

LILL(EAU)

EXEMPLE D'UNE RECONQUÊTE DE L'EAU EN MILIEU URBAIN

Travail de fin d'études présenté par : Virgile Lefèvre et encadré par Emmanuelle Weiss, avec l'expertise de Richard Lemeiter
Université Catholique de Louvain ; Faculté d'architecture, d'ingénierie architecturale, d'urbanisme LOCI ; Tournai
Année Académique : 2020 - 2021



À Véronique & Maxime.

Merci aux membres de l'UCL_Tournai qui ont contribué à mon épanouissement personnel.
Merci à Emmanuelle Weiss pour le calme, la confiance et le temps qu'elle m'a offert.
Merci à l'A.R.O. 2.1 d'avoir compassé la direction de ce TFE.
Merci à Richard Lemeiter pour ses conseils avisés.
Merci à mes amitiés indéfectibles.

A.

C.

E.

L.

M.

N.

P.-H.

R.

W.

Enfin, merci à ceux qui ont su m'accueillir tel que je suis.

08	Lille à vau l'eau	58	<i>Close up</i>
10	« Le temps du monde fini commence »	58	Dé-figuration des lieux
12	« <i>La ville déshydratée</i> »	60	Les composantes urbaines
12	Blame it on the industrialization	64	Lumière sur les pathologies
13	La conséquence de l'industrialisation	70	L'île des bois blancs
14	L'eau confisquée	72	Collaborer avec le paysage
16	Après de ce qui est sec, ce qui est humide brûle	74	<i>L'eau comme outil de conception</i>
18	Besoin d'eau !	75	Métamorphoses
20	<i>Génius Loci</i>	76	L'eau retrouvée du Cheonggyecheon, Séoul
20	Retour aux sources	78	L'horloge bleue du Park Spoor Noord, Anvers
21	L'isle-sur-Deûle	80	L'eau reconquise
24	La Deûle au coeur de toutes les stratégies urbaines	82	« [...] La plus belle des demeures serait pour moi au creux d'un vallon, au bord d'une eau vive, dans l'ombre courte des saules et des osières. »
26	La Deûle rejetée hors de la vi(II)e	84	<i>Nouv(eau) monde</i>
28	La nouvelle Deûle	84	Territoire bleu
30	La Deûle, un complexe à revaloriser	86	Travelling sur l'eau
32	<i>L'eau : un lien social, culturel et territorial</i>	92	Le paysage a rendez-vous avec l'eau
32	Bas les masques	98	Conversation avec l'histoire, le paysage et le programme
34	L'utilisation d'une ressource pérenne	102	L'eau, reflet d'une architecture
36	Ouvrir la ville sur l'eau	110	Lill(eau)
38	Le ruban bleu franco-belge	112	Le rêve d'un architecte.
40	Mise en valeur d'un patrimoine fluvial : la vieille-Deûle	116	Bibliographie
42	Chercher l'or de l'eau	120	Iconographie
44	« [...] un matin nouveau à l'aube, mon eau vive; Viendra battre son trousseau, aux cailloux de la rive »		
46	<i>Pérégrinations dedans Lille</i>		
46	Acuponcture		
48	Regard sur : La voisine de l'écluse de Grand Carré		
49	Regard sur : L'approche romantique de l'eau		
49	L'Avenue du peuple Belge		
52	Le quai du Wault		
56	Là où les Deûles se mélangent		

LILLE À VAU L'EAU

Cela fait des décennies que la voie d'eau est ignorée dans la métropole Lilloise et quand elle attire l'attention, c'est au travers de nuisances réelles ou supposées qu'elle inflige au territoire qu'elle traverse... Si bien que le seul aspect positif qui lui est aujourd'hui conféré réside en sa qualité de transport massif de marchandises. À ce jour, la futur réalisation du canal Seine-Escaut remet en question la primauté d'un transport routier au travers de la possibilité d'un transport doux généralisé qui désengorgerait les autoroutes. Cet élément remet en question la relation que Lille et son territoire entretiennent avec la voie d'eau comme une invitation à revaloriser les atouts liés à cette dernière au travers du développement de nouvelles stratégies urbaines.

La Deûle regroupe un ensemble unique d'enjeux de développement de diverses natures, en commençant par celui du transport de marchandise, du tourisme et de facto d'un futur développement économique bleu. Elle engage également une réflexion au sujet de la reconquête urbaine et paysagère de la ville future, enfin prête à entamer un processus de renouveau écologique pour faire face aux fortes chaleurs qu'elle subit à cause d'un réchauffement climatique incessant; et c'est l'histoire du lieu qui guide son devenir et les futures interventions matérielles à mettre en oeuvre dans le but de valoriser son patrimoine, l'attrait suscité par l'eau en milieu urbain ainsi que les bénéfices qu'elle peut apporter.

Il importe donc de concevoir et mettre en oeuvre sur les secteurs les plus stratégiques des projets qui, dans leur domaine, fassent force de propositions innovantes et visionnaires de leur temps afin de coexister avec les aspirations contemporaines qui définissent la perception de notre société actuelle. Imaginer un urbanisme de projet autour de la voie d'eau devient alors un sujet fondamental. L'accès de tous à cette dernière et la libre circulation douce sur ses bords et sa surface interroge tout autant que l'utilisation de ses espaces connexes à des fins ludiques, culturelles et de bien-être.

La conjugaison de ces deux axiomes devient alors une perspective ouverte sur la question d'un re-développement du territoire Lillois au sein duquel la gouvernance de l'eau en milieu urbain est la cheville ouvrière. Quels leviers utiliser face aux menaces que représentent la machine à urbaniser, l'imperméabilisation des sols qu'elle suscite et les hausses de températures causées par le réchauffement climatique?

1

**« LE
TEMPS DU
MONDE FINI
COMMENCE. »**

PAUL VALÉRY

« LA VILLE DÉSHYDRATÉE »¹

BLAME IT ON THE INDUSTRIALIZATION

« L'écologie est un point de vue, une façon de considérer notre environnement comme un milieu régit par un système de relations qui relie les éléments les uns aux autres »²

¹ Le fleuve dans la ville : La valorisation des berges en milieu urbain, publié sous la direction de la Direction générale de l'urbanisme, de l'habitat et de la construction, Note de synthèse réalisée par Gabriele Lechner, 2006, p. 7.

² G CHEMETOFF, A., (2018). Faire battre le cœur des villes. Les eaux et les forêts. Sous la direction de Frédéric Lenne. p. 156.

C'est la faute de la révolution industrielle si la société à dominante agricole rythmée par l'eau a changé de visage pour une société commerciale et industrialisée, une ville déshydratée et sectorielle. Cette période de notre histoire se déroule sans conscience environnementale pour la simple et bonne raison que nous ne connaissions pas les tenants et aboutissants d'une révolution aussi radicale³ ...

C'est à cet instant que l'être humain développe son habitat partout où la matière première est exploitable tant ses besoins en énergies sont croissants et indissociables du développement vers lequel il tend. Cette deuxième révolution industrielle troque le charbon contre le pétrole, carburant d'un nouveau monde où le transport individuel se fait une place, et quelle place... L'automobile bouleverse le trafic, organise la géographie des villes, la logique de leurs implantations, et annihile leurs rapports au territoire. Curieuse constatation quand on sait qu'avant le fer c'était l'eau qui structurait et organisait nos structures urbaines.

LES CONSÉQUENCES DE L'INDUSTRIALISATION

D'après Geoffrey Galand la conscience écologique telle qu'on la conçoit aujourd'hui est un phénomène récent, étayé depuis quelques décennies seulement. Cette préoccupation n'existait pas en ces termes auparavant et n'avait pas nécessairement de raisons d'apparaître. La déforestation n'est par exemple pas un phénomène nouveau puisqu'elle a accompagné le genre humain là où il s'est sédentarisé⁴. Quand un pan de forêt était défriché, c'était pour y cultiver de la nourriture, en un lieu déterminé, et cette action ne dépassait pas un degré « acceptable ». La nature était là, et y restait puisqu'elle permettait d'y puiser directement les ressources nécessaires à notre développement.

(Fig. 1)

En réalité, on doit la rupture de respect qu'entretenait la ville à son environnement à l'automobile, qui se démocratisant engageait de nouveaux modes de consommation et de facteurs de production.

La ville que nous connaissons aujourd'hui se rend désirable pour les monstres d'acier et les autoroutes, rocade et périphériques qui attirent à leur tour les citadins vers des campagnes où pullulent les lotissements pavillonnaires. Les grandes zones d'activités et centres commerciaux flanqués d'immenses parkings s'accrochent aux échangeurs autoroutiers et les distances entre les choses s'allongent de manière considérable, si bien que les transports en commun ne peuvent plus répondre à la demande exponentielle en matière de déplacement...

Mais quel lien l'automobile entretient-elle avec l'histoire de l'eau en ville?



Extrait iconographique du traité d'économie rurale de Pietro de' Crescenzi illustrant la science agronomique médiévale, on y ressent le lien étroit entre agriculture, architecture et omniprésence de l'eau.

Fig. 1 Maître Pierre Croissens, Bourgois de Boulogne. (Dernier quart du XV^{ème} siècle). Le Livre de Rustican des Prouffiz Ruraulx. British Library, Londres, Royaume-Uni.

³ GALAND, G., (2015). La ville renaturée. Réconcilier l'espace urbain et la biodiversité. Editions de La Martinière. p. 24.

⁴ GALAND, G., op. cit. p. 30.

⁵ GALAND, G., op. cit. p. 32.

L'EAU CONFISQUÉE



Une cinquantaine d'année avant la démocratisation de l'automobile, au début du XIX^{ème} siècle⁶, l'eau en ville est essentiellement associée à des problèmes d'hygiène.

L'alimentation en eau potable dépendait en ce temps des porteurs d'eau qui puisaient dans les sources urbaines une eau de qualité douteuse... Ce liquide porteur de vie n'était pas traité et les eaux usées non collectées, donnaient lieu à un développement bactérien élevé et dangereux pour la santé.

Des collecteurs avaient été développés afin de récupérer les eaux usées, des réseaux d'eau

potable acheminant désormais l'eau vers la ville et des réseaux de collecte pour les eaux de pluie étaient également mis en place. Ce développement était nécessaire à l'amélioration des conditions d'hygiène et permettait surtout, et en premier lieu, la création de réseaux routiers nécessaires à l'industrialisation et au développement économique des villes.

De fil en aiguille un processus d'imperméabilisation est lancé, les rivières urbaines, et les canaux — dans l'exemple de Lille — sont recouverts (Fig. 2 et 3). Les infrastructures sèches prennent le pas et les eaux de pluies sont canalisées et drainées en extérieur de ville.

« De fil en aiguille un processus d'imperméabilisation est lancé, **les rivières urbaines, et les canaux** — dans l'exemple de Lille — **sont recouverts.** »

Bien qu'indispensable à cette époque, les citoyens voient l'eau leur être confisquée.

Le Nord-Pas-de-Calais affiche une imperméabilisation de son territoire⁷ très prononcée due à la densité de sa population et soulève dès lors les questions concernant les conséquences de cette imperméabilisation des sols.

⁶ REDAUD, J., (2016, 14 décembre). Réinventer l'eau en ville, [Conférence]. Réinventer l'eau en ville, Conférence organisée en partenariat par les Associations 4D et France Libertés à Paris. <http://encyclopedie-dd.org/encyclopedie/neige-neige-territoires-neige/3-4-les-pollutions/reinventer-l-eau-en-ville.html>

⁷ Schéma directeur des eaux de Lille, publié sous la direction de la Direction développement durable de la mairie de Lille assistée du groupement de bureau d'études Iris Consell, Agence Valéri, Euromapping, CERE, Ville et Habitat, OLIVIER-VALENGIN Elyne et de l'agence Sous tous les Angles, 2015, p. 49.

fig. 2 et 3 Vue du pont neuf avant et après comblement du canal. goodmorninlille.org. <https://www.goodmorninlille.org/blog/pont-neuf-lille-galerie-photos> (consulté le 5 mai à 13:51)





« AUPRÈS DE CE QUI EST SEC,
CE QUI EST HUMIDE BRÛLE »

(PROVERBE TURC)

Fig. 4 et 5 Thermomètre à la main durant la canicule de l'été 2020, la présence de l'eau en ville témoigne d'un écart de température non négligeable pour lutter face aux îlots de chaleur urbain.



« Les derniers épisodes caniculaires ont montrés à quel point la présence de zones humides est nécessaire à Lille. »

* REDAUD, J., ibid.

* JACQUEMIN, L., (2020, 07 Août). La canicule à Lille, entre 35,5 et 45,7 °C à notre thermomètre: nos bons conseils. lavoixdunord.fr. <https://www.lavoixdunord.fr/849096/article/2020-08-07/la-canicule-lille-entre-35-5-et-45-7-degc-notre-thermometre-nos-bons-conseils> (Consulté le 10 avril 2021)

Quand il pleut, l'eau s'infiltre dans les sols, les humidifie et contribue au remplissage des nappes phréatiques. Quand il fait chaud, l'eau s'évapore pour être stockée dans les nuages.⁸

À ce jour, quand vient la pluie, l'eau s'infiltre dans les égouts et non dans les sols, elle se charge en polluants et entre ensuite en contact avec des sols bétonnés où circulent la voiture. Son parcours s'étale sur plusieurs centaines de mètres avant d'atteindre une station d'épuration et d'être rejetée dans les milieux naturels alentours. Avant de regagner son chemin vers la ville, elle doit d'abord être prélevée en milieu naturel puis traitée dans une usine de potabilisation. Elle est ensuite acheminée par un réseau jusqu'à nos robinets...

Là, réside à Lille l'une de nos dernières relations à l'eau, et c'est la raison pour laquelle l'eau à Lille est rendue invisible. C'est à la fois une lacune sur la ressource, sur ses enjeux et les solutions qui sont installées...

Les derniers épisodes caniculaires ont montrés à quel point la présence de zones humides est nécessaire à Lille. Pour rappel le 7 août 2020⁹ nous y atteignons une température de 45,7°C, et plus précisément 38,9 °C à la Grand-Place (Fig. 5) contre 35,6°C (Fig. 4) à la Citadelle vers deux heures de l'après-midi, un écart de 3°C non négligeable à cette période.

Quel est donc le premier réflexe humain face au dérèglement climatique? Pourquoi le territoire de Lille peut-il faire force d'exemple face à cette problématique?

A close-up photograph of a person's hand reaching out towards a body of water. The water is dark and reflects bright sunlight, creating a cluster of shimmering, out-of-focus light spots. The hand is in the foreground, slightly out of focus, with fingers spread. The background is the water and the bright light reflecting off it.

BESOIN D'EAU !

Sans eau, il n'y a pas de ville. L'ère du réchauffement climatique est maintenant conjuguée à l'imperméabilisation des sols et la ville contemporaine de plus en plus fragilisée par les risques d'inondations et autres catastrophes.

En peu de temps l'eau est passée d'une source de vie à une menace urbaine. Et en même temps, elle n'a jamais été aussi indispensable à notre bien être... Nous sommes en 2021, exit les ouvrages qui enterrent ou canalisent la ressource. L'eau doit être et doit demeurer au cœur des projets urbains et architecturaux. Comme le disent si bien les paysagistes de l'agence Ter : « *Le thème de l'eau comme composante du projet est au cœur de notre travail* »¹⁰

Travailler avec cette ressource est aujourd'hui un moyen de retrouver le lien qui nous unissait dans le passé, fondant en même temps de nouvelles qualités pour l'espace urbain. En d'autres termes : un retour aux sources est nécessaire plutôt qu'une révolution. Comme le dit le proverbe africain :

« *Lorsque tu ne sais pas où tu vas, regarde d'où tu viens.* »¹¹

¹⁰ « Tendre la main vers l'eau [Photographie de l'auteur]

¹⁰ BORNE, E., (2015, mai.) Nouvelle vague. L'Architecture d'Aujourd'hui. Numéro 406, p.1.

¹¹ Citations. [dico citations.lemonde.fr](https://dico citations.lemonde.fr/citations/citation-121803.php) <https://dico citations.lemonde.fr/citations/citation-121803.php> [consulté le 20 avril à 14:51]

GENIUS LOCI

RETOUR AUX SOURCES

« Su tout l'rivage quelle
démélate
L'pichon est parti
Car l'iau les a rindus
malates
Les grands comm' les
p'tits
V'là les péqueux qui sont
gramint roustis »¹²

¹² DUPUIS, V., Les secrets de l'eau à Lille, [vidéo-reportage]. France 3 (2006, 29 avril). [fresques.ina.fr. https://fresques.ina.fr/mel/fiche-media/Lille00003/les-secrets-de-l-eau-a-lille.html](https://fresques.ina.fr/fresques.ina.fr/mel/fiche-media/Lille00003/les-secrets-de-l-eau-a-lille.html)

Traduction : *sur tout le rivage quelle tristesse, le poisson est parti, car l'eau les a rendus malades, les grands comme les petits, et les pêcheurs sont bien contrariés.*

La Citadelle face au réchauffement climatique devient un refuge où l'ombre des arbres et la présence de l'eau est largement préférable aux sol bétonnés chargés de chaleur.

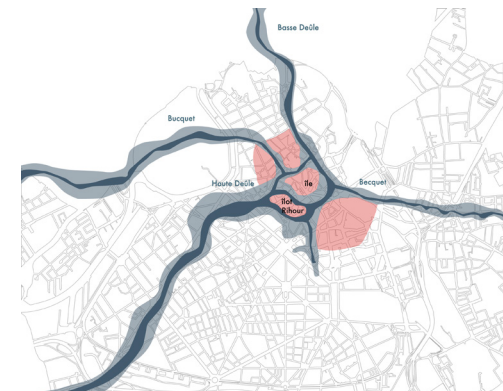
Dans ce parc où le sol est poreux et végétalisé la chaleur est également absorbée, et à l'inverse du bitume elle y est transformée en énergie pour les plantes, les bactéries, les insectes, bref : la biodiversité.

Afin de comprendre pourquoi l'exemple de Lille est pertinent dans le cadre de cette recherche il faut d'abord regarder en arrière, dans le but de prendre pleinement conscience du Genius Loci qui structure Lille depuis des siècles, et pour cela le Schéma Directeur des Eaux à Lille livre une étude approfondie au sujet de l'histoire du site.

L'ISLE-SUR-DEÛLE

Durant le haut Moyen-Âge la mer du Nord avance jusqu'à Bruges et parfois même jusque Gand, dessinant sur son passage un Vallon d'une altitude inférieure à vingt mètres, une zone marécageuse et inondable à la limite de laquelle se trouve le futur site d'Isla¹³.

Cette nomenclature naît des plusieurs petites îles (Fig. 7) qui le compose, d'où son nom actuel « *Lille* ». Hommes et Femmes s'y installent au bord d'une rivière connue aujourd'hui sous le nom de Deûle. Un choix d'implantation qui est attesté par des écrits de 1066¹⁴.



Les deux îles de Lille : L'île correspondant à l'actuelle Grand Place et l'îlot Rihour correspondant à l'actuelle Place Rihour. Cour d'eau représentés en bleu et les zones inondables en bleu pâle.

Fig. 7 Le site d'Isla, aux alentours de l'an mille. [Document de l'auteur.]

¹³ COLLECTIF, Lille au fil de l'eau, Edition La voix du Nord, 2005.

¹⁴ Schéma directeur des eaux de Lille, op. cit., p. 10.

Plusieurs bras d'eau s'y enroulent, reliant l'île à Paris et à la future Belgique. Au sud-est, une chute d'eau de deux mètres dix sert à la fois de source d'énergie et d'obstacle au passage des marchandises : c'est le premier port de Lille.

Ce rivage situé en amont, dit à ce jour quai du Wault, trouve son équivalent au nord de la ville avec une chute de la même importance, il s'agit là de la sortie de la ville primitive où s'installe le *castrum* (château), le second port de la ville vers lequel les marchandises sont acheminées, actuel vieux Lille.

« Les échevins résolurent d'endiguer la rivière et de creuser un canal qui conduirait directement les eaux à la Basse-Deûle près du pont de la première porte du château. »¹⁵



¹⁵ 8 Ryssel, reproduction en fac-similé éditée à la fin du XIXe siècle par C. Ruelens, Atlas des villes de Belgique, Bruxelles, s.d. [circa 1925], détail de DEVENTER Jacques : Ancien château de Courtrai, le Rivage et la route de Flandre, Plan de Lille, 1560

Mais ce qu'il y a de plus étonnant au sujet de cette île nous vient de la main de Jacques de Deventer, un plan de *Ryssel* (Fig. 8) exécuté en 1560¹⁶. Ce dernier permet de prendre conscience de la présence de l'eau dans la ville, et des aménagements hydrauliques réalisés au cours de la première moitié du XVI^e siècle (Fig. 9). Ces canaux sont à interpréter soit comme des branches naturelles de la Deûle et du Becquerel, soit comme les témoins d'anciens fossés protégeant les enceintes successives...

La ville ne forme désormais plus qu'une île. Elle est parcourue par de nombreux canaux servant principalement à acheminer des marchandises d'un point à un autre.

¹⁶ 9 Lille, vers 1560, Retranscription du plan de Deventer, [Document de l'auteur]

¹⁵ OLIVIER-VALENGIN, E., Atlas historique des cours d'eau Lillois, p. 13.

¹⁶ OLIVIER-VALENGIN, E., Ibid.



LA DEÛLE AU COEUR DE TOUTES LES STRATÉGIES URBAINES

L'eau est donc très présente à l'intérieur de la ville, des remparts ainsi qu'à leurs pieds, elle invite peaussiers, tanneurs, papetiers, blanchisseurs, bouchers, teinturiers et autres artisans à s'établir à ses côtés. Les animaux s'y abreuvant, les Hommes et les Femmes aussi, et les moulins y puisent leur énergie... C'est en 1667¹⁷ que l'eau endosse l'uniforme aux côtés de Vauban qui plante la Citadelle au point le plus bas de la cité : une zone marécageuse impropre aux travaux militaires et entrecoupée de fossés de drainage... Entourée d'eau et en retrait par rapport à la ville, elle n'autorise l'ennemi à l'assiéger qu'après avoir saisi la ville.

L'eau devient à la fois un élément défensif dont le but est d'interdire l'accès au territoire et un lien entre le sud de la ville et son nord.

Le réseau hydraulique ainsi que les fortifications vont alors évoluer au fil des siècles, comme le montre les schémas ci-dessous (Fig. 10, 11 et 12).

Le canal de la moyenne-Deûle est construit en 1751 « *navigable pour les gros bateaux qui ne peuvent traverser la ville* »¹⁸, connectant les deux ports de la ville dont le but est avant tout commercial.

« [...] l'eau endosse l'uniforme aux côtés de Vauban [...] »



¹⁷ Schéma directeur des eaux de Lille, op. cit., p. 12.

¹⁸ Malte-Brun C & Malte-Brun VA (1856) Géographie complète et universelle. Tome 8 (avec gallica) [archive] / Éditeur scientifique : Morizot, Paris

fig 10 Lille, vers 1617 : L'eau contourne les remparts et traverse la ville, [Document de l'auteur]

fig 11 Lille, vers 1710 : La ville s'étend vers le sud-est tandis que la partie ouest reste en zone inondable et marécageuse, [Document de l'auteur]

fig 12 Lille, vers 1820 : Le canal de la moyenne-Deûle est construit dans le but de relier la Porte de la Barre au Nord de la ville, [Document de l'auteur]

« [...] l'eau n'est plus un facteur de développement intérieur mais un système de navigation indépendant rejeté hors de la ville. »

LA DEÛLE REJETÉE HORS DE LA VI(LL)E

Durant la centaine d'années suivante Lille ne cesse de repousser ses limites et l'agrandissement de 1858¹⁹ a pour but de dégager la ville de ses remparts afin de favoriser son expansion industrielle. Cet agrandissement modifie complètement la morphologie de la ville et la relation qu'elle entretient avec l'eau : les anciens fossés en eau deviennent de grands axes de circulation et une partie des canaux commencent à être remblayés.

La jonction entre le canal de la moyenne-Deûle (quai du Wault) et le canal de la haute-Deûle (Porte de Dunkerque) renverse alors la problématique urbaine : l'eau n'est plus un facteur de développement intérieur mais un système de navigation indépendant rejeté hors de la ville²⁰. La ville continue de se déshydrater pendant les deux siècles suivants, annonçant les grands travaux de salubrité du XX^{ème} siècle. L'eau n'est plus un lien

entre les quartiers, mais plutôt une limite entre l'intérieur et l'extérieur de la ville. Face à cet état de fait, l'urbanisme s'en accommode... (Fig. 13)

Il faut cependant noter l'aménagement du port Vauban, non loin de la Porte de Dunkerque, un pôle économique important pour les nouveaux quartiers lillois permettant la liaison avec d'autres villes du Nord, préfiguration du Port de Lille créé en 1948²¹.



Les traits fins (bleus) représentent les canaux transformés en égouts de Lille. On remarque lors de cette dernière étape de fortification une mise à distance quasi-totale de l'eau en milieu urbain.

Fig. 13 Lille en 1858, L'eau intra-muros devient non-gratus, [Document de l'auteur]

¹⁹ MALTE-BRUN C & MALTE-BRUN VA (1856) Géographie complète et universelle. Tome 8 (avec gallica) [archive] / Éditeur scientifique : Morizot, Paris

²⁰ OLIVIER-VALENGIN, E., op. cit., p. 53.

²¹ LEMANSKI, D., (2014, 11 Mars). Le canal de la Moyenne-Deûle, Lille (59). s-pass.org. <https://s-pass.org/fr/portail/167/observatoire/3994/le-canal-de-la-moyenne-deule-lille-59.html>

LA NOUVELLE DEÛLE

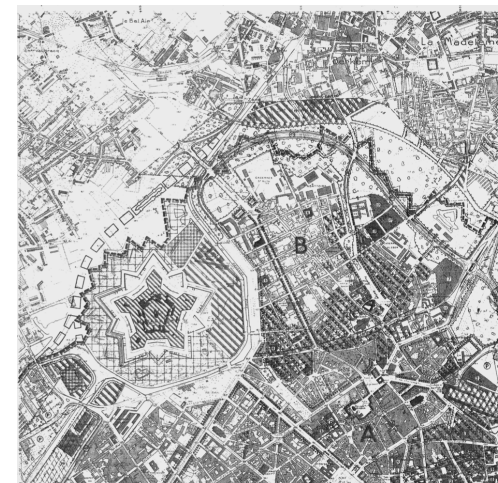


À la fin de la seconde guerre mondiale les fortifications sont perçues comme un élément militaire dont l'imaginaire vers lequel il renvoie est désapprouvé par les habitants de la métropole ^(Fig. 14). C'est pour cette raison que l'enceinte fortifiée est démantelée à l'aube du vingtième siècle, et curieusement la pioche des démolisseurs épargne la Porte de Dunkerque, seule vestige de la septième et dernière étape de fortification.

Cependant le problème de l'accessibilité et du rabattement des grands flux économiques nécessaires à l'industrialisation des années 50 questionne les infrastructures en place.

Un schéma directeur de 1955 projette alors la création du canal à grand gabarit passant au nord-ouest de la Citadelle ^(Fig. 15). Ce canal est associé à la création du port de Lille, un centre important d'activités économiques à l'échelle territoriale.

L'intérêt de ce canal est de se situer à un double carrefour ferroviaire et routier dont l'achèvement a lieu en 1975²². Cette dérivation de la Deûle qui contourne la Citadelle est un pas de plus vers la mise à distance de la ville et sa rivière. Cette transformation engendre une réflexion concernant l'aménagement des quais de la moyenne-Deûle, délaissés des péniches et activités.



²² Schéma directeur des eaux de Lille, op. cit., p. 21.

fig. 13 Lille en 2011, Le canal à grand gabarit trace une limite diagonale séparant la ville de Lille et sa banlieue nord-ouest, [Document de l'auteur]

fig. 14 Plan de Lille, 1955, Lille, Archives municipales. Fonds iconographiques, in. OLIVIER-VALENGIN, E., op. cit., p. 65.



LA DEÛLE, UN COMPLEXE À REVALORISER

La Deûle constitue une structure forte d'histoire et de singularité qu'il faut aujourd'hui re-questionner.

Les canaux ont certes disparu pour des raisons de salubrité et de technicité — allant de paire avec la pensée hygiéniste des siècles passés — mais cette mise à distance de l'eau, dans la pensée écologiste du 21^{ème} siècle, interroge d'autant plus que la séparation de la rivière et de la ville par le canal à grand gabarit laisse pour compte la façade fluviale dessinée par la vieille-Deûle, qui à ce jour se contente de flirter timidement avec l'espace urbain alors que l'aménagement du canal à grand gabarit agrandit l'échelle territoriale à laquelle Lille est désormais connectée.

Comment et à quel titre la présence de l'eau en ville se doit de devenir une vertu sociale et territoriale?

L'EAU : UN LIEN SOCIAL, CULTUREL ET TERRITORIAL

BAS LES MASQUES

« On ferme les yeux des morts avec douceur; c'est aussi avec douceur qu'il faut ouvrir les yeux des vivants. »²³

Dans notre société actuelle, le complexe de la Deûle ne peut plus être ignoré.

En plus de répondre à une économie à grande échelle, il pourrait également répondre aux préoccupations croissantes des citoyens concernant la préservation des espaces naturels en ville, d'améliorer notre cadre de vie, mais aussi de conforter un potentiel historique, ainsi qu'un imaginaire singulier tourné vers l'eau.

Il ne faut plus faire semblant, il ne faut pas non plus faire mieux, il faut juste le faire bien.

Mais pourquoi et à quelles fins ce haut potentiel doit-il être exploité?

²³ COCTEAU, J., even.lefigaro.fr. <http://even.lefigaro.fr/citation/ferme-yeux-morts-douceur-douceur-faut-ouvrir-yeux-vivants-40772.php> (Consulté le 6 mai à 17:15)

Fig 16 Les quais du bras de la barre un après midi d'Hiver..., [Photographie de l'auteur]



L'UTILISATION D'UNE RESSOURCE PÉRENNE

Repenser l'eau en ville est avant tout un besoin humain qui correspond à la nouvelle sensibilité éprouvée à l'égard de l'eau. Et aux yeux des habitants, l'eau à Lille c'est avant tout les abords de la Citadelle — à savoir les espaces qui la bordent (façade de l'esplanade, quai du Wault, Jardin Vauban et canal de La Barre) (Fig. 18). Ils font l'objet de plusieurs types de fréquentation et sont intégrés dans l'imaginaire collectif comme un espace de loisirs. Ces lieux sont en effet vécus comme le prolongement naturel du cœur vert de Lille.

On observe un phénomène non loin de la jonction des deux Deûle : sur le bras de Canteleu situé à l'arrière du site de la piscine Marx Dormoy : trois clubs sportifs se partagent un pôle nautique souffrant d'une absence de visibilité et d'un aménagement des quais inexistant. Deux d'entre eux sont tournés vers la compétition et s'adressent à toute la métropole : « l'Aviron Union Nautique de Lille » et « le Canoë Club » (Fig. 17). Le club d'aviron compte une équipe féminine championne en première division et le Canoë Club remporte en 2009²⁴ une médaille de bronze aux championnats de marathon français, et pourtant cette reconnaissance nationale est très peu connue localement.



« Repenser l'eau en ville est avant tout un besoin humain qui correspond à la nouvelle sensibilité éprouvée à l'égard de l'eau. »



Le troisième club est « l'association La Deûle » qui organise des activités sportives de plein air pour les scolaires.

Cependant la situation géographique de ces clubs pâtit de la présence du canal à grand gabarit dont le trafic fluvial est une contrainte nécessitant une grande vigilance pour les activités nautiques, sans oublier que ce trafic est amené à s'intensifier dans les prochaines années avec l'arrivée du Canal Seine-Nord-Europe.

Cette cohabitation entre usagers est un élément important à prendre en considération et à étudier afin de comprendre les liens qui se tissent entre plaisance, culture, tourisme et activités avec l'échelle territoriale ?

Alors que la France est confinée et les lieux de regroupements publics fermés, la façade fluviale affiche un réel plaisir de l'eau pour les citoyens.

Fig. 17 Le canal de la moyenne-Deûle un après-midi de printemps, [Photographie de l'auteur]

Fig. 18 Photographie aérienne du pôle nautique de Lille, actu. fr. https://actu.fr/hauts-de-france/douai_59178/nouveaux-locaux-nouveaux-objectifs-le-club-daviron-douai_28134426.html (Consulté le 7 mai à 10:28)

²⁴ Schéma directeur des eaux de Lille, op. cit., p. 31.

OUVRIR LA VILLE SUR L'EAU

À ce jour la connexion de la Deûle à l'Escaut est assurée par le canal Dunkerque-Escaut, et bientôt la liaison Seine-Escaut²⁵ — ou liaison Seine-Nord Europe — qui va relier le bassin versant de la Seine et l'agglomération parisienne au réseau fluvial du Nord de la France et du Benelux (Fig. 19).

Cette jonction à grande échelle va permettre de désengorger l'autoroute du Nord et déplacer une partie du trafic ferroviaire — actuel concurrent direct de la voie d'eau. L'augmentation du futur trafic fluvial sur cet axe, peut — selon des études prospectives des Voies Navigables de France (VNF) — sextupler²⁶ la quantité de tonnes de marchandises annuellement transportée et donc être favorable aux échanges commerciaux à l'échelle territoriale dont l'un des constituant économiques est le tourisme.

Ce projet représente un enjeu majeur pour la Métropole Européenne de Lille qui doit affirmer son positionnement à grande échelle en termes d'activités économiques, d'accessibilité de tourisme et d'attractivité résidentielle et environnementale. C'est pourquoi la séquence urbaine du canal depuis la gare d'eau de Lomme au Sud de l'île des bois blancs — là où se rencontre les deux Deûle — jusqu'au nord de la Citadelle — à l'écluse de Grand Carré — constitue un territoire clé pour valoriser la présence de l'eau en ville et donner à voir un espace urbain et paysager dont la vocation est de rayonner à l'échelle du bleu ruban franco-belge.



Lille occupe à l'échelle territoriale un point centrale, dont les flux hydriques rejoignent les côtes du Nord de la France. En pointillé est représenté l'amorce du futur canal Seine-Escaut.

Fig. 19 Lille, carrefour de l'Eurométropole, [Document de l'auteur]

²⁵ Europan 14, France, Lille, L'île des possibles, berges sous influence productive, p. 31, § 5.

²⁶ Europan 14, France, Lille, Un port dans la ville / La ville dans le port, p. 35, § 4.

LE RUBAN BLEU FRANCO-BELGE

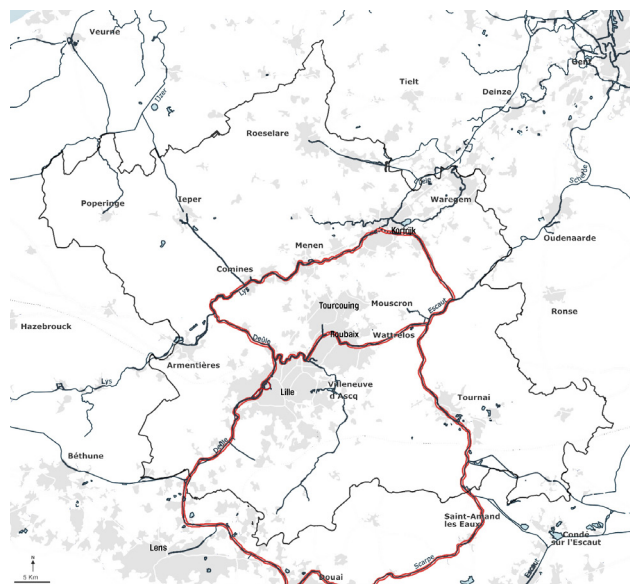


Fig. 20 Le ruban bleu franco-belge représenté ci-contre en rouge, [Document de l'auteur]

Fig. 21 Le carré bleu de l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai jalonné d'infrastructures liées à l'eau ici représenté par des cercles rouges, [Document de l'auteur]

²⁷ fr.wikipedia.org. https://fr.wikipedia.org/wiki/Eurometropole_Lille-Kortrijk-Tournai#cite_note-7, (Consulté le 7 mai à 11:20)

Ce que j'appelle le ruban bleu franco-belge (Fig. 20) est un grand-huit formé par l'Escaut, la Deûle, le canal de la Marcque et la Lys. Cette structure hydraulique couvre donc la région de Lille Métropole depuis le sud de la France-Occidentale (4 arrondissements) à l'ouest du Hainaut (3 arrondissements)²⁷. Cette dernière est entièrement navigable pour les bateaux de plaisance et est régulièrement ponctuée d'infrastructures dédiées à la plaisance ou aux plaisirs de l'eau.

Lille occupe un point sur ce ruban bleu où les lieux de pause et d'arrêt pour les plaisanciers sont quasi-inexistants : un mince ponton flotte sur le bras de La Barre au niveau de la Porte Dunkerque, quelques autres sur le canal à grand gabarit côté Bois Blancs, et enfin la Gare d'eau de Lomme dont la majeure partie des anneaux est occupée à l'année par des plaisanciers longue durée ou des péniches. Les ports de plaisances alentours de Wambrechies, Quesnoy-sur-Deûle et Armentières connaissent le même sort...

Cette situation met en lumière une série de constats venant des voisins de la métropole Lilloise. On remarque tout d'abord que la Lys ainsi que la Basse-Deûle profite d'une offre riche en ports de plaisance, relais et haltes nautiques offrant des services au tourisme fluvial. (Fig. 21)

Cette offre se résume ensuite à une peau de chagrin dans la Métropole Lilloise au niveau de la Moyenne-Deûle, de la Haute-Deûle ainsi que sur la liaison Deûle-Escaut...

C'est ce déséquilibre face à la demande croissante d'un tourisme fluvial qui témoigne de la nécessité d'une stratégie à l'échelle urbaine.

Puisqu'actuellement le Canal à grand gabarit revêt davantage l'allure d'une autoroute en eau plutôt que d'une rivière, ce manque flagrant d'équipement au cœur de l'agglomération questionne...

Où travailler pour rétablir le lien à l'eau ? Où travailler pour que l'impact soit suffisamment fort et qu'il rayonne socialement, culturellement et territorialement ?



MISE EN VALEUR D'UN PATRIMOINE FLUVIAL : LA VIEILLE DEÛLE



Lille est donc parcourue par deux Deûle : la première est la Deûle historique (Fig. 22), celle faisant face à l'esplanade. Elle descend jusque l'entrée principale de la Citadelle, l'écluse de La Barre, pour ensuite changer de nom pour « Bras de La Barre ». Elle porte ce nom jusqu'au Grand Tournant — voisin du parc aux collines — où les fluides du Canal à grand gabarit s'y mêle. En ce point elle est alors nommée « Bras de Canteleu » jusqu'à la Gare d'eau de Lomme où son trajet s'interrompt aux côtés de la presqu'île de Boschetti. Peu de péniches y passent, et son usage est récréatif.

La seconde Deûle c'est le canal à grand gabarit et son utilité est principalement marchande.

Contrairement à son aspect de douve protectrice, il faut se rappeler que l'usage de la rivière était dédié aux déplacements intramuros, et c'est sur ce trait de caractère qu'il faut insister pour changer le paradigme forcé que lui a attribué le temps : La vieille Deûle n'est pas une limite, mais une séquence spatiale au bord de l'eau, un évènement où l'eau entre dans la ville, et le bras mort de l'Avenue du Peuple-Belge et le quai du Wault en sont les témoins de moralité.

C'est au plus prêt de cette Deûle historique qu'il faut donc concentrer les efforts pour en révéler les qualités qui ensuite vont percoler d'elles-mêmes.

« La vieille Deûle n'est pas une limite, mais une séquence spatiale au bord de l'eau, un évènement où l'eau entre dans la ville [...] »

Fig. 22 Le huit formé par la vieille Deûle représenté ici en rouge et le canal à grand gabarit en bleu foncé, [Document de l'auteur]



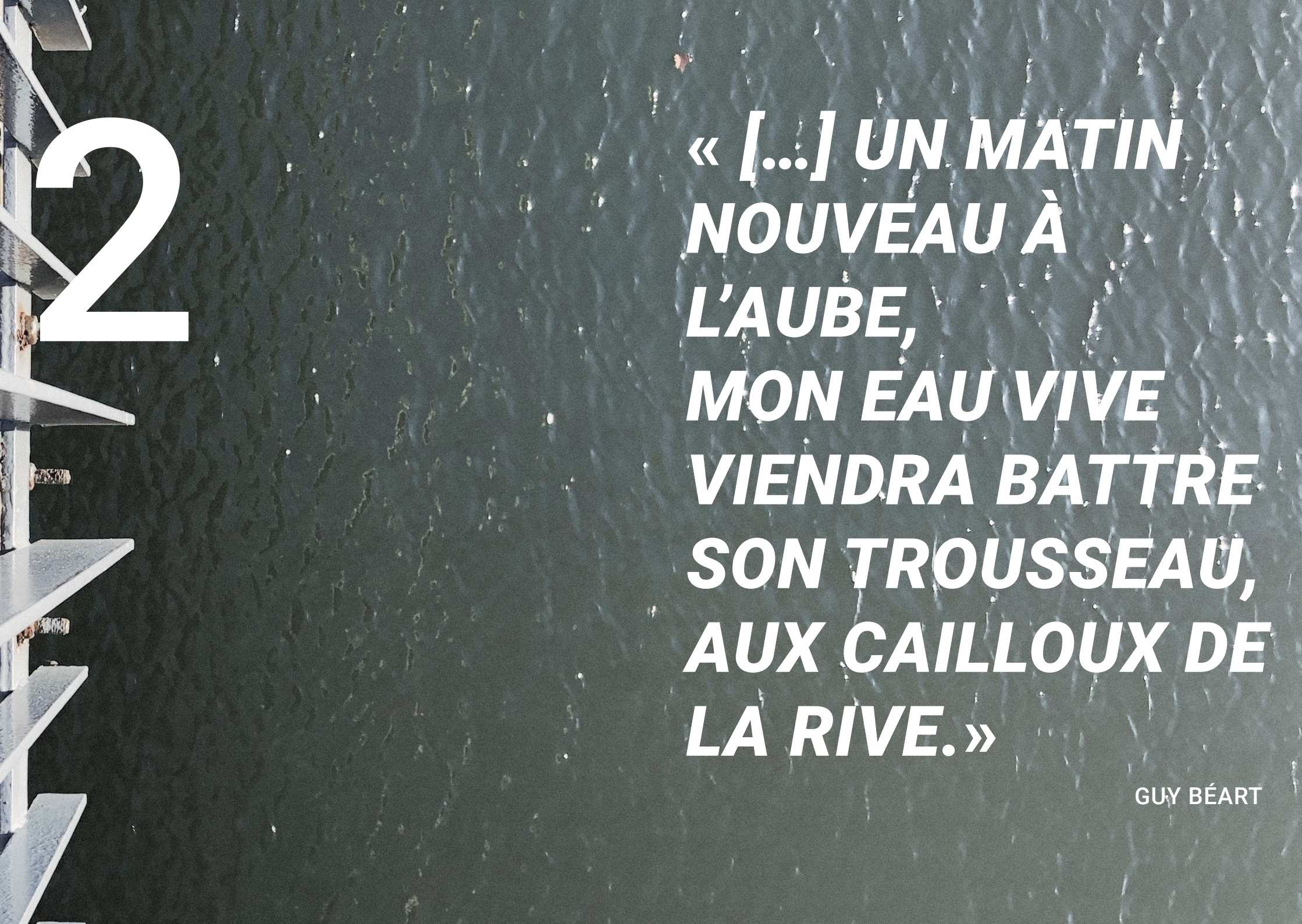
CHERCHER L'OR DE L'EAU

Le périmètre d'action est maintenant défini et les analyses montrent que les traitements réservés à la Deûle historique dysfonctionnent non seulement à l'échelle de la ville, mais aussi à l'échelle territoriale.

Ces questionnements ne font qu'argumenter davantage les besoins sociaux que représente l'eau à Lille, dont la réponse peut se dessiner sous le prisme des loisirs nautiques ; mais aussi par le lien territorial que peut établir le tourisme fluvial dont les mouvements actualiseront la façade fluviale de Lille; enfin parce qu'à grande échelle Lille semble être la perle manquante à ce grand collier. Imaginer Lille comme une ville au bord de l'eau permet non seulement de renforcer l'attractivité de la Métropole, mais surtout de renforcer une spécificité locale pour le moment peu prononcée.

Mais par où commencer?

fig. 23 Reflet d'une façade fluviale délaissée, [Photographie de l'auteur]



2

**« [...] UN MATIN
NOUVEAU À
L'AUBE,
MON EAU VIVE
VIENDRA BATTRE
SON TROUSSEAU,
AUX CAILLOUX DE
LA RIVE. »**

GUY BÉART

PÉRÉGRINATIONS DEDANS LILLE

« La ligne géométrique est un être invisible. Elle est la trace du point en mouvement, donc son produit. Elle est née du mouvement - et cela par l'anéantissement de l'immobilité suprême du point. Ici se produit le bond du statique vers le dynamique. [...] Les forces extérieures qui transforment le point en ligne peuvent être de nature très différente. La diversité des lignes dépend du nombre de ces forces et de leurs combinaisons. »²⁸

ACUPONCTURE

Les potentialités de développement de l'activité sur et autour de l'eau sont de multiples natures.

Le tourisme et le loisir demeurent les principaux axes d'étude afin d'atteindre l'image d'une ville au bord de l'eau. En effet la frustration des plaisanciers²⁹ à l'égard du manque d'équipements d'accueil à Lille est sévère, d'autant plus que la position de la vieille Deûle occupe une place de choix face à cette demande.

Le but est que son usage permette de modifier la perception de la ville que les habitants et les visiteurs s'en font.

Pour répondre à cela, une stratégie par acupuncture est privilégiée, reste à déterminer où et comment la mettre en oeuvre. (Fig. 24)

Fig. 24 Master plan "Acupuncture" : Analyse des dysfonctionnements urbains autour de l'eau à Lille, [Document de l'auteur]

Fig. 25 Master plan "Acupuncture" : Guide opératoire d'interventions urbaines pour une gouvernance de l'eau à Lille, [Document de l'auteur]

²⁸ KANDINSKY, V., (1975), Écrits complets. Point Ligne Plan - La grammaire de la création - L'avenir de la peinture (Tome 2). Editions Denoël-Gonthier

²⁹ Schéma directeur des eaux de Lille, op. cit., p. 93.

Aujourd'hui

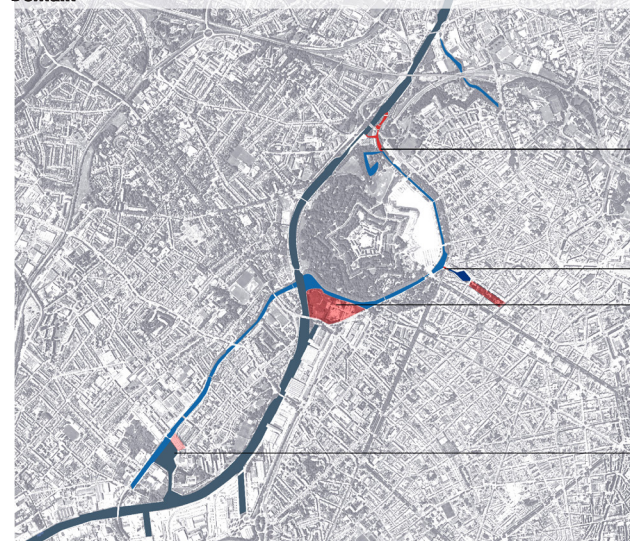


Point de rupture de l'itinéraire de plaisance.
Impossibilité de faire le tour de la Citadelle.
Valorisation des abords de la Citadelle impossible.

Quai du Wault mis à distance de la Deûle et la Citadelle.
Squares atendants mal qualifiés.
Impossibilité de jouissance des lieux et rupture des perspectives depuis la ville.
Point de conflit entre l'itinéraire de plaisance et l'itinéraire marchand.
Conservation de la Porte de Dunkerque discutable.

Gare d'eau à vocation marchande.
Quasi-totalité des anneaux occupés à l'année.

Demain



Ouvrir l'écluse Cœur de Deûle.
Assurer la continuité de l'itinéraire de plaisance.
Permettre d'entrer EN ville
Rendre possible le grand huit autour de l'île des Bois Blancs et de la Citadelle.

Liaison Quai du Wault (plus vieux quai de Lille) = Point d'arrêt.
Fonction d'animations, d'embarcadere pour Lille centre.
Intensification des flux piétons entre le centre et la Citadelle.

Club nautique de la Porte de Dunkerque.
Valorisation du Patrimoine historique, fluvial et paysager.
Point stratégique de l'itinéraire de plaisance.
Connecteur urbain à la façade fluviale.

Port de plaisance intégré à la Gare d'eau de Lomme.
Accueil des plaisanciers longue durée.

REGARD SUR : LA VOISINE DE L'ÉCLUSE DE GRAND CARRÉ



fig 26 L'Ecluse de Grand Carré [Photographie de l'auteur]

fig 27 Voisine inactive de l'écluse de Grand Carré, devenue chute d'eau avec le temps, [Photographie de l'auteur]

La première étape dans cette recherche consiste à reprendre les lignes de forces posées par le Schéma Directeur des Eaux à Lille qui propose de développer les fonctions économiques liées à la voie d'eau afin d'en faire profiter les résidents et le tourisme. Il convient d'y apporter un regard critique afin de dégager les points les plus forts de cette stratégie.

L'un des points les plus importants se situe non loin de l'écluse de Grand Carré (Fig. 26) et consiste en l'aménagement d'une écluse mitoyenne (Fig. 27) destinée à desservir la vieille Deûle — le canal à grand Gabarit étant desservie par la première. Le but de cette intervention est d'assurer la continuité de l'itinéraire de plaisance le long de l'esplanade.

De plus le S.D.E.L. indique également qu'il « donnera un maximum de souplesse et de possibilités d'exploitation aux bateaux à passagers et aux navettes, et économisera plus de 6 000 m³ d'eau par bassinée actuellement effectuée à l'écluse de Grand Carré pour la plaisance. »³⁰

Cette actualisation de l'écluse est intéressante car elle offre la possibilité de parcourir l'intégralité du huit en eau qui s'enroule autour de la Citadelle et de l'île des Bois Blancs.

Elle permet également d'activer le travelling réalisé par la façade fluviale pour les voisins de la Métropole.

³⁰ Schéma directeur des eaux de Lille, op. cit., p. 107.



REGARD SUR : L'APPROCHE ROMANTIQUE DE L'EAU

L'AVENUE DU PEUPLE BELGE

Le S.D.E.L. indique dans son listing une suite d'intervention guidée par le romantisme et la poésie plus que par les réels enjeux que posent la problématique de l'eau à Lille.

Il y est par exemple question d'un projet de réhabilitation d'un bras mort de la Deûle qui s'écoule au nord de l'Avenue du peuple Belge. Il s'agit ici de connecter à nouveau la basse-Deûle à ce dernier situé au Nord de la ville, sur la commune de Saint-André et tangent à La Madeleine. Cette hypothèse propose au tourisme fluvial d'entrer dans le Vieux-Lille par voie d'eau pour amarrer sur la Place Louise de Bettignies dont de récents travaux urbains en ont re-qualifiés et piétonnisés la majeure partie.

L'agence de Alzua+ (Fig. 28 et 29) proposait à l'issue d'un concours initié par la ville de Lille en 2011 une remise en eau de l'Avenue du peuple Belge. Ce projet avait pour ambition d'améliorer la qualité de l'eau par l'usage de divers procédés et par la mise en place d'un « système épuratoire innovant et écologique : la rivière plantée »³¹. Cette intervention se targue de bâtir une légende du lieu sur « la possibilité de croire en la reconversion douce et durable des canaux et fortifications d'eau ».

32

Pour mémoire, les architectes résument leurs intentions en ce sibyllin paragraphe :

« Le grand projet de restitution du patrimoine en est la substance culturelle mise en scène dans un paysage fantastique [...]. L'ensemble devient le support de nouveaux parcours et de rendez vous citadins : le catwalk, emblème sculptural de l'accessibilité du site de promenades, la piste cyclable ininterrompue, les promenades, les nouveaux transports dont les bateaux solaires et l'amélioration des zones de transports (boulevard apaisé, surfaces partagées). »³³

Ce projet n'est finalement pas retenu mais apporte par sa production la certitude que la remise en eau du peuple Belge n'apporte pas plus de qualité au lieu actuel, et ne répond pas non plus aux enjeux que pose la question de l'eau à Lille.

Fig. 28 et 29 DE ALZUA+, (2011) remise en eau du peuple belge, Lille 559). dealzua.com. <https://www.dealzua.com/projet/remise-en-eau-du-peuple-belge-28-4.html>

³¹ DE ALZUA+, (2011) remise en eau du peuple belge, Lille 559). dealzua.com. <https://www.dealzua.com/projet/remise-en-eau-du-peuple-belge-28-4.html>

³² Ibid.

³³ Ibid.





Fig. 30 Un nouvel espace public dédié à l'eau au Quai du Wault, Lille, [Document de l'auteur]

Fig. 31 La plage du quai du Wault rendu inaccessible, [Photographie de l'auteur]



LE QUAI DU WAULT

Un autre site où l'eau s'immisce en ville éveille la curiosité, il s'agit de la liaison quai du Wault. Cette dernière est intéressante parce qu'elle occupe une position structurante dans la ville de Lille : c'est en effet le seul endroit où l'eau se fraye un chemin en milieu urbain et se conjugue à deux espaces de parcs — Square Foch et Dutilleul — dont les perspectives depuis la rue Nationale — allant de la Grand Place jusque Loos — s'ouvrent sur la Citadelle, le cœur vert de Lille.

Plébiscité par la population Lilloise, il a cependant fait l'objet de plusieurs critiques : tapage nocturne, dégradations en tout genre et mauvaises fréquentations. La réponse adressée par la MEL³⁴ à ces nuisances a été de planter des épineux sur la plage qui permettait de descendre jusqu'au bord de l'eau, déplaçant les problèmes dans les squares voisins, sans vraiment y répondre. (Fig. 30)

Pour tenter d'apporter un élément de réponse à ces dysfonctionnements plusieurs hypothèses ont été étudiées dans le cadre de l'Atelier d'architecture A.R.O. 2.1. La première (Fig. 31) propose un regard tourné vers 2050 où le site serait entièrement devenu piéton. Un traitement minéral des sols composant les actuels trottoirs et routes permet de redonner une échelle aux rez-de-chaussée voisins et d'unifier le site. Une végétalisation partielle offre quant à elle un dégagement des vues de la rue Nationale vers le quai. Enfin, un musée de l'eau s'installe côté rue et propose de sensibiliser toutes les générations à un usage vertueux de l'eau. Côté quai, une guinguette est mise en place dont le but est d'apporter le plaisir d'un espace public au bord de l'eau à Lille.

³⁴ MUSART, R., (2017, 22 Septembre), Lille Au quai du Wault, riverains et municipalité en quête de solutions pour lutter contre les nuisances. lavoixdunord.fr. <https://www.lavoixdunord.fr/222031/article/2017-09-22/au-quai-du-wault-riverains-et-municipalite-en-quete-de-solutions-pour-lutter>

Quelques autres hypothèses plus radicales ont également été proposées. L'une d'elle^(Fig. 32) met en place un traitement entièrement végétal du parc avec des rigoles de part et d'autres du site qui — une fois la nuit venue — servirait de limite à la fréquentation du parc.

Un musée de l'eau / restaurant s'adosse à la rue Nationale pour en terminer le front bâti et définir l'entrée principale du site.

L'autre^(Fig. 33) propose une mise en eau intégrale du site avec l'arrivée de péniche dans la ville. Ces dernières ont pour but d'accueillir des fonctions de divertissement.

Fig. 33 Irruption de l'eau dans Lille : espace public aquatique en continu depuis la rue Nationale, [Document de l'auteur]

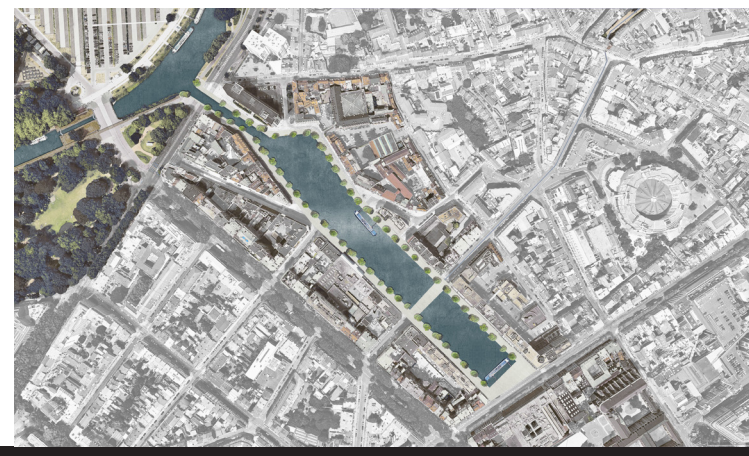


Fig. 32 Irruption de la Citadelle dans Lille : espace public végétal en continu depuis la rue Nationale, [Document de l'auteur]



« [...] C'est [...] le seul endroit où l'eau se fraye un chemin en milieu urbain et se conjugue à deux espaces de parcs [...] dont les perspectives depuis la rue Nationale [...] s'ouvrent sur la Citadelle, le coeur vert de Lille. »

Les trois propositions étudiées ont pour dénominateur commun le rétablissement de la liaison entre le quai du Wault et le canal de la Moyenne-Deûle : cette hypothèse est évoquée depuis vingt ans³⁵. Le S.D.E.L. renseigne cependant les complications liées aux réseaux, génie civil et circulation automobile intense qu'engendrent une telle intervention...

³⁵ Schéma directeur des eaux de Lille, op. cit., p. 108.

Même si un projet comme celui-ci offre à long terme une intensification des flux piétons et la pérennisation de la qualité de l'eau du quai par un mouvement entre ce dernier et la Deûle elle-même, il ne semble pas aller de soi. En y réfléchissant à deux fois, l'évidence de l'action à mener en ce lieu est pourtant simple : équiper les rez-de-chaussée par des activités plutôt que par des banques comme c'est le cas actuellement permettrait de répondre à la demande d'un lieu de divertissement en ce point puisque les parcs font déjà force de projet en tant que tel.

LÀ OÙ LES DEÛLES SE MÉLANGENT



Parmi les trois points étudiés ci-dessus l'un ressort comme essentiel pour le développement de la voie d'eau et de son image à Lille : la voisine de l'écluse de Grand Carré. C'est ce point qui servira de départ à la stratégie urbaine dont l'ambition de rendre l'eau à la ville trouve sa source. Il faut également noter qu'en ce point il se passe un phénomène particulier : le croisement des deux Deûle, et c'est cet évènement qui guide la suite de la réflexion.

En effet, il n'existe que deux autres endroits où il se produit : au Grand Tournant et à la Gare d'eau de Lomme. Il convient donc d'étudier les mâchoires de cette tenaille au milieu de laquelle se trouve l'île des Bois Blancs pour en comprendre la structure et les enjeux.

CLOSE UP

DÉ-FIGURATION DES LIEUX

Pour saisir les enjeux, singularités, défauts et qualités du site il faut avant tout le défigurer.^(Fig. 35)

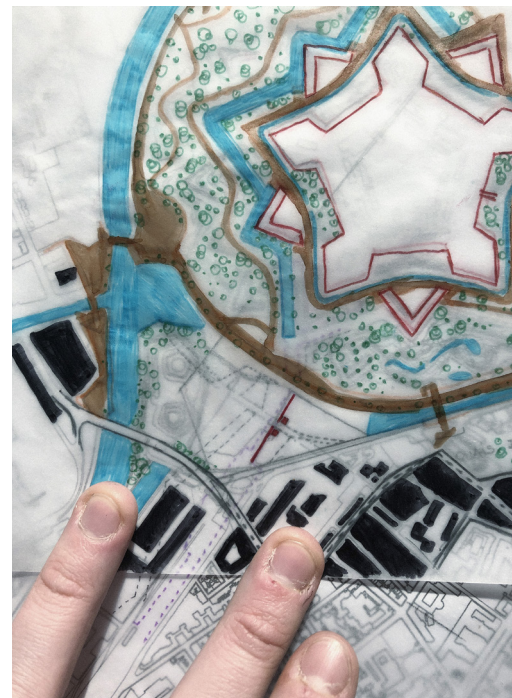
C'est par ce processus de mise à mal de la forme qu'il sera possible d'en tirer des constats qui guideront la mise en oeuvre du projet architectural.

C'est également à travers cette étude que ressortiront les éléments forts sur lesquels il faut se concentrer pour mener à bien la réalisation de la pierre angulaire de cette réflexion.

Fig. 35 Dé-figuration des lieux par superposition de calques. Reprise des tracés historiques et des flux, [Document de l'auteur]

« **Y** : Une représentation abstraite donne une impression plus universelle, cela j'en conviens parfaitement; le particulier disparaît et nous ne comptons plus qu'avec le général. La représentation des choses naturelles en plan, [...] nous donne des choses une idée plus générale.

z : La projection en plan l'emporte de beaucoup sur la représentation naturelle-visuelle ; elle nous fait voir aussi des rapports plus purs. »³⁶



³⁶ MONDRIAN, P., (2010). Réalité naturelle et réalité abstraite, Editions du Centre Pompidou.

Pour commencer, l'analyse de la masse bâtie^(Fig. 36) de la zone étudiée témoigne d'une faible densité urbaine caractérisée par l'existence d'un contact important entre espaces bâtis et espaces ouverts.

Cette spécificité nait de la présence de la Citadelle et sa rivière. Ces dernières représentent une grande richesse pour les habitants de la Métropole, pour le moment peu mise en valeur.

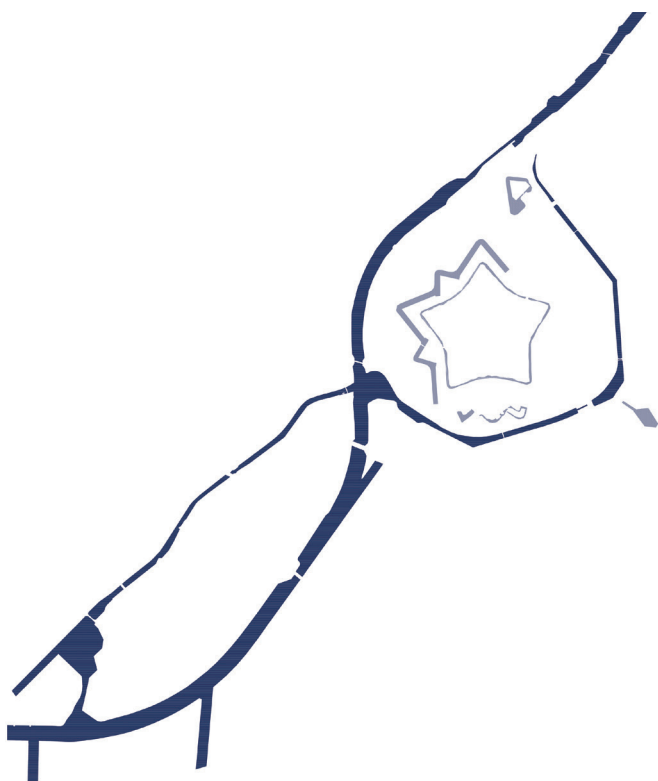


LES COMPOSANTES URBAINES

Fig. 36 La densité bâtie cohabite avec de grands espaces ouverts, [Document de l'auteur]

Fig. 37 L'espace urbain vu depuis le belvédère du parc aux collines, [Photographie de l'auteur]





En effet, la trame bleue^(Fig. 38) — qui à l'époque était vecteur de cohésion spatiale — prend l'allure d'une limite diagonale séparant la ville en deux du nord-est au sud-ouest.

Le canal à grand gabarit dont la vocation est principalement marchande, telle qu'étudiée en partie un, achève la déshérence de la vieille Deûle dont l'usage est à ce jour réservé aux loisirs nautiques.

Ces deux Deûle isolent dans leur parcours l'île des bois blancs au sud de laquelle se trouve l'actuel port marchand de Lille : La gare d'eau de Lomme et l'île de la Citadelle.

Fig. 38 La trame bleue de Lille, actuelle limite de la ville, [Document de l'auteur]



La face orientale de l'île des bois blancs qui est — par ailleurs — généreusement végétalisée résonne avec la trame verte^(Fig. 39) qui dispose de grandes qualités avec des parcs dont la continuité sert de liant entre l'intérieur urbain et l'extérieur non-urbanisé.

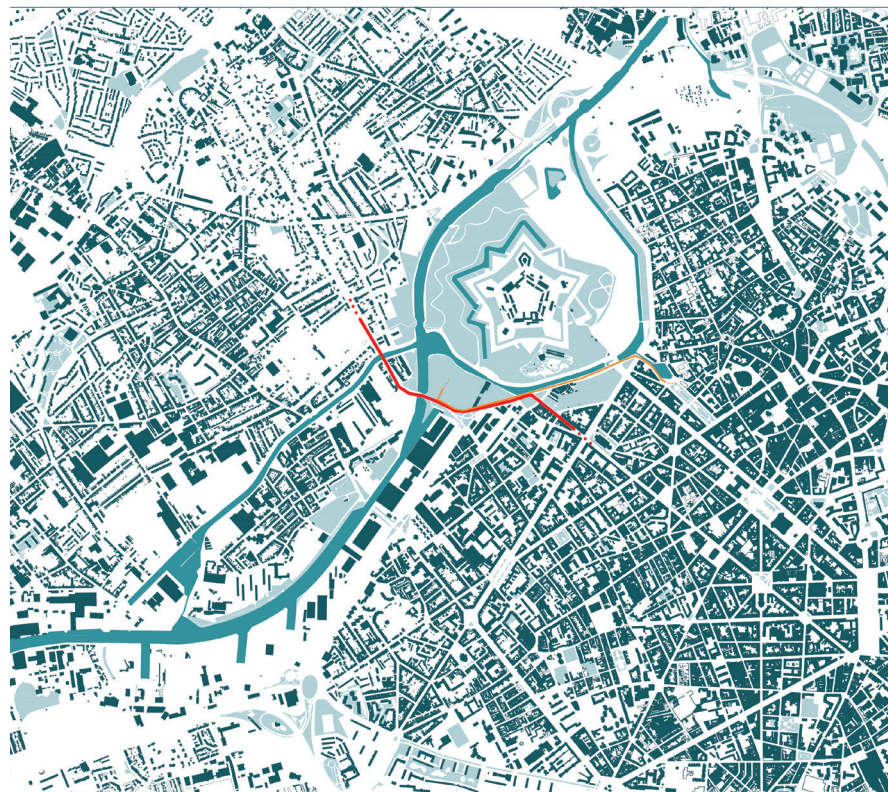
Elle structure également une partie des berges de la Deûle et nourrit un contact intime avec les zones urbanisées.

Ce rapport à la nature et au paysage peut être amélioré en portant une attention plus prononcée à l'eau. En terme de structure spatiale, cela peut jouer un rôle important dans la constitution d'un d'espace public ayant pour vocation la valorisation des trames verte et bleue.

Cependant, le parc aux collines^(Fig. 37) — mitoyen du Grand Tournant — souffre de ce manque d'attention...

Fig. 39 La trame verte de Lille, actuel liant de la ville, [Document de l'auteur]

LUMIÈRE SUR LES PATHOLOGIES



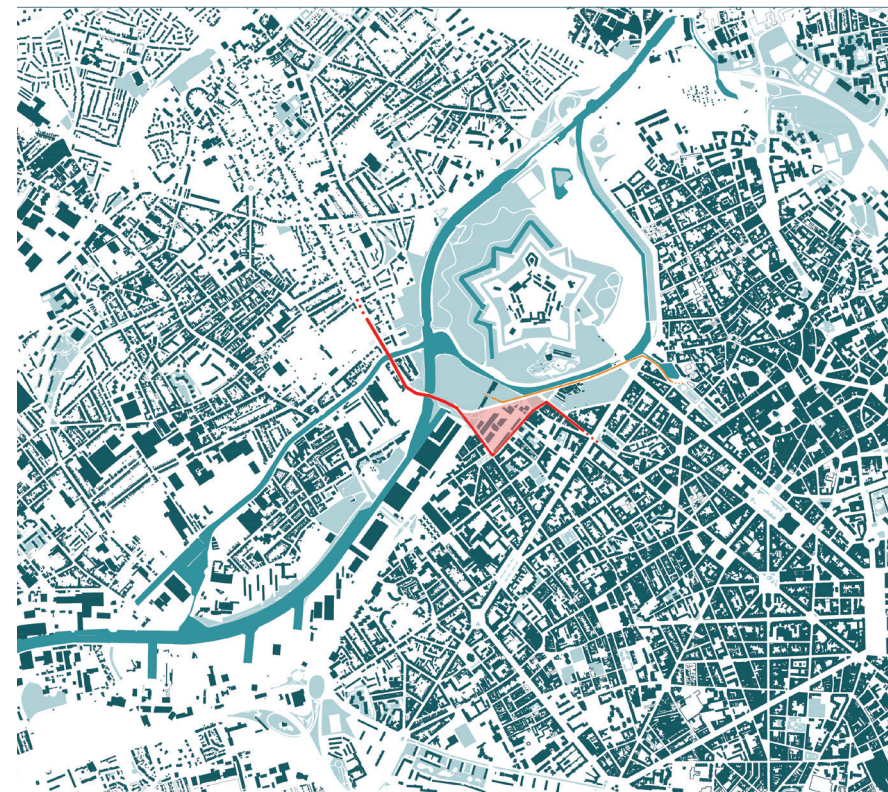
À ce jour l'accès piéton au site des collines^(Fig. 40) se fait depuis la voie carrossable, rendant la pratique des berges de la Deûle — sur sa face urbaine — impossible sur une distance d'un kilomètre entre la fin de la rue Solférino jusqu'au pont de l'île des Bois Blancs.

Fig. 40 Dualité des flux piétons (orange) et automobile (rouge) au niveau du site de la porte de Dunkerque et du parc aux collines, [Document de l'auteur]

Piétonniser l'îlot bâti^(Fig. 41) en contact direct avec le site étudié permet de rendre son accès aux piétons plus sécuritaire.

Ce geste favorise également la création d'un espace public qui permet de terminer la

séquence spatiale le long des berges jusqu'aux collines offrant simultanément une plus value aux immeubles de logements mitoyens. De plus, cette décision s'aligne à celle prise par la MEL lors de la piétonnisation du quai Léon Jouhaux.³⁷



³⁷ PLUCHARD, J., (2019, 21 Juin), L'avenue Léon-Jouhaux est désormais piétonne. [vozer.fr. https://vozer.fr/2019/06/21/lavenue-leon-jouhaux-est-desormais-100-pietonne/](https://vozer.fr/2019/06/21/lavenue-leon-jouhaux-est-desormais-100-pietonne/)

Fig. 41 Éloigner la voiture pour faire percoler la Citadelle et son eau dans la ville, [Document de l'auteur]



Quelques rares embarcations sont amarrées aux berges de la Deûle^(Fig. 42) et sont pour la plupart des péniches à vocation marchande ou d'utilité publique (restaurants, location de canoë/kayak...)

Fig. 42 Listing des endroits où sont amarrés des bateaux à Lille, [Document de l'auteur]



L'activation d'une version piétonne des quais de la moyenne-Deûle doit s'accompagner par la mise en place d'anneaux le long de ces derniers.

La présence de menues embarcations^(Fig. 43) aura pour but de guider les visiteurs vers le site du parc aux collines et installera également

l'atmosphère d'un lieu de vie organisé sur et autour de l'eau dans l'imaginaire collectif.

Fig. 43 Listing des endroits où amarrer de menues embarcations à Lille, [Document de l'auteur]

³⁸ Nda. : Les 25 anneaux supplémentaires proposés par cette opération ne pourront cependant pas répondre de manière satisfaisante à la demande de tourisme fluviale, d'après une discussion avec une employée de la MEL.

³⁹ DEMOLLIEN, N., (2020, 18 Octobre). De gros travaux vont être menés à la gare d'eau de Lille - Lomme pour la rendre plus attractive. actu.fr. https://actu.fr/hauts-de-france/lille_59350/de-gros-travaux-vont-etre-menes-a-la-gare-d-eau-de-lille-lomme-pour-la-rendre-plus-attractive_36865900.html (consulté le 31 mars à 16:40)

Il est important de noter que la Gare d'eau de Lomme^(Fig. 44) fait actuellement l'objet d'une re-qualification répondant à une partie de la demande concernant le tourisme nautique.

Cette opération concerne les points suivants :

« – La démolition et reconstruction de la jetée neuve de 113 m de long et 5 m de large aux normes, raccordée à l'ensemble du réseau de manière individualisée (notamment à l'assainissement) et moins impactant pour l'environnement avec un système de pieux permettant la libre circulation de l'eau et des sédiments ;

– La réalisation d'une halte nautique de 25 anneaux³⁸ ;

– La réintégration des bateaux présents sur la Gare d'eau après les travaux menés sur la jetée avec une alternance entre petits et grands bateaux ;

– L'installation d'un bateau recevant du public sur la jetée »³⁹



Fig 44 La Gare d'eau de Lomme, futur port de plaisance de Lille, [Document de l'auteur]

« Dans ces espaces, la vie est apparue. Les milieux humides accueillent désormais des espèces disparues du paysage lillois qui ont progressivement reconquis d'autres sites. »

L'ÎLE DES BOIS BLANCS

L'île des Bois Blancs est l'un des actuels quartiers de Lille en mutation, il engage une réflexion globale sur une partie du marais de Lomme, sur les rives de la haute-Deûle ainsi que sur la presque-île de Boschetti.

Le canal à grand gabarit et la vieille Deûle servent ici de lien entre plusieurs projets urbains structurants à savoir : la Citadelle, l'éco-quartier des Rives de la haute-Deûle ainsi qu'Euratechnologie^(Fig. 45). Les Rives de la haute-Deûle est un nouveau quartier mixte où se rencontrent habitations et activités tertiaires (usines, ports industriels, parcs boisés,...)

Ces éléments convergent vers un nouveau modèle de développement urbain : la Ville Productive. Il permet de rompre avec l'organisation sectorielle subie par le territoire depuis les temps modernes et propose une mixité sociale mêlant tertiaire et habitat ainsi qu'une mixité fonctionnelle avantagée par le fil conducteur de l'eau. Les espaces publics quant à eux fabriquent un maillage vert support de biodiversité où « les essences locales sont privilégiées et les milieux humides préservés. Un réseau de noues, de canaux et un jardin d'eau, dont l'entretien est assuré en gestion différenciée, ont été aménagés.

*Dans ces espaces, la vie est apparue. Les milieux humides accueillent désormais des espèces disparues du paysage lillois qui ont progressivement reconquis d'autres sites. Une végétation très riche s'y développe, véritable écosystème qui a pris toute sa place dans la trame verte métropolitaine ».*⁴⁰

Concernant les eaux pluviales, elles regagnent le canal de la Deûle à travers les noues, canaux et jardins d'eau environnants.

Ce quartier entretient également un dialogue avec les différentes échelles dans lesquelles il s'installe : l'échelle d'un quartier aux ambitions nouvelles, l'échelle d'une Métropole en plein développement mais aussi, et surtout, l'échelle d'un paysage au bord de l'eau. Et c'est dans ce dialogue que s'inscrit la porte de Dunkerque et le parc aux collines — un lieu située entre urbanité et paysage. C'est pour cette raison qu'il doit être organisé comme un lieu de perception et de pratique du paysage pour modifier en profondeur la relation qu'entretient la ville — et *in extenso* la Métropole et ses habitants — à sa rivière.



Fig. 45 Photographie du jardin d'eau d'Euratechnologies à Lille, un exemple pour le futur de l'urbanisme.

hellolille.eu. https://hellolille.eu/sites_d_excellence/euratechnologies/ (Consulté le 8 mai à 13:08)

⁴⁰ Les rives de la haute-Deûle, un projet urbain au cœur de la dynamique métropolitaine lilloise, publié sous Soreli - Pôle Rives de la Haute Deûle, 2019, p. 15.



COLLABORER AVEC LE PAYSAGE

Abstraire les données du site permet de prendre conscience de ce qui le compose et le qualifie à l'état pur. La gare d'eau de Lomme, l'île des Bois Blancs, Les Rives de la haute-Deûle, le parc aux collines, la porte de Dunkerque, la Citadelle et la ville elle-même partagent une relation forte au paysage caractérisée par une faible densité bâti et un maillage bleu dont la qualité alterne entre limite et lien fondamental. Quoiqu'il en soit, ce que figure cette analyse c'est l'importance de l'eau comme colonne vertébrale d'un corps urbain-paysager support de biodiversité en plein développement.

Les contours de l'action à mener se stabilisent et un benchmarking de paysages urbains s'impose pour entrer en état d'effervescence.

Fig. 40 Vue sur la silhouette de la Porte de Dunkerque depuis les berges de la Citadelle un après-midi d'automne. [Photographie de l'auteur]

L'EAU COMME OUTIL DE CONCEPTION

« Mon Paris je ne te reconnais
plus
Paris tu te laisses attaquer ta
Seine se pollue
On bitume tes quais aujourd'hui
Autrefois tes coins de rue
chantaient
Paris tes jardins embaumaient

[...]

Aujourd'hui ton sous-sol est
parqué
Paris pour faire place aux voitures
Des périphériques et en forme de
ceinture

[...]

Aujourd'hui tes rues ne chantent
plus
Tes passants sont pressés
Tes jardins défendus »⁴¹

MÉTAMORPHOSES

Mireille Mathieu regrettait Paris en 1973 dans son titre « Paris perdu », et ses mots sont d'une actualité terrifiante. L'urbanisme — pour ne pas dire le sort — que connaissent les villes de nos jours s'est plié au rythme effréné d'un mode de transport industriel nécessitant toujours plus de place au détriment du rapport à l'eau qu'entretient normalement l'humain.

Pour reprendre les mots de l'historien André Guillaume : « *les maîtres du développement insoutenable ont tout fait pour l'en écarter. Un siècle à suffi pour imperméabiliser la surface.* »⁴² Mais désormais la donne change et le temps des grandes métamorphoses est arrivé. Cela fait déjà quelques années, qu'architectes, urbanistes et paysagistes s'associent pour imaginer une ville où il fait bon vivre sur un tempo qui nous rassemble. Les villes ayant suivi le modèle urbain épuisé partent à présent à la reconquête de leurs sites côtiers en choisissant d'y mettre en valeur l'élément primordial : l'eau.

Mais comment peut-on valoriser ce qui n'est plus visible?

⁴¹ MATHIEU, M., Paroles de « Paris Perdu », paroledechanson.net. <https://www.paroledechanson.net/mireille-mathieu/paris-perdu> (consulté le 28 avril à 15:25)

⁴² BORNE, E., (2015, mai.) Nouvelle vague. L'Architecture d'Aujourd'hui. Numéro 406, p.1.

L'EAU RETROUVÉE DU CHEONGGYECHEON, SÉOUL

Le Cheonggyecheon est à l'origine un cours d'eau parcourant la ville de Séoul d'est en ouest avant de se jeter dans le fleuve Han pour enfin regagner la mer Jaune. Ce dernier est recouvert en 1945⁴³. À partir de 1968⁴⁴ cet ancien cours d'eau devient une infrastructure routière. À la fin du vingtième siècle les quartiers connexes sont considérés par la population comme déplaisants, c'est la raison pour laquelle au début des années 2000⁴⁵ une opération de démolition de la voie suspendue par dessus le cours d'eau et une réduction de la route sont entrepris dans le but de faire apparaître les berges à nouveau^(Fig. 48 et 49). Ce projet d'envergure tend à rendre leur place aux piétons en réduisant les espaces occupés par la voiture.

Enfouies pendant plus de vingt-cinq ans, la population coréenne redécouvre les berges de cette rivière en 2003 par une promenade de 6 kilomètre au bord de l'eau et au coeur de la capitale. « *La différence de température entre la nouvelle promenade et les autres parties de la ville est de - 3, 6 °C, la concentration de particules en suspension a chuté de 15, 3 %, et le niveau sonore ambiant est passé de 73, 8 dB à 62 dB, le jour, au bord de l'eau* ».⁴⁶

Cette action radicale affiche une prise de conscience écologique — au sens d'Alexandre Chemetoffe, un point de vue —, donc surtout une prise de conscience humaine quant aux besoins de fraîcheur, de calme, et de relation au paysage. Ce geste a également été favorable à la biodiversité : le nombre d'espèces présentes sur le site est en effet passé de 788 en 2009⁴⁷ contre 98 en 2003 !

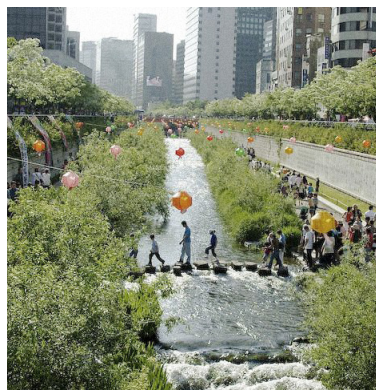


Fig. 48 MYU-RI., (2016, septembre 16). La promenade de Cheonggyecheon. souslecieldecree.fr. <https://www.souslecieldecree.fr/promenade-de-cheonggyecheon/> (consulté le 8 mai à 16:11)

Fig. 49 They call me stranger., (2018, mars 19). La rivière Cheonggyecheon et le marché aux puces, Séoul. theycallmestranger.com. <https://www.theycallmestranger.com/2018/03/cheonggyecheon-riviere-marche-aux-puces-seoul.html> (consulté le 8 mai à 16:11)

⁴³ Bonjour Corée., (Date inconnue). La rivière Cheonggyecheon. <https://bonjour-coree.org/la-riviere-cheonggyecheon/> (consulté le 15 avril à 15:36)

⁴⁴ Ibid.

⁴⁵ HEE-SEOK, K., De la ville dure à la ville douce : transformation sociale et durable de Séoul. Les cahiers de l'institut Paris Région, numéro 176. p. 83

⁴⁶ GALAND, G., op. cit. p. 90.

⁴⁷ GALAND, G., op. cit. p. 93.

⁴⁸ HEE-SEOK, K., ibid.

« Ce projet d'envergure tend à rendre leur place aux piétons en réduisant les espaces occupés par la voiture. »



Winy Maas de l'agence néerlandaise MVRDV parachève en 2017 cette transformation en faisant de l'ancienne voie aérienne un village végétal long de 1 024 mètres.⁴⁸

Ce projet procède à la mise hors service d'un système datant de l'époque industrielle pour en mettre en place un nouveau, tourné vers un futur éveillé. Ce qui est intéressant ici ce n'est pas tant la forme ou son renversement sémantique mais plutôt son fond. La portée de cette action balaye le symbole d'une ère révolue — la route — pour retrouver un contact physique avec une nature en ville.

C'est donc guidé par une pensée nostalgique que la considération portée à l'environnement trouve ici son point d'orgue. L'abandon du système routier fait la part belle à un paysage, nouveau système d'un monde contemporain dont les relations exaltent et organisent la perception et la pratique d'un nouveau paysage urbain.

L'HORLOGE BLEUE DU PARK SPOOR NOORD, ANVERS



Le Park Spoor Noord d'Anvers est dans les années 1990⁴⁹ le terrain ferroviaire de la ville d'Anvers sur lequel est bâti une gare de triage. Son processus d'urbanisation a causé une importante imperméabilisation des sols, réduisant dans un même temps le niveau des nappes phréatiques et accentuant le risque d'inondations⁵⁰... Malgré cela, le site est déserté à peine dix ans plus tard par la Société nationale des chemins de fer belges (SNCB) au début des années 2000.⁵¹

En l'état, cette ancienne zone industrielle et ferroviaire forme une limite infranchissable entre plusieurs quartiers. L'enjeu est donc d'utiliser cet espace afin de relier les quartiers avoisinants tout en conservant la verdure qui commence à coloniser le site.

Sa reconversion est donc rapidement envisagée dans le but de recoudre le tissu urbain par un vaste espace vert.

C'est au nord de la ville que se trouve cette surface de 24 hectares destinée à devenir un espace vert de loisirs et une zone d'habitat par la plume que partagent Paola Vigano et Bernardo Secchi^(Fig. 50) pour le plaisir des habitants d'Anvers et de ses visiteurs.

Sa conception s'oriente sur les relations qu'entretiennent les secteurs avoisinants entre eux, et l'usage de la friche permet d'améliorer l'espace urbain en le rendant perméable. C'est par cette action qu'il répond à la problématique posée par le manque de porosité et d'espaces verts en ville, fabriquant désormais un temps de pause dans milieu densément bâti.

Enfin, comme dans tout bon scénario, ce projet urbain s'accorde une part de doute dans le but de répondre aux besoins changeants d'une population multigénérationnelle et multiculturelle⁵² permettant de futures modifications.

Livré en 2008⁵³ le projet se divise en trois sections : celle située à l'ouest propose un espace bâti à l'inverse de celle à l'est qui laisse place à un espace vert horizontal et la section centrale quant à elle fait la part belle à la plaisance. Cette dernière où la topographie industrielle initiale est plane est transformée par le duo d'architectes en un jeu de niveaux artificiels s'élevant graduellement pour rejoindre le niveau du viaduc Dam.⁵⁴ L'ancien hangar présent sur cette partie du site est conservé et possède désormais une façade perméable pouvant être ouverte dans son intégralité, la rendant perméable à la grande richesse de l'environnement ludique et récréatif qui lui fait face : Une terrasse aménagée suivie d'un plan d'eau extérieur.

Cet exemple illustre de façon concrète la manière dont les problèmes liés à l'eau peuvent-être résolus dans un contexte citadin, témoignant de l'enrichissement proposé par l'usage de l'eau dans le paysage urbain. L'une des principales installations écologique du parc est un Oued^(Fig. 51), inspiré des vallées ou lits de rivières asséchées d'Afrique du Nord⁵⁵, contenant de l'eau en cas de fortes précipitations. Dans ce parc, l'oued devient un système d'infiltration naturel permettant à l'eau de pluie d'être absorbé progressivement par le sol des parties inférieures dans une durée variable, conférant ainsi au parc une image en constante évolution. Associés à la fontaine centrale, véritable jardin d'eau ou pédiluve démesuré en plein air, l'oued — qu'il soit humide ou sec — offrent une aire de jeux dont les visages changeants s'adressent à la population Anversoise et ses visiteurs.



Fig. 49 Vue du Park Spoor Noord., agvespa.be. <https://www.agvespa.be/projecten/park-spoor-noord#over> (consulté le 8 mai à 16:47)

Fig. 50 Oued Abiod traversant le massif des Aurès au nord-est de l'Algérie vers le Sahara selon un axe nord-est/sud-ouest fr.wikipedia.org. https://fr.wikipedia.org/wiki/Oued_Abiod (consulté le 8 mai à 16:49)

⁴⁹ European Commission., (25 octobre 2012). Un parc municipal pour faire revivre un quartier défavorisé de la ville. ec.europa.eu. https://ec.europa.eu/regional_policy/fr/projects/belgium/urban-park-revitalises-deprived-city-neighbourhood (consulté le 28 avril à 15:35)

⁵⁰ BORNE, E., (2015, mai.) Un oued au nord. L'Architecture d'Aujourd'hui. Numéro 406, p. 80.

⁵¹ European Commission., ibid.

⁵² Antwerpen bundelen., (Date inconnue). Spoor Noord. ebemiercote.wixsite.com. <https://ebemiercote.wixsite.com/antwerpen/le-projet> (consulté le 29 avril à 11:54)

⁵³ Ibid.

⁵⁴ Ibid.

⁵⁵ BORNE, E., ibid., p. 80.

L'EAU RECONQUISE

Ces études de cas entrent en écho avec la question qui se pose à Lille à l'évocation de son rapport à l'eau. C'était une île, puis une ville parcourue de canaux qui, dès l'aube de XXème siècle, servaient de déversoirs aux manufactures lilloises. En sus d'être une poubelle à ciel ouvert, leur capacité à renouveler l'eau était insuffisante et de nombreux espaces verts voyaient le jour en ville, des poumons végétalisés au sein desquels il était désormais possible d'y retrouver une eau « propre ». Paradoxalement, celles du jardin Vauban et ses moustiques semblent pourtant moins accueillante qu'une rivière...

C'est donc dans le but de servir l'industrie et son économie que la ville a du faire le deuil de l'eau pour accueillir l'asphalte au même titre que Séoul et tant d'autres villes post-industrielles. Cependant c'est à travers des projets comme celui du Park Spoor Noord que se dessine une issue plus séduisante : prendre le contre-pied des espaces nés de l'industrialisation pour en faire des lieux de vie rythmés par l'eau, à même titre qu'à Séoul où l'action proposée manifeste le besoin urgent d'écarter les voitures pour à nouveau sentir le parfum des arbres et de la terre humide .

Valoriser ce qui n'est plus visible apparaît alors comme une évidence : troquer le gris pour le bleu, faire quelques pas en arrière dans le temps pour enfin retrouver les plaisirs d'une nature cachée sous les roues de nos voitures. Il est donc temps d'étudier à Lille les points d'ancrage d'une reconquête de l'eau en milieu urbain.

fig 51 Les reflets de l'eau du Grand Carré un après midi de printemps, [Photographie de l'auteur]

3

**« [...] La plus belle
des demeures
serait pour moi au
creux d'un vallon,
au bord d'une eau
vive, dans l'ombre
courte des saules
et des osières. »**

GASTON BACHELARD



NOUV(EAU) MONDE

UN TERRITOIRE BLEU

« Le rêve est le phénomène que nous n'observons que pendant son absence. Le verbe rêver n'a presque pas de présent. Je rêve, tu rêves. »⁵⁶

⁵⁶ VALÉRY, P., (1996). *Tel quel*, Éditions Gallimard.

⁵⁷ Nda. : Information obtenue lors d'un échange visiophonique avec Richard Lemeiter.

⁵⁸ Nda. : Le ruban bleu franco-belge est évoqué au deuxième chapitre de la première partie page 38.

La Deûle connaît trois points de confluence de sud-ouest en nord-est nommées respectivement « *Gare d'eau de Lomme* », « *Grand Tournant* » et « *Écluse de Grand Carré* ».

Chacun de ces lieux fabriquent ensemble la possibilité d'activer un système de gouvernance de l'eau partant de l'échelle internationale jusqu'à l'échelle humaine.

Le parcours de l'eau à grande échelle forme alors le fil bleu d'une futur conurbation hydrique aux limites indéfinies dont les bateaux de croisière amarrant à Lille sont les témoins⁵⁷.

Le ruban bleu franco-belge⁵⁸ — qui s'enroule de Douai à Kortrijk en passant par Lille — évoque quant à lui la boucle d'un parcours nautique en devenir où Lille occupe, comme tant d'autres, un point d'arrivée ou de départ vers les villes du septentrion.

« Le parcours de l'eau à grande échelle forme alors le fil bleu d'une futur conurbation hydrique aux limites indéfinies. »

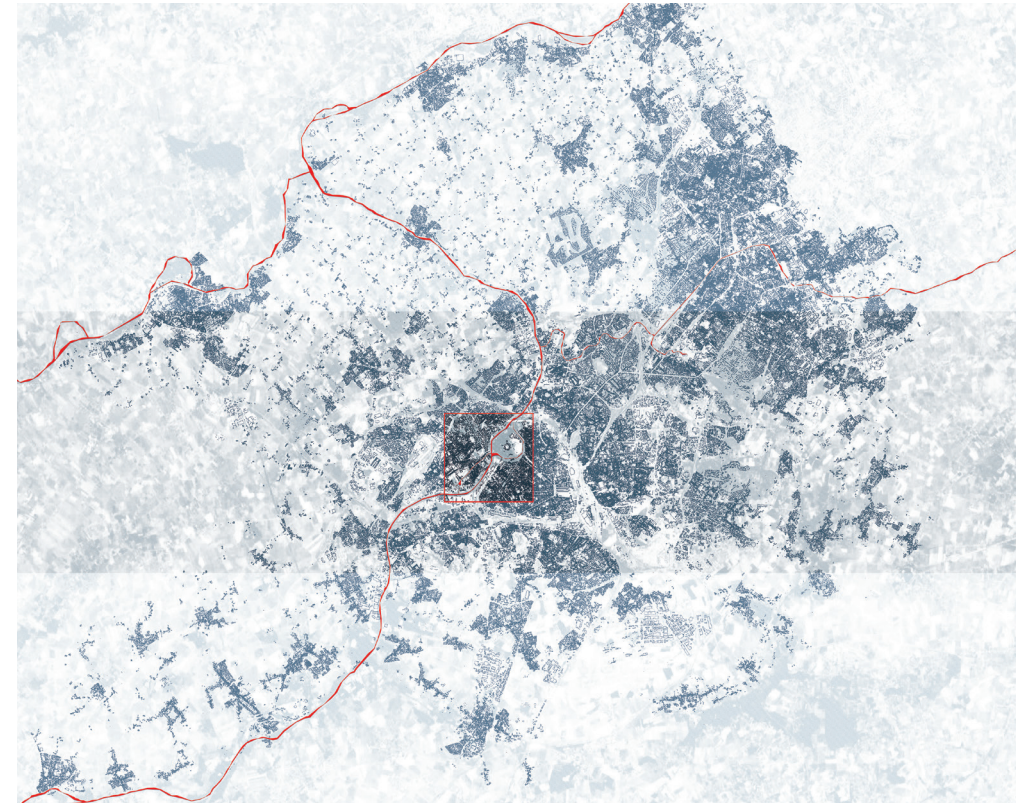
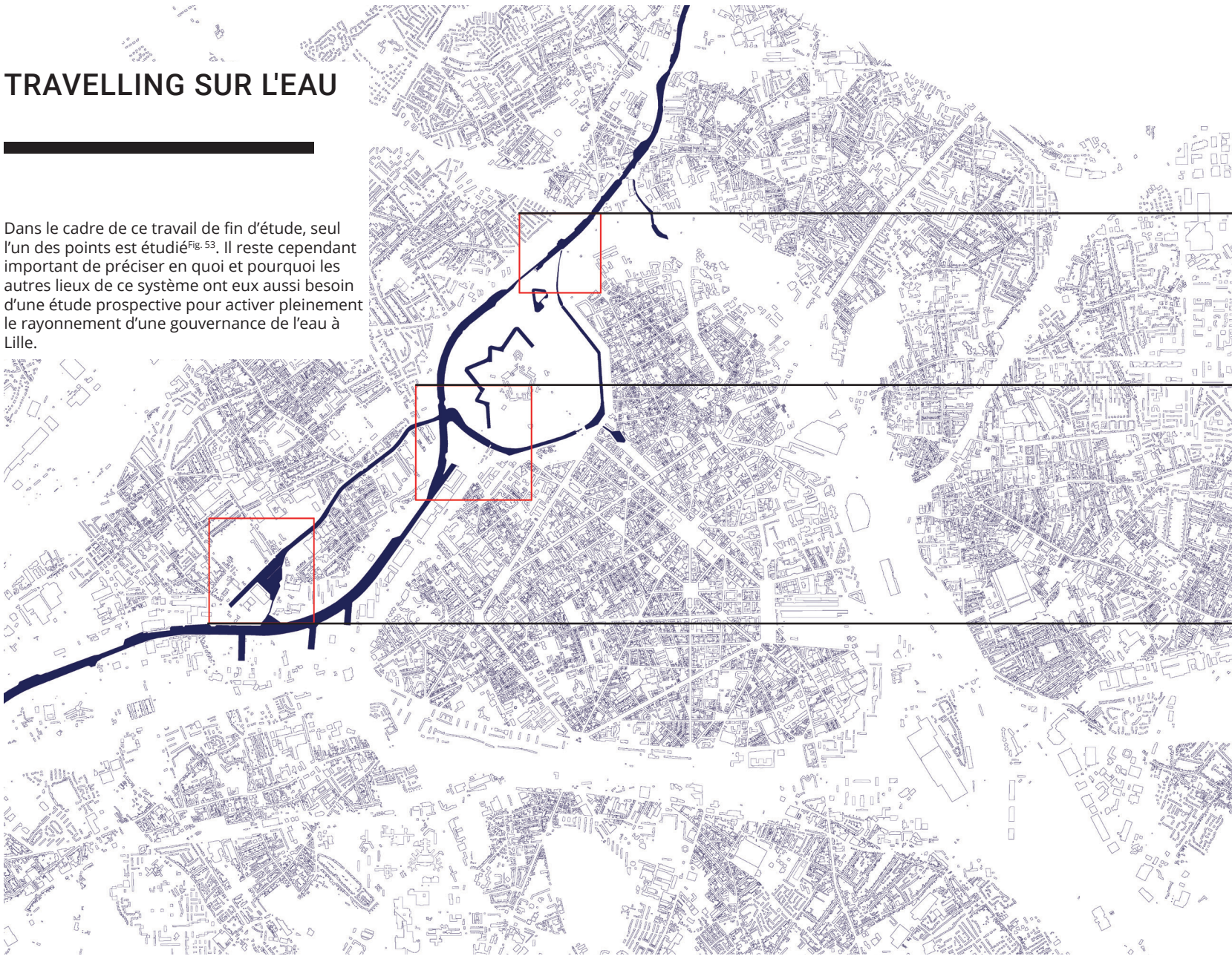


Fig. 52 Lille au cœur d'un système hydrique en plein développement, [Document de l'auteur]

TRAVELLING SUR L'EAU

Dans le cadre de ce travail de fin d'étude, seul l'un des points est étudié^{Fig. 53}. Il reste cependant important de préciser en quoi et pourquoi les autres lieux de ce système ont eux aussi besoin d'une étude prospective pour activer pleinement le rayonnement d'une gouvernance de l'eau à Lille.



Ecluse Coeur de Deûle, garant d'un itinéraire de plaisance continue.



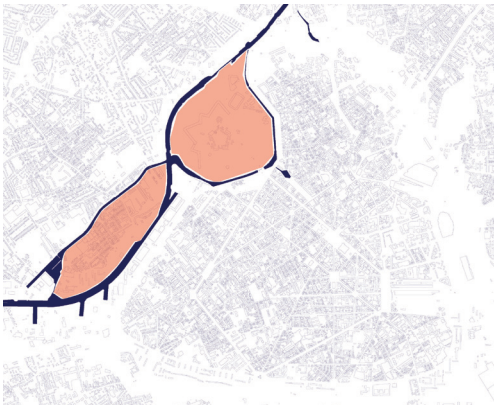
Club nautique et parc aux collines, point d'orgue du parcours nautique et paysager.



Gare d'eau de Lomme, halte nautique pour les plaisanciers à courte ou longue durée.

Fig. 53 Listing des trois points d'action mis en oeuvre dans le but d'instaurer une nouvelle gouvernance de l'eau à Lille, [Document de l'auteur]

Le premier point de confluence en partant du sud-ouest est la Gare d'eau de Lomme qui à ce jour a une vocation marchande. Elle accueille les péniches à grand gabarit et accorde la quasi de la totalité de ses anneaux à des bateaux résidentiels à l'année. Il n'est pas nécessaire de spéculer dessus puisqu'un projet de restructuration est déjà en marche⁵⁹. Ce dernier vise à en faire une halte nautique adressée aux touristes et pourra également accueillir des plaisanciers sur une durée plus longue pour un hiver ou les mois d'été.



Le second point est celui du Grand Tournant, il occupe une place particulière pour le futur itinéraire bleu à Lille. Tout d'abord parce qu'il se situe à l'intersection des deux îles de Lille : celle des bois blancs et celle de la Citadelle^{Fig. 54}.

Fig. 54 Les deux îles de Lille ici représentées en rouge, [Document de l'auteur]

⁵⁹ Nda. :Le projet en question est évoqué au deuxième chapitre de la seconde partie page 68.

Il devient donc à travers cette position stratégique le lieux de convergence de multiples itinéraires^{Fig. 55}, qu'ils soient piétons, cyclistes ou de navigation. À noter qu'il occupe actuellement une zone de conflit entre le flux de plaisance sur la vieille Deûle et le flux marchand puisque le club nautique de Lille se situe de l'autre côté, sur le bras de Canteleu.



Fig. 55 Le croisement des flux piétons (en rouge) et cyclistes (en vert), Document de l'auteur



De plus, ce site possède deux entités spatiales extraordinaires^{Fig. 56, 57 et 58} : le parc aux collines, véritable belvédère sur ce qui entoure cette zone névralgique et la porte de Dunkerque, vestige de la dernière étape des fortifications Lilloises.

Fig. 56 Le parc aux collines (en rouge pâle) et la porte de Dunkerque (en rouge foncé), [Document de l'auteur]



Fig. 57 Le parc aux collines vue depuis la rue Colbert, [Photographie de l'auteur]



Fig. 58 Vue des tours de garde de la porte de Dunkerque, [Photographie de l'auteur]



Fig. 59 Vue aérienne du port vauban en 1960 avant sa fermeture.

Wikipédia.org. [https://fr.wikipedia.org/wiki/Port_Vauban_\(Lille\)#/media/Fichier:Port_Vauban_\(Lille\)_1960.jpg](https://fr.wikipedia.org/wiki/Port_Vauban_(Lille)#/media/Fichier:Port_Vauban_(Lille)_1960.jpg) (consulté le 1 juin à 11:36)

Enfin, en face de ce dernier, derrière l'avenue Léon Jouhaux se trouve l'ancien port fluvial de Lille^{Fig. 59} (nommé port Vauban), expliquant la dilatation de la géométrie de la Deûle à l'extrémité orientée est du site qui servait aux bateaux à entrer dans le port. Pour valoriser ce lieu et son patrimoine, la création d'un club nautique et d'un parcours paysager depuis le quai la moyenne-Deûle jusqu'au site concerné est mis en oeuvre afin de créer un connecteur urbain à la façade fluviale.

Pour terminer, le dernier point est celui de l'écluse de Grand Carré qui aujourd'hui crée une rupture dans l'itinéraire de plaisance dont l'impossibilité de faire le tour de la Citadelle sur la surface de l'eau, rend *in fine* la valorisation de ses abords irréalisable. Ouvrir une éclusette en ce point assure la continuité de l'itinéraire de plaisance, active le travelling le long des berges de la Deûle sur sa face urbaine et permet *de facto* d'entrer en ville et de parcourir le huit formé par les deux Deûle.

LE PAYSAGE A RENDEZ-VOUS AVEC L'EAU

Le projet urbain^{Fig. 60} se décompose en quatre axiomes : le premier est une prise de position politique, et elle concerne sans surprise la voiture. L'avenue Léon Jouhaux qui — il y a quelques années — accordait 4 voies aux voitures n'en accorde aujourd'hui plus que trois. Le projet propose de la réduire en une fois deux voies. La présence de ces dernières est tolérée pendant un temps, avant de laisser place — et ce de manière définitive — aux piétons.

Cette décision fait suite au traitement qu'on connu les quais de la moyenne-Deûle⁶⁰ dans la partie flanquée du jardin Vauban au verger conservatoire de Lille. De plus, elle trouve également une justification historique puisque l'avenue Léon Jouhaux était à l'époque les quais de l'ancien port Vauban^{Fig. 59} de Lille, et donc piéton.

Au-delà de ça, cette décision donne également un sens aux tours de logements présentes le long de cette rue qui, désormais face au nouveau parc, se retrouvent les pieds dans les arbres avec pour nouvelle adresse : celle d'une Citadelle percolant sur la frange du tissu urbain.

Enfin, une piste cyclable offre la possibilité à ceux qui l'empreintent de poursuivre leur parcours de manière plus sûre, à l'abri des voitures.

Fig. 60 Master plan de l'intervention urbaine à l'échelle de la Citadelle.

⁵⁹ Nda. : La piétonisation du quai de la moyenne-Deûle est évoqué au deuxième chapitre de la seconde partie page 65.



Le second axiome concerne la mise en place d'un parcours^{Fig. 61} sinusoïdal au bord de l'eau prenant naissance sur les quais de la moyenne-Deûle, qui à partir de la rue Solférino deviennent des berges végétales entrant en écho à celles se trouvant de l'autre côté de la Deûle.

Le traitement de ce parcours est réalisé en platelage bois^{Fig. 62} surélevé favorisant la perméabilisation des sols végétaux. La sémantique des espaces au bord de l'eau est ainsi rigoureusement respectée puisque la partie des quais est équipée de pontons, permettant aux promeneurs d'entretenir un rapport plus intime à l'eau et offrant aux plaisanciers la possibilité d'y amarrer leurs bateaux, répondant par la même occasion à la demande concernant la présence d'une halte fluviale à proximité du centre-ville.

Cette promenade sur les berges et les quais, en plus d'activer l'atmosphère d'une ville d'eau, devient ensuite l'entrée du parc aux collines mais aussi du parc de la citadelle par la mise en place d'une passerelle hybridée avec l'édifice architectural. La forme de ce parcours et de ces berges est pensé pour entrer en écho avec l'ambiance bucolique du parc de la Citadelle et accentuer la volonté de continuité de ces deux lieux que l'eau, un jour, a voulu diviser.

Fig. 61 Mise en lumière du parcours, Document de l'auteur

Fig. 62 Coupe des quais de la moyenne Deûle, Document de l'auteur





Fig. 63 Schéma d'implantation, le boulevard de la Moselle est représenté en trait-tiré rouge, l'épaisseur du port de Lille en gris pâle, l'implantation du volume bâti en rouge foncé et la parcelle en rouge pâle, [Document de l'auteur]

Le troisième axiome est celui de l'espace bâti, qui sans équivoque s'installe parallèlement aux fortifications et dans une prolongation du boulevard de la Moselle et de l'épaisseur de l'actuel port de Lille^{Fig. 63}.

Le projet « clos » prend place de part et d'autre des tours de garde de la Porte de Dunkerque tandis qu'entre elles se trouve un espace couvert fabriquant l'entrée du parc aux collines. À l'extrémité nord des fortifications se dresse une passerelle permettant d'accéder à la Citadelle dans un sens, et dans l'autre un accès aux berges puis au parc aux collines.

Ce choix d'implantation possède lui aussi une nature hybride : en plus de resituer la porte de Dunkerque, il fait de ces dernières un évènement dans le parc et la porte d'entrée vers la Citadelle et le belvédère des collines.

Enfin, le quatrième et dernier axiome concerne la gestion des eaux de pluie sur la parcelle. Ce dernier tire partie d'un système simple et écologique : une noue^{Fig. 64}.

Elle est creusée le long de la piste cyclable, accentuant davantage la mise à distance de la circulation automobile tolérée pour quelques temps. Elle est conçue pour être périodiquement inondée et participe à la réduction du débit spécifique de la quantité d'eau de pluie qui s'écoule depuis les sols imperméables avoisinants.

Enfin, un système de bassin filtrant est mis en place de part et d'autre de l'espace bâti dont le but est de récupérer les eaux de toitures qui ensuite se déversent dans les noues.

Ces bassins sont également remplis d'un empierrement et de plantes filtrantes pour limiter les éclaboussures sur les passages où circulent les piétons.

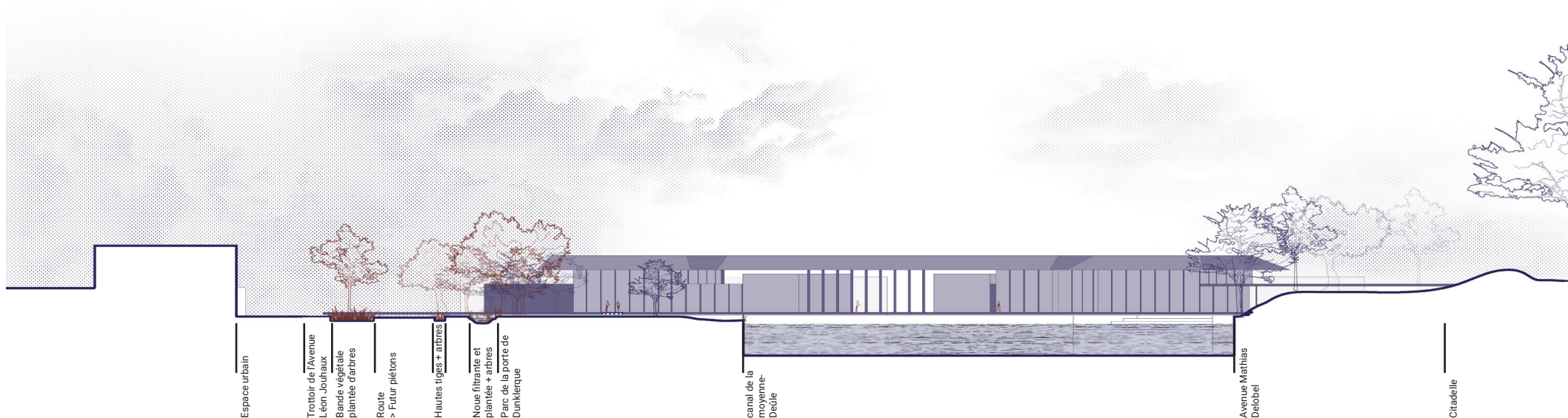


Fig. 64 Coupe du séquençage urbain du parc de la porte de Dunkerque, [Document de l'auteur]

CONVERSATION AVEC L'HISTOIRE, LE PAYSAGE ET LE PROGRAMME

L'espace bâti se compose de deux entités disposées de part et d'autre des tours de garde^{Fig. 65}. L'ensemble se décolle du mur^{Fig. 66} de fortification pour s'inscrire dans la continuité des guérites, cette mise à distance permet d'installer dans cet intervalle une bande végétale pouvant être parcourue et offrant la possibilité d'y découvrir le patrimoine en place.

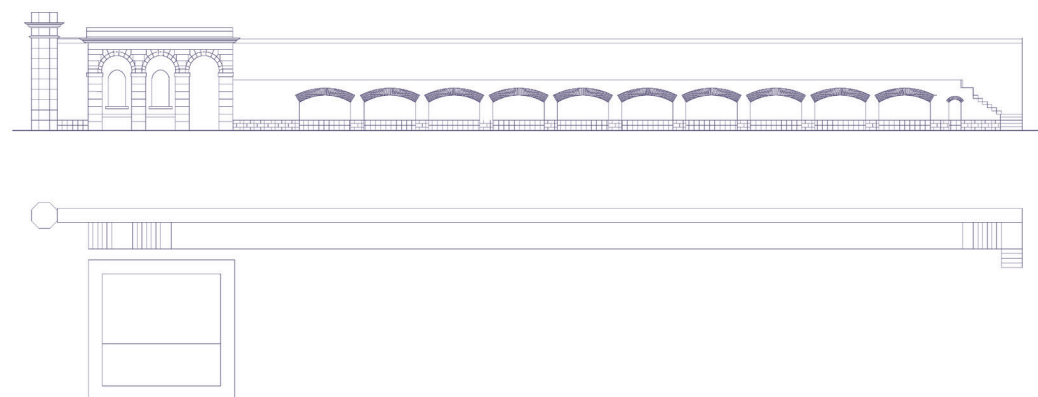
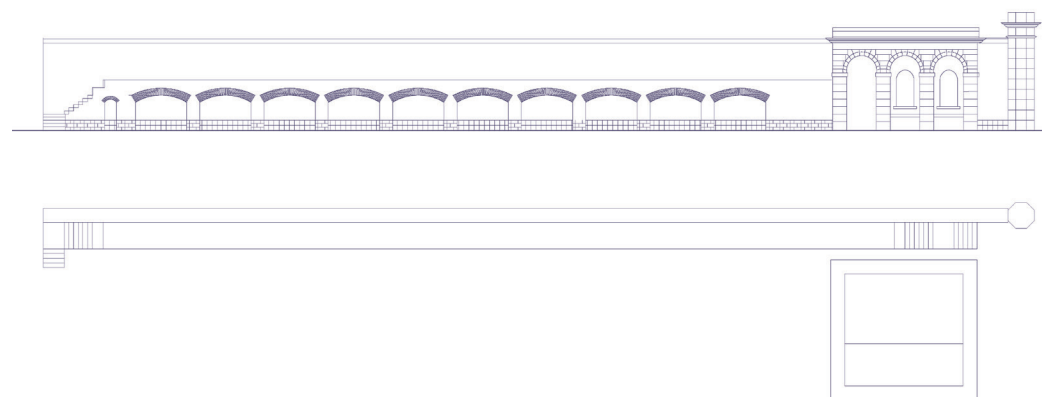
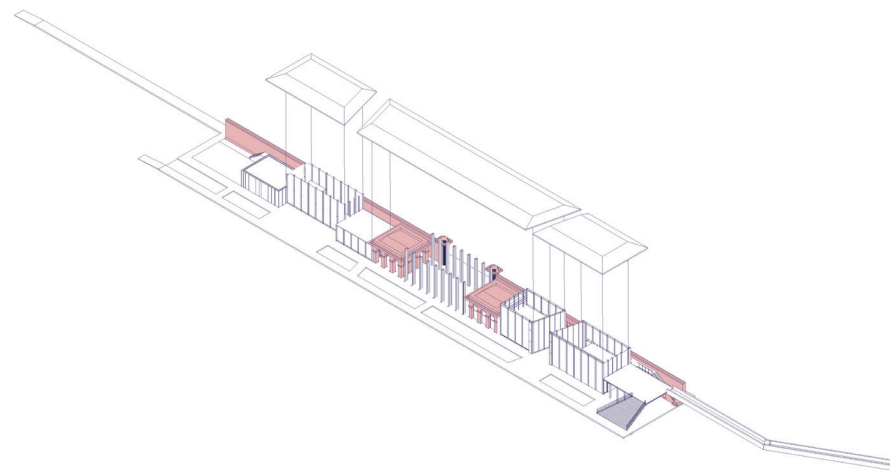
L'intérieur des alcôves y est également végétalisé et les percées qui s'y trouvent permettent un apport de lumière naturelle au point le plus bas, conférant une atmosphère pittoresque à ces sous-espaces.

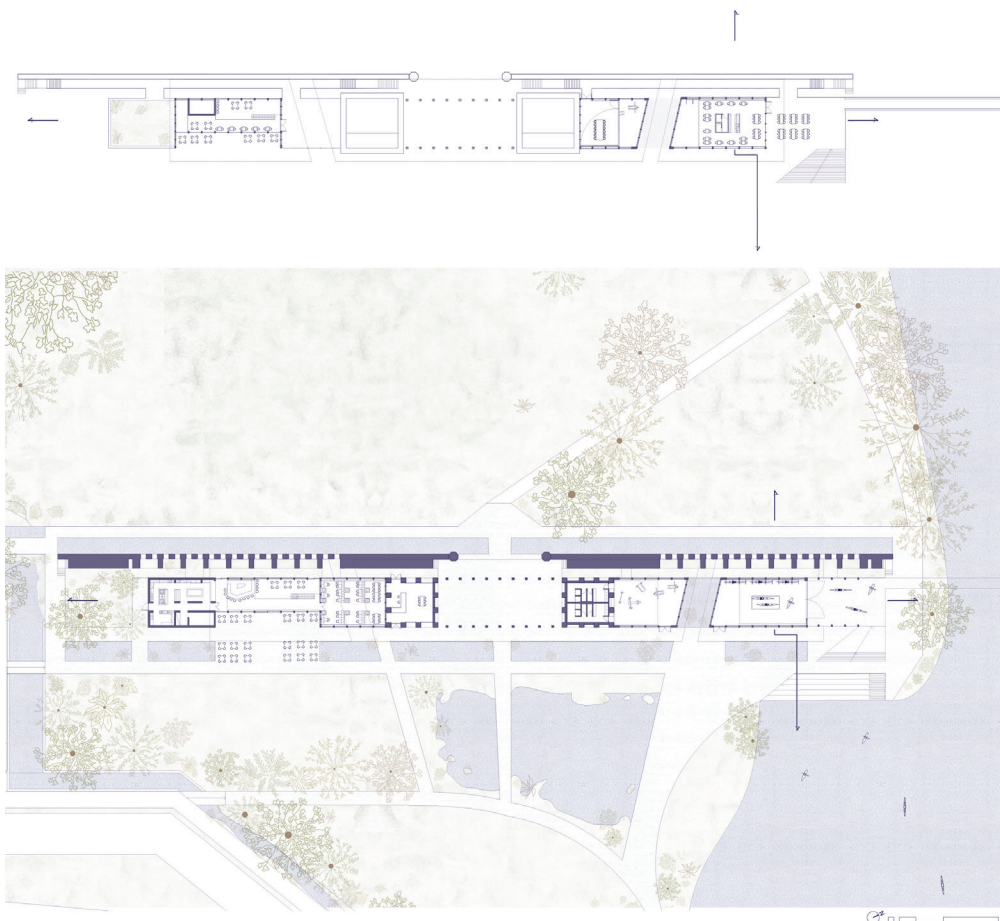
Enfin, l'épaisseur du mur est équipée d'escaliers en haut desquels s'installe une plateforme de métal léger permettant d'y découvrir dans l'axe une perspective fuyante vers la citadelle, tandis qu'une vue panoramique sur les collines s'anime au rythme de celui qui parcourt la fortification.

Afin de faire de ces parcs un lieu plébiscité par les lillois, le choix programmatique s'est concentré sur deux entités favorisant sa pratique et sa vie à différents moments de la journée.

Fig. 65 Axonométrie de la volumétrie disposée le long du mur de fortification, [Document de l'auteur]

Fig. 66 Relevé en plan et élévation du patrimoine de la porte de Dunkerque, [Document de l'auteur]





La première partie du programme^{Fig. 67} se situe au sud des tours de garde c'est ici que s'installe un restaurant avec au centre une salle de restauration en double hauteur, permettant de multiplier les ambiances et la mise en valeur des paysages avoisinants.

Au rez-de-chaussée^{Fig. 68} se trouve les cuisines suivies d'un espace de bar puis d'une salle vitrée adossée à l'une des guérites. La plateforme longeant les fortifications permet également d'accéder depuis l'extérieur à une terrasse végétale déposée sur le toit des cuisines d'une part, et au belvédère/terrasse extérieur du restaurant, par-dessus la salle de restauration principale située au nord, d'autre part.

Entre les deux tours de garde : un programme hybride, celui d'une halle couverte extérieure pouvant accueillir de multiples événements publics de manière occasionnelle, comme des concerts, des foires ou encore un marché couvert. Cette halle fabrique également la nouvelle entrée du parc, rendant à cet entre-lieu la qualification qu'il possédait autrefois, celui d'une porte d'entrée vers la ville. Aujourd'hui il permet plutôt de s'en évader pour regagner le parc au collines sur les cimes desquelles se déploie une vue à 360° sur la ville de Lille, sa Citadelle, son île des bois blancs et désormais le parc de ses Berges.

La dernière partie du programme concerne l'investissement des berges par un club nautique au rez-de-chaussée duquel prend place la salle d'entraînement au sud, avec en double hauteur une salle mutable de réunion, d'information, etc.

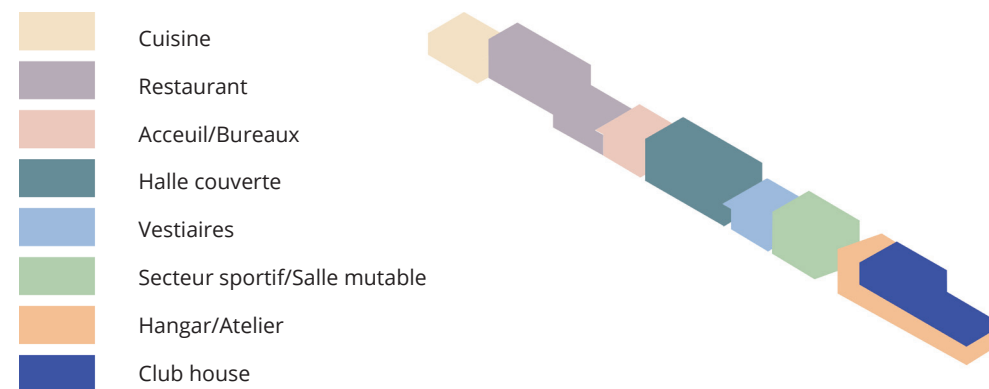
Cet partie du projet est suivie de l'atelier-hangar s'ouvrant sur un atelier extérieur tourné vers la citadelle, à l'étage duquel se trouve le club-house ouvert sur la citadelle et les collines et dont la terrasse extérieure se transforme en passerelle pour regagner la Citadelle.

Il est essentiel de préciser que les marches de mise à l'eau se placent parallèlement à l'atelier extérieur, parce que ces marches gradins sont le lieu où de multiples flux se croisent afin de créer une synergie des usages et des parcours. Puisque l'épaisseur de ces gradins se poursuit en un escalier ajouré révélant le mur de fortification et permettant d'accéder à la terrasse du club-house, de la passerelle vers la Citadelle ou encore vers la salle mutable.

Bien qu'à l'intérieur des mêmes volumes, chaque étage de cette partie possède un accès différencié. Les rez sont accessibles par le parc tandis que les étages nécessitent l'emprunt de la plateforme qui longe la fortification. Ce choix permet d'individualiser les espaces et de créer l'effet de surprise d'un lieu hybride en son sein.

Fig. 67 Schéma programmatique, [Document de l'auteur]

Fig. 68 Plan de rez-de-chaussée de Lill(eau), [Document de l'auteur]



L'EAU, REFLET DE L'ARCHITECTURE

La structure de l'édifice est réalisée en mélèze afin de ne faire qu'un avec le platelage bois. Cette matérialité est choisie pour sa légèreté, permettant de décoller l'ensemble du sol et de réaliser les fondations sur pieux, mais aussi pour la luminosité qu'elle dégage et la verticalité qu'elle exprime entrant en contraste avec la couleur des briques des remparts et leur horizontalité. Cette même horizontalité se retrouve dans la pierre blanche des tours de garde formant chapiteaux et le dessin de leur toiture.

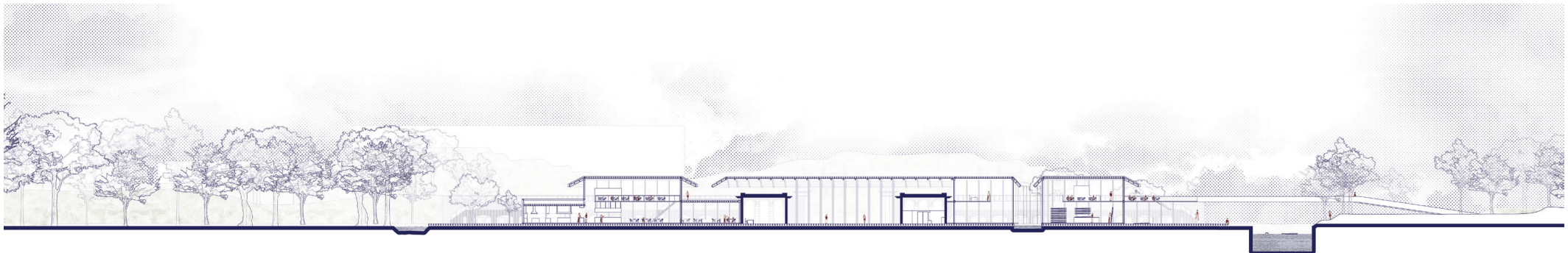
Ce choix structurel permet également la mise en oeuvre d'une façade rideau conférant aux volumes la possibilité d'affirmer leur hauteur^{Fig. 69}, offrant ainsi une vue panoramique sur l'environnement boisé aux alentours auxquels répond l'élancement des poteaux par complémentarité.

Enfin, l'ensemble de l'intervention s'élève d'un niveau pour atteindre une hauteur de 8 mètres permettant à la toiture de couvrir en porte-à-faux la partie des circulations accompagnant l'entrée à ces derniers.

Cette toiture réalisée en taule anthracite insiste sur l'étendue verticale de l'intervention, cadrant les perspectives vers les collines^{Fig. 70} et la Citadelle depuis les étages et couvrant dans leur parcours les tours de garde. Enfin l'épaisseur et la couleur de la couverture entre en résonnance avec la couronne des arbres pour que le projet s'efface autant qu'il révèle la singularité du lieu par sa simple présence.

Fig. 69 Coupe longitudinale exprimant la verticalité de l'édifice, [Document de l'auteur]

Fig. 70 Perspective depuis la plateforme déposée sur l'épaisseur de la fortification, [Dessin de l'auteur]



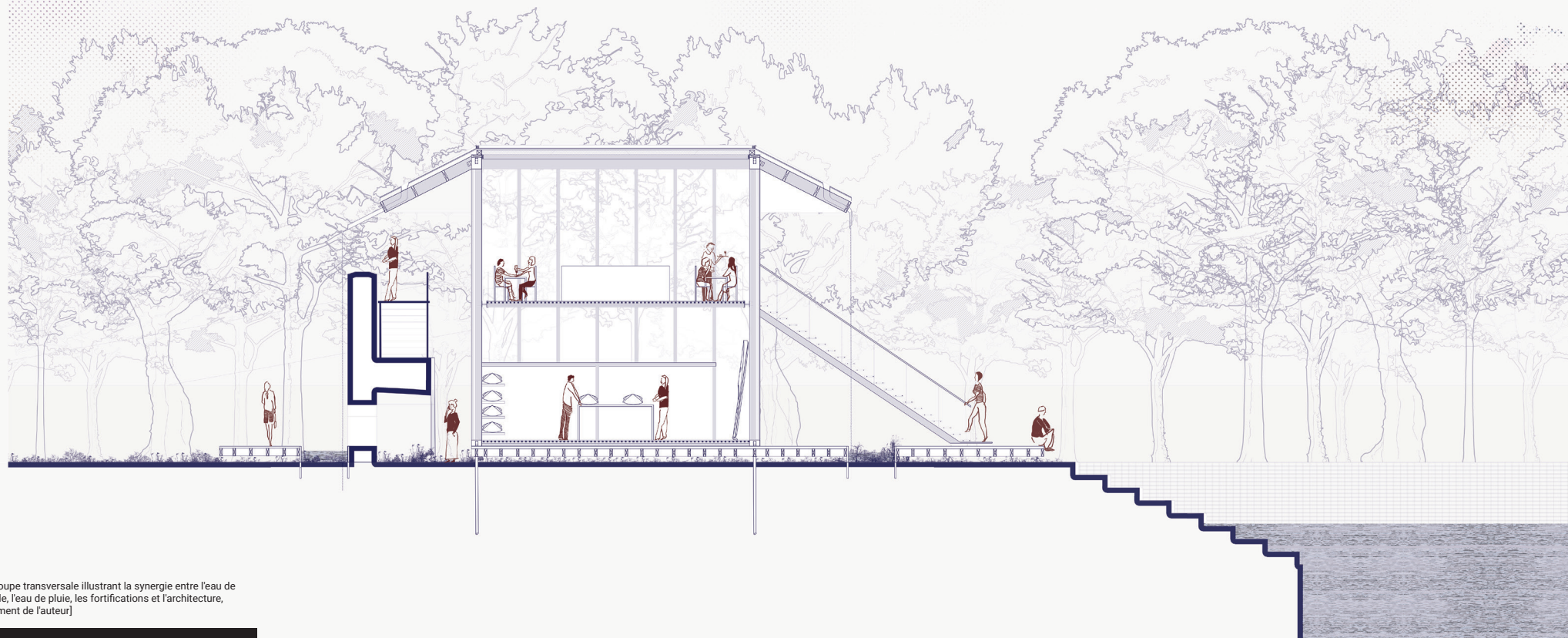
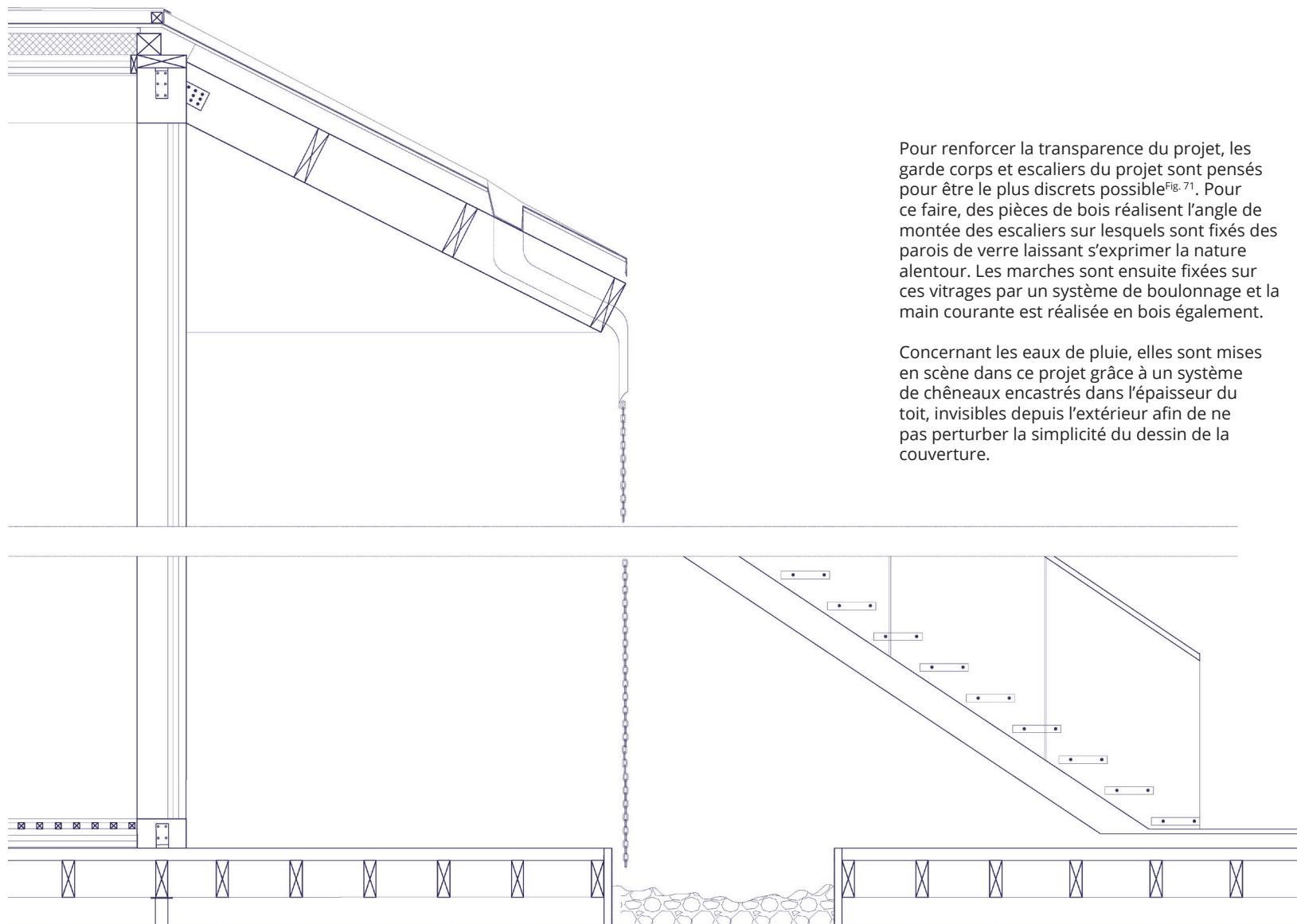


Fig 71 Coupe transversale illustrant la synergie entre l'eau de la Deûle, l'eau de pluie, les fortifications et l'architecture, [Document de l'auteur]



Pour renforcer la transparence du projet, les garde corps et escaliers du projet sont pensés pour être le plus discrets possible^{Fig. 71}. Pour ce faire, des pièces de bois réalisent l'angle de montée des escaliers sur lesquels sont fixés des parois de verre laissant s'exprimer la nature alentour. Les marches sont ensuite fixées sur ces vitrages par un système de boulonnage et la main courante est réalisée en bois également.

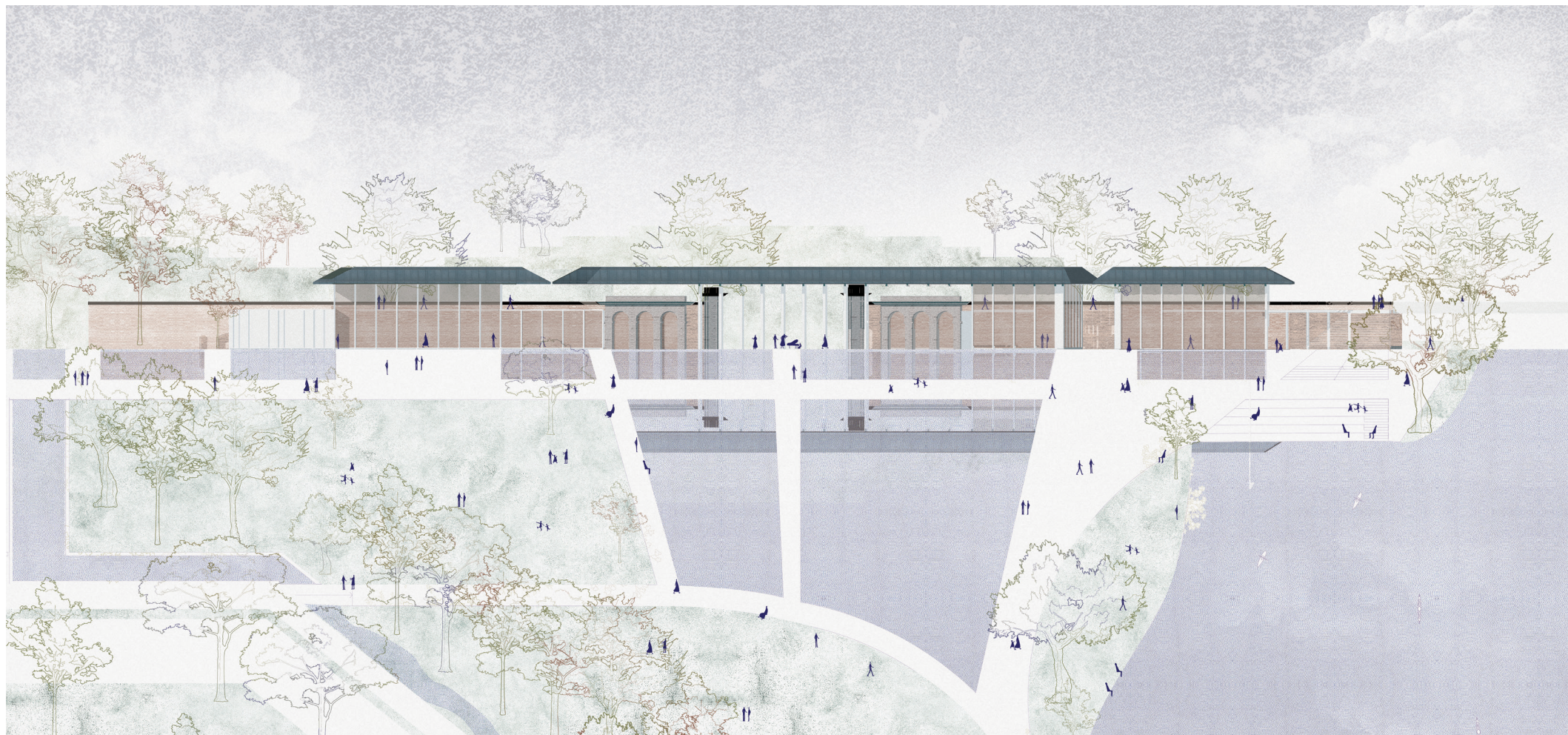
Concernant les eaux de pluie, elles sont mises en scène dans ce projet grâce à un système de chéneaux encastrés dans l'épaisseur du toit, invisibles depuis l'extérieur afin de ne pas perturber la simplicité du dessin de la couverture.

Des gargouilles intégrées dans l'épaisseur de la structure extérieure — et dont l'absence de sous-face révèle la structure bois — suivent l'angle des pentes de toitures afin de dépasser l'épaisseur des fortifications d'une part et l'allée piétonne d'autre part.

Des chaînes dépassent ensuite de ces gargouilles verticalement afin d'atteindre le point le plus bas où se situent les bassins de récupération des eaux de pluie sans générer trop d'éclaboussures. Les dits-bassins sont remplis d'un empierrement et de plantes filtrantes. L'eau est ensuite acheminée vers les bassins situés le plus au sud, derrière le restaurant pour ensuite regagner la noue en cas de trop fortes pluies. L'emplacement de ces bassins permet sur la face est de réfléchir le projet, tandis que sur la face ouest, ils font écho aux anciennes douves des fortifications, doublant ainsi leur hauteur en tremblant s'y reflétant.

Quant à l'entre deux créé entre le hangar/club-house et le secteur sportif/salle mutable, il fait la part belle à un *impluvium* propice au calme et à l'atmosphère méditative.

Fig. 72 Détail technique illustrant la gestion des eaux de pluies et la transparence des garde corps, [Document de l'auteur]



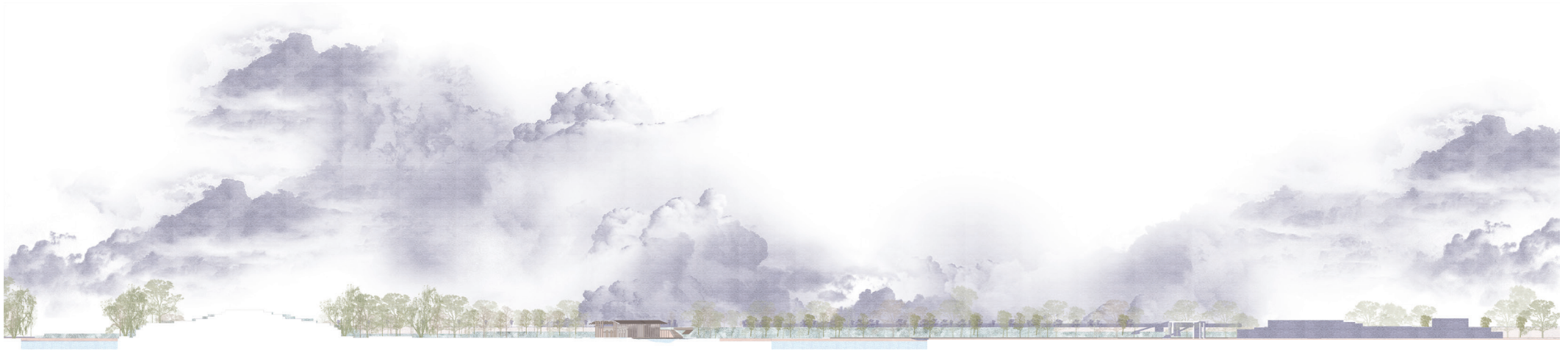
Le dernier élément en lien avec l'eau est celui faisant face à la halle couverte et aux guérites. Ce dernier est un bassin végétal en gradin. Quand il pleut, il se remplit et réfléchit l'entrée du parc^{Fig. 72}, et lorsqu'il ne pleut pas, il devient une piazza enherbée où peuvent se retrouver les Lillois.

La somme de ces interventions vise donc à éviter le ruissellement des eaux et surtout ralentir leur écoulement, en tamponnant, stockant et régulant son flux tout en tenant de tous types de pluies, qu'elles soient faibles, fortes, brèves ou décennales...

Fig. 73 Dessin monstre illustrant la transparence de la façade et le parcours rendu visible de l'eau, [Document de l'auteur]

LILL(EAU)

C'est ainsi qu'est posée la pierre angulaire d'un futur développement de la trame bleue Lilloise. Cette étude se concentre sur ce point qu'est le Grand Tournant pour une multitude de raisons déjà évoquées mais il faut se rappeler que ce point — en plus de conclure le parcours piétonnier le long des quais et berges du poumon vert de Lille — vient se placer telle une rotule entre le centre ville, l'île des bois blanc, et la Citadelle. Grâce au projet de passerelle s'hybridant à l'architecture, il termine la boucle autour du parc aux collines, le magnifie, et offre désormais la possibilité aux piétons de faire le tour du plus grand parc de Lille sans jamais y croiser de voiture. Il fournit également aux plaisanciers et amateurs de navigation la possibilité de jouir d'un complexe dont les programme inspire la vie et la fraîcheur.



LE RÊVE D'UN ARCHITECTE

Rendre l'eau accessible aux Lillois, permettre de circuler sur ses bords, sa surface et ses espaces connexes à des fins ludiques, culturelles et de bien-être tout en restant vertueux, dessine la condition *sine qua non* à un développement de la gouvernance de l'eau en milieu urbain.

L'ère du réchauffement climatique étant conjuguée à l'imperméabilisation des sols a fait passer l'eau d'une source de vie à une menace urbaine, alors qu'elle n'a jamais été aussi indispensable à notre bien-être. Cette ressource ne peut donc plus être ignorée et doit devenir une composante primordiale aux projets urbains pour retrouver les liens qui nous unissaient à elle par le passé.

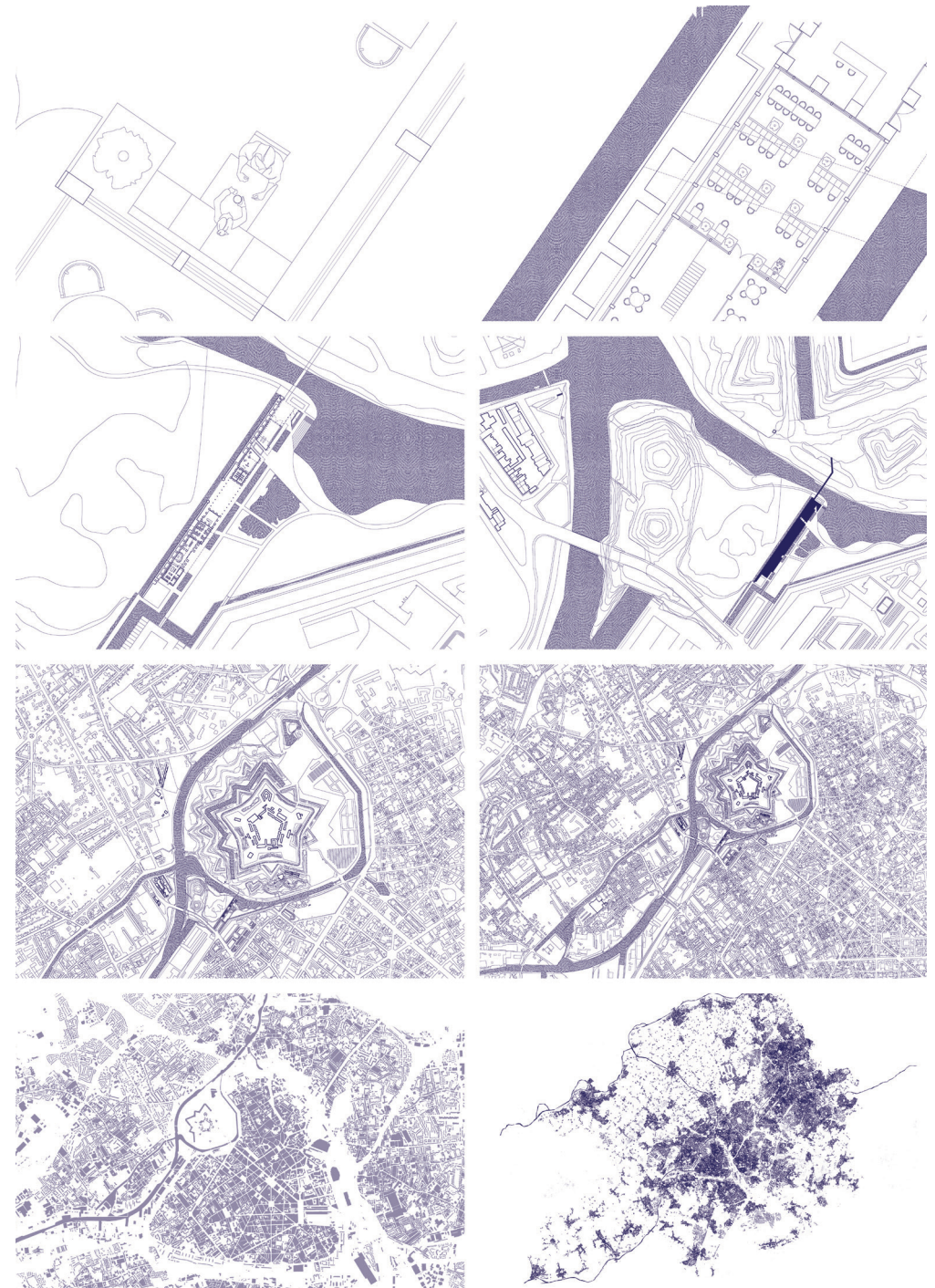
Pourtant, la mise à distance de l'eau à Lille s'est faite au fil du temps, se pliant au rythme des fortifications successives puis à une pensée hygiéniste, qui certes à son époque faisait sens, mais qui a également provoqué la déshérence de la façade fluviale de la Métropole, parachevée dans les années 70 par l'arrivée du canal à grand gabarit qui dans un même temps agrandit l'échelle à laquelle la Métropole tend à rayonner. Cependant, c'est bel et bien la Deûle historique qui s'adresse à la ville et qui doit devenir une figure de proue pour afficher une gouvernance de l'eau aux vertus sociales et territoriales. Face à ce dysfonctionnement, les loisirs nautiques autour, de la voie d'eau sont un argument phare pour actualiser le travelling aquatique de Lille et son territoire. Imaginer cette ville du Nord comme une ville au bord de l'eau est un moyen d'en renforcer l'attractivité et d'utiliser à bon escient cette spécificité locale dont l'ambition est de rendre l'eau accessible à ses habitants.

Là où les Deûles se mélangent, sont donc les endroit stratégiques partageant une relation forte au paysage caractérisée par une faible densité bâtie et un maillage bleu dont la qualité alterne entre limite et lien fondamental. Ensemble, ils créent la colonne vertébrale d'un corps urbain-paysager support de biodiversité à protéger et activer d'urgence pour apporter une réponse aux problèmes qui sont aujourd'hui posés par l'eau à Lille. La fin de l'époque post-industrielle met à ce jour en branle de nouvelles perceptions du monde et de ses composantes, plus soucieuses de l'environnement et dont le projet du canal Seine-Escaut témoignent d'une volonté féroce de désengorger les autoroutes au profit d'un trafic fluvial plus doux. Sans oublier la création du parking monumental de l'esplanade de Lille qui d'ici une cinquantaine d'année deviendra très certainement la porte d'entrée d'une ville réservée aux piétons.

Tous ces constats mettent en lumière les leviers à utiliser face aux problèmes auxquels ce livre adresse une réponse au travers d'une étude architecturale qui se dessine en quelques actions simples : éloigner les voitures qui ne sont plus désirables, privilégier des structures légères avec des matériaux disponibles à proximité d'où l'on construit, tenter au mieux de se détacher du sol, pour qu'il puisse à nouveau vivre, absorber l'eau, puis diffuser l'humidité lors des fortes chaleurs... Et surtout, retrouver une relation à l'eau, à échelle humaine.

Enfin, cette étude ne se targue pas d'apporter « la » réponse, mais plutôt « une certaine » réponse. Cette dernière se mesure sur une cinquantaine d'année, mais les caprices du temps nous ont trop souvent fait comprendre que les catastrophes adviennent plus vite que les rêves. Cependant, la réflexion est engagée, ici à Lille, bientôt ailleurs, peut-être...

Fig 75 Les échelles du projet de la table de restauration à la Métropole, [Document de l'auteur]





*" An architect's dream
It's always the same
Whenever he works on a pavement
[...]
It starts to rain
And all the time the light is changing "*

Kate Bush, An architect's dream

BIBLIOGRAPHIE

Antwerpen bundelen., (Date inconnue). Spoor Noord. eberniercote.wexsite.com. <https://eberniercote.wixsite.com/antwerpen/le-projet> (consulté le 29 avril à 11:54)

Bonjour Corée., (Date inconnue). La rivière Cheonggyecheon . bonjour-coree.fr. <https://bonjour-coree.org/la-riviere-cheonggyecheon/> (consulté le 15 avril à 15:36)

BORNE, E., (2015, mai.) Nouvelle vague. L'Architecture d'Aujourd'hui. Numéro 406.

BORNE, E., (2015, mai.) Un oued au nord. L'Architecture d'Aujourd'hui. Numéro 406.

COCTEAU, J., even.lefigaro.fr. <http://evene.lefigaro.fr/citation/ferme-yeux-morts-douceur-douceur-faut-ouvrir-yeux-vivants-40772.php> (Consulté le 6 mai à 17:15)

COLLECTIF., Lille au fil de l'eau, Edition La voix du Nord, 2005.

DE ALZUA+, (2011).remise en eau du peuple belge, Lille 559). dealzua.com. <https://www.dealzua.com/projet/remise-en-eau-du-peuple-belge-28-4.html>

DEMOLLIEN, N., (2020, 18 Octobre). De gros travaux vont être menés à la gare d'eau de Lille - Lomme pour la rendre plus attractive. actu.fr. https://actu.fr/hautes-de-france/lille_59350/de-gros-travaux-vont-etre-menes-a-la-gare-d-eau-de-lille-lomme-pour-la-rendre-plus-attractive_36865900.html (consulté le 31 mars à 16:40)

DUPUIS, V., Les secrets de l'eau à Lille, [vidéo-reportage]. France 3 (2006, 29 avril). fresques.ina.fr. <https://fresques.ina.fr/mel/fiche-media/Lillem00003/les-secrets-de-l-eau-a-lille.html>

Europan 14, France, Lille, L'île des possibles, berges sous influence productive.

Europan 14, France, Lille, Un port dans la ville / La ville dans le port.

European Commission., (25 octobre 2012). Un parc municipal pour faire revivre un quartier défavorisé de la ville. ec.europa.eu. https://ec.europa.eu/regional_policy/fr/projects/belgium/urban-park-revitalises-deprived-city-neighbourhood (consulté le 28 avril à 15:35)

GALAND, G., (2015). La ville renaturée. Réconcilier l'espace urbain et la biodiversité. Editions de La Martinière.

HEE-SEOK, K., De la ville dure à la ville douce : transformation sociétale et durable de Séoul. Les cahiers de l'institut Paris Région, numéro 176.

JACQUEMIN, L., (2020, 07 Août). La canicule à Lille, entre 35,5 et 45,7 °C à notre thermomètre: nos bons conseils. lavoixdunord.fr. <https://www.lavoixdunord.fr/849096/article/2020-08-07/la-canicule-lille-entre-35-5-et-45-7-degc-notre-thermometre-nos-bons-conseils>

KANDINSKY, V., (1975), Écrits complets. Point Ligne Plan - La grammaire de la création - L'avenir de la peinture (Tome 2). Editions Denoël-Gonthier

Le fleuve dans la ville : La valorisation des berges en milieu urbain, publié sous la direction de la Direction générale de l'urbanisme, de l'habitat et de la construction, Note de synthèse réalisée par Gabriele Lechner, 2006.

LEMANSKI, D., (2014, 11 Mars). Le canal de la Moyenne-Deûle, Lille (59). s-pass.org. <https://s-pass.org/fr/portail/167/observatoire/3994/le-canal-de-la-moyenne-deule-lille-59.html>

Les rives de la haute-Deûle, un projet urbain au coeur de la dynamique métropolitaine lilloise, publié sous Soreli - Pôle Rives de la Haute Deûle, 2019.

Malte-Brun C & Malte-Brun VA (1856) Géographie complète et universelle. Tome 8 (avec gallica) [archive] / Éditeur scientifique : Morizot, Paris

MATHIEU, M., Paroles de « Paris Perdu », paroledechanson.net. <https://www.paroledechanson.net/mireille-mathieu/paris-perdu> [(onsulté le 28 avril à 15:25)

MONDRIAN, P., (2010). Réalité naturelle et réalité abstraite, Editions du Centre Pompidou.

MUSART, R., (2017, 22 Septembre), Lille Au quai du Wault, riverains et municipalité en quête de solutions pour lutter contre les nuisances. lavoixdunord.fr. <https://www.lavoixdunord.fr/222031/article/2017-09-22/au-quai-du-wault-riverains-et-municipalite-en-quete-de-solutions-pour-lutter>

OLIVIER-VALENGIN Elyne., Atlas historique des cours d'eau Lillois.

PLUCHARD, J., (2019, 21 Juin), L'avenue Léon-Jouhaux est désormais piétonne. vozer.fr. <https://vozer.fr/2019/06/21/lavenue-leon-jouhaux-est-desormais-100-pietonne/>

REDAUD, J., (2016, 14 décembre). Réinventer l'eau en ville, [Conférence]. Réinventer l'eau en ville, Conférence organisée en partenariat par les Associations 4D et France Libertés à Paris. <http://encyclopedie-dd.org/encyclopedie/neige-neige-territoires-neige/3-4-les-pollutions/reinventer-l-eau-en-ville.html>

Schéma directeur des eaux de Lille, publié sous la direction de la Direction développement durable de la mairie de Lille assistée du groupement de bureau d'études Iris Conseil, Agence Valéri, Euromapping, CERE, Ville et Habitat, OLIVIER-VALENGIN Elyne et de l'agence Sous tous les Angles, 2015.

VALÉRY, P., (1996). Tel quel, Editions Gallimard.

ICONOGRAPHIE

fig. 1 Maistre Pierre Croissens, Bourgoiz de Boulogne. (Dernier quart du XV^{ème} siècle). Le Liure de Rustican des Prouffiz Ruraulx. British Library, Londres, Royaume-Uni.

fig. 2 et 3 Vue du pont neuf avant et après comblement du canal. goodmorninglille.org. <https://www.goodmorninglille.org/blog/pont-neuf-lille-galerie-photos> (consulté le 5 mai à 13:51)

fig. 4 et 5 Thermomètre à la main durant la canicule de l'été 2020, la présence de l'eau en ville témoigne d'un écart de température non négligeable pour lutter face aux îlots de chaleur urbain.

fig. 6 Tendre la main vers l'eau [Photographie de l'auteur]

fig. 7 Le site d'Isla, aux alentours de l'an mille. [Document de l'auteur.]

fig. 8 Rysel, reproduction en fac-similé éditée à la fin du XIX^e siècle par C. Ruelens, Atlas des villes de Belgique, Bruxelles, s.d. [circa 1925], détail de DEVENTER Jacques : Ancien château de Courtrai, le Rivage et la route de Flandre, Plan de Lille, 1560

fig. 9 Lille, vers 1560, Retranscription du plan de Deventer, [Document de l'auteur]

fig. 10 Lille, vers 1617 : L'eau contourne les remparts et traverse la ville, [Document de l'auteur]

fig. 11 Lille, vers 1710 : La ville s'étend vers le sud-est tandis que la partie ouest reste en zone inondable et marécageuse, [Document de l'auteur]

fig. 12 Lille, vers 1820 : Le canal de la moyenne-Deûle est construit dans le but de relier la Porte de la Barre au Nord de la ville, [Document de l'auteur]

fig. 13 Lille en 1858, L'eau intra-muros devient non-gratus, [Document de l'auteur]

fig. 13 Lille en 2011, Le canal à grand gabarit trace une limite diagonale séparant la ville de Lille et sa banlieue nord-ouest, [Document de l'auteur]

fig. 14 Plan de Lille, 1955, Lille, Archives municipales. Fonds iconographiques, in. OLIVIER-VALENGIN, E., op. cit., p. 65.

fig. 15 Reflet d'une façade fluviale délaissée, [Photographie de l'auteur]

fig. 16 Les quais du bras de la barre un après midi d'Hiver..., [Photographie de l'auteur]

fig. 17 Le canal de la moyenne-Deûle un après-midi de printemps, [Photographie de l'auteur]

fig. 18 Photographie aérienne du pôle nautique de Lille, actu.fr. https://actu.fr/hauts-de-france/douai_59178/nouveaux-locaux-nouveaux-objectifs-le-club-daviron-douai_28134426.html (Consulté le 7 mai à 10:28)

fig. 19 Lille, carrefour de l'Eurométropole, [Document de l'auteur]

fig. 20 Le ruban bleu franco-belge représenté ci-contre en rouge, [Document de l'auteur]

fig. 21 Le carré bleu de l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai jalonné d'infrastructures liés à l'eau ici représenté par des cercles rouges, [Document de l'auteur]

fig. 22 Le huit formé par la vieille Deûle représenté ici en rouge et le canal à grand gabarit en bleu foncé, [Document de l'auteur]

fig. 23 Reflet d'une façade fluviale délaissée, [Photographie de l'auteur]

fig. 24 Master plan "Acuponcture" : Analyse des dysfonctionnements urbains autour de l'eau à Lille, [Document de l'auteur]

fig. 25 Master plan "Acuponcture" : Guide opératoire d'interventions urbaines pour une gouvernance de l'eau à Lille, [Document de l'auteur]

fig. 26 L'Ecluse de Grand Carré [Photographie de l'auteur]

fig. 27 Voisine inactive de l'écluse de Grand Carré, devenue chute d'eau avec le temps, [Photographie de l'auteur]

Fig. 28 et 29 DE ALZUA+, (2011).remise en eau du peuple belge, Lille 559). dealzua.com. <https://www.dealzua.com/projet/remise-en-eau-du-peuple-belge-28-4.html>

Fig. 30 Un nouvel espace public dédié à l'eau au Quai du Wault, Lille, [Document de l'auteur]

Fig. 31 La plage du quai du Wault rendu inaccessible, [Photographie de l'auteur]

Fig. 32 Irruption de la Citadelle dans Lille : espace public végétal en continu depuis la rue Nationale, [Document de l'auteur]

Fig. 33 Irruption de l'eau dans Lille : espace public aquatique en continu depuis la rue Nationale, [Document de l'auteur]

fig. 34 Mélange des fluides, [Document de l'auteur]

Fig. 35 Dé-figuration des lieux par superposition de calques. Reprise des tracés historiques et des flux, [Document de l'auteur]

Fig. 36 La densité bâtie cohabite avec de grands espaces ouverts, [Document de l'auteur]

Fig. 37 L'espace urbain vu depuis le belvédère du parc aux collines, [Photographie de l'auteur]

Fig. 38 La trame bleue de Lille, actuelle limite de la ville, [Document de l'auteur]

Fig. 39 La trame verte de Lille, actuel liant de la ville, [Document de l'auteur]

Fig. 40 Dualité des flux piétons (orange) et automobile (rouge) au niveau du site de la porte de Dunkerque et du parc aux collines, [Document de l'auteur]

Fig. 41 Éloigner la voiture pour faire percoler la Citadelle et son eau dans la ville, [Document de l'auteur]

Fig. 42 Listing des endroits où sont amarrés des bateaux à Lille, [Document de l'auteur]

Fig. 43 Listing des endroits où amarrer de menues embarcations à Lille, [Document de l'auteur]

Fig. 44 La Gare d'eau de Lomme, futur port de plaisance de Lille, [Document de l'auteur]

Fig. 45 Photographie du jardin d'eau d'Euratechnologies à Lille, un exemple pour le futur de l'urbanisme. hellolille.eu. https://hellolille.eu/sites_d_excellence/euratechnologies/ (Consulté le 8 mai à 13:08)

fig. 46 Vue sur la silhouette de la Porte de Dunkerque depuis les berges de la Citadelle un après-midi d'automne, [Photographie de l'auteur]

Fig. 48 MYU-RI., (2016, septembre 16). La promenade de Cheonggyecheon. souslecieldecree.fr. <https://www.souslecieldecree.fr/promenade-de-cheonggyecheon/> (consulté le 8 mai à 16:11)

Fig. 49 They call me stranger., (2018, mars 19). La rivière Cheonggyecheon et le marché aux puces, Séoul. theycallmestranger.com. <https://www.theycallmestranger.com/2018/03/cheonggyecheon-riviere-marche-aux-puces-seoul.html> (consulté le 8 mai à 16:11)

Fig. 49 Vue du Park Spoor Noord., agvespa.be. <https://www.agvespa.be/projecten/park-spoor-noord#over> (consulté le 8 mai à 16:47)

Fig. 50 Oued Abiod traversant le massif des Aurès au nord-est de l'Algérie vers le Sahara selon un axe nord-est/sud-ouest fr.wikipedia.org. https://fr.wikipedia.org/wiki/Oued_Abiod (consulté le 8 mai à 16:49)

fig. 51 Les reflets de l'eau du Grand Carré un après midi de printemps, [Photographie de l'auteur]

Fig. 52 Lille au coeur d'un système hydrique en plein développement, [Document de l'auteur]

Fig. 53 Listing des trois points d'action mis en oeuvre dans le but d'instaurer une nouvelle gouvernance de l'eau à Lille, [Document de l'auteur]

Fig. 54 Les deux îles de Lille ici représentées en rouge, [Document de l'auteur]

Fig. 55 Le croisement des flux piétons (en rouge) et cyclistes (en vert), Document de l'auteur

Fig. 56 Le parc aux collines (en rouge pâle) et la porte de Dunkerque (en rouge foncé), [Document de l'auteur]

Fig. 57 Le parc aux collines vue depuis la rue Colbert, [Photographie de l'auteur]

Fig. 58 Vue des tours de garde de la porte de Dunkerque, [Photographie de l'auteur]

Fig. 59 Vue aérienne du port vauban en 1960 avant sa fermeture. Wikipédia.org. [https://fr.wikipedia.org/wiki/Port_Vauban_\(Lille\)#/media/Fichier:Port_Vauban_\(Lille\)_1960.jpg](https://fr.wikipedia.org/wiki/Port_Vauban_(Lille)#/media/Fichier:Port_Vauban_(Lille)_1960.jpg) (consulté le 1 juin à 11:36)

Fig. 60 Master plan de l'intervention urbaine à l'échelle de la Citadelle.

Fig. 61 Mise en lumière du parcours, Document de l'auteur

Fig. 62 Coupe des quais de la moyenne Deûle, Document de l'auteur

Fig. 63 Schéma d'implantation, le boulevard de la Moselle est représenté en trait-tiré rouge, l'épaisseur du port de Lille en gris pâle, l'implantation du volume bâti en rouge foncé et la parcelle en rouge pâle, [Document de l'auteur]

Fig. 64 Coupe du séquençage urbain du parc de la porte de Dunkerque, [Document de l'auteur]

Fig. 65 Axonométrie de la volumétrie disposée le long du mur de fortification, [Document de l'auteur]

Fig. 66 Relevé en plan et élévation du patrimoine de la porte de Dunkerque, [Document de l'auteur]

Fig. 67 Schéma programmatique, [Document de l'auteur]

Fig. 68 Plan de rez-de-chaussée de Lill(eau), [Document de l'auteur] Fig. 69 Coupe longitudinale exprimant la verticalité de l'édifice, [Document de l'auteur]

Fig. 70 Perspective depuis la plateforme déposée sur l'épaisseur de la fortification, [Dessin de l'auteur]

Fig. 71 Coupe transversale illustrant la synergie entre l'eau de la Deûle, l'eau de pluie, les fortifications et l'architecture, [Document de l'auteur]

Fig. 72 Détail technique illustrant la gestion des eaux de pluies et la transparence des gardes corps, [Document de l'auteur]

Fig. 73 Dessin monstre illustrant la transparence de la façade et le parcours rendu visible de l'eau, [Document de l'auteur]

Fig. 74 Coupe paysagère du parc aux collines jusqu'au jardin Vauban, [Document de l'auteur]

Fig. 75 Les échelles du projet de la table de restauration à la Métropole, [Document de l'auteur]

Fig. 76 Perspective d'ambiance un jour de pluie, au printemps, [Document de l'auteur]



