierres définiront ainsi les espaces.

Les sols seront ici repensés, afin d'agir sur les usages, les espaces mais aussi sur l'environnement. On retrouvera trois catégories de sol : des sols urbains, des sols semi-naturels et des sols naturels qui marqueront une hiérarchisation de l'urbain vers la nature avec une utilité propre.

Par exemple, les sols du skate-park et de la partie haute des rives étant imperméabilisés, l'eau entrera en contact et ruissellera ainsi jusqu'à un bassin de rétention qui se trouvera en bas du mur de soutènement. Par ailleurs, l'eau provenant des sols en partie haute passera dans les pierres de ce mur permettant à ce dernier de prendre vie grâce à l'eau.

La matérialité est ici pensée comme usage du paysage.

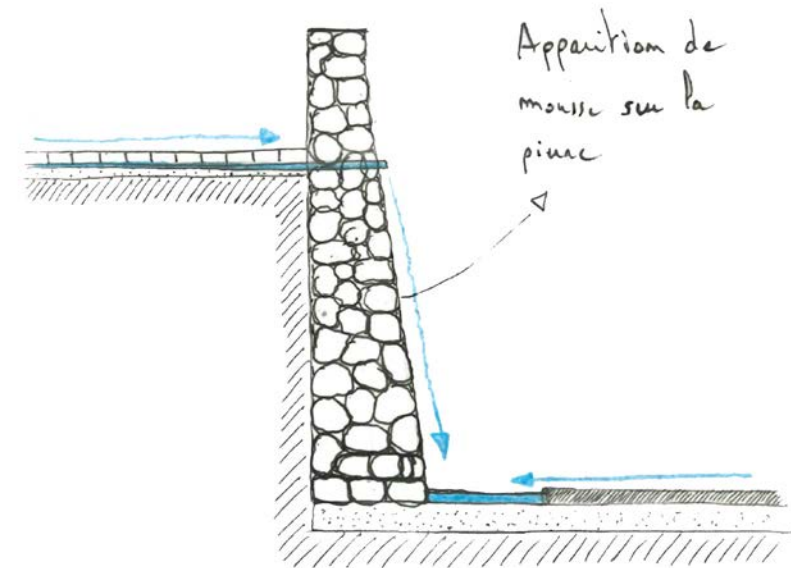


Fig.114
Détails mur de
soutènement
© Mathis Huot

LONGER

TRAVERSER

RÉOUVRIR

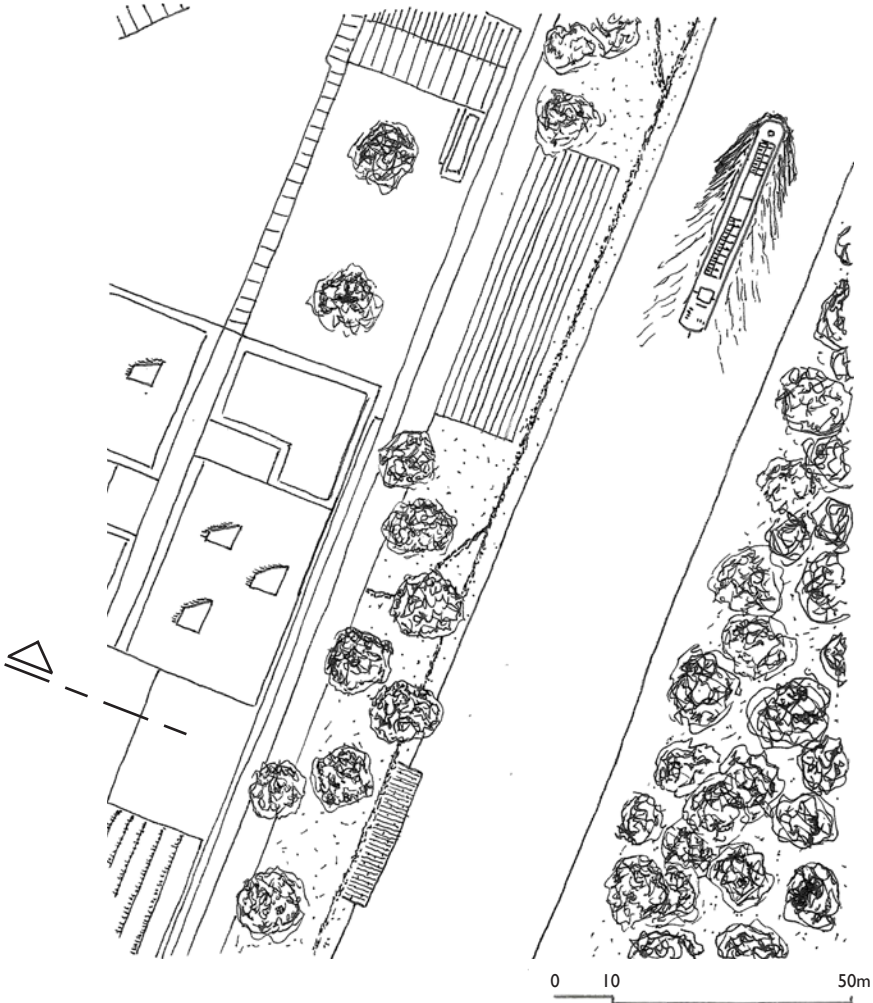
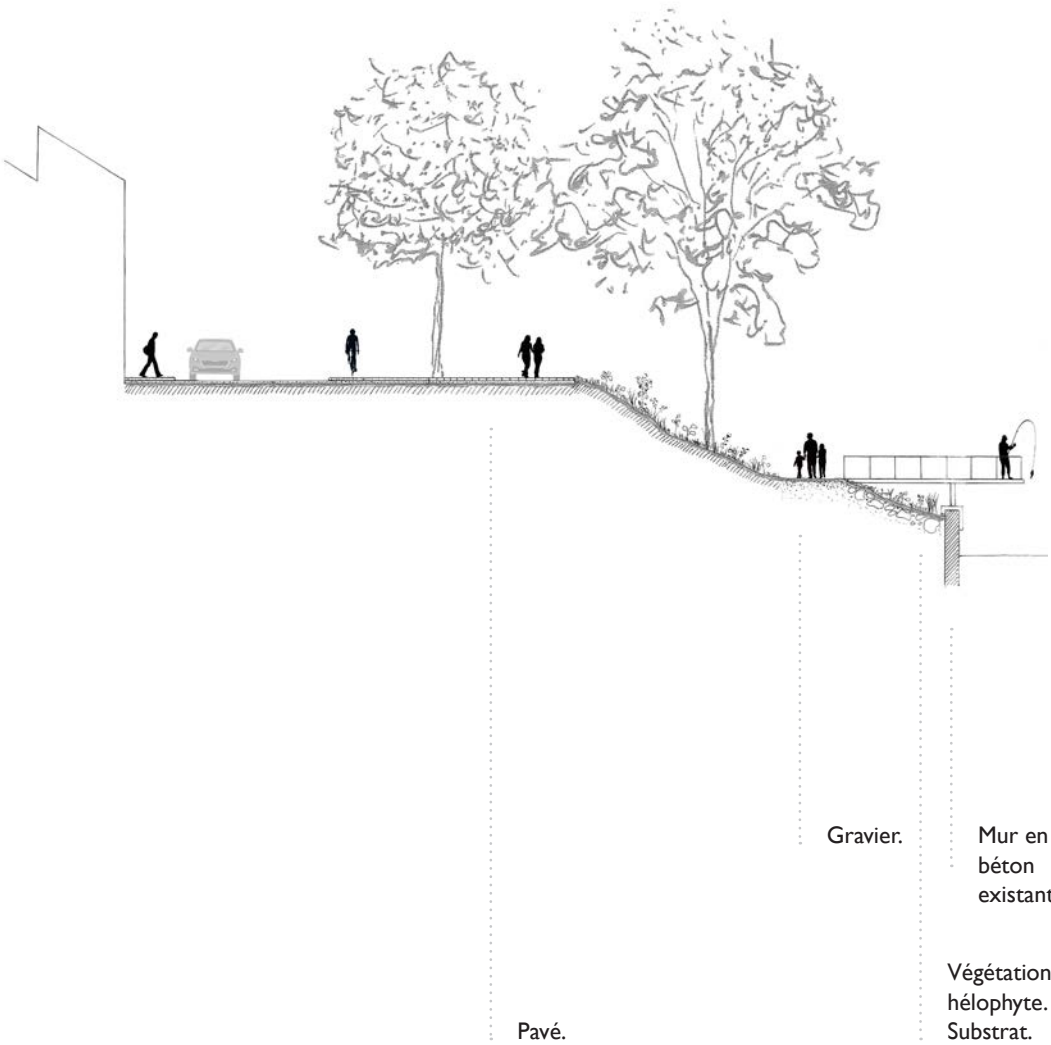
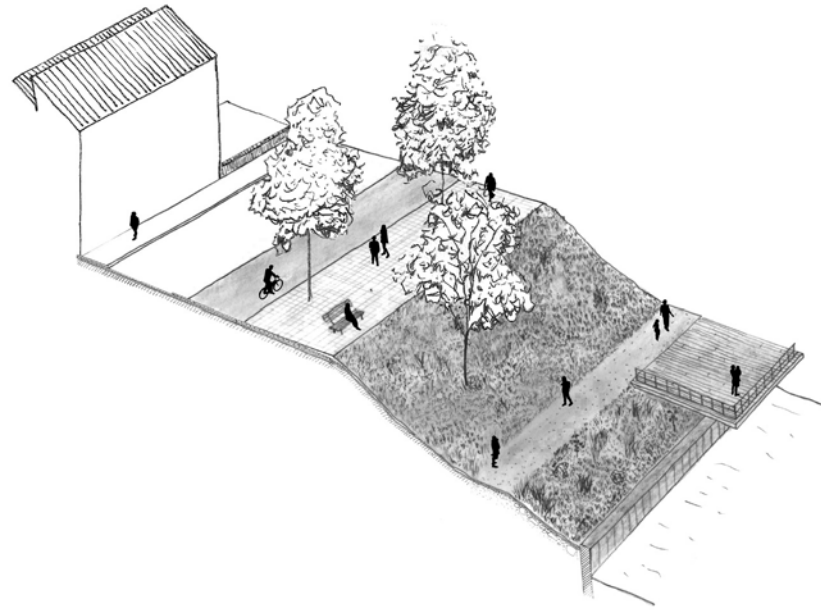


Fig.115
Plan rives bien-
être
© Mathis Hurot

Lycée du Hainaut	Route	Piste cyclable	Promenade verte	Ponton
------------------	-------	----------------	-----------------	--------





Les rives bien-être, quant à elles, seront aménagées avec parcimonie. Le but sera d'apporter des espaces de détente, des lieux de promenade.

Des infrastructures, tels que gradins ou encore ponteaux, seront installées et s'intégreront dans l'environnement urbain. Les ponteaux s'appuieront sur le mur en béton existant. Les berges, quant à elles, seront revégétalisées afin d'offrir un espace de marche dans une atmosphère agréable.

LONGER

TRAVERSER

RÉOUVRIR

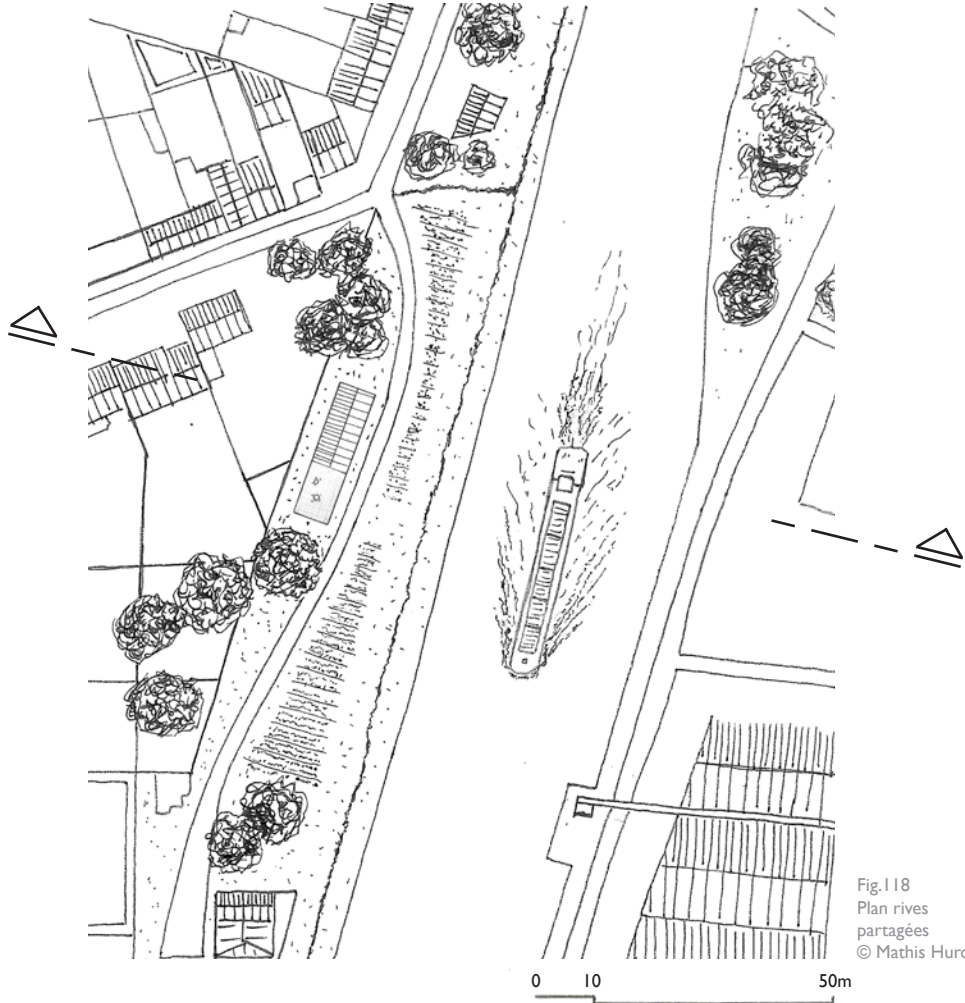
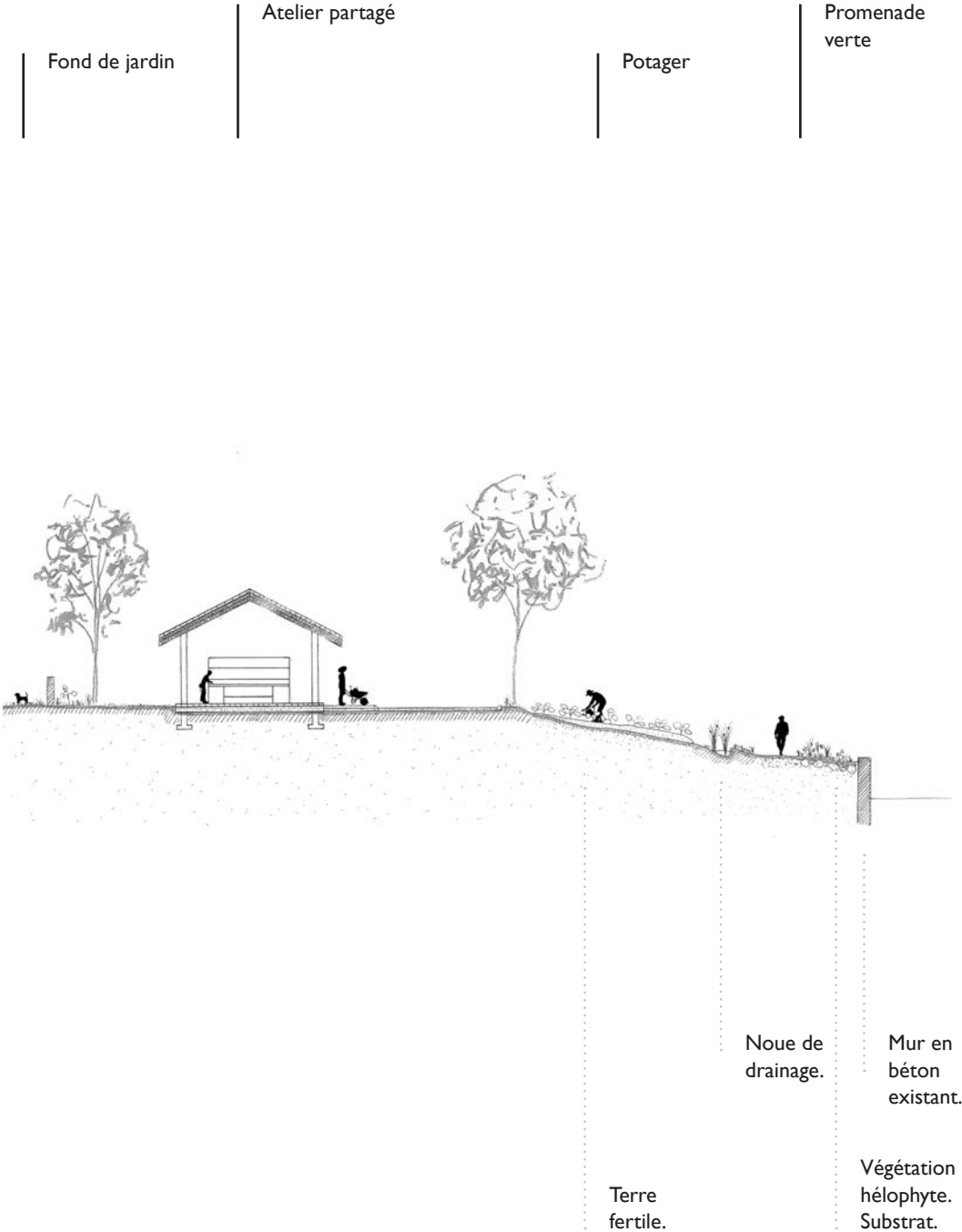
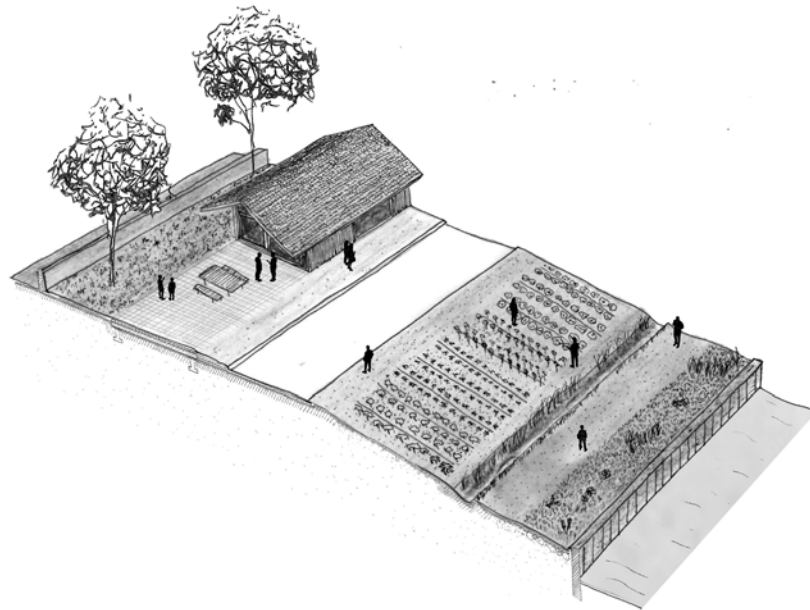


Fig.118
Plan rives
partagées
© Mathis Hurot





L'Escaut fait face ici à un quartier d'habitation.

L'idée est donc d'offrir l'opportunité aux habitants de créer une nouvelle relation avec le quartier en intégrant un atelier partagé, accompagné de ses potagers. Cela deviendra alors un lieu de rencontre.

Le paysage sera toutefois repensé avec une noue de drainage qui permettra de redéfinir la limite entre semi-privée et publique, autrement que par un simple grillage.

Avant

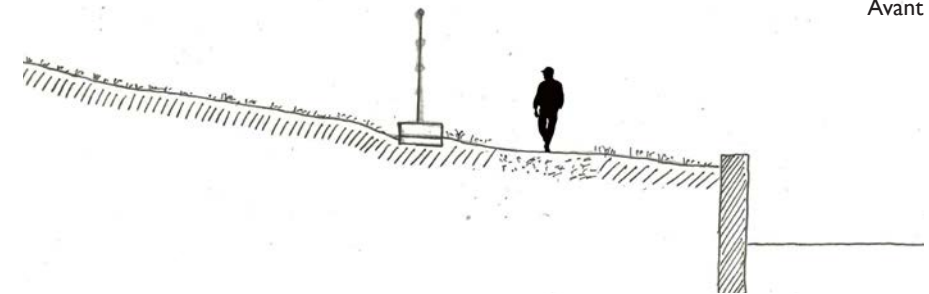


Fig.121
Grillage comme
limite
© Mathis Huot

Après



Fig.122
Noue comme
limite
© Mathis Huot

La place Winston Churchill serait ici repensée afin de redéfinir une meilleur accessibilité entre les rives et le pont-avenue Villars.

L'objectif est de créer une guinguette, limitant ainsi la nouvelle place, afin de faire le lien entre les deux séquences : sportives et bien-être. La piste cyclable serait dans la continuité des rives, tandis que la route serait déviée.

La place est ici redonnée aux piétons, créant un nouveau rapport entre la rue et l'Escaut.

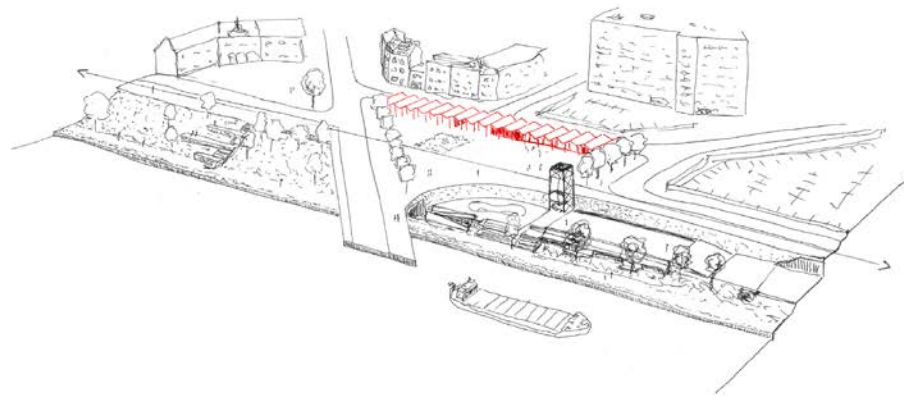


Fig.123
dessin de la
guinguette à vélo
© Mathis Huot

C. 3 STRATÉGIES DE DÉVELOPPEMENT TERRITORIALE

II. LES SCÉNARIOS

b. Traverser

Ce projet porte sur le franchissement de la voie ferrée pour pouvoir accéder au parc et retrouver l'Escaut.

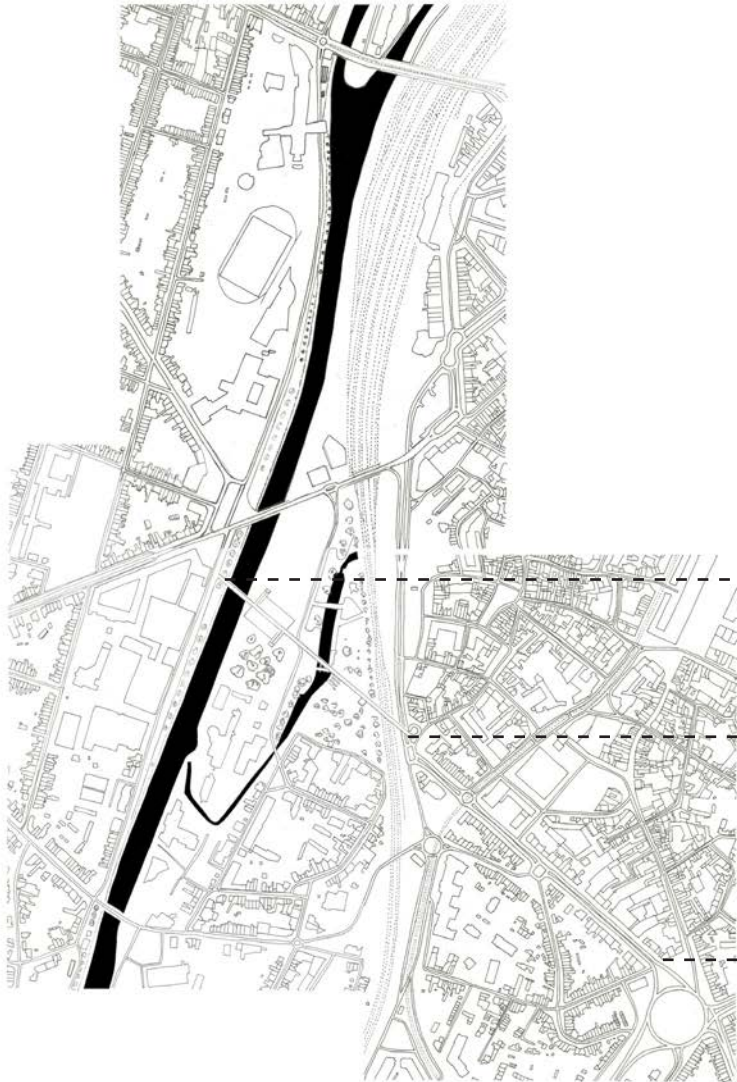
Le choix est, ici, porté sur la création d'une passerelle passant au-dessus de cette voie, permettant d'offrir une nouvelle accessibilité vers l'Escaut canal.

Ce geste architectural reliera la ville intra-muros à la rive gauche, et créera une ligne horizontale dans le paysage tout en révélant la topographie du lieu. Le projet s'intégrera dans la continuité du boulevard Saly, qui remettra alors en valeur un ancien tracé dévoilant une partie de l'histoire de Valenciennes.

La passerelle desservira, de ce fait, plusieurs usages. En effet, sur cette dernière, des bancs seront installés afin de contempler le parc et l'Escaut. L'espace sous la passerelle, sera un lieu pour se restaurer et échanger. Enfin, des rampes seront également créées, afin de rendre la passerelle cyclable.

PLAN SCÉNARIO TRAVERSER





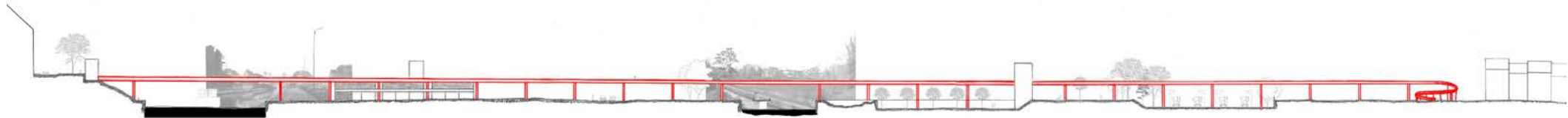
PROJET :

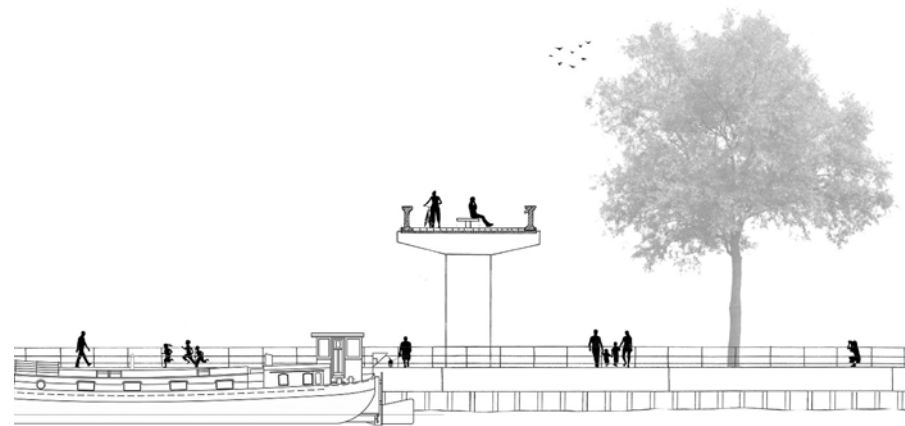
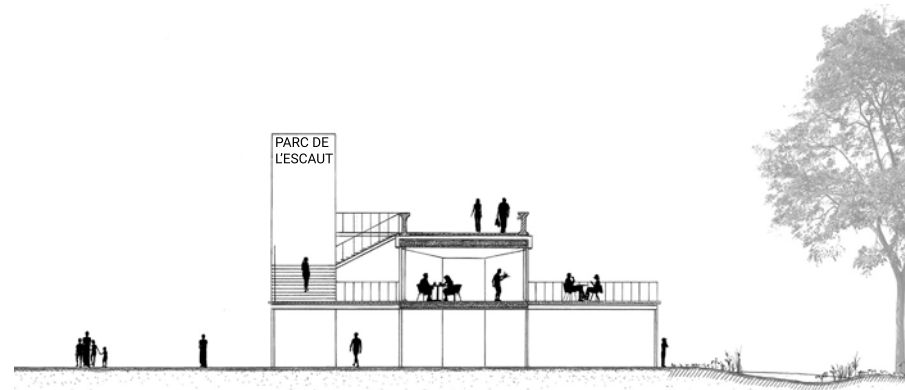
PROGRAMME :

PASSERELLE

BOULEVARD SALY

- Guinguette +
- Tour d'observation +
- Passerelle piétonne +
- Passerelle +





Au niveau structurel, la passerelle sera en béton.

Des poteaux en T seront installés tous les quinze mètres. Les poutres feront office de garde-corps et marqueront réellement cette ligne horizontale dans le paysage.

Ce principe permettra d'obtenir une finesse de plancher.

Les infrastructures venant se rajouter telles que la guinguette ou la tour d'observation seront, quant à elles, en acier, offrant alors une dualité et faisant une liaison entre mobilité, usage et parc.

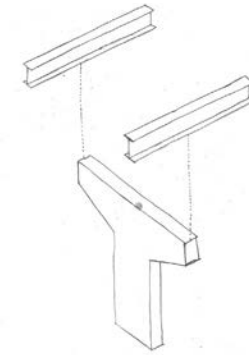


Fig.129
Principe
structurel
© Mathis Hurot

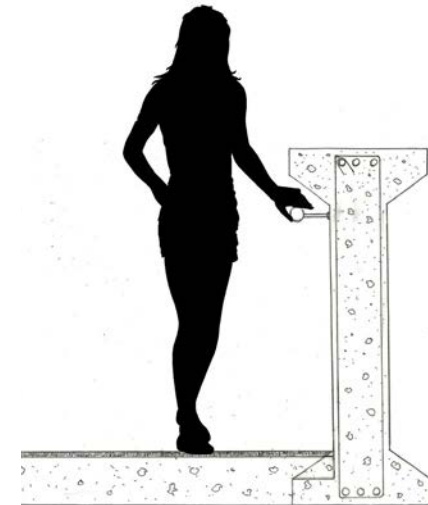


Fig.130
détails garde-
corps
© Mathis Hurot

C. 3 STRATÉGIES DE DÉVELOPPEMENT TERRITORIALE

II. LES SCÉNARIOS

c. Réouvrir

Le projet « réouvrir », quant à lui, expérimente un passage existant sous la voie ferrée. En effet, avant d'être canalisé, l'Escaut passait en ville et une de ses portes d'entrée se trouvait sur l'actuel parc de la citadelle. L'objectif, est donc de se servir de ce passage pour accéder au parc. Le vieil Escaut et le bras de décharge sont alimentés par ce passage. Cependant, il sera plus facile de se servir du bras de décharge que du vieil Escaut car plusieurs constructions ont été faites, alors que le bras de décharge lui, fait office de boulevard.

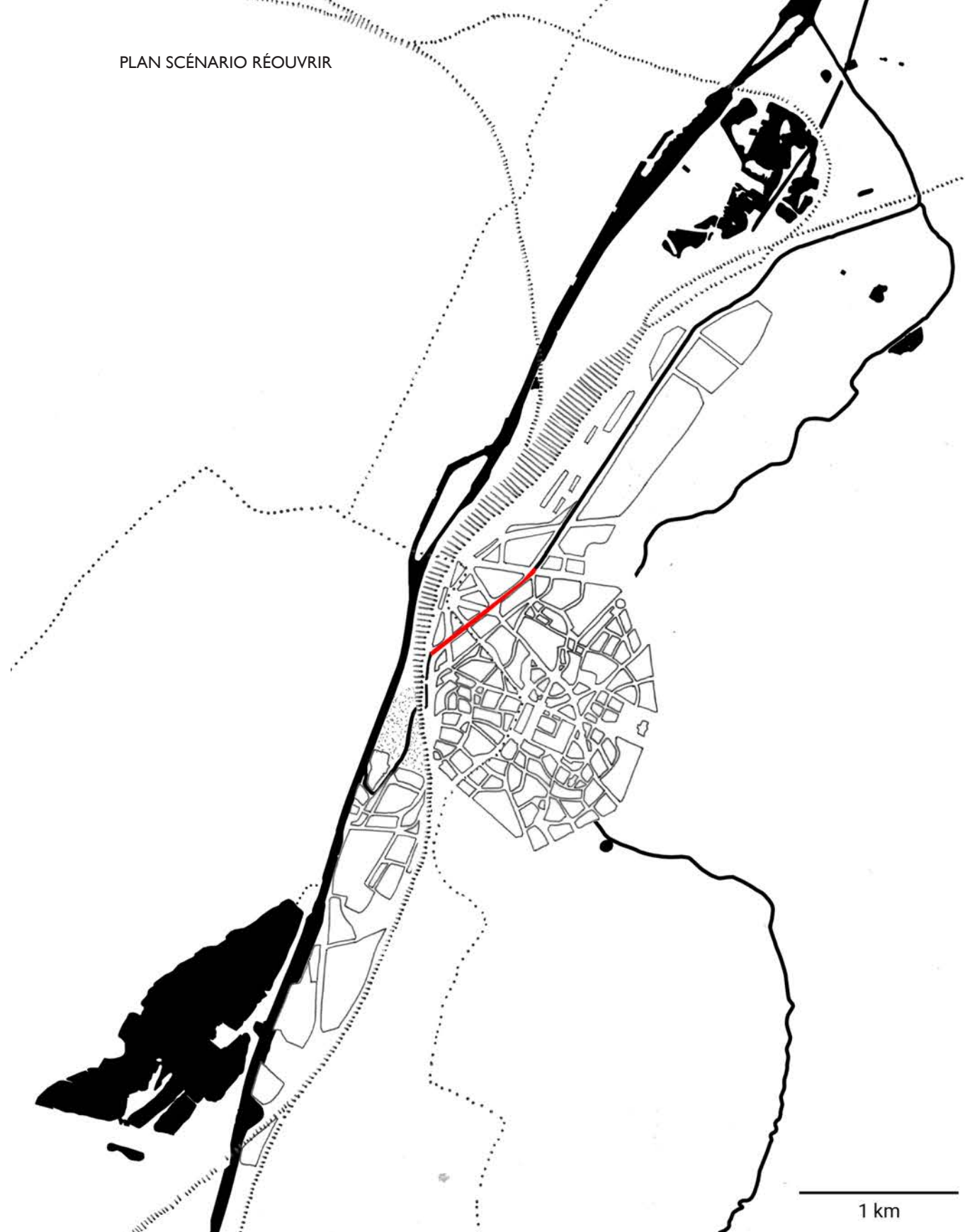
La réouverture du bras de décharge sur le boulevard Froissart redéfinira alors le territoire puisqu'en effet, cette dernière reforme une presque-île et contribue par conséquence directe à une nouvelle attractivité.

Cette action détermine, sur l'actuel boulevard, un parc urbain linéaire permettant d'accéder au parc de l'Escaut. Il s'inscrira sur le tracé des anciens remparts. Cependant, aujourd'hui, le boulevard agit comme une passerelle entre le monde et la ville. En effet, il se trouve entre le quartier de la gare et le centre-ville. Une avenue permet de relier ses deux points stratégiques. La réouverture marquera donc un nouveau dynamisme pour la ville, ses habitants et ses visiteurs.

Le but sera ici d'aménager cette portion de ville en repensant les mobilités, afin d'offrir de l'espace public en intégrant des usages directement en lien avec l'eau. Une route sera supprimée et sera remplacée par une piste cyclable ainsi qu'un large cheminement piéton.

La hiérarchisation des voies ne se fera plus par un jeu de hauteur mais par le pavage. Le sol sera alors un seul et même niveau, disposant ainsi d'une meilleure appropriation pour les habitants. Cette démarche permettra également de repenser la perméabilisation des sols. Enfin, afin de créer du rythme, des arbres et du mobilier urbain seront intégrés.

PLAN SCÉNARIO RÉOUVRIR





PROJET :

PROGRAMME :

RÉOUVERTURE
DU BRAS DE DÉCHARGE
SUR LE BOULEVARD
FROISSART

Parc linéaire urbain +
mobilier +
Piste cyclable+

PASSAGE
SOUS LA VOIE FERRÉE

Intégration d'un ponton +

LONGER

TRAVERSER

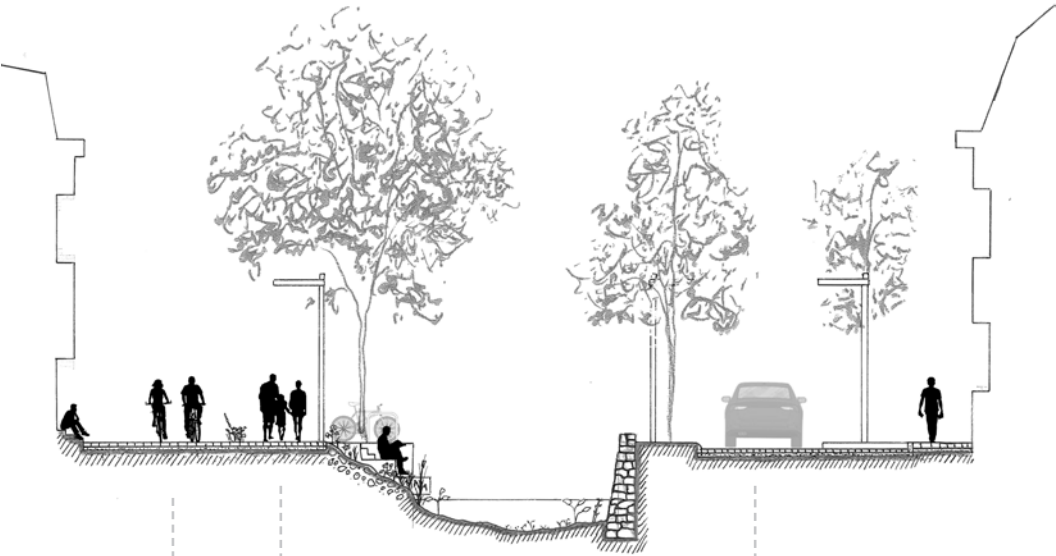
RÉOUVRIR



Fig.133
Plan du
boulevard
froissart avec la
réouverture du
bras de décharge
© Mathis Hurot

0 10 50m

Piste cyclable	Usage		Route sens unique + Place de parking
	rue piétonne	Bras de décharge	



Pavé drainant. Pavé.

Résine drainante. Mur de soutènement en pierre

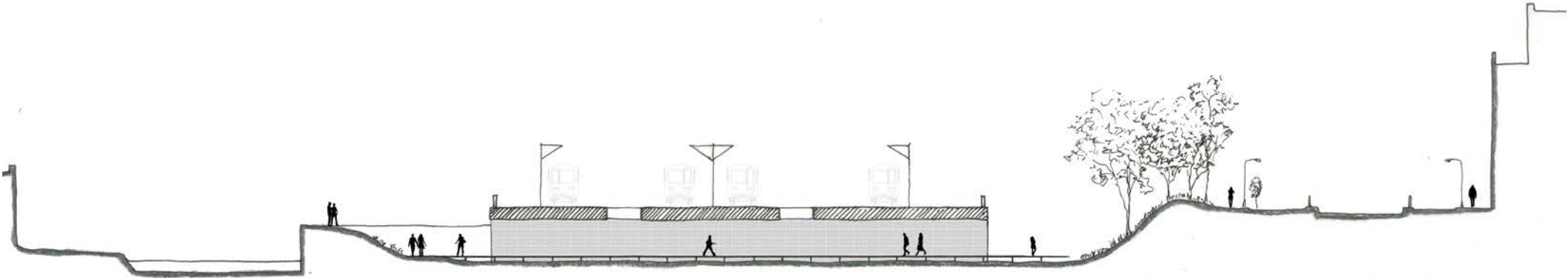


Fig.135-136
Collage du
passage existant
© Mathis Hurot

LONGER

TRAVERSER

RÉOUVRIR



III. CONCLUSION

L'expérimentation de ces trois scénarios permet de repenser un avenir pour la ville de Valenciennes impactant de manières différentes le territoire.

. « Longer » repense le déjà-là par la requalification des rives et l'intégration du projet par les avenues. Il s'intègre alors dans une démarche de reconquérir les abords de l'Escaut par la valeur d'usage.

. « Traverser » redonne une nouvelle accessibilité vers l'Escaut canal répondant à la voie ferrée. Le geste architectural structure alors le territoire et se veut comme un dialogue entre la ville intra-muros, le parc et les rives.

. « Réouvrir » permet de redonner vie à l'eau tout en réouvrant une nouvelle accessibilité à l'Escaut. La réouverture du bras de décharge repense le territoire en redéfinissant une presque-île et marque alors une réelle dynamique autour de ce bras oublié.

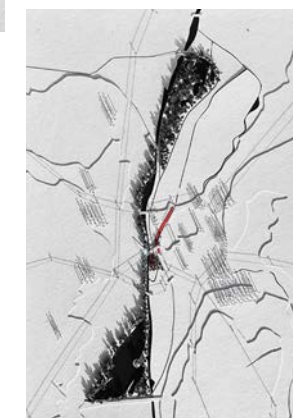
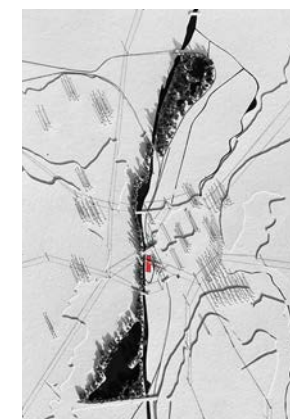
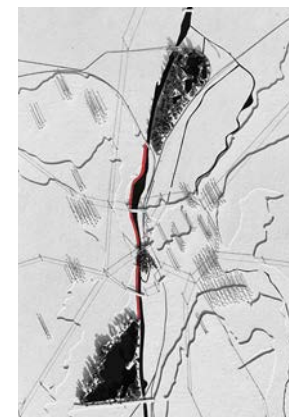


Fig.138
maquette
« Longer »
© Mathis Huot

Fig.19
maquette
« Traverser »
© Mathis Huot

Fig.140
maquette
« Réouvrir »
© Mathis Huot

LE PARC VAL'ESCAUT

VIVIFIER



A. LES COMPOSANTS D'UN SITE

I. LE PARC DE LA CITADELLE

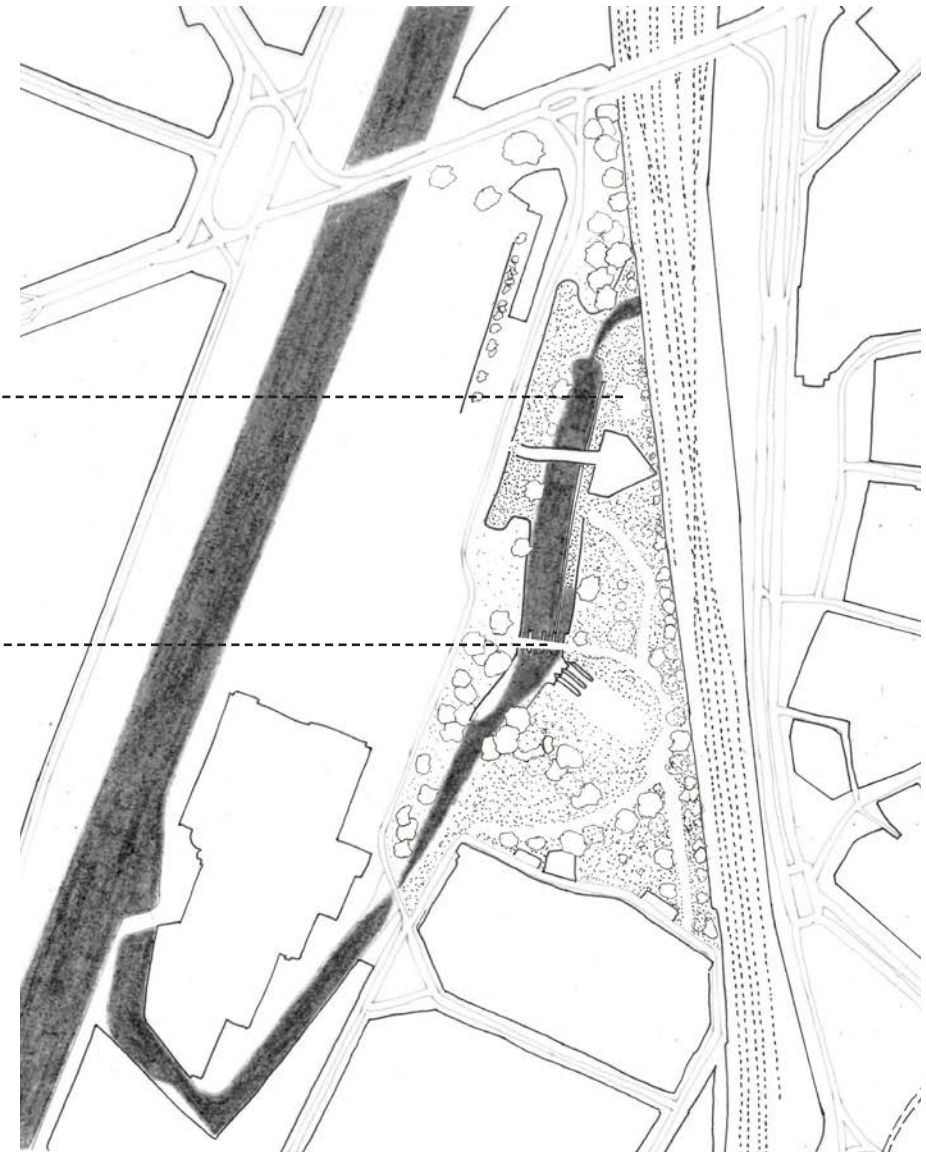
A partir de ces stratégies, le parc de l'Escaut, intitulé « Val'Escaut », offrira un espace paysagé répondant à la problématique d'une société fragmentée.

Sur ce site, comme évoqué, se trouve le parc de la citadelle. Quel en est sa composition ?

Tout d'abord, depuis le 21 avril 1987, c'est un site classé monument historique.

Cependant, le démantèlement de la citadelle et des fortifications urbaines, intervenu à la fin du XIX^e siècle, a réduit considérablement l'empreinte de ces structures dans le paysage actuel. C'est pourquoi, on ne retrouve que quelques éléments visibles ou partiellement conservés de cette histoire.

On compte alors les vestiges du bastion des Repenties, l'écluse des Repenties et son radier, ainsi que des traces des écluses des fossés Notre-Dame et de Bruillé.



0 50 100m

Fig. 144
Plan du site
© Mathis Huot

II. LE PARKING LACUZON

La deuxième partie de ce site voit le parking Lacuzon prendre place. C'est un parking de 19 000 m² où le sol a été entièrement goudronnée et l'imperméabilisation est bien présente.

Fig.145
Photo du mur, en
bloc de béton,
devant les restes
de la caserne
© Mathis Hurot



Historiquement, cet endroit accueillait la citadelle de Valenciennes, et plus précisément la caserne Ferrand. Malgré le démantèlement colossal de la ville, la citadelle et ses casernes étaient restées et faisaient encore partie du paysage.

Malgré de nombreuses recherches, il n'est pas précisé, pourquoi la caserne a été par la suite démolie. Une petite partie de la caserne a pourtant résisté aux temps, mais elle se trouve aujourd'hui, derrière un mur de blocs de béton.

Fig.146
Carte postale
© Josiane Louvet

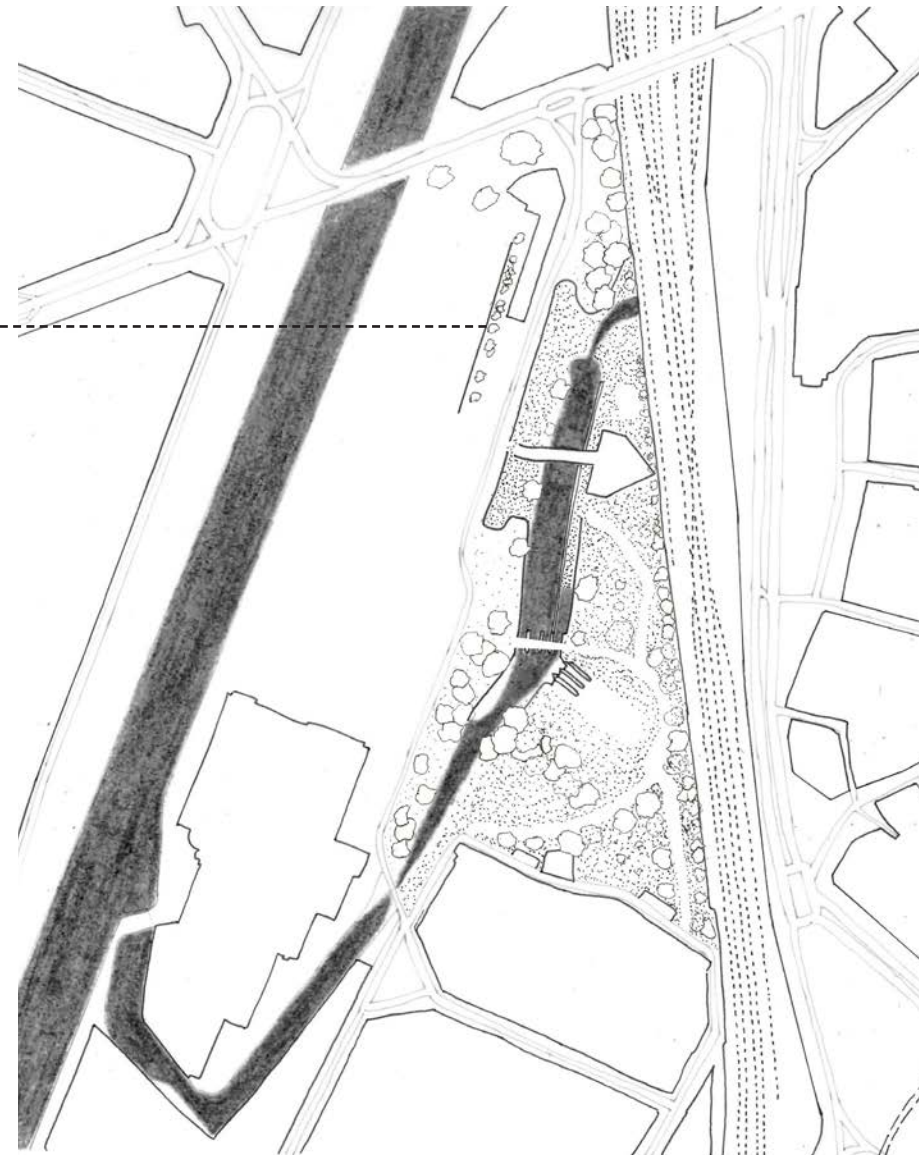


Fig.144
Plan du site
© Mathis Hurot



Fig.147
Photomontage
du parking
© Mathis Hurot

A. LES COMPOSANTS DU SITE

III. SYNTHÈSE

Ce site chargé d'histoires est divisé en deux : une partie totalement détruite, et l'autre encore présente mais totalement dépassée par sa situation.

Ses caractéristiques font de ce lieu, un lieu important pour la ville mais qui n'est malheureusement pas exploité.

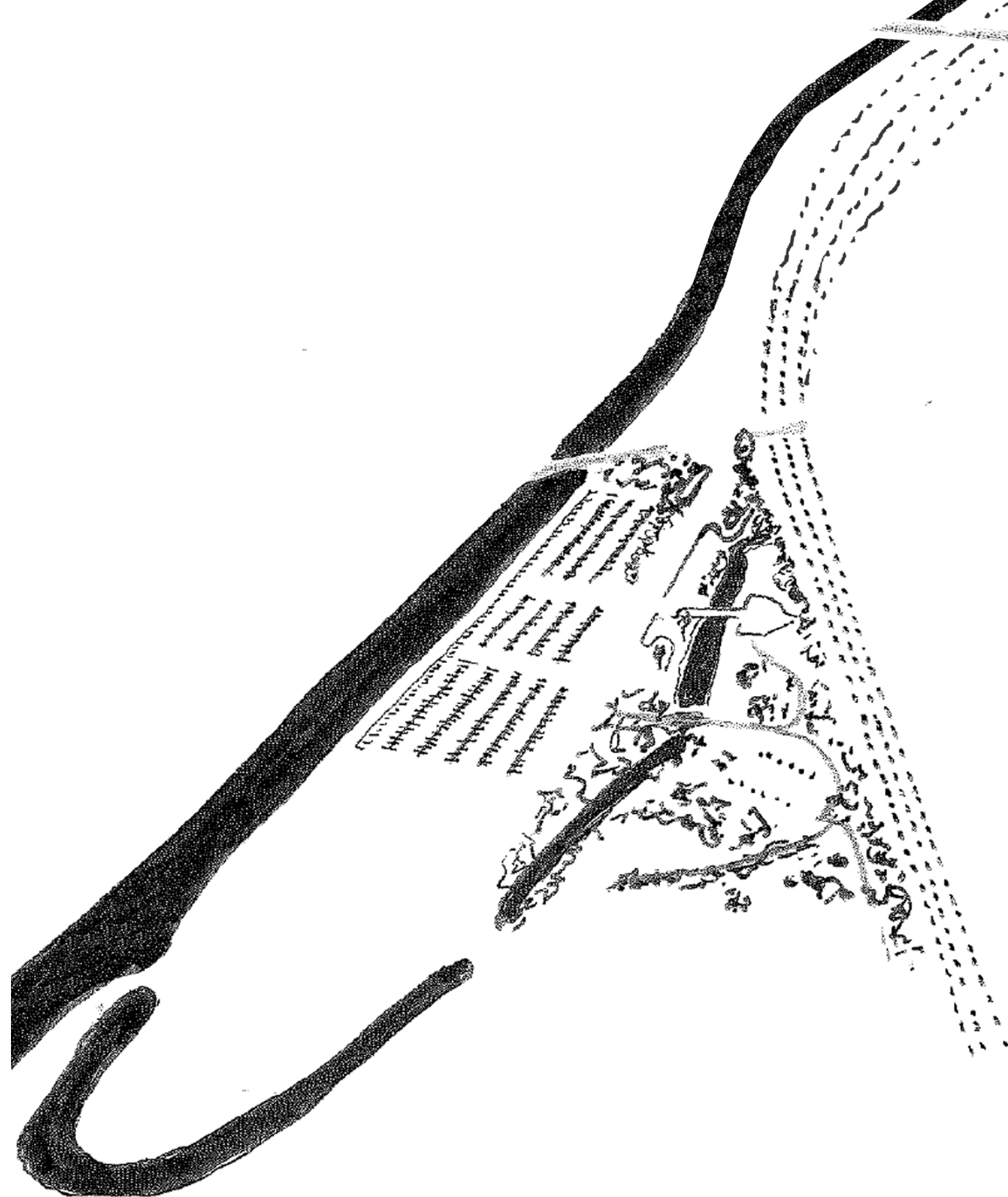
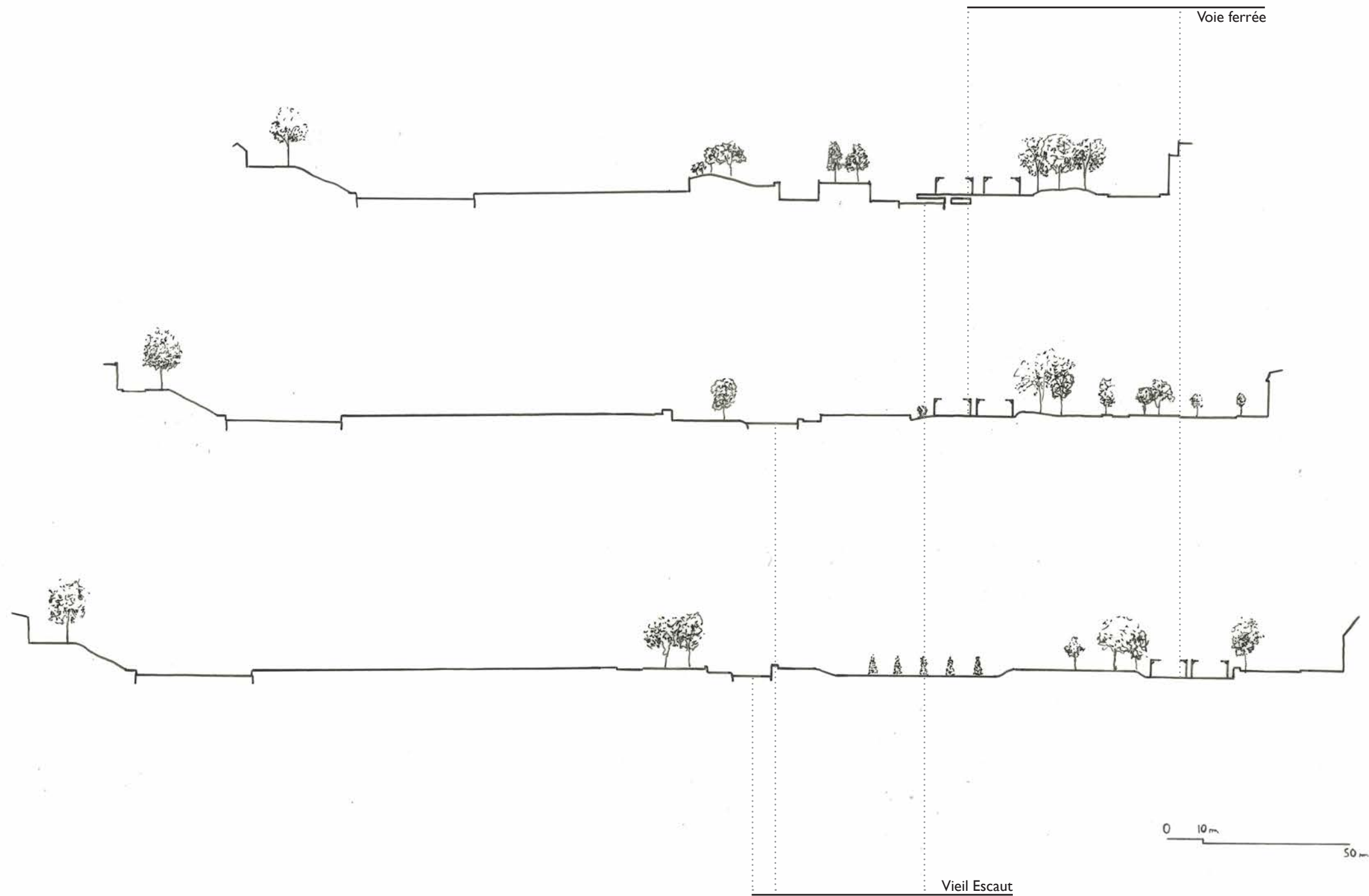


Fig.148
Dessin de
synthèse
© Mathis Hurot



B. AMÉNAGER LE PARC

I. UNE NOUVELLE ENTITÉ PAYSAGÈRE

Il est intéressant au travers des stratégies étudiées de comprendre l'impact du territoire sur la manière de concevoir le parc Val'Escaut.

La première étant « longer », les usages sont placés dans la continuité du canal. Le parc inspire donc à devenir une nouvelle entité paysagère répondant ainsi à l'étang du vignoble et les marais de l'Epaix.

Ce nouvel endroit serait alors vu comme un réservoir de biodiversité dans ce nouvel ensemble de trame verte et bleue de la ville de Valenciennes.

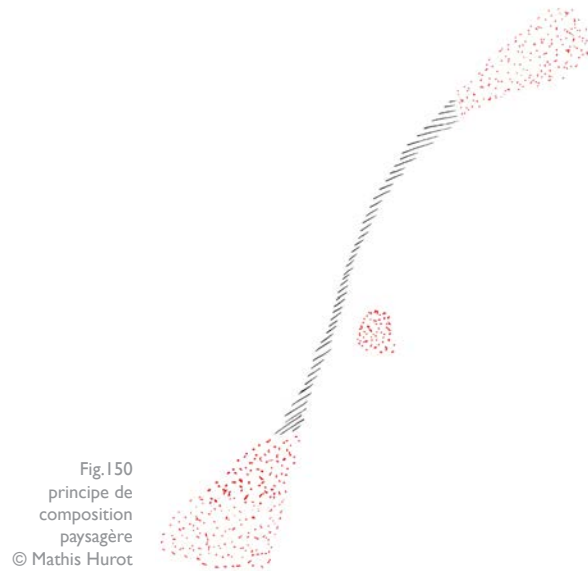


Fig.150
principe de
composition
paysagère
© Mathis Hurot

Ici, deux propositions s'offrent à nous, leur objectif est le même mais leur approche économique et sociale reste différentes.

. La première proposition serait de définir une opération « peu coûteuse », d'un point de vue écologique et économique. Le but étant de permettre aux sols urbains de redevenir fertiles, sobres et hospitaliers tout en rendant ce sol artificialisé et imperméabilisé en un jardin de rocailles.

Ici, l'intervention se résumera à fracturer la couche d'enrobée afin que les fragments deviennent la structure du sol. Par la suite, on recouvrira d'une fine couche de substrats de cinq centimètres permettant ainsi de limiter l'apport de terre. Cela permettra de recréer une fertilité minimale, suffisante pour engager des dynamiques végétales durables.

Ce dispositif a été exploré et testé par l'agence de paysage Wagon précisant également que le jardin se développe sans arrosage automatique mais repose sur un entretien extensif.

C'est intéressant de voir aussi, ici, que le bitume existant est laissé, marquant ainsi l'histoire du site et apportant une contradiction entre l'Homme et la nature.



Fig.151
dessin
d'ambiance
© Mathis Hurot

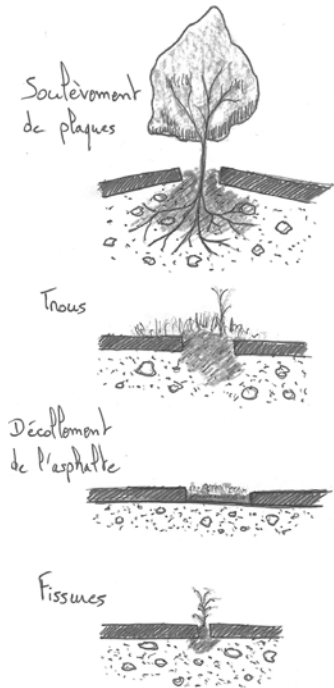


Fig.152
Principe
d'aménagement
© Mathis Hurot

. La deuxième opération serait quant à elle plus coûteuse, dans le sens où la renaturation du sol se ferait par le descelllement du sol bitumé, puis, par la suite, par l'excavation de la couche de voirie et enfin par l'ajout d'un nouveau sol composé de terre végétale et de compost. Ce sol sera alors dépollué et propice à redevenir un véritable espace naturel.

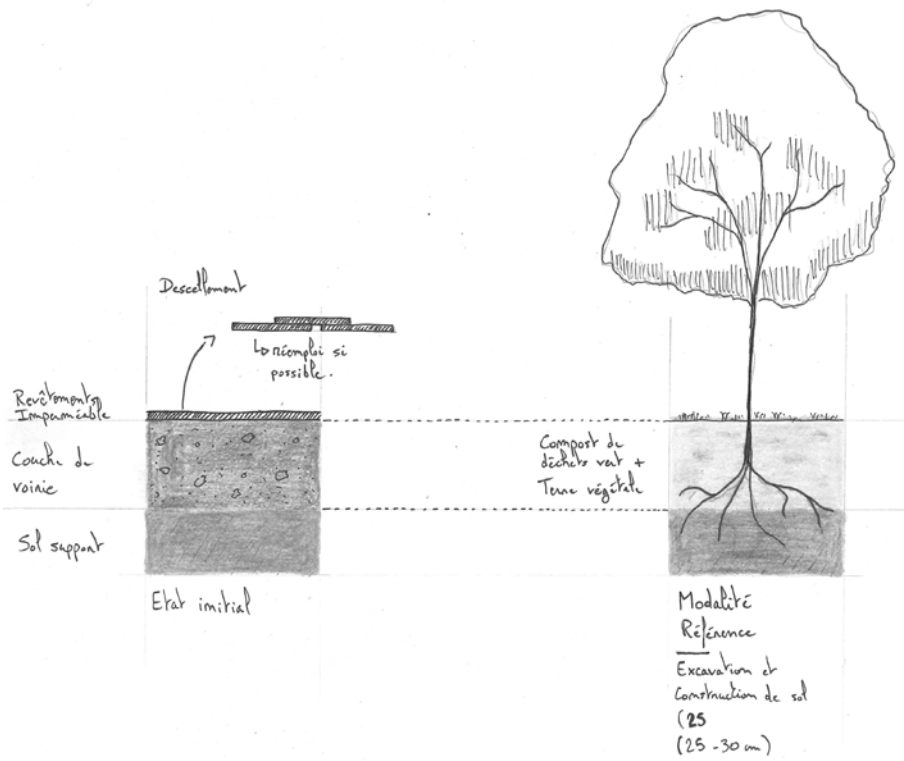


Fig.153
principe de
renaturation
© Mathis Hurot

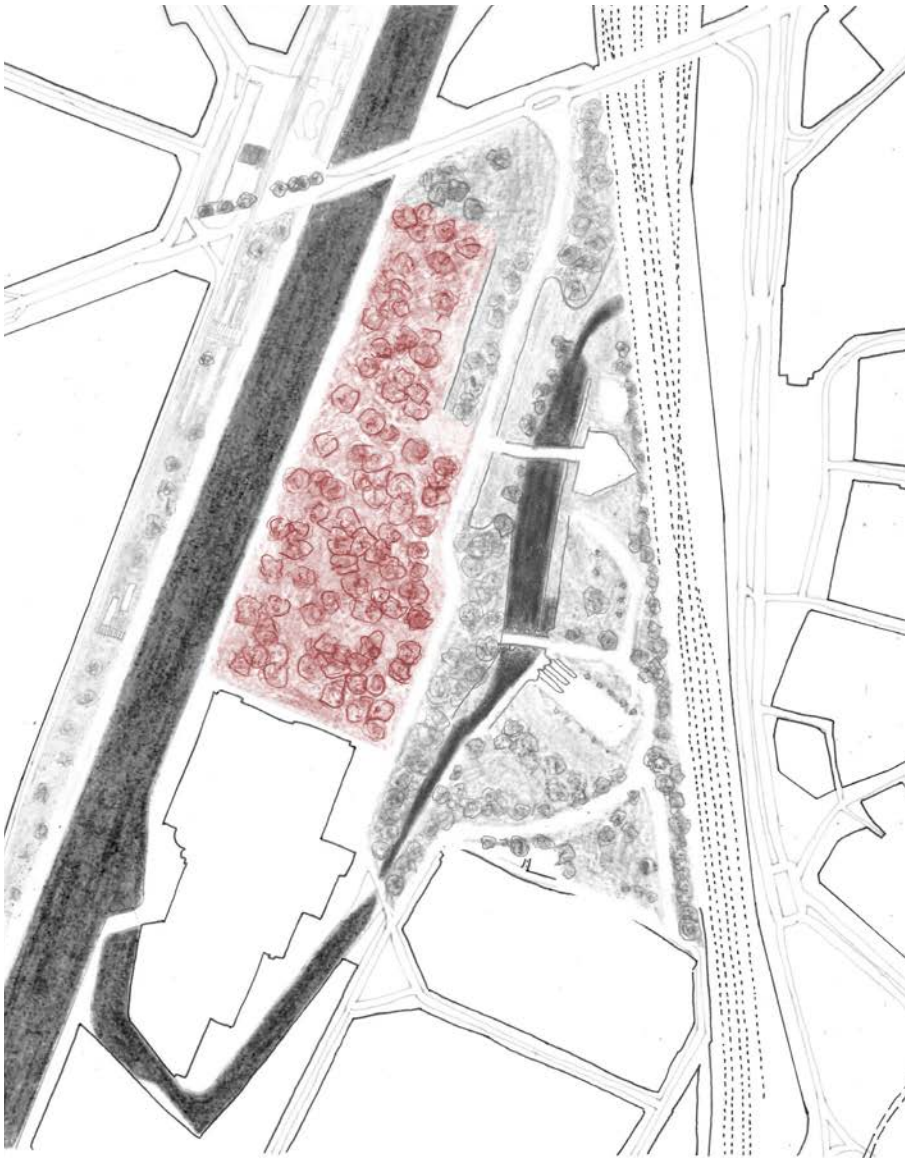


Fig.154
plan d'un parc
comme une
nouvelle entité
paysagère
© Mathis Hurot

COUPE D'UN PARC COMME UNE NOUVELLE ENTITÉ PAYSAGÈRE

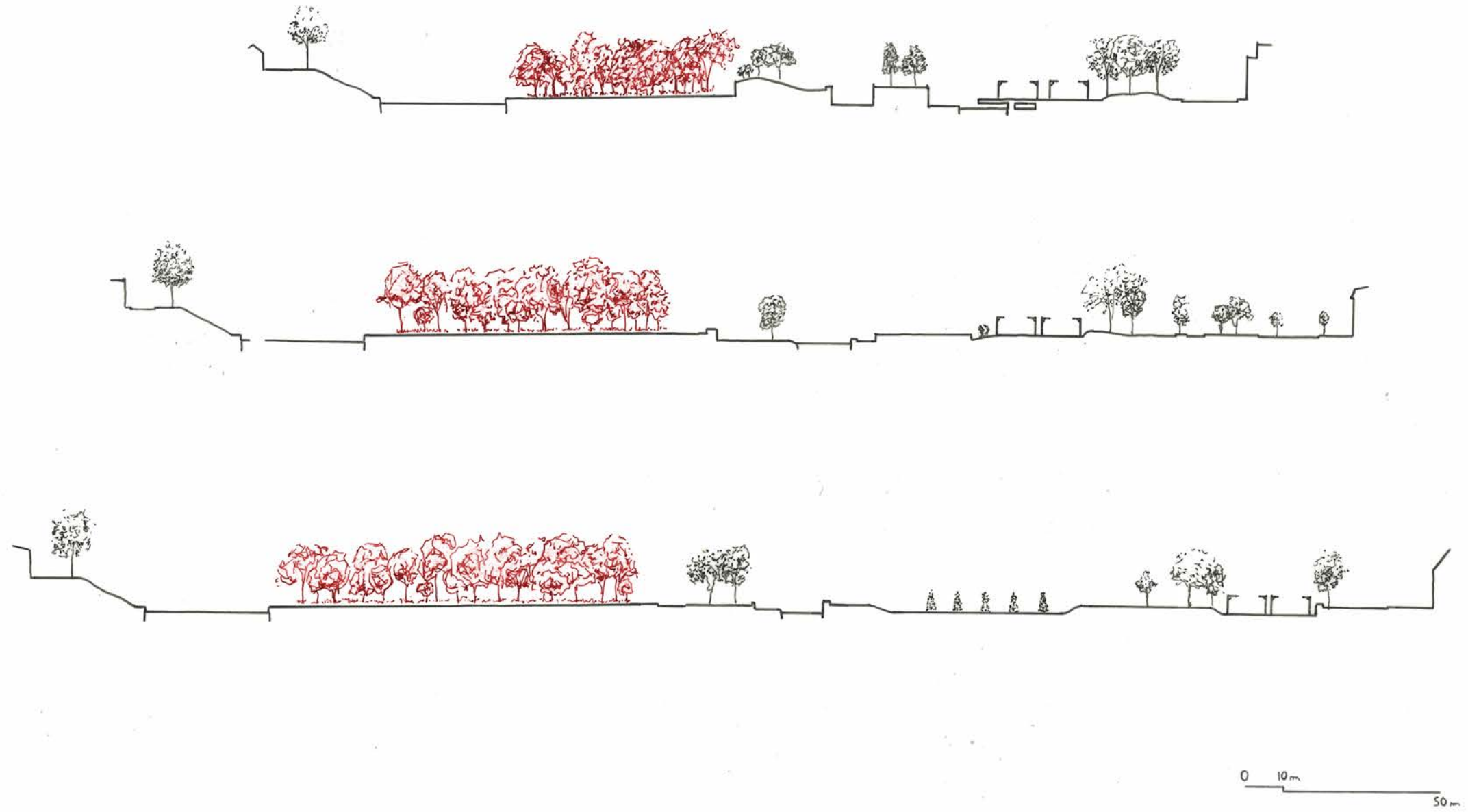




Fig. I56
Collage du
parking renaturé
© Mathis Hurot

II. UN PARC EN TROIS

La deuxième stratégie étant « traverser », le parc Val'Escaut, inspire de par sa passerelle à se diviser en trois parties avec : le parc de la citadelle, le parc paysagé et la place.

Ici, le parc de la citadelle ne sera pas modifié, l'aménagement s'orientera principalement sur le parc paysagé et la place.

La passerelle permettra de concentrer les usages autour d'elle : la guinguette créée, permettra de diviser en deux parties distinctes l'ancien parking.

D'un côté, l'objectif du parc paysagé sera de venir créer des bassins de rétention d'eau afin de développer la faune et la flore. Une déambulation est pensée au travers de la passerelle, de la guinguette et du sol, ce qui donnera la possibilité d'observer ce parc sous différents angles.

De l'autre, l'objectif sera d'enlever les blocs de béton camouflant les vestiges de la citadelle afin d'intégrer une place publique, définie par la passerelle, la façade de ses vestiges, le talus et l'Escaut. La place serait également repensée afin de jouer avec la perméabilisation des sols.

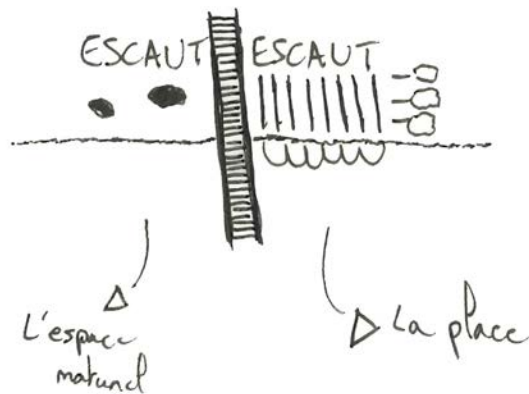


Fig. 157
La passerelle
forme deux
pièces
© Mathis Huot

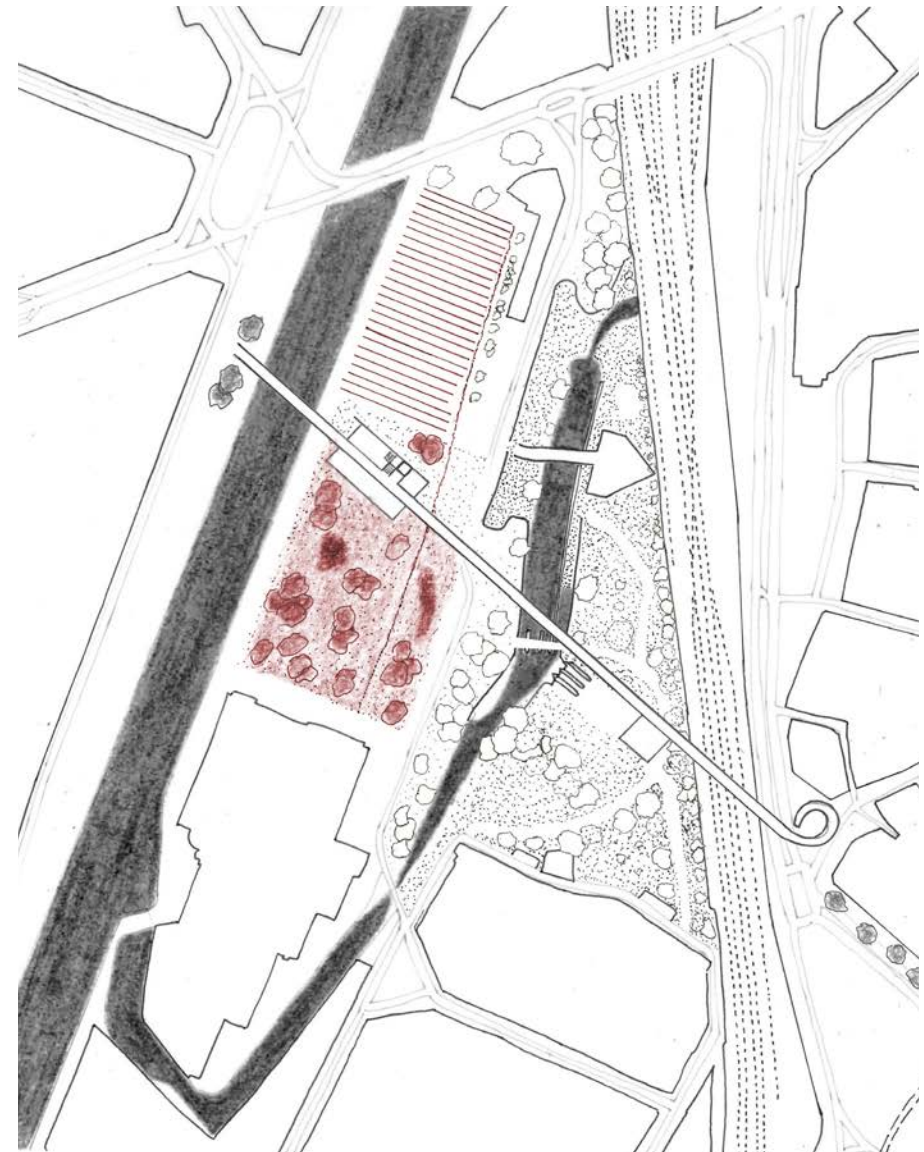


Fig. 158
Plan du parc en
trois
© Mathis Huot

COUPE D'UN PARC EN TROIS PARTIES

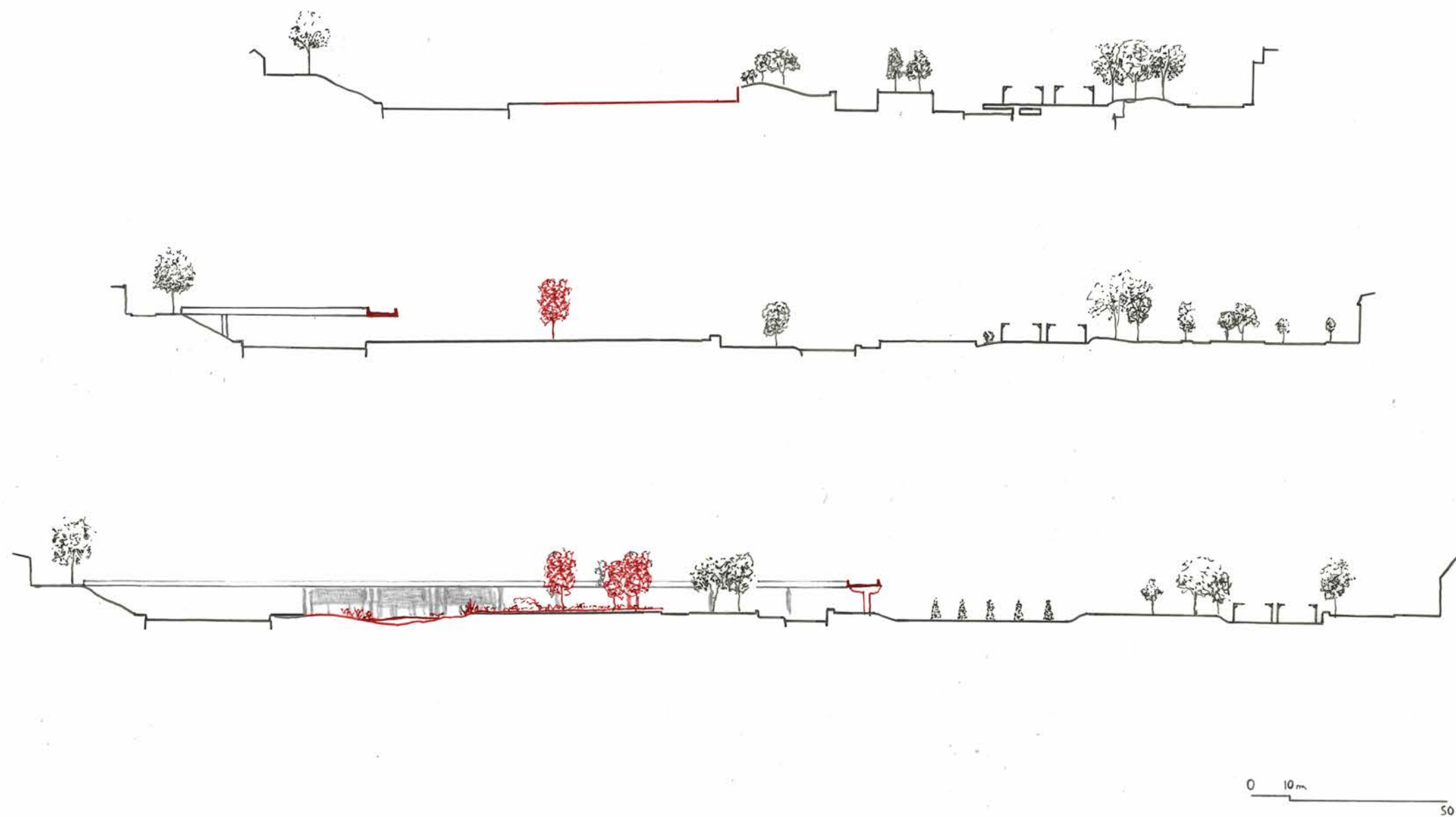




Fig. I 60
Collage du parc
par la passerelle
© Mathis Hurot

III. UN PARC DIRIGÉ VERS L'ESCAUT

La troisième stratégie « suivre l'eau », vient redéfinir l'approche de ce parc Val'Escaut. En effet, comme vu précédemment, la réouverture du bras de décharge permet d'accéder au parc de la citadelle par le passage sous la voie ferrée.

L'objectif d'aménagement serait donc de par le paysage d'induire une relation entre les deux parties du parc (citadelle et l'ancien parking). Le parc serait alors repensé par des structures végétales linéaires marquant les chemins et permettant ainsi de quadriller l'espace. Plusieurs petites portions de parc seraient alors définies et les unités de paysage longitudinales feraient office de brise-vents.

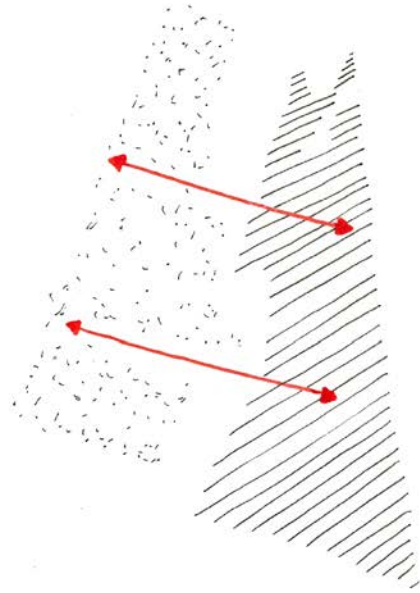


Fig. 161
Deux parc à réunir
© Mathis Hurot



Fig. 162
Plan du parc
dirigé vers
l'Escaut
© Mathis Hurot

COUPE D'UN PARC DIRIGÉ VERS L'ESCAUT





Fig. I64
Collage des
espaces
formés par
les structures
végétales et les
quais
© Mathis Hurot

CONCLUSION

Valenciennes résulte d'une situation ainsi que d'une urbanisation complexe poussant à un non-dialogue social qu'il soit d'ordre matériel ou immatériel. La réflexion autour de cette problématique, visant à la fragmentation entre la rupture sociale et la rupture spatiale, a permis de déterminer trois scénarios pour la ville. Ces derniers ont tiré des impacts distincts sur le territoire, déterminant ainsi une approche d'aménagement pour le parc Val'Escaut. Cette expérimentation descende alors différents atouts pour la ville.

Le scénario, « traverser », répond à la question, mais n'agit que très peu sur le territoire. La majeure partie du problème de cette fragmentation est en partie causée aujourd'hui par l'accessibilité. Avec la création de la passerelle, le projet se voit être une répétition de ce manque de relation entre les ponts-avenues et les rives. Sa manière de s'inscrire dans le territoire n'influe pas sur le bon conditionnement de cette approche territoriale.

L'intérêt est alors porté sur les stratégies, répondant à la question posée, par ceux que cette fragmentation et ce rapport à l'Escaut dicte. En effet, la stratégie « longer » se sert du manque de relation sur les rives pour reconquérir l'Escaut canal en lui redonnant une qualité d'usages. Néanmoins, elle ne répond qu'en partie à la rupture spatiale car elle n'agit que très peu sur la voie ferrée.

En revanche, la stratégie « réouvrir », quant à elle, s'inspire de la voie ferrée pour repenser une nouvelle forme de lien avec l'Escaut canal. En réouvrant le bras de décharge, l'eau reprend vie en ville agissant en addition à une vision de cette centralité et de son ouverture au monde (entre le centre-ville et le quartier de la gare). Par cette action, l'attractivité est redonnée au cœur de Valenciennes, comme Portus Valencianus l'a été pour ce territoire.

Par conséquent, le projet concluant ce mémoire, se voit être une addition de ces deux types de stratégies, permettant ainsi d'agir sur les deux formes de rupture à l'échelle territoriale. Les rives sont animées par l'usage et le paysage, redonnant un intérêt pour ses abords et le centre-ville retrouve son eau tout en se reconnectant au canal. La valorisation de ses quais par la re-végétalisation s'inscrit également dans la trame verte proposant alors un corridor à la fois écologique et social.

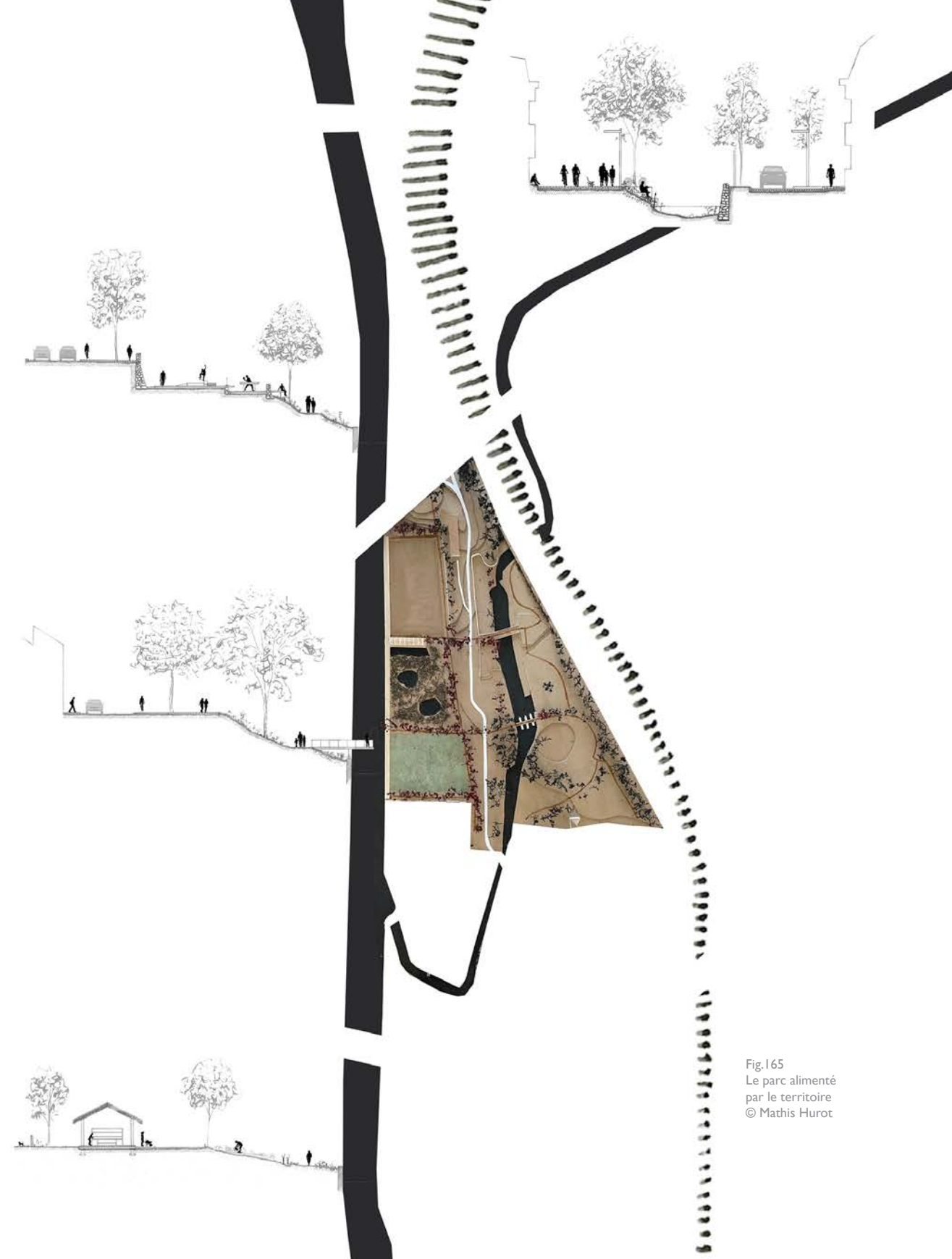


Fig. I 65
Le parc alimenté
par le territoire
© Mathis Huot

A l'échelle du parc, les deux projets territoriaux induisent à répondre aux rives gauches et à retrouver une relation entre les deux parties du parc.

L'aménagement du parc, en parallèle des scénarios, permet alors de définir des espaces tramés, offrant des perspectives et des ouvertures sur le paysage environnant. Des grandes structures végétales sont déployées, quadrillant l'espace et proposant plusieurs pièces pour ce parc.

Une guinguette est alors ajoutée, reprenant l'idée de définir une place de l'Escaut, comme expérimenter avec la passerelle, par quatre façades : la guinguette, les ruines de la citadelle, le talus végétal et l'Escaut. De plus, cette dernière est pensée afin d'intégrer une continuité dans ce site et d'agir comme un catalyseur, pour le parc Val'Escaut.

La guinguette fait office de séparation entre deux espaces du parc : d'un côté, la place et de l'autre, l'espace paysagé. Une transparence est laissée afin d'assurer un dialogue entre ses deux parties.

L'eau est également pensée comme source du projet. En effet, les toits en sheds, rappelant par la même occasion, cette industrialisation des rives, permettent de récupérer l'eau de pluie afin de les rejeter dans des bassins de rétention d'eau. Cette activation des sols par l'eau, la biodiversité peut reprendre vie sur ce site offrant ainsi une scène de vie à la guinguette. L'animation et le trajet de l'eau dans les gouttières sont alors ressentis, ce qui donne un rythme à l'espace.

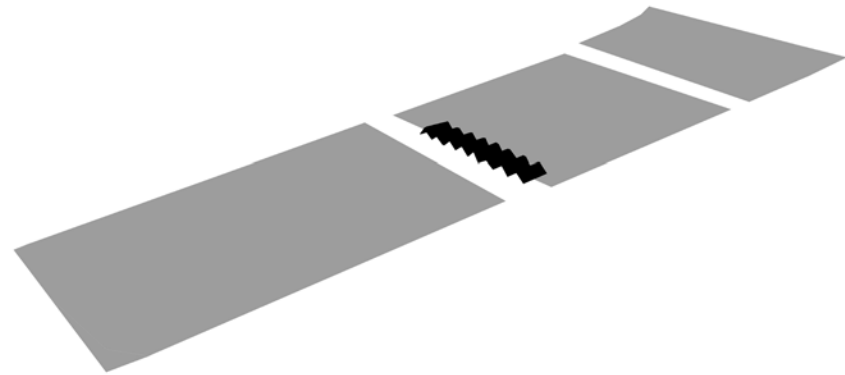


Fig. 166
Le parc sous
forme de pièces
distinctes
© Mathis Hurot





Fig.168
Coupe de la
guinguette
© Mathis Hurot



Fig.169
La place de
l'Escaut et la
guinguette
© Mathis Hurot



Fig.170
Vue depuis les
rives sportives
© Mathis Hurot

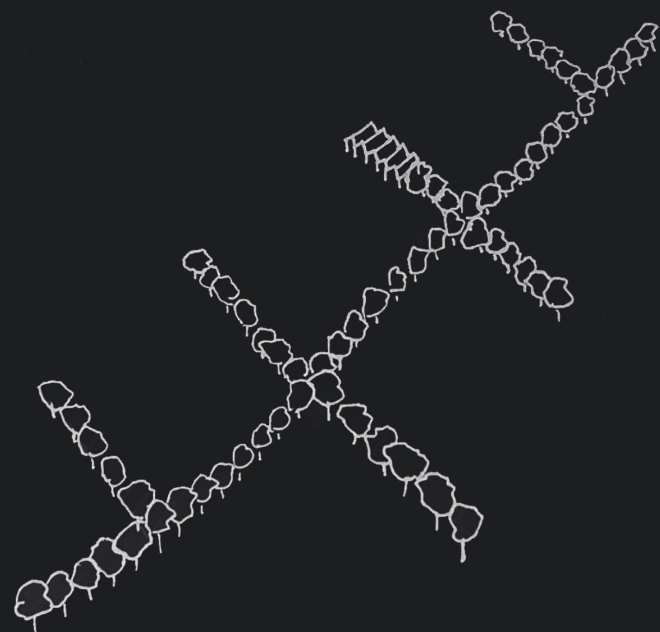


Fig.171
Structure
végétale linéaire
© Mathis Hurot

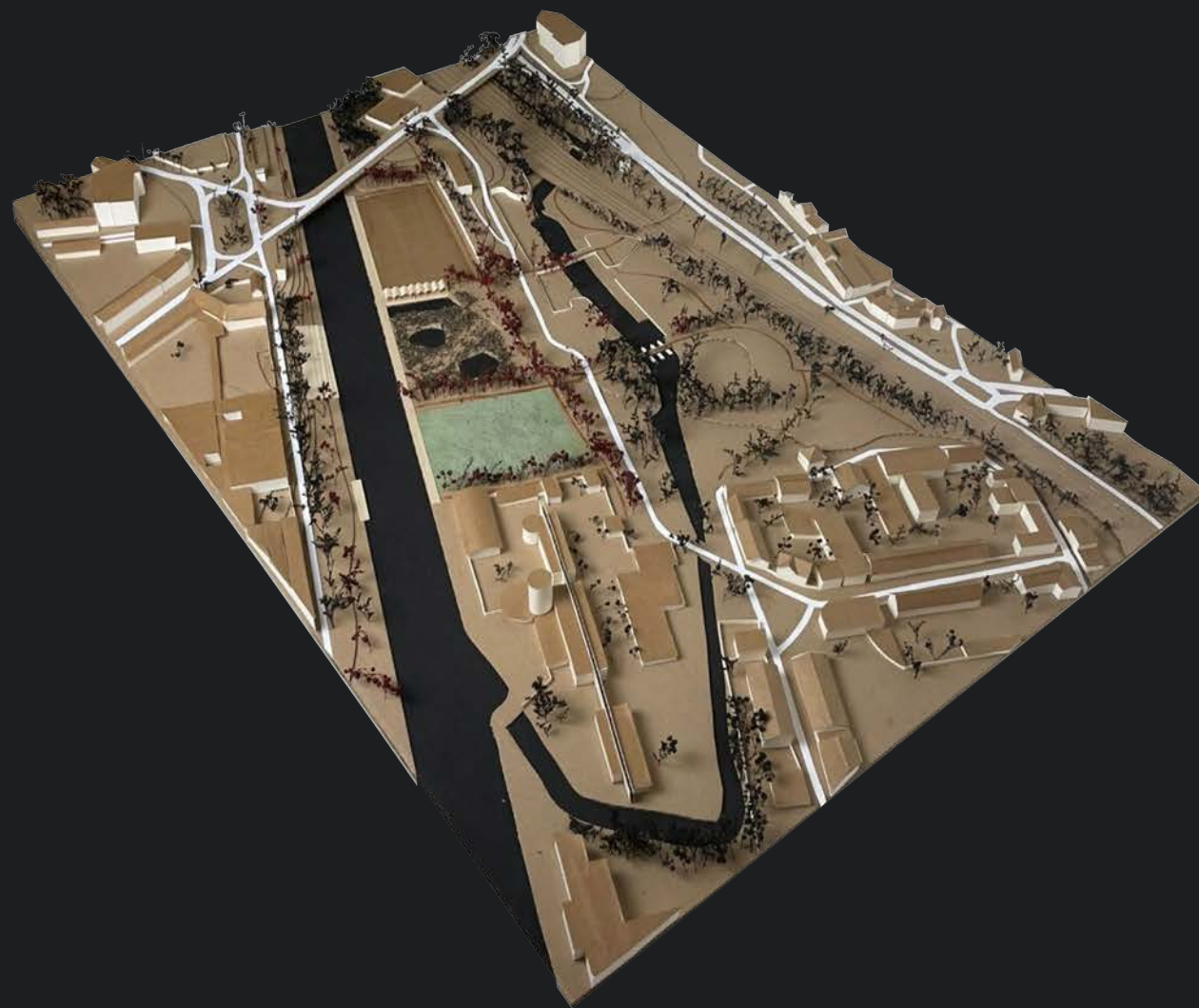


Fig.172
Maquette 1.500
© Mathis Hurot



Fig.173
maquette
© Mathis Hurot



Fig.174
Vue à hauteur du
passage réouvert
sous la voie
fermée
© Mathis Hurot

Ce choix de stratégies répond alors à cette fragmentation de nos vies urbaines, donnant la possibilité à la ville d'évoluer par ses contraintes et ses modifications. Le parc Val'Escaut, de par son approche territoriale, redonne un sens à ce que Valenciennes inspire à être, tout en comprenant le site, en le reconnectant et en le vivifiant.

Pour conclure, la favorisation de l'accès à un parc de l'Escaut a permis de répondre par les stratégies à la rupture spatiale, aidant par conséquence directe, à l'aménagement de ce dernier et répondant ainsi à la rupture de la structure sociale.

Ainsi, ce mémoire est un essai de réponse à différentes expérimentations inspirant à comprendre les villes et l'impact du territoire toutes échelles confondues. L'architecture est une discipline passionnante où l'analyse ainsi que la compréhension du territoire sont essentielles dans notre manière de concevoir. De plus, elle ne cherche pas seulement à construire mais participe également à mettre en scène une homogénéité de la ville et de la société. C'est en ce point qu'elle tire sa force, « une force de dialogue ».

OUVERTURE

Les villes sont à mes yeux, des lieux à pratiquer, à explorer et à s'approprier car elles sont dotées d'une richesse importante. Malgré tout, il est important de garder un contact avec des espaces naturels.

Les lieux de nature dans ses aires urbaines possèdent alors ce double rôle répondant, d'un côté, à une notion d'espaces publics, et de l'autre, à un besoin de diversité biologique. Ils permettent de se retrouver, de se reposer, de se rafraîchir. Les parcs en ville sont alors d'une importance capitale quant au bien-être social.

Tournai, ville dans laquelle mes études ont été réalisées, possédait un poumon vert au bord de son Escaut. « Le carré vert », était un lieu de vie, un lieu où l'on se réunissait pour s'exposer à des moments de détente, de joie, d'amusement. Cet endroit, sur le territoire Tournaisien entré dans une structure d'espaces publics et était devenu un endroit primordial et nécessaire dans les relations de « vides » pour cette ville.

Néanmoins, lors de l'écriture de ce travail de fin d'études et à l'inverse, de cette critique réalisée sur la ville de Valenciennes, « le carré vert » s'est vu devenir un parking où la gestion du sol, de l'eau et de l'espace public a été détruit. Ce lieu de vie n'existe plus, embarquant avec lui tous ses merveilleux souvenirs.

Ce travail essaie alors de démontrer l'importance quant à notre appropriation de nos villes, à ces lieux qui définissent et animent l'Homme, le quartier, la ville, le territoire.

L'Escaut



Le carré vert



Fig.175
Le carré vert
dans les espaces
structurant la
ville de Tournai
© Mathis Huot

Fig.177
Une fin de
journée au carré
vert
© Mathis Hurot



Fig.178
Après
© Mathis Hurot

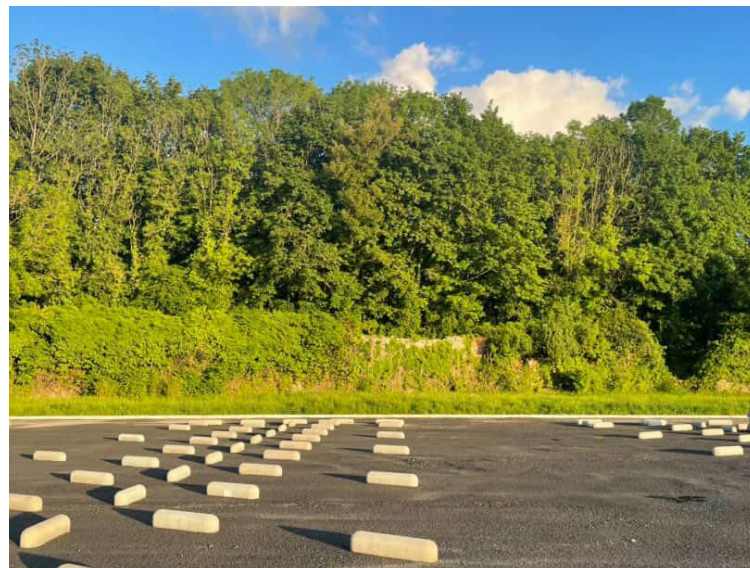


Fig.179
Un moment de
détente au carré
vert
© Mathis Hurot



Fig.180
Après
© Mathis Hurot



RÉFÉRENCEMENT

BIBLIOGRAPHIE :

Ariella Masboungi, Antoine Petitjean, La ville pas chiente alternatives à la ville générique, Paris : Editions Le moniteur, 2021

Baubiet Gregory, L'architetcure à lire, France: Hachette, 2022

Beaussart Philippe. Valenciennes : première évaluation du patrimoine archéologique urbain. In: Revue du Nord, tome 67, n°264, Janvier-mars 1985

Bouchain Patrick, Chiambaretta Philippe, Faire la ville autrement conversation entre deux architectes iconoclastes, Paris, Flammarion, 2023

Damani Abdelkader, Patrick Bouchain l'architecture comme relation, Paris, actes sud, 2018

Deudon Laëtitia, La vallée de l'Escaut : un développement autour de la maîtrise de l'eau - 11e-21e siècles, LOCI UCL Tournai, 2018

Lefebvre Henri, Le droit à la ville suivi de Espace et Politique (1968), Paris, Anthropos, 1972

Moley Christian, Les abords du chez-soi, en quête d'espaces intermédiaires, Paris : Editions de la Villette, 2006

PAQUOT T., L'espace public, Paris, La découverte, 2009

Rossi Aldo, L'architecture de la ville, Paris : Editions Infolio, Collections Achigraphy, 2006

Thomas Sieverts, Entre-ville une lecture de la zwischenstadt, Marseille, Editions Parenthèses, 2004

Tomiyasu Hayahisa, TTP, Germany: MACK, 2023

Tronto Joan, Le risque ou le care ?, Paris : Presses Universitaires de France, 2012

Xaveer De Geyter Architects, Research for the contemporary city :After-Sprawl, NAI Publishers, 2002

SITOGRAPHIE :

Base, Les quais de l'île de Nantes
<https://www.baseland.fr/projets/nantes-quais-ile-de-nantes/> (Consulté le 2025-06-07)

Bien au jardin, L'artificialisation des sols menace la biodiversité, 2021
<https://clotures-grillages.com/blog/artificialisation-sol-biodiversite/> (Consulté le 2026-04-01)

Celyatis, C'est-quoi-le-bien-etre-social ?, Article, Blog santé, 2026.
<https://www.celyatis.com/blog/bien-etre/cest-quoi-le-bien-etre-social.html> (Consulté le 2024-11-23)

CEREMA, L'eau dans la ville
<https://eauetville.cerema.fr/comprendre/constat/eau-dans-ville> (Consulté le 2026-03-31)

Christilla Pellé-Douël, Psychologies, 2010
<https://www.psychologies.com/Planete/Vivre-Ensemble/Articles-et-Dossiers/Pourquoi-nous-vivons-a-toute-vitesse> (Consulté le 2024-12-28)

CSPV Asso - La ville aux 14 rivières
<http://cspv.asso-valenciennes.fr/articles.php?lng=fr&pg=442&pvt=1> (Consulté le 2025-04-11)

Des solutions pour la ville de demain, 2019
<https://www.cerema.fr/fr/actualites/solutions-ville-demain-renaturation-sols-retour-journee> (Consulté le 2026-04-01)

Giard Fabienne, Valenciennes en 1000 questions: Comment ont-ils fait pour raser les murs ?, 2023
<https://vals1000.blogspot.com/2023/01/comment-ont-ils-fait-pour-raser-les-murs.html> (Consulté le 2026-02-13)

Giard Fabienne, Valenciennes en 1000 questions: Quels sont ces méandres qui clapotent sous la ville ?, 2024
<https://vals1000.blogspot.com/2024/02/quels-sont-ces-meandres-qui-clapotent.html> (Consulté le 2025-04-10)

Grapeloup Mathieu, Le chantier de renaturation du ruisseau des Aygalades débute au parc Bougainville, 2026
<https://madeinmarseille.net/urbanisme-marseille/195115-chantier-renaturation-ruisseau-aygalades-parc-bougainville/> (Consulté le 2026-05-04)

Graveau Sophie, Chapitre 1. Morphologie sociale et construction spatiale, 2019
https://shs.cairn.info/article/ARCO_GRAVE_2019_01_0013 (Consulté le 2026-03-12)

HÉLIN Corinne, Histoire et archéologie d'un territoire fluvial : la Vallée du Haut-Escaut. Retours sur une trajectoire paysagère originale (11e-21e siècles), 2021
<https://nordoc.hypotheses.org/14844> (Consulté le 2025-09-26)

Histoire de Valenciennes - Le site de généalogie d'Alexis
<http://www.genealexis.fr/cartes-postales/valenciennes.php> (Consulté le 2025-10-11)

Histoire de Valenciennes 59
<https://www.routes-touristiques.com/actualite-touristique/histoire/histoire-de-valenciennes-59.html> (Consulté le 2026-02-11)

Les Arts dans les Remparts de Valenciennes - 1er dimanche de juillet 2024
<http://lesartsdanslesremparts.fr/histoire-du-lieu/> (Consulté le 2026-05-16)

L'internaute, 2026
<https://www.linternaute.com/actualite/pollution/valenciennes/ville-59606> (Consulté le 2026-02-19)

Mariage Florian, Les portus de la vallée de l'Escaut à l'époque carolingienne. Analyse archéologique et historique des sites de Valenciennes, Tournai, Ename, Gand et Anvers du 9e au 11e siècles.
https://www.thesis.net/portus_escaut/portus_escaut_2.htm (Consulté le 2026-04-07)

M.H., Valenciennes - Villes et villages de la vallée de la Haine, 2017
<https://www.valleedelahaine.be/wp/valenciennes/> (Consulté le 2026-04-07)

Monumentum, Citadelle à Valenciennes
<https://monumentum.fr/monument-historique/pa00107847/valenciennes-citadelle> (Consulté le 2025-09-25)

Remy Francis, Valenciennes : quand en 1839, la presse se plaignait des rues boueuses de la ville, la voix du nord, 2022
<https://www.lavoixdunord.fr/1247027/article/2022-10-28/valenciennes-quand-en-1839-la-presse-se-plaignait-des-rues-boueuses-de-la-ville>(Consulté le 2026-02-13)

TEREO, La rivière en milieu urbain : Enjeux et exemple de restauration, 2025
<https://www.tereo-eren.fr/la-riviere-en-milieu-urbain-enjeux-et-exemple-de-restauration/> (Consulté le 2026-02-07)

Wikipédia, Valenciennes, 2025
<https://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=Valenciennes&oldid=224524591> (Consulté le 2025-04-10)

FILMOGRAPHIE :

Valenciennes Metropole, Témoignages insolites autour de l'Escaut, Youtube, 2021
<https://www.youtube.com/watch?v=Aorkd5JaHwY>

Georges Tillard, Pourquoi chercher plus loin : Valenciennes, l'Athènes du Nord, Une production France 3 Hauts-de-France, 2017

ICONOGRAPHIE

Figure 1: Première de couverture - © Mathis Hurot - Collage 2025

Figure 2: © Mathis Hurot - Photo d'une charette à Loci
Figure 3: © Mathis hurot - Photo d'un séminaire C'A
Figure 4: © Mathis hurot - Collage : Une recherche de lien par l'Escaut
Figure 5: © Mathis hurot - Photomontage : Au long de l'Escaut
Figure 6: © Mathis hurot - Dessin imagé de Valenciennes entre strcuture spatiale et sociale

CHAPITRE I
Figure 7: Le territoire Valenciennois - © Mathis Hurot - Les canaux de Valenciennes

Figure 8: © Mathis Hurot - L'Escaut, fleuve européen
Figure 9: © Mathis Hurot - Vallée de l'Escaut, confluence Escaut-Rhônelle au sein de l'agglomération Valenciennoise
Figure 10: © S. Leboucq - Plan représentant Valenciennes autour de l'an 1008, S. Leboucq, Histoire ecclésiastique de la ville et comté de Valentienne, 1650, Bibliothèque municipale de Valenciennes, Ms 0673, p. 001
Figure 11: © A.Salamagne - Urbanisation de Valenciennes par ses différents quartiers - <https://books.openedition.org/irhis/8229> - Consulté le 2026-03-16
Figure 12: © J.Van Deventer - La ville e(s)t l'eau. - <https://nordoc.hypotheses.org/14844> - Consulté le 2025-09-26
Figure 13: © Ville de Valenciennes - L'attractivité autour de l'Escaut dans le cœur de ville - Plan cavalier du Collège des jésuites [l'actuelle Médiathèque Simone-Veil] traversé par l'Escaut, 17e siècle (GG 1 41) - <https://www.valenciennes.fr/le-mardi-cest-archiver-plus-que-quelques-jours-pour-vous-immenger-dans-le-xposition-valenciennes-fille-de-lescaut-et-de-la-rhonelle-presentee-a-la-mediathque-simone-veil-illustration-pla/> - Consulté le 2025-11-25
Figure 14: © Ville de Valenciennes - Plan de Valenciennes en relief trouvé à la page 19 du classeur numéro 1 du rapport de présentation de la ZPPAUP Valenciennes fourni par mon expert : Rémi Lorthioir
Figure 15: © Gallica - Plan de la Ville et Citadelle de Valenciennes, Ville très ancienne du Pays-Bas dans le Hainaut scize sur l'Escaut, Gravé par Inselin, Charles, 1730 - <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b5972919d> - Consulté le 2026-04-12
Figure 16, 17, 18: © Ville de Valenciennes - Huile sur toile, d'Adrien Collier trouvé à la page 84 du classeur numéro 2 du rapport de présentation de la ZPPAUP Valenciennes fourni par mon expert : Rémi Lorthioir
Figure 19: © IGN 2023 - Carte de Cassini
Figure 20: © Mathis Hurot - Conflunce Escaut-Rhônelle
Figure 21: © Mathis Hurot - Portus Valencianas, une ville étape
Figure 22: © BNF - Carte de Valenciennes au XVIIIe siècle avec localisation des réseaux de blanchisseries en amont de la ville au foubourg Notre-Dame - <https://nordoc.hypotheses.org/14844> - Consulté le 2025-09-26
Figure 23: © Ville de Valenciennes - Lieu de spectacle, de rencontre et de loisirs trouvé à la page 143 du classeur numéro 2 du rapport de présentation de la ZPPAUP Valenciennes fourni par mon expert : Rémi Lorthioir

Figure 24: © inconnu - Carte postale : Valenciennes - Le canal de l'Escaut - Pont jacob - http://hainautpedia.vallibre.fr/Pont_Jacob - Consulté le 2025-11-12
Figure 25: © Wagret Bruno - Carte postale : Valenciennes - Les bords de l'Escaut
Figure 26: © IGN 2023 - Carte de l'État-major
Figure 27: © Mathis Hurot - Canalisaton de l'Escaut
Figure 28: © Mathis Hurot - Industrialisation-Impact du train

Figure 29: © Mathis Hurot - collage : Rupture de la structure spatiale
Figure 30: © Geneanet - Carte postale :Valenciennes, la gare intérieure avec trains et vue du vieil Ecsaut - https://www.geneanet.org/connexion/?from=view_limit_redirect&url=https://www.geneanet.org/cartes-postales/view/5236449 - Consulté le 2026-02-12
Figure 31: © La voix du Nord - Photographie de l'intérieur d'un canal - <https://www.lavoixdunord.fr/1247027/article/2022-10-28/valenciennes-quand-en-1839-la-presse-se-plaignait-des-rues-boueuses-de-la-ville> - Consulté le 2026-02-13
Figure 32: © Mathis Hurot - collage : Rupture de la structure sociale
Figure 33: Henri LEFEBVRE, Le droit à la ville, 3è édition, Paris, Economica, 2009, p. 69-70 - Schéma
Figure 34: © Mathis Hurot - photomontage : une fragmentation encore visible

Figure 35: © Mathis Hurot - L'eau sous ses formes
Figure 36: © Mathis Hurot - L'eau dans le territoire Valenciennois
Figure 37: © Linternaute - Occupation du sol Valenciennois, Données 2018, d'après Corine Land Cover - <https://www.linternaute.com/actualite/pollution/valenciennes/ville-59606> - Consulté le 2026-02-19
Figure 38: © Mathis Hurot - L'Escaut canal comme vide central
Figure 39: © Mathis Hurot - Schéma : Marais et étang comme limite
Figure 40: © Mathis Hurot - Schéma : La voie ferrée comme division
Figure 41: © Mathis Hurot - Les abords de l'Escaut
Figure 42: © Mathis Hurot - Les institutions publiques le long de l'Escaut
Figure 43: © Mathis Hurot - L'accessibilité

Figure 44: © Google Earth - Vue satellite
Figure 45: © Mathis Hurot - Synthèse d'un territoire
Figure 46: © Mathis Hurot - Dessin d'une représentation synthèse de Valenciennes
Figure 47 à 66: © Mathis Hurot - Série de photographie des abords de l'Escaut

CHAPITRE 2
Figure 67: Le droit à l'Escaut - © Mathis Hurot - L'escaut canal et ses chemins de désirs

Figure 68: Stream corridor restoration, Federal Interagency Stream Restoration Working Group, 1998 - Effets de l'imperméabilisation sur les phénomènes hydrologiques - <https://eauetville.cerema.fr/comprendre/constat/eau-dans-ville> - Consulté le 2026-03-31
Figure 69 : © Cerema -Effets de l'imperméabilisation sur les phénomènes hydrologiques - <https://eauetville.cerema.fr/comprendre/constat/eau-dans-ville> - Consulté le 2026-03-31
Figure 70: © Mathis Hurot - Avant la réouverture du petit Rosne
Figure 71: © Mathis Hurot - Après la réouverture du petit Rosne
Figure 72: © Mathis Hurot - Le long du ruisseau des aygalades
Figure 73: © Mathis Hurot - Plan du Valfuret, tiré *d'itinéraire bis*
Figure 74: © Julien Tragin - Jardin principal
Figure 75: © Mathis Hurot - Plan du quartier de la Luciline, tiré *d'ateliers D&A*
Figure 76: © AteliersDA - Venelle avec la Luciline
Figure 77: © Mathis Hurot - Coupe de prinicpe de la venelle, tiré *d'ateliers D&A*
Figure 78: © CAUE 40-Marc Dubos - Avant le projet d'aménagement - Fiche-Espaces-publics-CAUE40.pub_
Figure 79: © CAUE 40-Marc Dubos - Après le projet d'aménagement - Fiche-Espaces-publics-CAUE40.pub_
Figure 80: © CAUE 40-Marc Dubos - Frise panoramique - Fiche-Espaces-publics-CAUE40.pub_

Figure 81: © Mathis Hurot - bâti
Figure 82: © Mathis Hurot - Réseau
Figure 83: © Mathis Hurot - Espace négatif

Figure 84: © Mathis Hurot - Végétation
Figure 85: © Mathis Hurot - Agriculture
Figure 86: © Mathis Hurot - Eau
Figure 87: © Mathis Hurot - Une constellation d'espaces publics
Figure 88: © Mathis Hurot - Une constellation d'espaces publics au service du territoire
Figure 89: © Mathis Hurot - schéma : logiques des vides
Figure 90: © Mathis Hurot - schéma : le site séparé de la ville
Figure 91: © Mathis Hurot - schéma: Un site de confluence
Figure 92: © Mathis Hurot - le site choisi
Figure 93,94,95: © Peter Potrowl - Photographie du parc de la citadelle
Figure 96,97,98: © Mathis Hurot - Photographie du parking Lacuzon
Figure 99,100,101: © Mathis Hurot - Photographie du parc de la citadelle
Figure 102: © Mathis Hurot - photomontage: un parking entre l'Escaut et le parc
Figure 103: © Mathis Hurot - dessin du site
Figure 104: © Mathis Hurot - Le site sous forme de partition
Figure 105: © Mathis Hurot - Photo
Figure 106: © Mathis Hurot - Schéma : un parc comme catalyseur
Figure 107: © Mathis Hurot - Le parc de l'Escaut comme catalyseur

Figure 108: © Mathis Hurot - principe d'aménagement entre l'usage et le paysage
Figure 109: © Mathis Hurot - Plan scénario longer
Figure 110: © Mathis Hurot - Plan collage longer
Figure 111: © Mathis Hurot - Plan rives sportives
Figure 112: © Mathis Hurot - coupe rives sportives
Figure 113: © Mathis Hurot - Axonométrie rives sportives
Figure 114: © Mathis Hurot - Détails mur de soutènement
Figure 115: © Mathis Hurot - Plan rives bien-être
Figure 116: © Mathis Hurot - Coupe rives bien-être
Figure 117: © Mathis Hurot - Axonométrie rives bien-être
Figure 118: © Mathis Hurot - Plan rives partagées
Figure 119: © Mathis Hurot - coupe rives partagées
Figure 120: © Mathis Hurot - Axonométrie rives partagées
Figure 121: © Mathis Hurot - Grillage comme limite
Figure 122: © Mathis Hurot - Noue comme limite
Figure 123: © Mathis Hurot - dessin de la guinguette
Figure 124: © Mathis Hurot - Plan scénario traverser
Figure 125: © Mathis Hurot - Plan collage traverser
Figure 126: © Mathis Hurot - coupe traverser
Figure 127: © Mathis Hurot - Coupe de la passerelle dans la guinguette
Figure 128: © Mathis Hurot - Coupe de la passerelle au dessus de l'Escaut
Figure 129: © Mathis Hurot - Principe structurel
Figure 130: © Mathis Hurot - Détails d'un garde-corps
Figure 131 © Mathis Hurot - Plan scénario réouvrir
Figure 132: © Mathis Hurot - Plan collage réouvrir
Figure 133: © Mathis Hurot - Plan du boulevard froissart avec la réouverture du bras de décharge
Figure 134 © Mathis Hurot - Coupe du boulevard froissart avec la réouverture du bras de décharge
Figure 135, 136 © Mathis Hurot - Collage du passage sous la voie ferrée
Figure 137 © Mathis Hurot - Coupe du passage
Figure 138 © Mathis Hurot - photo de la maquette longer
Figure 139 © Mathis Hurot - photo de la maquette traverser
Figure 140 © Mathis Hurot - photo de la maquette réouvrir

Figure 142: © Ville de Valenciennes - carte postale trouvé à la page 37 du classeur numéro 1 du rapport de présentation de la ZPPAUP Valenciennes fourni par mon expert : Rémi Lorthioir
Figure 143: © Ville de Valenciennes - carte postale trouvé à la page 37 du classeur numéro 1 du rapport de présentation de la ZPPAUP Valenciennes fourni par mon expert : Rémi Lorthioir
Figure 144: © Mathis Hurot - Plan du site
Figure 145 © Mathis Hurot - Photo du mur, en bloc de beton, devant les restes de la caserne
Figure 146: © Josiane Louvet - Carte postale : la caserne Ferrand
Figure 147: © Mathis Hurot - Photomontage du parking
Figure 148: © Mathis Hurot - Dessin de synthèse
Figure 149: © Mathis Hurot - Coupe du site

Figure 150: © Mathis Hurot - schéma : principe de composition paysagère
Figure 151: © Mathis Hurot - dessin d'ambiance
Figure 152: © Mathis Hurot - principe d'aménagement
Figure 153: © Mathis Hurot - principe de renaturation
Figure 154: © Mathis Hurot - Plan d'un parc comme une nouvelle entité paysagère
Figure 155: © Mathis Hurot - Coupe d'un parc comme une nouvelle entité paysagère
Figure 156: © Mathis Hurot - Collage d'un parking renaturé
Figure 157: © Mathis Hurot - Schéma : la passerelle forme deux pièces
Figure 158: © Mathis Hurot - Plan du parc en trois
Figure 159: © Mathis Hurot - Coupe du parc en trois
Figure 160: © Mathis Hurot - Collage du parc par la passerelle
Figure 161: © Mathis Hurot - Schéma : deux parc à réunir
Figure 162: © Mathis Hurot - Plan du parc dirigé vers l'Escaut
Figure 163: © Mathis Hurot - Coupe du parc dirigé vers l'Escaut
Figure 164: © Mathis Hurot - Collage des espaces formés par les structures végétales et les quais

CONCLUSION
Figure 165: © Mathis Hurot - Le parc alimenté par le territoire
Figure 166: © Mathis Hurot - Le parc sous forme de pièces distinctes
Figure 167: © Mathis Hurot - maquette du parc au 1/500
Figure 168: © Mathis Hurot - Coupe de la guinguette
Figure 169 © Mathis Hurot - La place de l'Escaut et la guinguette
Figure 170: © Mathis Hurot - maquette : vue depuis les rives sportives
Figure 171: © Mathis Hurot - structure végétale linéaire
Figure 172: © Mathis Hurot - maquette du parc au 1/500
Figure 173: © Mathis Hurot - maquette du parc au 1/500
Figure 174: © Mathis Hurot - maquette : vue à hauteur du passage réouvert sous la voie ferrée

OUVERTURE
Figure 175: © Mathis Hurot - Le carré vert dans les espaces structurant la ville de Tournai
Figure 176: © Mathis Hurot - Collage d'un parc montrant l'absurdité de sa situation
Figure 177: © Mathis Hurot - Photographie : une fin de journée au carre vert
Figure 178: © Mathis Hurot - Photographie : après
Figure 179: © Mathis Hurot - Photographie : un moment de détente au carré vert
Figure 180: © Mathis Hurot - Photographie : après

Figure 181: 4ème de couverture © Mathis Hurot

ANNEXES

RÉFÉRENCE DE PROJET :

. LES QUAIS DE L'ÎLE DE NANTES

L'aménagement des bords de Loire est l'une des composantes majeures du projet urbain de l'île de Nantes.



Le réaménagement des berges, entre le pont Haudaudine et le pont Aristide Briand, réalisé par l'agence BASE, met en exergue de nouveaux usages sur le site tout en assurant la continuité avec l'existant.

Depuis 2015, 7 km de berges ou de quais ont été réaménagés sur les 12 km du tour de l'île. Les berges du faubourg viennent parachever l'aménagement de la rive nord en offrant une continuité piétonne et cyclable et en permettant, à chaque habitant de retrouver la Loire.





© BASE

Le parti pris d'aménagement repose sur le renforcement de plusieurs séquences différentes, de part et d'autres du pont du général Audibert.

.Sur la première séquence, à l'Ouest (quais Rhuys et Hoche), une attention particulière est portée au contexte, avec un projet qui valorise avant tout la Loire et son environnement naturel tout en travaillant la question des continuités avec les autres berges (nature des sols en pavés, typologie du site, alignement de platanes, etc.) et l'accessibilité de tous (vélos, piétons et PMR).

Il s'agit de prolonger ici « les usages et cultures locales qui se sont sédimentés progressivement sur les rives ».

.Sur les rues connexes, les principes généraux de circulation reposent sur l'apaisement des fonctions circulatoires, avec un traitement particulier de la connexion aux quais en créant notamment des placettes avec plateaux surélevés. Sur les quais, le principal objectif en terme de circulation est de «recréer des continuités entre les modes doux et de rétablir des transitions douces là où les



© BASE

infrastructures routières ont pu les couper ». Toutes les pentes sont conservées mais des cheminements sont aménagés pour permettre l'accès à tous les publics.

.Au bord du fleuve, une passerelle sur caillebotis métallique permet la continuité piétonne lorsque la marée monte et inonde le bas du quai. Des gradines sur pieux sont aménagées, offrant ainsi des possibilités d'assise et de contemplation du fleuve. Sur la partie haute, la typologie du site est également mise à profit pour créer des balcons sur la Loire, sorte de respirations qui viennent rythmer le linéaire.

respirations qui viennent rythmer le linéaire.



© BASE



.A l'Est du périmètre, le boulevard Doumergue offre un espace plus vaste, plus ouvert, mis à profit pour imaginer de nouveaux usages. Ici prime l'inventivité et l'expérimentation des usages, sachant que sont proposés des équipements divers (jeux, aires de pique-nique, guinguette...) pour animer le site en réponse aux attentes des habitants. Enfin, l'aménagement valorise le caractère naturel et fluvial des berges

Le projet rentre ici en légèreté avec son environnement. Les relations entre nature, histoire, programme, usage sont maîtrisés. D'autant plus que le projet offre une liberté d'appropriation et propose des lieux matériels et immatériels.

© BASE



© BASE



© BASE

Merci.

