

TFE 2026 [LARCB2295] - LOCI Bruxelles

Titre : *Branchez-vous au canal, Réseau paysager et logistique sur le canal de Roubaix*

Etudiant : *CARDON Arthur*

Expert : *BURQUEL Pierre*

Promoteurs : *CAVALERI Chiara, MANARESI Pietro*

Date de présentation : *17 juin 2026*

Abstract :

La ville contemporaine, marquée par le desserrement industriel, a relégué ses fonctions productives et logistiques en périphérie, laissant derrière elle friches, infrastructures abandonnées et canaux délaissés. Ce travail explore comment le canal de Roubaix, né de l'industrialisation du XIX^{ème} siècle et fermé en 1985, peut redevenir un levier pour une ville plus durable en réconciliant paysage et production.

À travers une démarche de recherche par le projet, ce TFE interroge la réactivation des espaces post-industriels en croisant analyses théoriques, observations in situ et références architecturales. Une analyse territoriale du canal révèle ses potentiels paysagers, écologiques et logistiques, tandis qu'un entretien avec un paysagiste roubaisien souligne les enjeux d'insécurité et d'espace public. Le projet propose six interventions complémentaires le long du canal, transformant friches et écosystèmes spontanés en un parc linéaire productif. Celui-ci intègre des flux matériels (valorisation des déchets, toitures agricoles, mobilier urbain issu de matériaux recyclés) et réintroduit la logistique comme composante visible du paysage.

Ce travail pose les bases d'une réflexion sur les territoires en transition, soulignant les limites des modèles urbains actuels et ouvrant des pistes pour des coopérations transfrontalières. Il invite à repenser notre rapport à la production et aux déchets, en rendant désirable ce que la ville a longtemps occulté.

Mots clefs : Logistique urbaine, Canal, Espace public, Paysage, Friches, Ville productive, Ville écologique

TRAVAIL DE FIN D'ÉTUDES *EN ET SUR L'ARCHITECTURE* [LBARC2200]

DECLARATION DE DEONTOLOGIE à intégrer aux documents du TFÉ

Considérant que le plagiat est une faute inacceptable sur les plans juridique, éthique et intellectuel ;

Reconnaissant que le Règlement Général des Etudes et Examens de l'UCLouvain précise la notion de plagiat et décrit les procédures et sanctions liées à sa pratique : <https://uclouvain.be/fr/etudier/reglement-general-des-etudes-et-des-examens.html>

Notant que les étudiant-e-s sont sensibilisé-e-s aux questions d'intégrité intellectuelle durant leur parcours académique et que le site web de l'UCLouvain met à disposition des ressources spécifiques sur le sujet : <https://uclouvain.be/fr/etudier/lutter-contre-le-plagiat.html>

Je déclare sur l'honneur que ce travail de fin d'étude a été écrit et dessiné de ma plume, sans avoir sollicité d'aide extérieure illicite, qu'il n'est pas la reprise d'un travail présenté dans une autre institution pour évaluation, et qu'il n'a jamais été publié, en tout ou en partie. Toutes les informations (dessins, maquettes, idées, phrases, graphes, tableaux, ...) empruntées ou faisant référence à des sources primaires ou secondaires sont référencées adéquatement selon la méthode universitaire en vigueur.

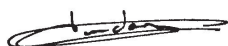
Notant qu'un travail universitaire est le fait d'une production personnelle, réflexive et critique, je déclare en outre avoir fait l'usage suivant des outils d'intelligence artificielle de type agent conversationnel et/ou de production graphique :

	Oui	Non
J'ai utilisé l'IA	x	
J'ai utilisé l'IA pour produire/retravailler des images, auquel cas une mention explicite est indiquée en légende desdites images ;		x
J'ai utilisé l'IA pour retravailler/traduire mon texte, auquel cas une mention explicite est indiquée en préambule ;		x
J'ai utilisé l'IA pour récolter/compiler des données, auquel cas une mention explicite des requêtes formulées et des réponses reçues de l'IA est indiquée dans la section présentant la méthode de recherche ;		x
J'ai utilisé l'IA pour synthétiser/analyser de l'information, auquel cas la réponse produite par l'IA est utilisée comme source secondaire faisant l'objet d'une analyse critique personnelle explicite, impliquant que je reconnais comme miens les éléments présentés dans le travail et prends toute responsabilité à leur égard.	x	

Fait à Bruxelles

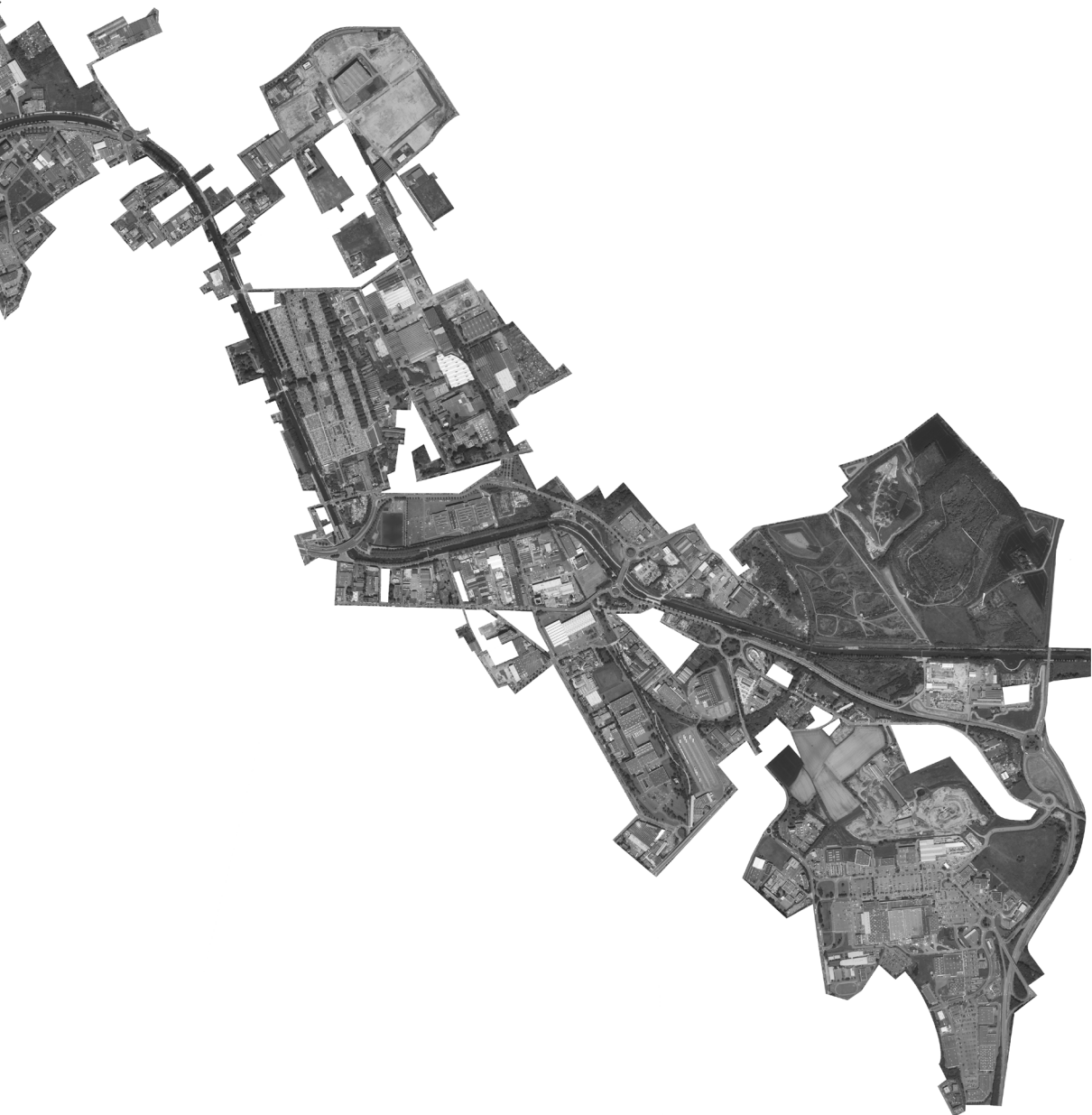
Le 31/05/2026

Signature de l'étudiant-e



Branchez-vous au canal

Réseau paysager et logistique sur le canal de Roubaix



Arthur Cardon

Travail de fin d'étude de
Arthur Cardon

Co-promoteurs
Chiara Cavalieri
Pietro Manaresi

Expert
Pierre Burquel

Université Catholique de Louvain
Faculté d'architecture, d'ingénierie
architecturale, d'urbanisme
(Site de Bruxelles)

Remerciements

Je souhaite remercier toutes les personnes qui m'ont accompagnée et soutenu-e durant la réalisation de ce mémoire.

Tout d'abord mes ami-es, Elisa, Juliette, Kelyan, Manea, Maud, Olivier, Rosalie, Théodore et Yousra, pour leurs conseils et leur présence, ainsi que les moments de joie et de rire partagés durant cette période.

Je remercie mes promoteur-rices, Chiara Cavaleri et Pietro Manaresi, ainsi que mon expert Pierre Burquel, pour leur suivi et leurs remarques constructives, essentielles à l'avancée de ce travail.

Enfin, un grand merci à ma famille pour m'avoir soutenue durant ces neuf années d'études qui s'achèvent.

Table des matières

1. Introduction	11
2. Methodologie	15
3. Un territoire désindustrialisé	19
3.1. La ville post-industrielle	
3.2. Un modèle obsolète	
3.3. Vers une ville productive et écologique	
4. Le canal de Roubaix : D'une artère vitale à un corridor enclavé	29
4.1. Le canal dans le Parc Bleu de l'Eurométropole	
4.2. Le canal dans un territoire sous pression logistique	
4.3. Le canal dans la ville de Roubaix : un espace de projet	
5. Les projet d'un paysage productif et écologique	55
5.1. Mico-city : Brasser la ville	
5.1.1. Les anciennes brasseries Terken : Un site historique	
5.1.2. Figures paysagères	
5.1.3. Programme	
5.2. ReuseLab : L'atelier des matières	
5.3. Le Quai Agricole : Cultiver ensemble	
5.4. GR.214-232 : La logistique habite ici	
5.5. Recypark : Le clef, c'est cohabiter	
5.6. Parc du Tiers Paysage : Laisser faire	
6. Regard critique	93
6.1. Des acteurs en nombre	
6.2. Le parti pris de la lenteur	
6.4. Un projet que s'intalle dans le temps	
7. Conclusion	99
8. Bibliographie	102

Branchez-vous au canal

Réseau paysager et logistique sur le canal de Roubaix

1. INTRODUCTION

La ville contemporaine a progressivement tourné le dos à sa production. Le XXème siècle a vu les usines, les entrepôts et les infrastructures logistiques quitter petit à petit les centres villes pour s'installer en périphérie laissant friches, bâtiments désaffectés et canaux derrière eux. Ce phénomène de desserrement a redessiné le rapport que la ville entretient avec ce qu'elle produit et consomme, la rendant dépendante de filières logistiques complexes dont le coût écologique, spatial et social dévoile les limites.

C'est dans ce contexte que le canal de Roubaix, infrastructure née au XIXème siècle de l'industrialisation, se révèle être un territoire riche d'opportunités. Conçu pour alimenter les usines roubaisiennes en eau et matières premières, il est abandonné et fermé en 1985, mettant un point d'arrêt à la logistique qu'il supportait structurant ainsi le territoire pendant près d'un siècle.

Depuis, les berges oscillent entre abandon et tentatives de réappropriation à des fins paysagères. Les friches, les jardins partagés, les écosystèmes nés de l'abandon de sites industriels et les bâtiments inoccupés, constituent le socle d'une réflexion sur la ville de demain.

Ce travail part du constat que la réponse aux enjeux urbains actuels réside dans la réactivation de ce qui existe déjà. Il s'inscrit dans une démarche de recherche par le projet qui explore comment le canal de Roubaix peut allier intentions paysagères et réaffectations productives au service d'une ville plus durable.

Afin de répondre à cette question le présent travail se décompose en trois temps. Dans un premier temps, nous poserons le cadre théorique de la réflexion en analysant les dynamiques liées à la ville post-industrielle, écologique et productive. Ensuite, nous

regarderons le canal dans son contexte sous le prisme d'une analyse territoriale. Enfin, nous proposerons un projet sous forme de six interventions complémentaires le long du tracé du canal afin de mettre en place un parc linéaire paysager et productif.

« Les coulisses de la ville sont remises sur le devant de la scène » c'est ce à quoi le projet aspire. (Syvil, 2019)

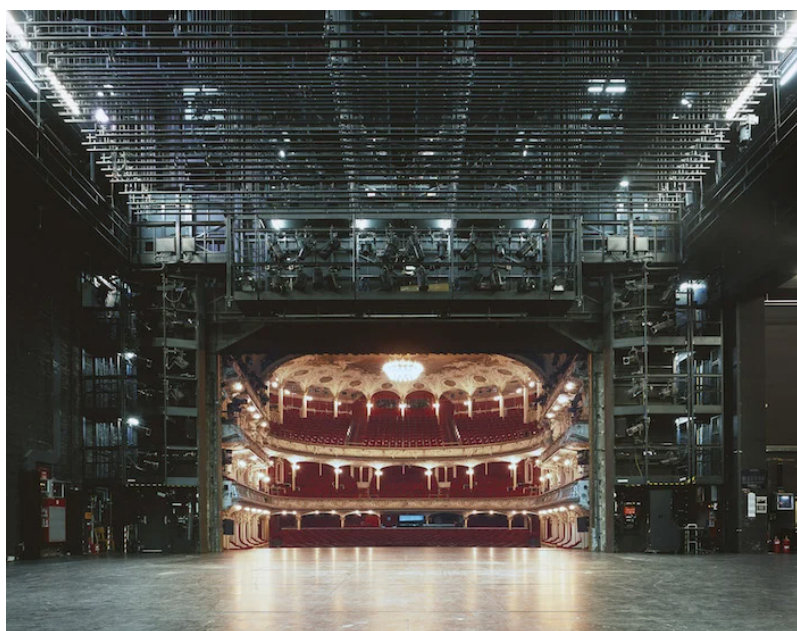


Fig. 1 - The Fourth Wall (Klaus Frahm, 2010)

2. MÉTHODOLOGIE

L'approche méthodologique de ce travail consiste à aborder le sujet selon différents angles complémentaires. Le croisement de ces points de vue et mode d'analyses a permis de construire une lecture du canal de Roubaix comme territoire de projet.

Dans un premier temps, cette approche du territoire s'est basée sur une observation sensible et paysagère des abords du canal. Visiter les lieux m'a permis de m'imprégner des ambiances, de porter une attention aux usages existants, aux qualités et aux lacunes de l'espace public. Les continuités (et les discontinuités) paysagères fondent les caractéristiques du paysage autour du canal. Cette analyse in-situ a été complétée par un entretien avec un paysagiste de la ville de Roubaix. Cette interview m'a permis de m'appuyer sur un regard expérimenté de la lecture du territoire et de comprendre les intentions de la ville en matière d'aménagement. C'est au cours de cet entretien que la question de l'insécurité a été soulevée, porte d'entrée vers des réflexions sur l'espace public, l'éclairage et l'habitabilité du canal à toute heure du jour et de la nuit. En effet, Roubaix est une des villes de France les plus touchées par la délinquance, héritage de plusieurs décennies de décrochage économique, une conséquence directe de la désindustrialisation. Le canal, dans son état actuel, constitue un terrain propice au sentiment d'insécurité dans l'espace public

Dans un second temps, il a fallu mobiliser des références architecturales, théoriques et économiques afin de poser le cadre d'analyse du sujet. L'étude du cas bruxellois avec le Plan Canal de la Région Bruxelles-Capitale et l'exposition A Good City Has Industry par Brussels Architecture Workroom, a orientée les réflexions autour de la ville productive.

Les travaux de Syvil Architectures sur la logistique urbaine et ceux de UR architectes sur l'intégration de systèmes écologiques dans la ville ont permis une réflexion sur l'articulation entre infrastructure, paysage et espace productif. Parallèlement à ça, des références pluridisciplinaires sont venues compléter ma compréhension des logiques urbaines en lien avec la logistique et la production. Ce corpus de références a servi à établir le socle du projet.

La dernière étape, celle du projet, a débuté avec l'identification de différents sites le long du canal. Chacun d'entre eux présente un intérêt au regard de sa connexion avec le canal et des intérêts logistiques, paysagers et écologiques qu'il porte. Les sites ont pour vocation de fonctionner les uns avec les autres tout en dialoguant avec la dimension paysagère du canal. Le chemin de halage, la végétation, les ouvrages d'art ponctuels et l'eau, forment un tracé directeur et permettent la continuité entre les interventions.

Ce travail se veut avant tout une piste de réflexion sur les territoires en mutation. Il explore la place du déjà-là dans la ville et s'en saisit pour imaginer un projet résilient ancré dans le territoire.

3. UN TERRITOIRE DÉSINDUSTRIALISÉ

La ville que nous habitons aujourd'hui est dépossédée de ses moyens de subsistance et de production. Elle est dépendante de sa périphérie qu'elle ne cesse d'englober dans son expansion. Son fonctionnement dépend entièrement de surfaces gigantesques dédiées à l'agriculture, l'élevage, l'industrie et des filières logistiques mondialisées. A titre d'exemple la région Ile-de-France ne disposerait que de trois jours d'autonomie alimentaire si elle n'était plus approvisionnée par ces réseaux logistiques. Paradoxalement, ces surfaces aussi vitales qu'étendues sont quasiment inexistantes aux yeux des citoyens car situées dans la périphérie. (Syvil Architectures, 2019)

Autrefois, les zones productives étaient intégrées au tissu urbain, souvent situé à proximité des canaux et voies ferrées pour des raisons d'approvisionnement en combustible et de dépendance en eau. Ce processus de migration des espaces de production depuis le centre des villes vers la périphérie est à l'œuvre depuis le milieu du XXème siècle. Il s'intensifie avec la désindustrialisation à partir des années 70, époque à laquelle on perçoit la production en ville comme un problème, vecteurs de pollution et de congestion des centres urbains. Ce phénomène toujours à l'œuvre aujourd'hui porte le nom de desserrement. Il désigne le déplacement progressif des infrastructures productives et logistiques loin des centres villes pour en diminuer les externalités négatives. (Masson & Petiot, 2013) Cependant, cette situation provoque de nouvelles externalités non négligeables, tel que l'imperméabilisation de surfaces agricoles et la congestion des réseaux viaires dont résulte de fortes émissions. (Dablanc & Andrianakaja, 2011)

Afin de mieux comprendre ce phénomène, revenons sur le processus qui, petit à petit, a écarté la production du cœur de nos villes.

3.1. La ville post-industrielle

Au XIX^{ème} siècle, la mise en place de grands réseaux de chemins de fer, égouttage et canaux, reconfigurent le plan des villes. Les grandes usines s'installent à proximité de ces voies de communication pour s'approvisionner en matière première et exporter leurs produits manufacturés. La navigation fluviale connaît un important essor en raison du besoin de transporter des marchandises lourdes dans ce contexte d'industrialisation. Le transport par voie d'eau permet notamment une baisse significative des coûts de transport sur les marchandises en comparaison au transport terrestre. (Gagnepain, 2021) Les voies de chemins de fer concentrent les flux de marchandises et de voyageurs, tandis que les usines et les entrepôts s'installent le long des voies. Rails et canaux dessinent un système logistique intégré au tissu urbain, un système qui sera largement remis en question par les mutations économiques du XX^{ème} siècle.

Les années 70 marquent un point de bascule et une entrée en crise du modèle productif européen. La mondialisation et l'ouverture à la concurrence internationale pousse les entreprises à délocaliser leurs unités de production vers des pays où les coûts sont plus faibles. (Masson & Petiot, 2013) S'en suit un phénomène désindustrialisation qui frappe violemment les villes ouvrières européennes. Les usines ferment et laissent derrières elles des espaces vidés de leur fonction productive. Des morceaux de ville abandonnés composés de friches, bâtiments désaffectés, canaux et chemins de fer à l'abandon. Parallèlement à cela le chômage s'installe et un sentiment de laissé pour compte marque ces territoires.

Bien que la ville ne produise plus, elle continue de consommer. Le vide laissé par l'industrie est comblé par le secteur tertiaire (services, commerces, bureaux), qui prend le relai comme moteur économique des métropoles. Ce changement de paradigme économique se traduit spatialement en Europe : « une urbanisation hors d'échelle est venue s'imposer en périphérie depuis les années 60 sous les traits de centres commerciaux, de cités résidentielles, de nappes de pavillons, d'entrepôts, d'aéroports, de gares de triages » (AS Architecture-Studio, 2009, p.156). Pendant que les centres se tertiarisent la périphérie absorbe ce que la ville rejette ou sert d'avant-poste à l'acheminement de marchandises vers les centres urbains. La logistique n'est plus intégrée à la ville et prend ses quartiers dans la couronne périurbaine. (Masson & Petiot, 2013,) La ville devient un espace de consommation dépendante des chaînes d'approvisionnement dont la complexité croissante atteint ses limites.

3.2. Un modèle obsolète

Le modèle urbain dont nous héritons, désindustrialisé et tertiarisé, montre aujourd'hui ses limites. La périphérie est devenue la ceinture de subsistance de la ville, l'imperméabilisation des sols due à l'étalement urbain et l'installation de zones logistiques et commerciales accroît le risque d'inondation tout en réduisant la capacité des territoires à absorber les chocs climatiques (Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai, 2018). A cela s'ajoute un manque d'espaces verts notoire dans les zones les plus urbanisées accentuant les effets d'îlot de chaleur. En région parisienne, un francilien sur deux vit dans un espace carencé en espace verts, moins de 10 m² par habitant. (IAU, cité dans UR architectes, 2019) Ce manquement, longtemps ignoré, a brutalement été révélé par la pandémie de 2020 créant des situations traumatiques vis-à-vis de l'environnement, (Marchand, Younes, Bonthoux, 2023, p.43) situations déjà éprouvées par une partie de la population mondiale lors de catastrophes liées au changement climatique.

Sur le plan écologique, la dépendance des filières logistiques au réseau viaire a des conséquences environnementales considérables. On estime que le transport de marchandises «contribue à hauteur de 20 à 60% (en fonction des polluants considérés) à la pollution locale due aux transports, et à plus d'un quart du CO₂ émis par l'ensemble des trafics urbains.» (Dablanc, 2012, p.40) L'installation des aires logistiques de plus en plus loin des centres aggrave cette situation et est incompatible avec les objectifs de « réduction [...] des consommations foncières au cours de la décennie » (Ferchaud & al., 2024) inscrit dans la loi Climat et Résilience de 2021. Ce modèle se heurte désormais à une barrière légale.

« Si la forme urbaine de la ville dense a dans son histoire été en capacité de faire face à toutes les crises, la crise climatique et généralisée vers laquelle nous nous engageons pourrait très vraisemblablement faire vaciller ses vieux équilibres. » (UR architectes, 2019) Face à ces défis il convient d'inventer un nouvel imaginaire urbain productif et résilient.

3.3. Vers une ville productive et écologique

Dans ce contexte de décalage entre les besoins des habitants et leur environnement, de nouvelles stratégies urbaines tente de réconcilier la ville avec ce qu'elle a longtemps rejeté. «la ville est aujourd'hui devenue majoritairement l'environnement naturel de l'humanité. Elle est devenue sa nature au sens propre du terme. Elle la façonne irrémédiablement.» (AS Architecture-Studio, 2009, p.155) Il est donc indispensable de repenser le rapport entre l'humain, l'urbain et la nature. Pour se faire, il convient de se saisir des ressources déjà présentes, des opportunités que la ville elle-même a déjà dessinée.

Un des leviers dont l'urbanisme peut se saisir nous vient directement du processus de développement de la ville. En s'urbanisant et au cours des phases d'industrialisation et de désindustrialisation, les villes ont créé de nombreux espaces interstitiels, friches, lisières, délaissés, enclaves. Ces espaces «porteurs de nouveaux imaginaires métropolitains [...] sont autant d'entre-deux potentiels [...]. En constante évolution, ces espaces interstitiels nous semblent dessiner les initiatives spontanées». (Marchand, Younes, Bonthoux, 2023, p.61) Ces opportunités sont vraisemblablement la porte d'entrée vers des tentatives de réconciliation entre ville et nature. La méthode à mettre en place, opportune et opportuniste, vise à fabriquer et maintenir ces espaces ouverts. (UR architectes, 2019)

Deuxièmement, partant du constat que les espaces productifs demeurent désormais dans la périphérie ou dans des pays à bas salaires, ce qui pose de nombreux problèmes (Brussels Architecture Workroom, 2016) précédemment évoqués. L'intégration des

organes productifs dans la métropole semble être un levier allant dans le sens d'une ville durable. «En aménageant de l'espace pour les activités de production innovantes, d'emplois peu qualifiés et d'économie circulaire, la ville et la périphérie peuvent retrouver un nouveau souffle.» (Brussels Architecture Workroom, 2016) Cette démarche n'exclut pas le premier point que nous avons évoqué puisqu'elle se doit de considérer l'existant, friches, entrepôts... Le réemploi du bâti hérité de la période industrielle constitue, en soi, une performance écologique en tenant compte des objectifs de sobriété foncière désirés à l'horizon 2035.

Enfin, la troisième approche se veut intersectionnelle, à la croisée des deux premières. Incorporer les organes de production au paysage urbain. Faire de l'industrie, l'agriculture et l'infrastructure, des composantes visibles et habitables de la ville en considérant les cycles naturels. Il n'est plus question de dissimuler la production et de la cantonner à des zones planifiées, mais de l'assumer comme élément intégré au paysage urbain.

«La crise climatique va amener nos sociétés et nos villes à repenser en profondeur l'ensemble de leurs filières matérielles : alimentation, production d'énergie, matières premières, déchets, logistique... Architectures de la production d'énergies vertes, de la fabrication locale, du réemploi, de la transformation, de la réparation, du stock, d'une logistique décarbonée, fluviale, ferrée...» (Syvil, Archiscopie n°18, 2019)

C'est à la lumière de ces questions que le canal de Roubaix, hérité de l'époque industrielle, devient un territoire de projet. A la croisée d'enjeux écologiques, productifs et paysagers, l'infrastructure du canal et les espaces qui la bordent deviennent des opportunités d'expérimentation.

4. LE CANAL DE ROUBAIX : D'UNE ARTÈRE VITALE A UN CORRIDOR ENCLAVÉ

Surnommée la « Manchester française », Roubaix s'est développée au XIX^{ème} siècle comme l'une des capitales mondiales de la production textile, structurant tout son territoire autour de l'activité industrielle. L'urbanisme de la ville reflétait directement la hiérarchie présente dans les usines avec des quartiers d'habitations ouvrières et des courées qui s'opposaient à des quartiers aisés d'ingénieurs et de contremaîtres. (ENS Géographie, s.d.) Le patronat roubaisien pratiquait une forme de paternalisme en fournissant aux employés logements, soins médicaux, éducation des enfants, retraite. Les ouvriers étaient ainsi liés à l'entreprise au-delà de leur travail. (ANMT, 2022) A la fermeture des usines dans les années 70, ce n'est donc pas seulement le travail qui disparaît, c'est tout le système qui s'effondre. C'est ce phénomène qui explique le traumatisme lié à la désindustrialisation. Le canal, infrastructure centrale de ce système productif, porte aujourd'hui en lui les traces de cet effondrement.



Fig. 2 - Courée rue de l'Hommelet (J. Deryng, 1955)



Fig. 3 - Rue Charles-Quint (Anonymous, 1910)



Fig. 4 - Quai du Sartel (Anonymous, s.d)

4.1. Le canal dans le Parc Bleu de l'Eurométropole

Le canal de Roubaix s'inscrit dans un réseau hydrographique transfrontalier connu sous le nom de Parc Bleu de l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai. Ce projet territorial intègre 5 440 kilomètres de cours d'eau dont 300 sont navigables. (Espace Bleu, 2018, p25) Le réseau traverse indifféremment la frontière française, flamande et wallonne et porte des ambitions multiples : tourisme, biodiversité, économie, transport, loisir et gestion des ressources. Au-delà de l'aménagement des berges ou du développement d'un itinéraire de promenade, le Parc Bleu vise à faire de l'eau un vecteur de cohésion territoriale, un outil de transition écologique et un levier de développement économique. Le Parc Bleu se veut «un lieu où la vie est agréable, où l'activité économique sur l'eau et sur les berges s'intègre harmonieusement à l'agriculture, la ville et la nature.» (Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai, 2018). En ce sens, cette initiative territoriale s'inscrit dans une vision de la ville écologique en générant un espace qui se sert de l'eau comme point de départ pour le projet.

A ce titre, le canal de Roubaix représente une infrastructure singulière. Contrairement aux canaux traditionnels qui résultent de la canalisation d'une rivière préexistante, il relie la Deûle et l'Escaut en franchissant la « colline du Fresnoy » haute de 44 mètres. Cette topographie représente un véritable défi technique : «nous sommes en présence de deux escaliers d'eau séparés par un Bief de Partage alimenté artificiellement par une station de pompage dans la Deûle.» (Mousquet, 1982) Le projet, initié en 1813 est achevé en 1892, naît sous l'impulsion des industriels roubaisiens du textile désireux

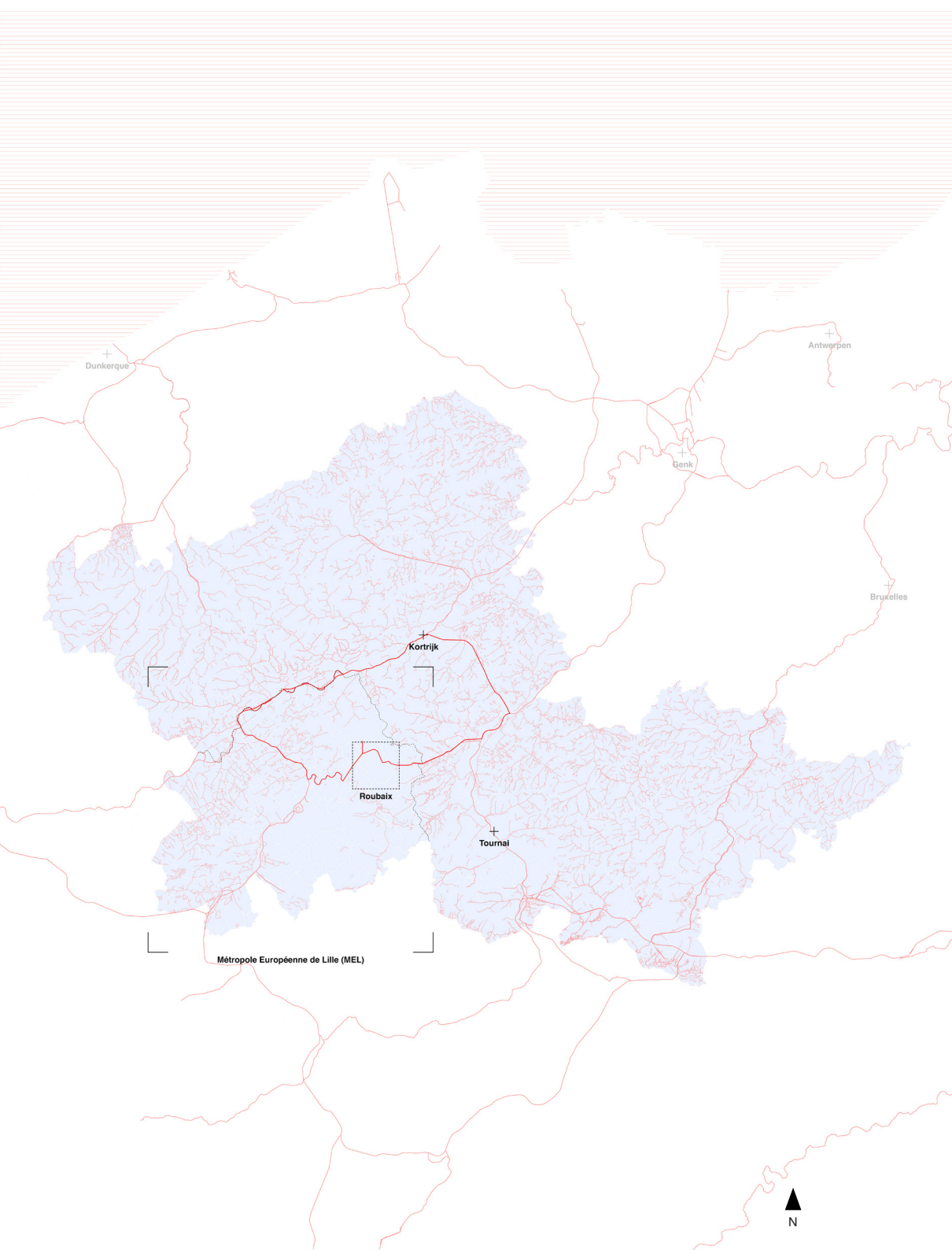
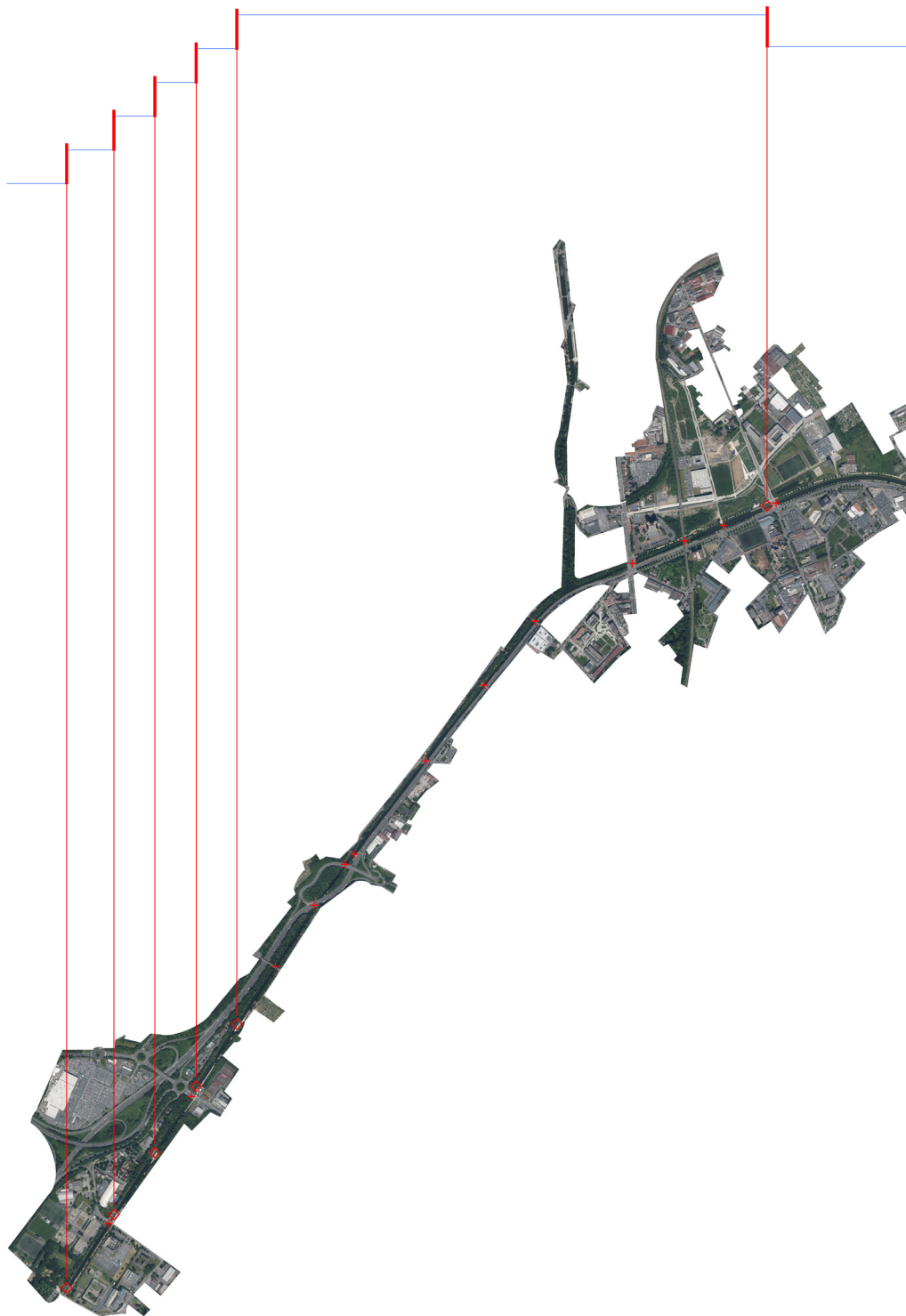


Fig. 5 - Carte de l'Espace Bleu (Auteur, 2026)

d'approvisionner leurs usines en matières premières et en eau. Au total ce sont 12 kilomètres de canal et 15 écluses qui voient le jour.

Durant près de cent ans, le canal est une infrastructure vitale pour les industries de la région jusque dans les années 70, période à laquelle s'amorce la désindustrialisation. A cette période, le transport fluvial recule au profit du transport routier. Le canal de Roubaix, inexploité, ferme à la navigation en 1985. Pendant une dizaine d'années il n'est plus entretenu, entraînant l'affaissement des berges et le blocage des écluses. (Bibliothèque nationale de Roubaix, 2010)

Bien que faisant partie de cet ambitieux projet, le canal de Roubaix reste la section la moins exploitée de ce territoire. Son potentiel paysager, écologique et productif reste encore largement à inventer. Afin de comprendre la raison de ce manque d'exploitation, il convient d'analyser les dynamiques productives ayant façonné le territoire de la métropole européenne de Lille.



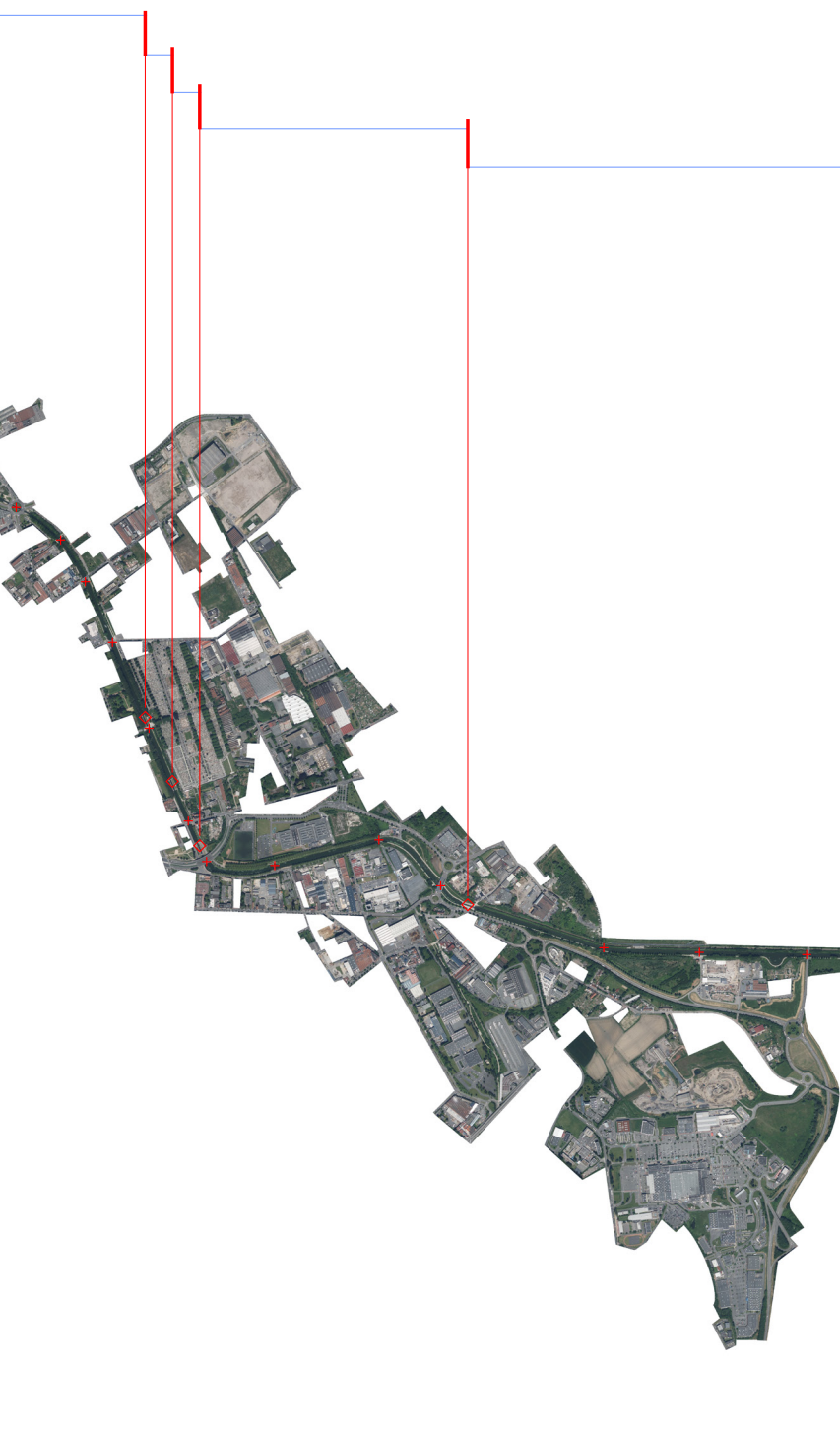


Fig. 6 - Carte des espaces ouverts et altimétrie du canal (Auteur, 2026)

4.2. Le canal dans un territoire sous pression logistique

La Métropole Européenne de Lille occupe une place stratégique dans la géographie logistique nord-européenne. Située au carrefour du nord et du sud de l'Europe, elle voit transiter de nombreux véhicules venus notamment des grands ports belges et hollandais. Cette position génère des flux considérables de marchandises qui voyagent majoritairement par la route avec 16% du trafic quotidien sur l'autoroute A1 et un effet significatif sur la congestion. (ADULM/AULA/ESSEC, 2021, p. 34)

Le phénomène de desserrement, évoqué précédemment, y est aussi particulièrement visible. Les zones d'activité et les entrepôts ont progressivement quitté les centres urbains pour venir s'installer en périphérie des trois grandes aires urbaines que sont Lille, Roubaix et Tourcoing, générant une constellation d'espaces productifs, logistiques et commerciaux dépendants des réseaux viaires.

Les conséquences environnementales et les répercussions spatiales de ce modèle sont tout à fait perceptibles à l'échelle métropolitaine. Le transport de fret représente presque un tiers des émissions de CO₂ de la métropole (ADULM/AULA/ESSEC, 2021, p. 34) et la croissance du e-commerce accentue cette pression sur le réseau routier avec une logistique du dernier kilomètre désorganisée et fragmentée. Sur le territoire de la MEL on compte 23 millions de livraisons à domicile par an qui viennent s'ajouter aux flux existants. (MEL/Cerema, E-comMEL, 2022)

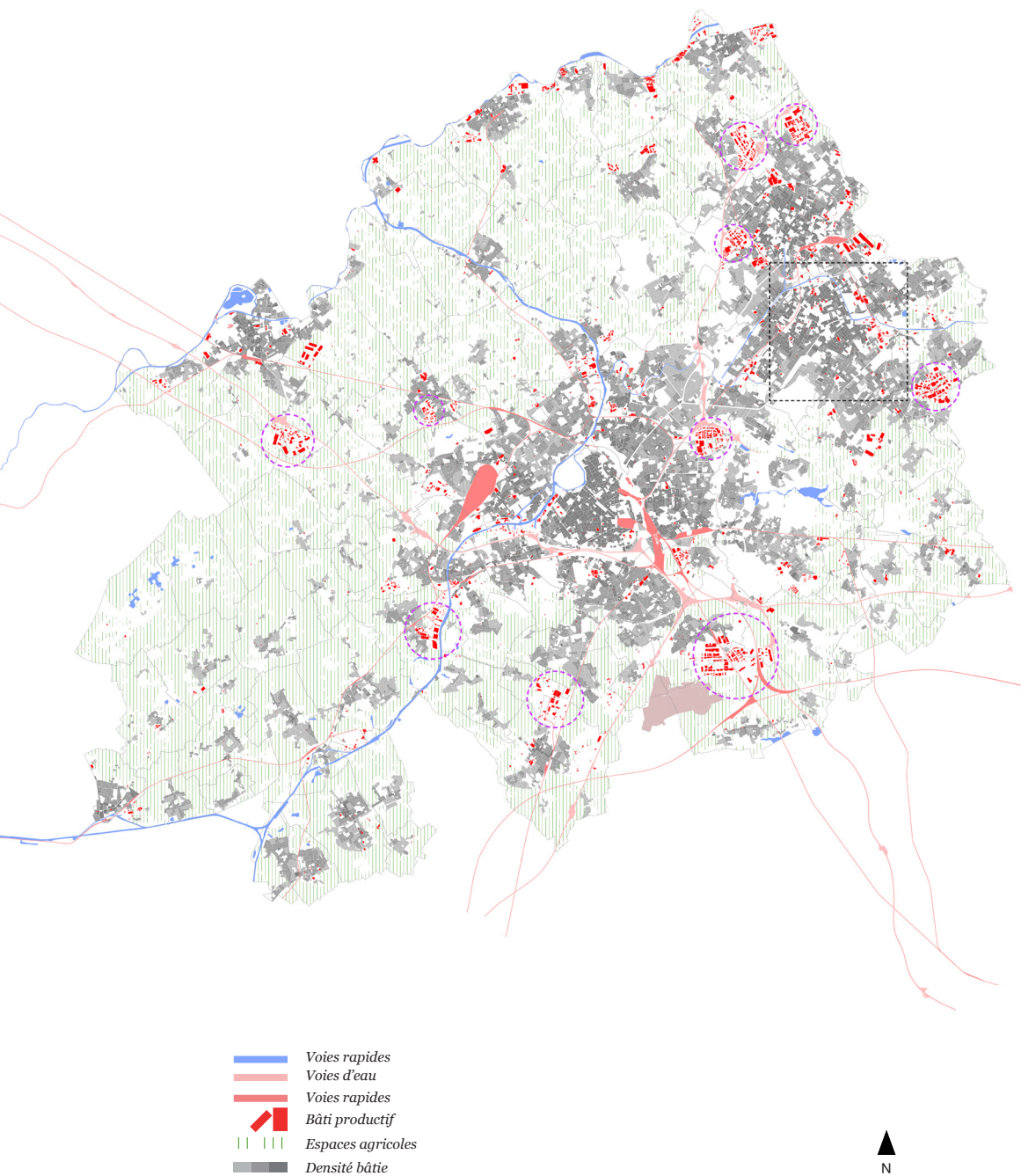


Fig. 7 - Carte du desserrement industriel (Auteur, 2026)

La filière déchets constitue un autre volet de cette pression logistique. Un tiers du tonnage transporté sur les routes en France est lié aux déchets. De plus, le développement des filières de recyclage tend à multiplier ces flux de collecte et de livraison et accentue paradoxalement la pression sur le réseau routier. (Douet, Pereira, Gavaud, Flux, 2014) Le transport fluvial est pourtant une alternative adaptée à ces flux massifiants. La MEL est d'ailleurs pionnière dans ce domaine avec la mise en place dès 1999 d'un mode de transport par voie fluviale pour une partie des déchets, ce qui évite la circulation de 20 000 camions par an sur la métropole. (Brancotte, Fluvial n°256 ; Douet, Pereira, Gavaud, Flux, 2014) Cette initiative fait cependant figure d'exception à l'échelle du territoire et les flux déchets restent, au même titre que les flux de marchandises, majoritairement routiers.

Dans ce contexte, le réseau de voies navigables dont le canal de Roubaix fait partie est largement sous exploité alors qu'il représente une alternative à faible empreinte carbone. Les zones logistiques sont largement déconnectées des infrastructures fluviales tandis que le foncier de la MEL compte presque 1 000 hectares de friches industrielles à revaloriser qui pourraient être utilisées pour accueillir des plateformes logistiques de proximité connectées aux voies d'eau. (ADULM/AULA/ESSEC, 2021, p. 34) Ces dynamiques ont façonné le territoire et leurs répercussions sont visibles dans le paysage et l'organisation spatiale autour du canal de Roubaix.

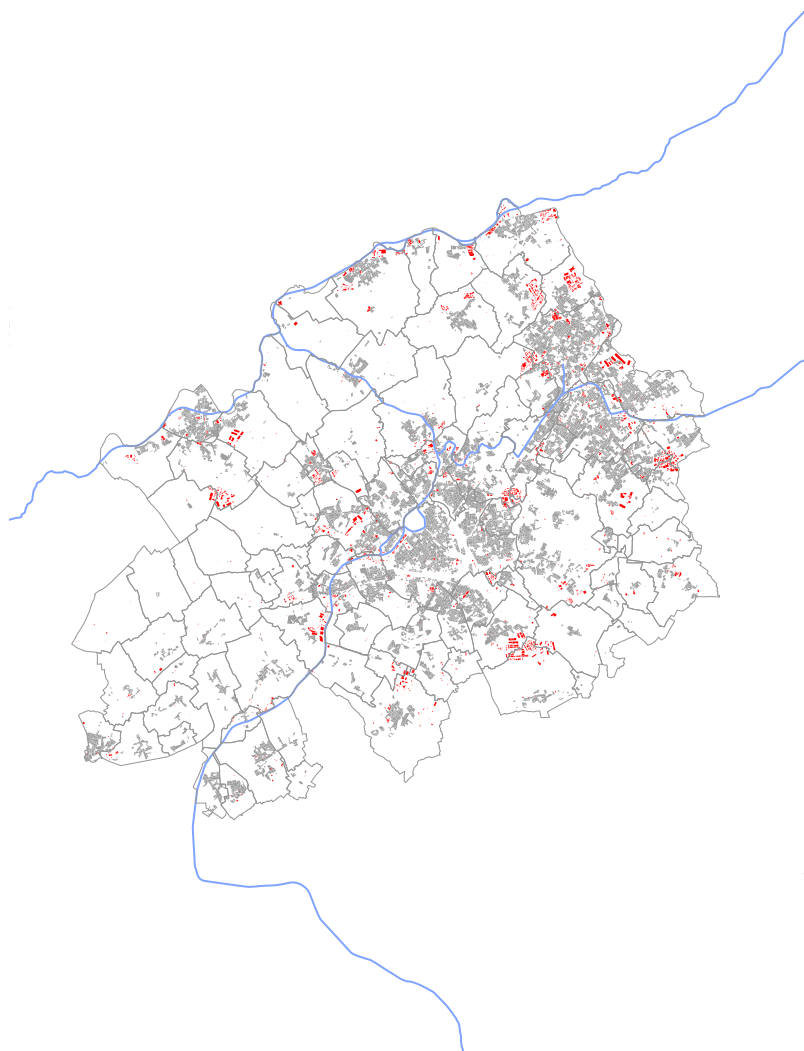


Fig. 8 - Constellation productive autour de la MEL (Auteur, 2026)

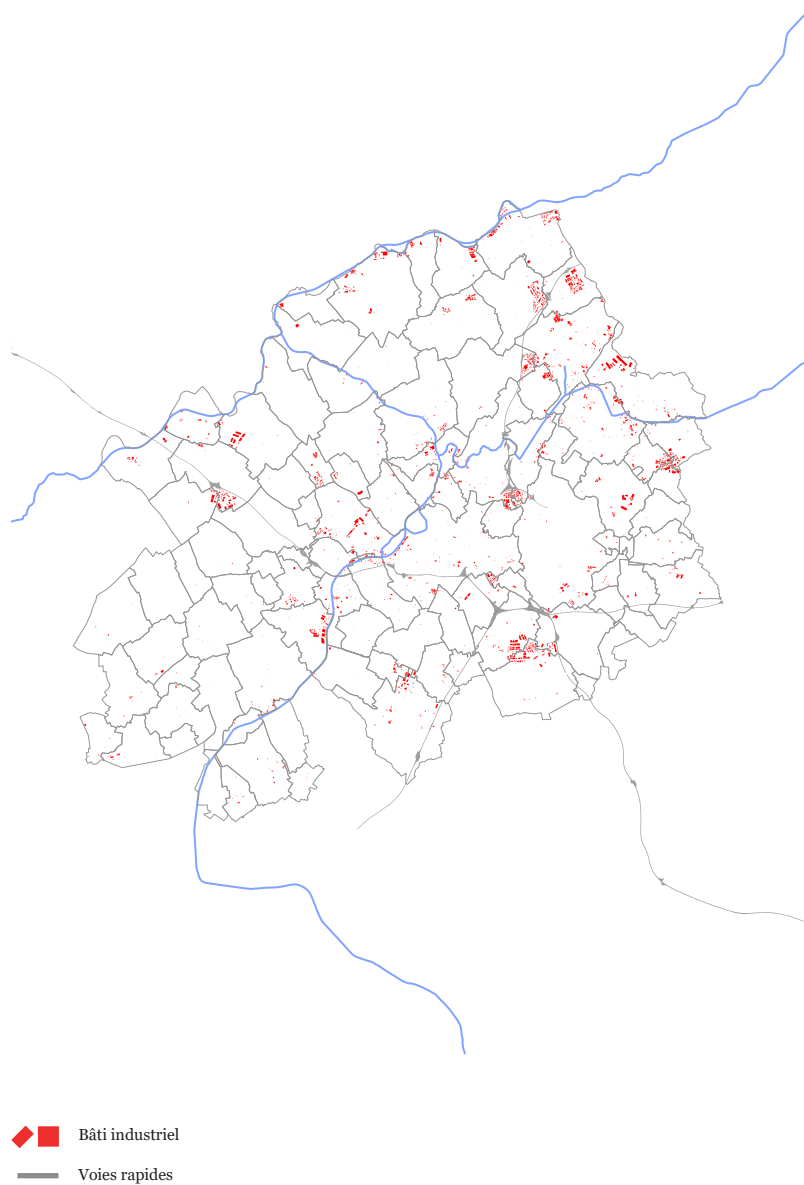


Fig. 9 - Rattachement des zones productives au réseau viaire (Auteur, 2026)

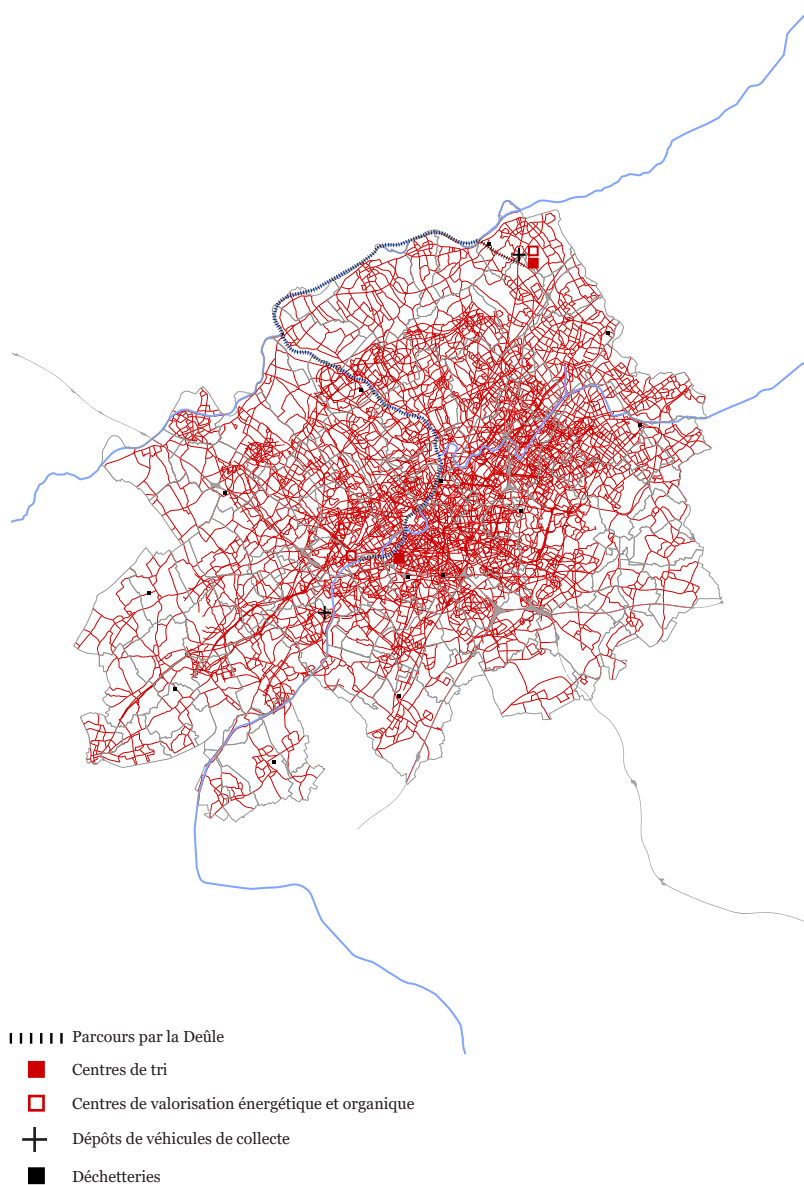


Fig. 10 - Organisation de la collecte de déchets dans la MEL (Auteur, 2026)

4.3. Le canal dans la ville de Roubaix : un espace de projet

La désindustrialisation, allant de pair avec le desserrement des activités productives et logistiques, a laissé des traces dans le paysage des berges du canal de Roubaix. Le changement de paradigme dans l'exploitation des voies de communication se traduit par un désadressage du bâti au canal. Les parcelles qui jouxtent les quais se sont progressivement tournées vers le réseau viaire installé sur la façade souvent opposée au canal. Les usines abandonnées, quand elles n'ont pas été détruites, sont devenues des friches dont les murs ont scindé l'espace du canal du reste de la ville.

Depuis les années 1990, Roubaix met en place des plans d'aménagements successifs pour se réapproprier son canal et le considérer comme un élément structurant de son territoire. Des dispositifs paysagers ont vu le jour le long du tracé, pistes cyclables, espaces verts, équipements sportifs... Ces interventions ont pour objectif de développer les activités touristiques et de loisirs en misant sur un renouvellement urbain par l'aménagement de berges. (VPAH Hauts-de-France, 2019) Le canal de Roubaix reste cependant un espace au potentiel grandement inexploité. La coupure entre le foncier productif et le tracé du canal produit un espace linéaire particulier. Un corridor, bordé de murs, carencé en équipements, activités, et éclairage public. La nuit, la fréquentation de berges diminue, la promenade du canal est peu empruntée et le manque d'éclairage public produit un sentiment d'insécurité. Les berges sont discontinues et les équipements épars.

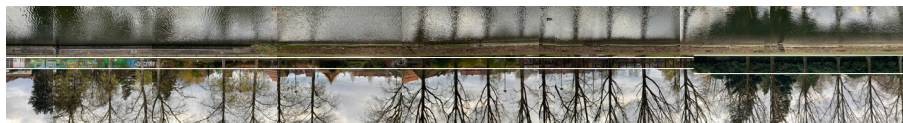


Fig. 11 - Relevé des murs le long du canal (Auteur, 2025)

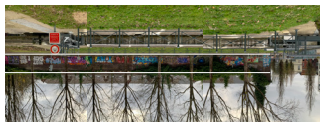




Fig. 12



Fig. 14



Fig. 13



Fig. 15

Fig. 12 - Installation sportive (Auteur, 2025)

Fig. 13 - Ancienne ligne de train (Auteur, 2025)

Fig. 14 - Aménagement public (Auteur, 2025)

Fig. 15 - Ambiance paysagère (Auteur, 2025)

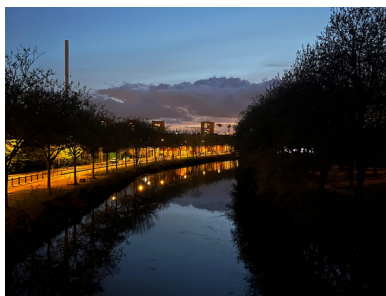


Fig. 16

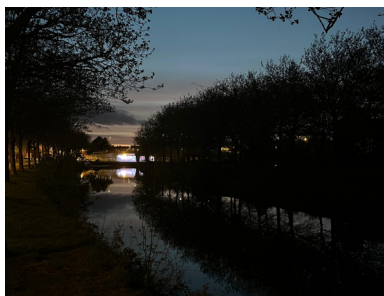


Fig. 18

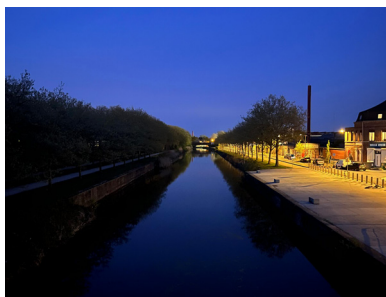


Fig. 17

Fig. 16 - Quai du Watreloo de nuit (Auteur, 2025)

Fig. 17 - Quai du Sartel de nuit (Auteur, 2025)

Fig. 18 - Quai du Sartel de nuit (Auteur, 2025)

C'est dans cet état de transition, entre abandon et reconquête, que se dessine un espace de projet. Le foncier qui suit le tracé du canal est pourtant riche en espaces ouverts hérités du passé industriel et des intentions paysagères portées au canal.

Ces espaces sont de natures diverses avec des attributions productives et commerciales qui entretiennent peu de relation avec la voie d'eau et perpétuent le phénomène de désadressage évoqué précédemment.

Les espaces publics et dispositifs de loisirs, équipements sportifs extérieurs, bancs, pontons, zones piétonnes et pistes cyclables définissent le canal comme un lieu à forte valeur paysagère. Les écluses et ouvrages d'arts sont également des marqueurs qui contribuent à cette expérience. Enfin, les jardins partagés agissent comme des espaces communautaires porteurs de cohésion sociale.

Ces dispositifs sont également présents sur l'ensemble du territoire roubaisien avec 10 jardins partagés et 25 jardins familiaux. (Ville de Roubaix, s.d.) Cette observation permet de mettre en évidence des dynamiques sociales, productives et paysagères à l'œuvre sur le territoire du canal.

Finalement, la plus forte dimension paysagère est attribuée aux espaces naturels. Les friches laissées à l'abandon sont des terrains propices au développement d'une végétation pionnière propice à l'installation de nouveaux écosystèmes.

Gilles Clément nous explique notamment que «Les délaissés accueillent des espèces pionnières [...]. Chacune d'elles prépare la venue des suivantes dont les cycles s'allongent jusqu'à ce que s'installe une permanence.» (Clément, 2004)

Le site PCUK, sur la commune de Wattrelos en est un exemple parlant, ici, la friche dispose d'un double statut, tant de renaturation que de dépollution de cet ancien site de 46 hectares dédié à l'industrie chimique. des prairies et des espaces herbacés tout en assurant la dépollution du site (CAUE Nord, s.d.)

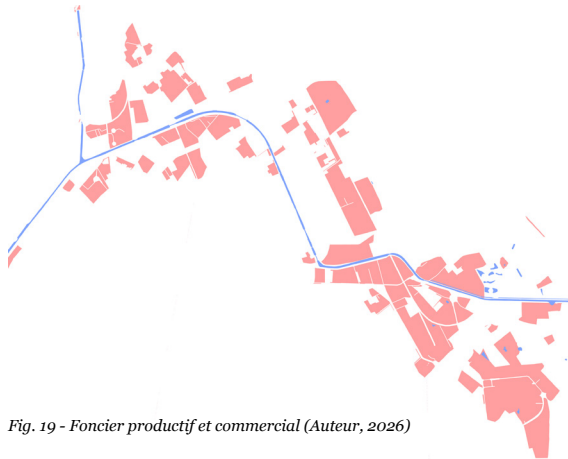


Fig. 19 - Foncier productif et commercial (Auteur, 2026)



Fig. 20 - Foncier dédié aux espaces publics et loisirs (Auteur, 2026)

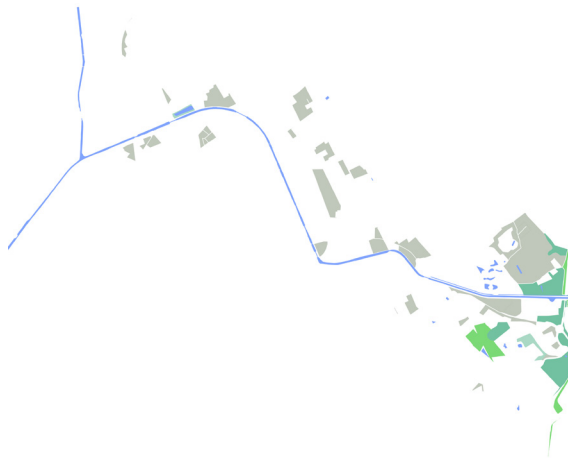
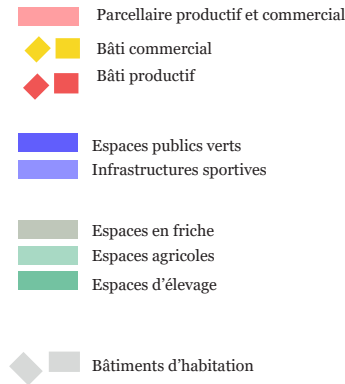


Fig. 20 - Foncier dédié aux espaces en friche et agricoles (Auteur, 2026)

Ces différentes catégories d'espaces forment une stratification paysagère autour du canal. On remarque cependant que les espaces ouverts hérités des mutations industrielles sont souvent oubliés par les politiques urbaines (Metropolitan Landscapes, 2016) alors qu'ils portent en eux des potentiels écologiques, productifs et sociaux que la ville dense a du mal à offrir.

La question qui se pose alors porte sur l'attribution de nouveaux usages à ces espaces en les faisant exister dans le récit urbain. La mise en dialogue de ces espaces afin de produire un paysage continu linéaire capable de répondre à des enjeux productifs et paysagers constitue la base de la démarche du projet.



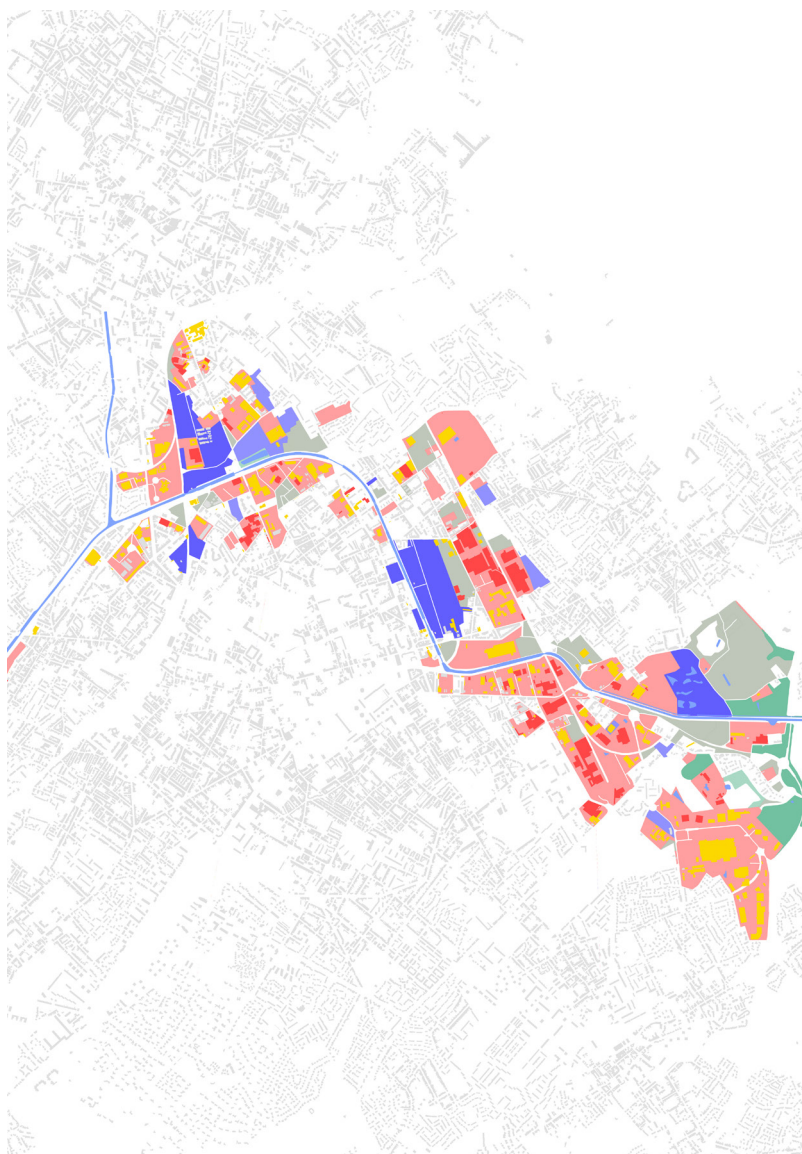


Fig. 21 - Cartes des typologies d'espaces ouverts (Auteur, 2026)

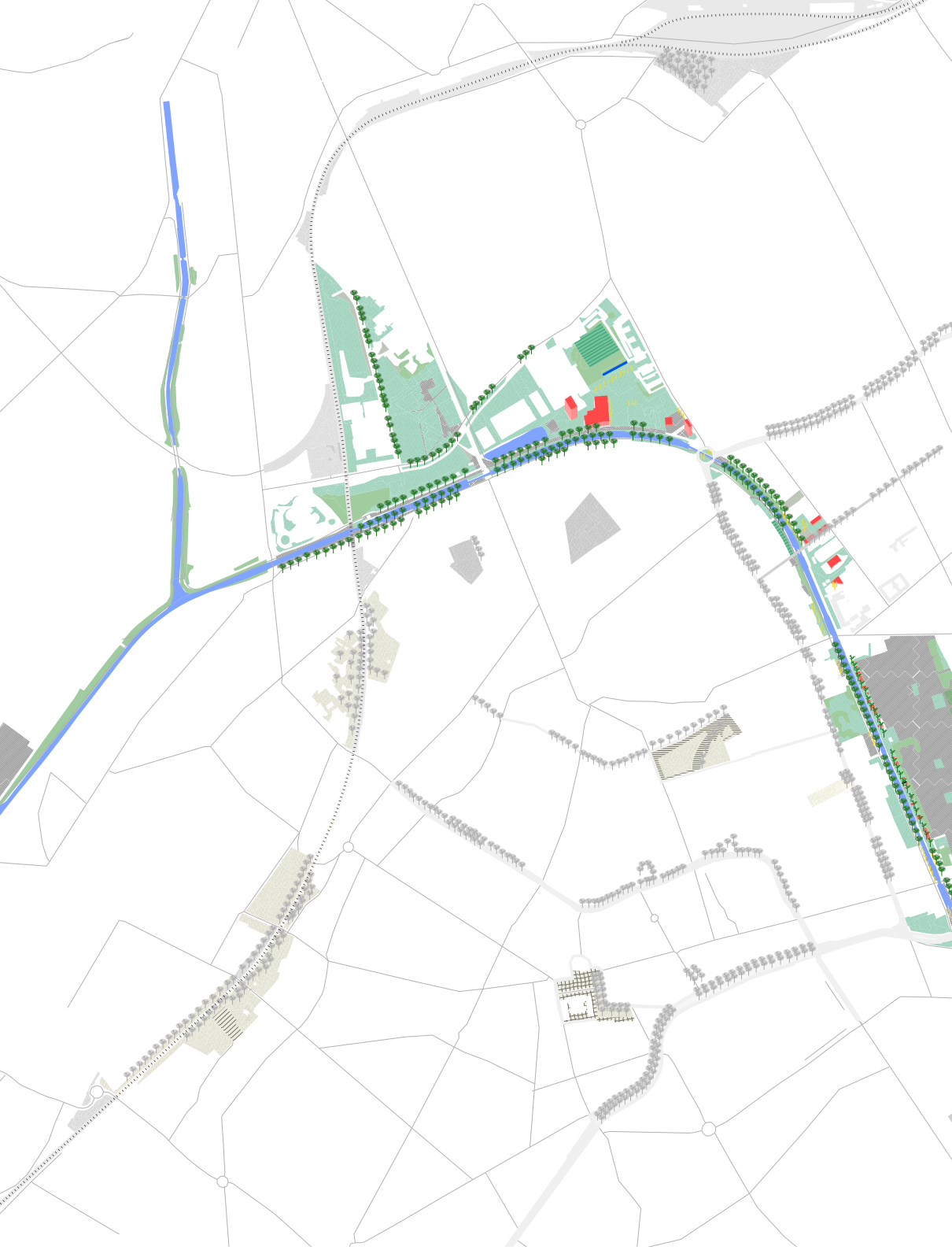
5. LE PROJET D'UNE PAYSAGE PRODUCTIF ET ÉCOLOGIQUE

Les espaces ouverts précédemment identifiés le long du canal forment un archipel de sites aux spécificités propres. L'enjeu du projet est de faire dialoguer ces sites en s'appuyant sur le canal comme liant entre les différentes interventions. Les différents sites sont reliés les uns aux autres par des flux matériels, déchets verts, compost, matériaux de réemploi, produits agricoles, colis. Le canal reprend sa place d'infrastructure logistique intégrée au paysage et à l'espace public. Les bateaux y circulent, les quais y sont réactivés, les écluses rythment le trajet, la logistique fait partie intégrante du système paysager autour du canal.

Parmi ces flux, la collecte de déchets occupe une place importante. Dans la continuité des constats portés sur la pression logistique, le projet tend à intensifier les points d'apports volontaire afin de limiter la collecte porte à porte. Cette trajectoire s'inscrit d'ailleurs dans celle de la MEL qui prévoyait en 2022 de déployer 5 000 PAV sur son territoire d'ici 2026. (ADU Lille Métropole, 2022) Les déchets collectés sur ces points sont ensuite acheminés vers les sites de traitement le long du canal puis acheminés par voie fluviales vers les infrastructures compétentes.

Cette logique en réseau fonctionne sur base de six sites aux attributions particulières mais interdépendantes. Individuellement, chaque lieu tire sa fonction de sa situation actuelle. Le rôle est attribué selon les singularités du site et de sa capacité à répondre aux besoins du système. L'activation des différentes fonctions dessine un parc linéaire paysager et productif désireux de s'adresser tant à l'échelle de la ville qu'à celle du Parc Bleu et de l'Eurométropole.

- La Micro-City sur les sites des anciennes brasseries Terken constitue un nœud majeur dans la résolution des problématiques liés à la réintégration de la production en ville. C'est le site qui sera le plus développé dans ce travail, il accueille notamment une aire logistique en lien avec un espace de traitement industriel des déchets verts, un volume commercial ainsi que des espaces de coworking et polyvalents. Cette réhabilitation s'installe dans un contexte urbain particulièrement riche de par la diversité des fonctions qui avoisinent le site.
- Le ReuseLab adopte une posture pédagogique, il valorise et redistribue les matériaux qui sortent de la ville.
- Le Quai Agricole s'appuie sur des pratiques d'agriculture urbaine déjà à l'œuvre sur le site pour les intensifier et les connecter au canal.
- Le site GR.214-232 expérimente une proposition alternative à la logistique du dernier kilomètre en l'installant dans des maisons mitoyennes abandonnées.
- Le RecyPark rapproche des fonctions antagonistes, un espace public vert et une infrastructure de collecte de déchets.
- Le Parc du Tiers-Paysage propose quant à lui de perpétuer et visibiliser les processus de renaturation et de dépollution à l'œuvre sur le site voisin du PCUK.



- | | | | | | |
|---|-----------------------|---|---------------------------------|---|----------------------|
|  | Espaces non valorisés |  | Alignements d'arbres |  | Végétation arbustive |
|  | Surfaces imperméables |  | Interventions |  | Surfaces cultivées |
|  | Surfaces perméables |  | Eclairage public complémentaire |  | Surfaces herbacées |



-  Zones boisées
-  Surfaces imperméables

Fig. 22 - Projet du parc linéaire (Auteur, 2026)

5.1. Micro-city : brasser la ville

5.1.1. Les anciennes brasseries Terken, un site historique

Né en 1920 de la fusion de trois brasseries roubaisiennes, la brasserie Terken employait à son apogée plus de 800 personnes. Ancrée dans le territoire, elle ne résiste pas aux mutations économiques de la fin du XX^{ème} siècle et, comme beaucoup d'industries roubaisiennes, ferme définitivement ses portes en 2004. Le site de quatre hectares densément construit qui longe le canal est en grande partie détruit, (REALITES/MEL, 2024) ne reste aujourd'hui que la tour Terken, élément hautement symbolique du passé industriel du site, ainsi que le bâtiment accueillant autrefois la malterie et l'embouteillage des brasseries.

Le site fait aujourd'hui parti d'un projet de rénovation urbaine au sein du quartier de l'Union. Un projet qui prévoit la réhabilitation de la tour Terken avec la création d'un restaurant gastronomique et d'une école de design. La malterie et l'embouteillage sont aussi réhabilités et la friche est couverte par la construction de 198 logements neufs. (REALITES/MEL, 2024)

La Micro-city s'installe aussi sur ce site mais propose une lecture différente des besoins en le connectant au canal dans une logique d'insertion à un territoire productif. En portant une attention à la préservation de l'identité industrielle du lieu et des écosystèmes qui s'y sont développés.



Fig. 23



Fig. 24



Fig. 25



Fig. 26



Fig. 27

Fig. 23 - Rez de la tour Terken (Auteur, 2026)

Fig. 24 - Vue de l'ancienne usine Terken (Auteur, 2026)

Fig. 25 - Dialogue des hauteurs entre les bâtiments (Auteur, 2026)

Fig. 26 - Façade de l'embouteillage avec le monte charge (Auteur, 2026)

Fig. 27 - Mur de clôture autour du site (Auteur, 2026)

5.1.2. Figures paysagères

Le site se trouve à l'intersection de trois figures paysagères fortes. Un parc naturel, issue de la démolition des bâtiments du complexe industriel sur lequel la nature a repris ses droits. Un parc spécialisé, intégré au complexe commercial Kipsta, qui fonctionne comme une enclave monofonctionnelle assez peu ouverte sur son quartier. Et finalement le Parc de l'Union, un espace public architecturé et paysager. Le projet de la Micro-City s'installe dans ce contexte et tend à lier ses figures par l'installations de différentes fonctions, nourricières, logistiques et commerciales.

Fig. 28 - Vue aérienne du quartier de l'Union (Auteur, 2026)



Le Parc Naturel

La friche qui jouxte l'ancienne brasserie est un espace naturel a forte valeur paysagère. La végétation ayant repeuplée le terrain on peut y lire des prairies, des zones broussailleuses et de petits sous-bois arborés qui se succèdent formant différentes séquences au sein du parc. Cette diversité d'ambiances, rare dans un tissu urbain assez densifié, représente une caractéristique forte et un atout. La friche, dans sa partie la plus à l'est, dispose encore des dalles des anciens bâtiments occupés de manière informelles par des gens du voyage. Ces occupants disposent de l'espace naturel de la friche pour y élever moutons et volailles. La partie au nord de la friche est quant à elle occupée par des jardins potagers situés en contre bas. Ces occupations résonnent avec la vocation productive et paysagère du site. Malgré cette diversité d'ambiance l'espace reste enclavé et difficilement accessible, les barres d'immeubles qui le borde tendent à se couper de lui par des palissades en béton et des buttes de terre. Le Bâtiment de l'entreprise Kipsta n'offre également pas d'adressage à la friche offrant un imposant mur aveugle potentiellement exploitable. Quant à l'usine Terken, elle semble avoir été scindée de cet espace en se refermant sur elle-même. Seul le canal s'ouvre sur cet espace ce qui lui confère un statut particulier, sorte de prolongement naturel du bord de canal loin des berges.

La démarche de projet pour cette partie du site est d'assumer une posture non-interventionniste en laissant le parc dans son état actuel et de ne travailler que sa lisière pour le rendre plus accessible. Le but est de créer un espace dans lequel l'écosystème qui s'y est développé peut continuer d'exister et d'organiser ses chances d'existence. (Clément, 2004)

Fig. 29 - Vue de la friche Terken (Auteur, 2026)

Fig. 30 - Ancien mur de l'usine Terken (Auteur, 2026)

Fig. 31 - Densité végétale sur la friche Terken (Auteur, 2026)

Fig. 32 - Rapport des bords de canal à la friche (Auteur, 2026)



Fig. 29



Fig. 30



Fig. 31



Fig. 32

Le Parc Spécialisé

La deuxième figure paysagère du quartier est le parc spécialisé appartenant au siège de Kipsta, filière de groupe Decathlon. Cet espace, riche en infrastructures sportives, constitue un potentiel d'équipement important pour le quartier mais en est globalement détaché car uniquement accessible de manière réglementée. Sa configuration permet toutefois un accès depuis le Parc de l'Union vers le site Terken mais aucun dialogue n'est installé entre le parc naturel de la friche, le bâtiment d'embouteillage et la malterie. La tour Terken, quant à elle, n'est utilisée qu'à des fins publicitaires pour signaler la présence du « Kipstadium ».

Fig. 33 - Terrain de sport au pied de la Tour Terken (Auteur, 2026)

Fig. 34 - Entrée du Kipstadium (Auteur, 2026)

Fig. 35 - Vue de l'embouteillage depuis le Kipstadium (Auteur, 2026)

Fig. 36 - Vue des infrastructures sportives du kipstadium(Auteur, 2026)



Fig. 33



Fig. 34



Fig. 35



Fig. 36

Le Parc Paysager

Troisième figure paysagère du quartier, le Parc de l'Union, est un projet toujours en cours dont une grande partie a déjà été réalisée. A la frontière entre les communes de Roubaix et Tourcoing, cet espace public à une visée écologique et paysagère dans un cadre architecturé, très dessiné. Il offre aux usagers une aire de jeux, une prairie, des bassins de rétentions ayant pour but de recréer des zones humides s'inscrivant dans une trame verte et bleue connectée au canal de Roubaix. (Ville de Tourcoing, s.d.) Le foncier qui cerne le parc est caractérisé par de grandes surfaces de bureaux qui soulignent la vision de Roubaix pour le quartier de l'Union, à savoir un quartier qui se veut économiquement attractif tourné vers l'innovation, une sorte de vitrine de la ville.

Les trois entités cohabitent mais sans vraiment dialoguer. Les berges du canal restent peu aménagées ce qui crée un ensemble que l'on contourne plus que l'on ne traverse. Le public qui travaille dans le quartier de l'Union ainsi que les habitants qui résident aux alentours représentent de nombreux usagers potentiels pour un site qui a besoin de s'ouvrir à son quartier.

Fig. 37 - Entrée nord du Parc de L'Union (Auteur, 2026)

Fig. 38 - Cheminements dans le Parc de l'Union (Auteur, 2026)

Fig. 39 - Skyline ouest depuis le parc de l'Union (Auteur, 2026)

Fig. 40 - Aire de jeu dans le Parc de l'Union (Auteur, 2026)



Fig. 37



Fig. 38



Fig. 39



Fig. 40





Fig. 41 - Plan de stratégie sur le site des anciennes usines Terken (Auteur, 2026)

5.1.3. Programme

L'ancienne dalle

A l'extrémité est du site, là où le pont couteaux surplombe le canal, une ancienne dalle héritée des bâtiments industriels démolis du site, c'est le point de contact entre la micro-city et des dynamiques urbaines de flux. Ce nœud de connexion invite à l'installation de fonctions et de volumétries qui dialoguent avec ces dynamiques.

La dalle est conservée afin de ne pas imperméabiliser de nouvelles surfaces et accueille un skate parc, espace public à forte identité urbaine qui fait écho au parc spécialisé dans un registre plus urbain. À côté, un bâtiment haut de maximum 28 mètres car plafonné par le plan local d'urbanisme, héberge une médiathèque et une guinguette en bord de canal. Ce programme fait dialoguer ce troisième marqueur paysager avec ses voisins en installant une relation dans les hauteurs entre le tour Terken, le bâtiment de logement sur le quai de Marseille et le nouvel édifice. Trois marqueurs verticaux, trois fonctions fondamentales de la ville, production, éducation, logement. Ce triptyque programmatique donne à la micro-city une dimension métropolitaine forte.

L'embouteillage et la malterie

Le rez-de-chaussée du bâtiment Terken a pour vocation d'être un espace public de liaison entre différentes fonctions productives, commerciales, sportives et tertiaires. Trois zones s'articulent autour d'une grande halle publique existante et fait le lien entre l'espace des quais, le Parc Naturel et le Parc Spécialisé. Cette espace met en dialogue par le bâti des espaces qui ne communiquaient pas jusqu'à présent.

Du côté de la friche, Le bâtiment héberge des fonctions productives et logistiques. Un espace de compostage industriel dialogue directement avec le quai le long du canal, ce lieu traite les déchets verts collecté sur les différents sites du projet ainsi que ceux du quartier. Ce quai est pensé comme un objet architectural à la fois fonctionnel du point de vue logistique et appropriable à titre d'espace public. Les flux de matières sont acheminés par le canal dans le cas d'une collecte sur d'autres points le long du tracé et par voie terrestre dans le cas d'une collecte de proximité par rapport au site. L'espace des berges est donc un espace négocié entre la circulation de véhicules logistiques et l'espace public, les conflits d'usages sont atténués en jouant sur la temporalité des différents usages, point que nous développerons par après. L'arrière du bâtiment est également relié par ce cordon logistique et permet l'installation d'un marché et food court où les productions locales, telle que celles du Quai Agricole ou des toitures du bâtiment Terken dédié à l'agriculture urbaine sont distribuées. Cette partie logistique et productive du projet s'installe dans une partie initialement fermée de l'ancienne usine, les manipulations sur le bâtiment existant ont pour objectif de rendre visible les fonctions productives depuis l'espace public.

La manipulation sur le bâtiment de la malterie consiste en la création d'une ouverture sur la moitié de la profondeur du bâtiment. Ce patio conserve la façade ainsi que les structures existantes comme héritage assumé du passé industriel brassicole du site. Autour de cette cour s'articule une salle polyvalente et des espaces de coworking qui s'adressent tant aux travailleurs des bureaux alentours qu'aux habitants du quartier. Le food court et le marché, actifs le jour, permettent aux usagers de se restaurer sur le site à défaut d'autres solutions à proximité.



Fig. 42 - Axonométrie de la situation projetée de la malterie et de l'embouteillage (Auteur, 2026)

Les toitures agricoles

Les toitures représentent un potentiel significatif allant jusqu'à 32% de surfaces horizontales à exploiter en ville. (Beraldi, 2020) Celles des anciennes Brasseries Terken avec plus de 4 500 m², constituent une ressource foncière non négligeable. Alimentées en compost par l'espace de traitement de déchets verts du rez-de-chaussée via un monte-charge existant, elles accueillent des activités maraîchères. La production des toitures est alors distribuée au marché, food court et restaurant de la tour dans une logique de « farm-to-table », la consommation et la production sont réunies au même endroit dans un circuit ultracourt. (Beraldi, 2020)

La tour Terken

Marqueur paysager remarquable haut de 28 mètres, la tour Terken est réaffectée dans une logique similaire aux brasseries sous le nom d'AgroLab. Au sommet, un restaurant prend le relai du food court le soir ce qui assure un prolongement de l'activité sur le site au-delà des seules heures de travail. La lumière produite par ces activités nocturnes produit un signal lumineux visible depuis les berges du canal et le reste de la ville au même titre qu'un phare qui signale l'activité du site. Les niveaux intermédiaires sont dédiés aux expérimentations agricoles et activités en milieux contrôlés comme l'aquaponie ou les cultures hors-sols.



Fig. 43 - Axonométrie de la situation projetée de la Tour Terken (Auteur, 2026)

Temporalités : le temps de la logistique

Finalement la question des conflits d'usages engendrés par la cohabitation d'activité productive avec d'autres fonctions se résout grâce à la temporalité. Le projet de la Micro-city fonctionne selon différentes séquences horaires qui activent et désactivent des fonctions au long de la journée permettant l'utilisation d'espaces négociés de manière différenciée. Pour les camions qui collectent les déchets des alentours la collecte s'effectue le matin le quai logistique terrestre est donc utilisé à cet effet jusqu'en milieu de matinée. Une fois terminée, le quai peut être utilisé par les véhicules se rendant au marché couvert au fond du site, ces véhicules une fois stationnés restent généralement jusqu'à la fermeture du marché en fin de journée. Le quai connecté au canal dispose quant à lui d'une plage d'activité décalée, le temps que les déchets issus des autres sites arrivent jusqu'à la Micro-city par voie de canal. Les matières qui arrivent sur ce quai n'empruntent pas le même espace que les engins routiers mais atteignent l'espace de compostage directement par la berge en façade. Le rez-de-chaussée productif dédié au traitement des déchets verts est équipé de trois composteurs industriels capables de traiter jusqu'à 5 000 kg chacun en 24 heures (Commercial Composter, s.d.), cette capacité permet d'absorber les flux collectés sur tout le réseau.

Upcycling : rien ne se perd

Les interventions visant à ouvrir le bâtiment sur son contexte génère un grand surplus de matériaux. Dans une logique de réemploi ces matériaux sont réutilisés comme matière première pour la création de mobilier urbain et revêtements. L'éclairage public qui vient compléter celui existant et combler les carences sur toute la longueur du tracé du canal est conçu à partir de ces matériaux de réemploi. Cette démarche vise à identifier visuellement les enjeux du projet à l'échelle du territoire, donner une cohérence visuelle aux interventions et créer une identité forte.

5.2. ReuseLab : L'atelier des matières



Fig. 44



Fig. 45

Le site est localisé à un point stratégique le long d'une route à sens unique qui sort du centre de Roubaix. Il s'agit d'un carrefour naturel entre le canal et les flux qui sortent de la ville, faisant de ce site un point privilégié pour capter ce que la ville rejette.

L'intervention consiste en l'installation d'un espace de tri des déchets verts et d'un point d'apport volontaire pour des matériaux de construction, du mobilier et des objets en fin de vie. Une matériauthèque permet de trier et redistribuer ces matériaux pour les valoriser. Le site dispose également d'un quai logistique à petite échelle qui permet de capter les matériaux venus de plus loin sur le tracé du canal ce qui fait de ce lieu un nœud logistique dans le projet.

La particularité de ce site réside dans sa dimension éducative et pédagogique. Situé non loin de trois établissements scolaires que sont, le collège Rosa Parks, l'école Edgar Quinet-Paul Bert et la maternelle Albert Samain, les ateliers qui complètent le programme sur site s'adressent aussi bien au public scolaire qu'aux habitants du quartier ce qui ancre l'intervention dans son territoire. Le but de cette intervention est de faire de la logistique et du réemploi des sujets visibles à visée pédagogique.

Fig. 44 - Vue de l'espace en friche (Auteur, 2026)

Fig. 45 - Espace ouvert adjacent à la friche (Auteur, 2026)

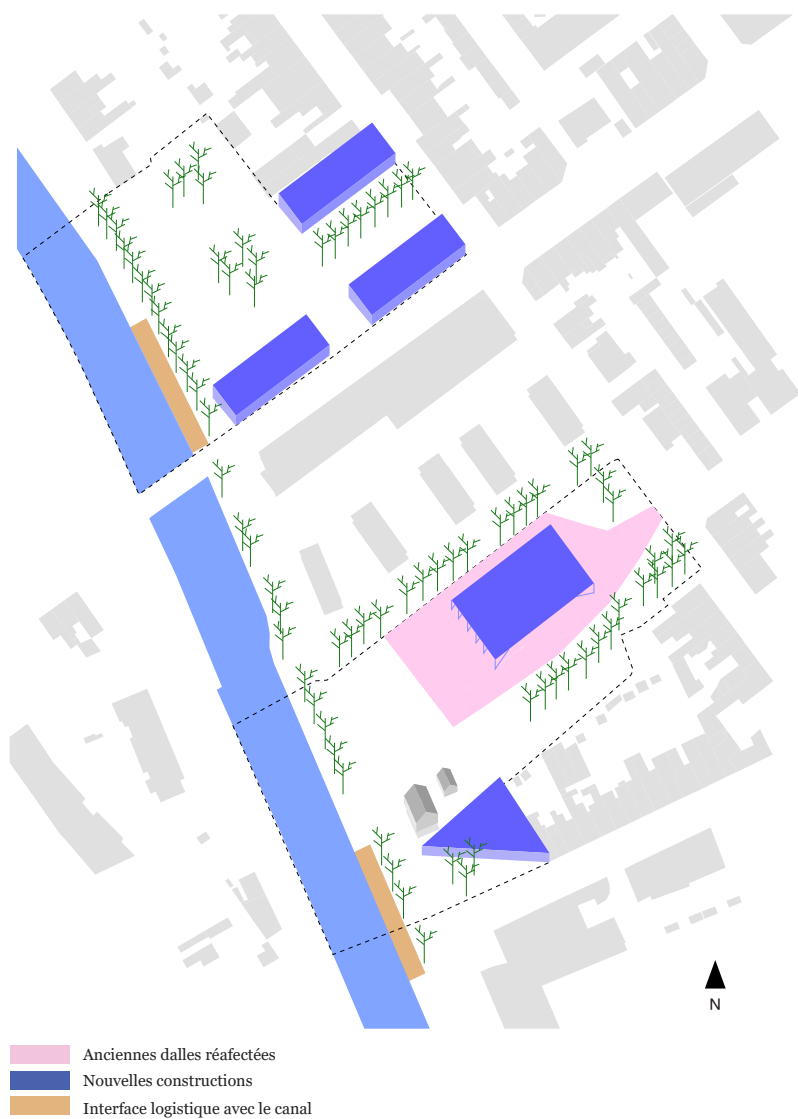


Fig. 46 - Plan de stratégie du ReuseLab (Auteur, 2026)

5.3. Le Quai Agricole : Cultiver ensemble



Fig. 47

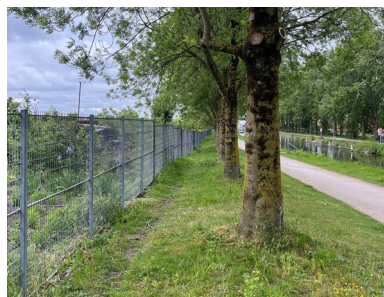


Fig. 48

Le mur d'enceinte du cimetière de Roubaix est un des éléments qui participent de l'effet de corridor autour du canal. Contre ce long mur s'est installé le « Potager Bord du Canal », des jardins partagés témoignant de l'appropriation spontanée des quais par les habitants et des dynamiques communautaires existantes dans lequel l'intervention puise son inspiration.

Le projet tend à intensifier l'existant en élargissant la programmation à des fonctions plus diversifiées d'agriculture urbaine tels que de l'élevage urbain non intensif, des espaces agricoles en environnement contrôlé et des ateliers autour des méthodes d'agriculture urbaine pour compléter le dispositif existant. Ajouter de nouvelles formes d'agriculture urbaine s'inscrit dans une dynamique d'intégration de la production alimentaire dans des projets d'aménagement urbain. Cette pratique est reconnue pour être un levier de résilience et de transition écologique pour la ville. (Duchemin, 2013) Le site accueille aussi divers associations et acteurs de ces questions afin de renforcer la dimension collective associative du lieu. Le quai permet d'acheminer les productions vers les autres sites du réseau, notamment la Micro-city sur le site Terken qui héberge un marché et plusieurs espaces de restauration et un espace de compostage industriel qui fournit le quai agricole en matière compostée issue de la collecte des déchets verts sur les différents sites.

Le Quai Agricole s'insère dans la dimension productive du projet, il crée des flux logistiques au sein d'un quartier dense en offrant un espace productif ancré dans les pratiques existantes et adressé au canal.

Fig. 47 - Le Potager Bord du Canal (Auteur, 2025)

Fig. 48 - Rapport des jardins au canal (Auteur, 2026)

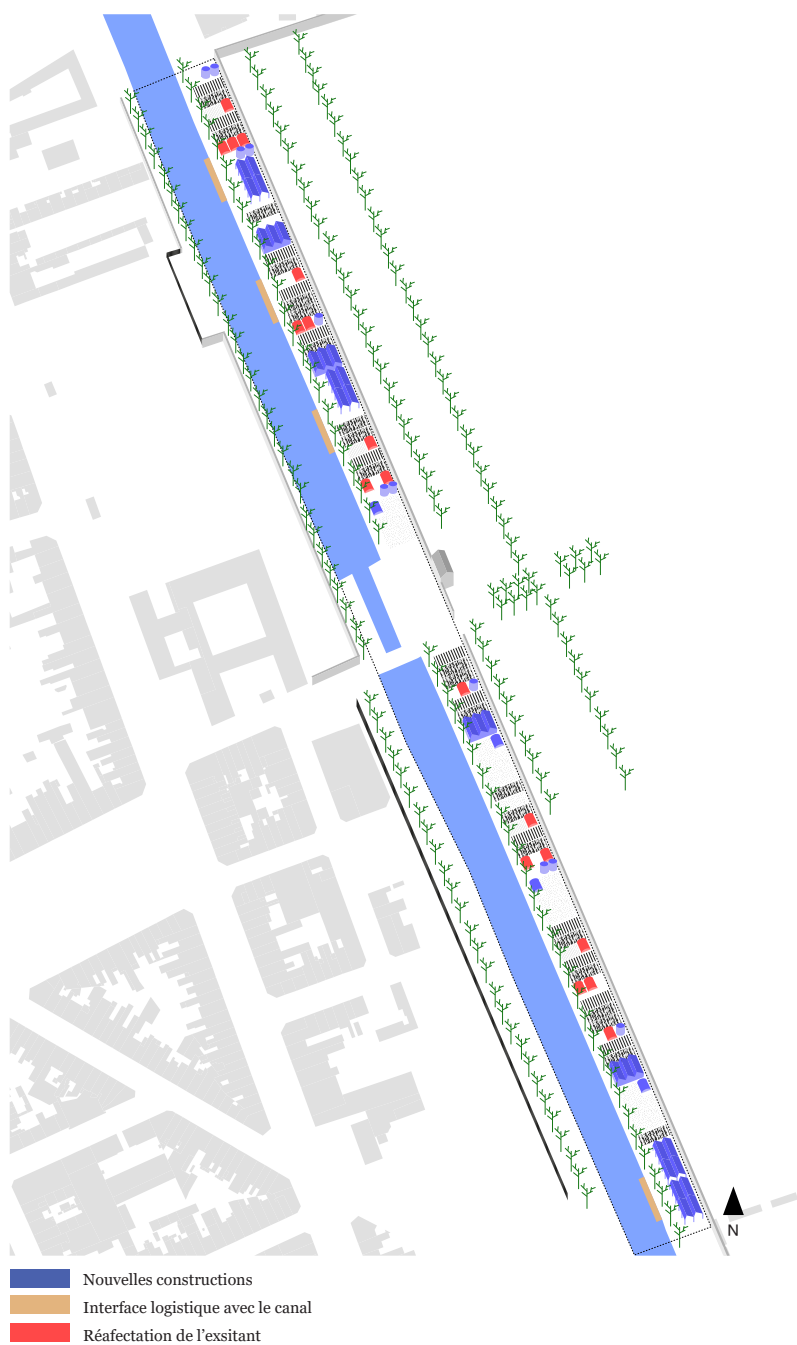


Fig. 49 - Plan de stratégie du Quai Agricole (Auteur, 2026)

5.4. GR.214-232 : La logistique habite ici



Fig. 50



Fig. 51

La situation de ce point logistique est au carrefour de plusieurs axes entrants et sortants de Roubaix ce qui en fait un avant-poste pour la logistique urbaine et notamment pour l'étape du dernier kilomètre. Le projet propose une alternative au modèle traditionnel de la livraison à domicile. Le canal sert de voie d'acheminement depuis les aires logistiques en périphérie de la ville jusqu'à ce point. Les colis sont ensuite pris en charge et dispatchés à domicile ou vers les points relais par voie cyclable ou par de petits véhicules quand les volumes sont importants.

Le site porte le nom de GR.214-232 en référence à l'adresse des anciennes maisons mitoyennes abandonnées sur le site (214-232 Grande Rue, 59100 Roubaix). Il évoque également un numéro de suivi qui résonne avec les nouvelles fonctions du lieu. L'enveloppe des maisons est conservée tandis que l'intérieur est quant à lui fusionné en un espace qui accueille des fonctions tertiaires et logistiques. Du côté opposé de la Grande Rue un bâtiment à l'abandon doté d'un grand parvis peut servir de quai logistique viaire et d'espace de stockage. L'intérêt ici est d'implémenter des fonctions productives là où on ne les attend pas, en l'occurrence, des maisons de villes traditionnelles. Le projet cherche à exploiter la tension entre apparence domestique et fonction logistique, il s'insinue et détourne l'existant.

Fig. 50 - Façade des maisons abandonnées (Auteur, 2026)

Fig. 51 - Rapport du site au canal (Auteur, 2026)

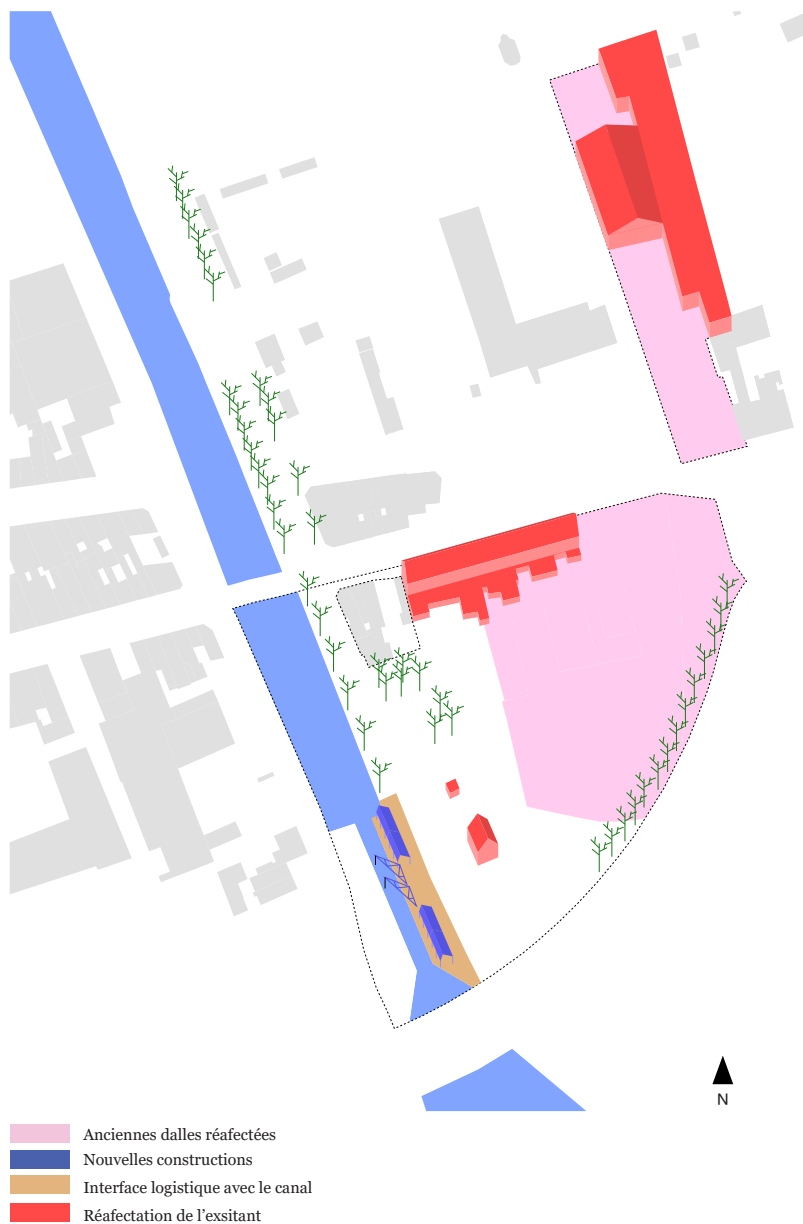


Fig. 52 - Plan de stratégie du GR.214-232 (Auteur, 2026)

5.5. Recypark : La clef, c'est cohabiter



Fig. 53



Fig. 54

L'ancienne dalle présente sur site constitue une opportunité d'exploitation et de réemploi évitant d'imperméabiliser davantage la parcelle. La végétation ayant repris ses droits sur la majorité du terrain le projet tente de la préserver. Le programme tend ici à confronter un espace public naturel et une infrastructure de traitement de déchets à la manière du Recypark de 51N4E à Anderlecht le long du Canal Bruxelles-Charleroi. La collecte des déchets est rendue visible et s'intègre à l'espace vécu. (51N4E, 2016)

Le mur historique de l'ancienne usine sépare le site du canal. Il contribue à l'enclavement du canal mais sa valeur patrimoniale indéniable pousse à le conserver. Le projet se saisit de cette contrainte et travaille le mur avec des percements qui permettent la porosité entre le site et le quai.

Sur cet emplacement les déchets sont collectés et chargés via le quai en bord de canal sur des barges qui les acheminent vers les centres de tri et de valorisation énergétique et organique (CVE et CVO) de la MEL. Les déchets verts rejoignent quant à eux le site Terken également par le canal.

Le site est situé non loin du campus OVH Cloud, la présence de ce campus nécessite l'aménagement d'espaces de qualité dans le quartier pour le personnel qui y travaille. Le parc répond à cette carence en espace vert dans le quartier.

Fig. 53 - Vue des anciennes dalles en friche (Auteur, 2025)

Fig. 54 - Mur d'enceinte de l'ancienne usine quai de Wattrelos (Auteur, 2025)

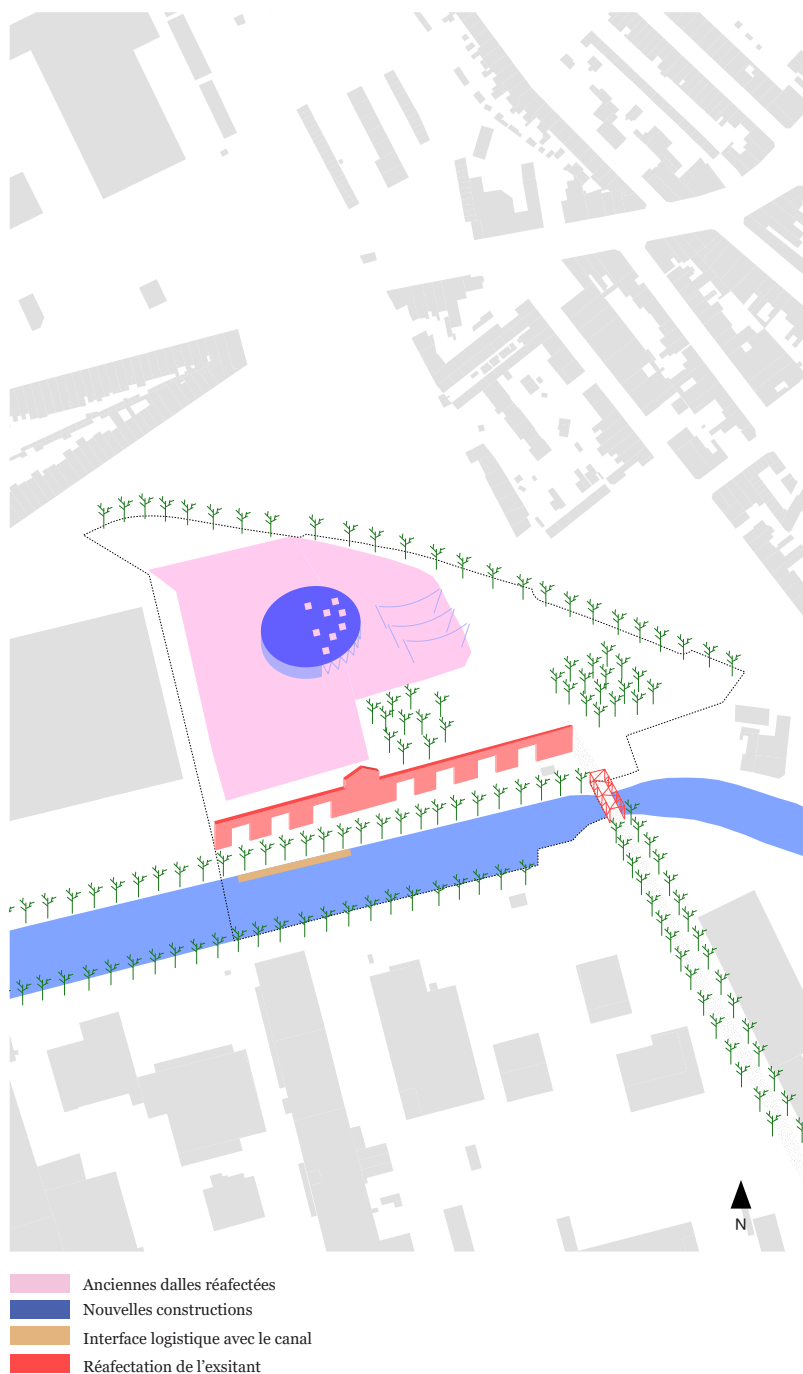


Fig. 55 - Plan de stratégie du Recypark (Auteur, 2026)

5.6. Parc du Tiers-Paysage : Laisser faire



Fig. 56

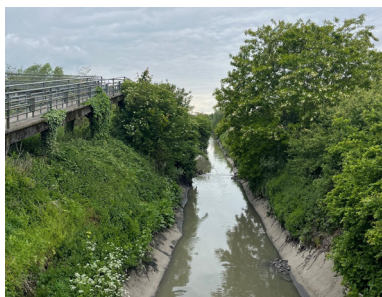


Fig. 57

Le Parc du Tiers-Paysage s'installe en face de la friche Produits Chimiques Ugué Kulmann (PCUK). Depuis plusieurs années le site de cette ancienne usine suit un processus de dépollution et de renaturation que nous avons évoquée précédemment. Ce processus reste néanmoins largement invisible aux yeux du grand public alors qu'il représente un espace de plusieurs dizaines d'hectares. Le Parc du Tiers-Paysage se veut une extension de cette friche sur la rive opposée du canal. Un espace ponctué de micro-installations, dédiées à la fois aux humains et non-humains signifiant la cohabitation d'écosystèmes sur les anciens sites industriels. Cette intervention suit la pensée de Gilles Clément sur le tiers-paysage et étend le processus de renaturation présent sur le site voisin du PCUK. Le but est de révéler en rendant accessible et ludique ces thématiques.

Ce dernier site, installé dans une partie plus naturelle du tracé du canal de Roubaix, invite à poursuivre plus loin les interventions du parc linéaire, vers le Parc Bleu notamment. Le Parc du Tiers-Paysage est une proposition d'un modèle reproductible pouvant s'installer sur de nombreuses friches dans le but de visibiliser ces délaissés urbains.

Fig. 56 - Mur de clôture autour du site (Auteur, 2026)

Fig. 57 - Canal de l'Espierre longeant le site PCUK (Auteur, 2026)

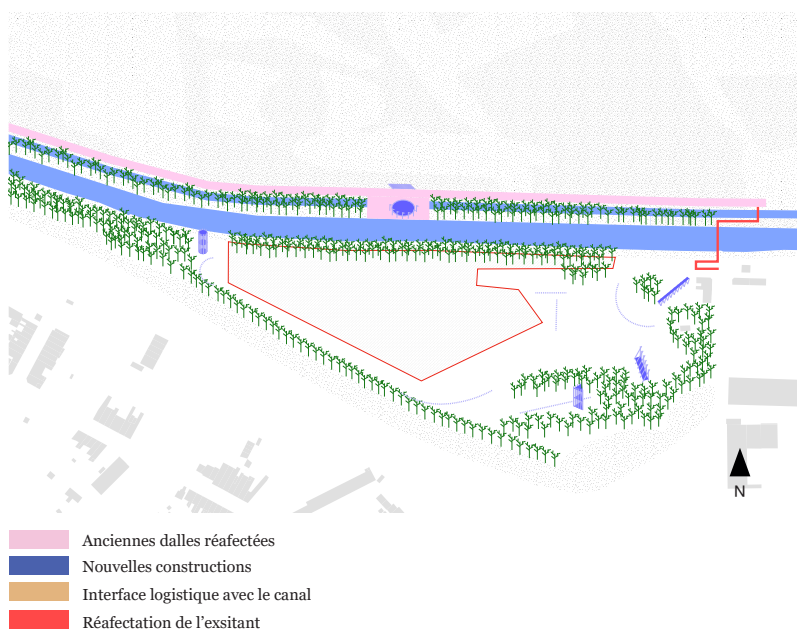


Fig. 58 - Plan de stratégie du Parc du Tiers Paysage (Auteur, 2026)

6. REGARDS CRITIQUES

Ce travail se veut être une piste de réflexion sur les territoires en mutation. Il convient d'identifier les limites et les questions que soulèvent ce projet.

6.1 Des acteurs en nombre

Ce projet requiert la coordination de nombreux acteurs selon les domaines d'actions. La MEL pour la logistique de la collecte des déchets et l'utilisation des voies navigables, la ville de Roubaix pour les espaces publics et les berges, des acteurs privés pour l'utilisation du foncier, des associations et les habitants. La coordination de ces acteurs n'est pas traitée dans ce travail bien qu'elle soit un élément déterminant dans la faisabilité du projet. L'intégration de la production en ville ne peut se faire sans une forte volonté politique et la collaboration des acteurs publics et privés. En l'absence de quoi, les initiatives restent isolées et peinent à former un système cohérent. (Brussels Architecture Workroom, 2016)

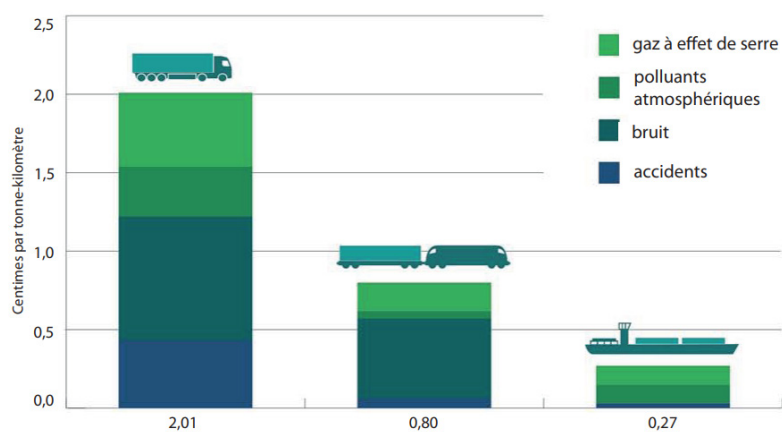


Fig. 59 - Avantages potentiels de la navigation intérieure sur le plan des coûts externes et de la capacité de transport (PLANCO Consulting & Bundesanstalt für Gewässerkunde, 2007)

6.2 Le parti pris de la lenteur

Le canal de Roubaix est une infrastructure complexe qui compte de nombreuses écluses ralentissant significativement la vitesse du trafic et la taille des embarcations pouvant l'emprunter. Les durées de transport sont effectivement plus longues qu'en utilisant le réseau viaire, une réalité technique qui constitue une limite à ce modèle. Cette contrepartie s'inscrit dans une logique écologique qui tente de solutionner les coûts environnementaux considérables liés à la dépendance au transport routier. (Dablanc, 2012) La lenteur du canal et la massification des flux est la condition de sa performance écologique, elle prend le contre-pied du mode transport routier, rapide et fragmenté. Accepter la lenteur c'est donner une opportunité de produire et distribuer autrement, en limitant l'impact de la logistique et en l'intégrant au territoire.

6.3 Un projet qui s'installe dans le temps

Afin que le système fonctionne entièrement, il nécessite la mise en fonctionnement de plusieurs sites simultanément. La réalité d'un projet urbain est celle d'une temporalité longue qui se construit au gré des opportunités foncières et des financements. La démarche est celle d'une méthode opportune et opportuniste, se saisir des espaces interstitiels quand ils sont disponibles et construire le projet par l'accumulation d'initiatives plutôt que par une planification totale. (UR architectes, 2019) C'est cette posture que le projet doit adopter dans sa réalisation en identifiant les sites pouvant fonctionner de façon autonome en premier puis, par ajout successif, construire progressivement le réseau dans le temps.

Ainsi ces limites soulignent que ce travail constitue une piste réflexive sans remettre en question la pertinence de la démarche. Cette réflexion appelle à être poursuivie avec les acteurs du territoire en détaillant davantage chaque projet site par site.

7. CONCLUSION

Face aux défis liés au desserrement industriel, à la pression logistique croissante et au délaissement des espaces ouverts hérités de la désindustrialisation, ce travail a tenté de construire une vision alternative pour le canal de Roubaix en lui rendant son statut d'infrastructure logistique intégrée à un paysage urbain productif et écologique.

Notre analyse territoriale basée sur des supports théoriques, nous a permis de montrer les limites du modèle dans lequel la ville est pensée sans ses moyens de production, reléguant les fonctions productives et logistiques en périphérie. Le projet tente de répondre à ces contradictions par le travail et la réactivation du déjà-là, faisant des friches, des initiatives spontanées, des écosystèmes nés de l'abandon, des leviers faisant du canal de Roubaix un territoire de projet.

Au travers de six interventions complémentaires, le projet ébauche un parc linéaire et productif qui joint nature et production, paysage et logistique, les faisant coexister dans un système qui se nourrit de flux matériels. Le traitement des déchets verts sur l'ancien site Terken alimente ses toitures agricoles et un quai productif, les matériaux issus des interventions sur le bâti de la friche prennent la forme de luminaires et de mobilier le long du canal, les déchets collectés au Recypark et ReuseLab sont valorisés et transportés par la voie d'eau. La logistique s'affiche et devient une composante du paysage.

A la question : comment une réflexion autour du canal de Roubaix peut-elle articuler intentions paysagères et réaffectation productive ? Le projet répond que le canal n'est pas seulement un corridor paysager ou seulement une infrastructure logistique, les dimensions

paysagères et productives sont mises en relation pour produire un espace riche et singulier.

Ce travail est une proposition, un terrain réflexif sur les territoires en transition. Il soulève de nombreuses questions mais ne répond pas à toutes. Les questions de gouvernance restent à définir, les modèles économiques à inventer, le phasage à réfléchir. En dehors du cadre projectuel, les problématiques inhérentes à Roubaix ne peuvent pas trouver de réponse dans l'architecture et l'urbanisme seuls. Ces disciplines peuvent installer un espace de réflexion et de concertation, dessiner des lieux et produire des usages dont l'installation peut influencer les pratiques urbaines, créer et réparer un tissu social et économique, mettre en place une somme de gestes modestes qui s'adressent aux habitants et aux usagers.

Au-delà du canal de Roubaix, comment cette démarche pourrait-elle s'étendre à l'échelle du Parc Bleu et mener à des réflexions sur d'éventuelles coopérations transfrontalières ? Quels autres territoires pourraient accueillir des projets similaires ? Et plus largement, à une époque où la ville consomme toujours plus, comment apprendre à habiter avec ce que nous rejetons, rendre visible et désirable ce que nous avons longtemps cherché à cacher ?

8. BIBLIOGRAPHIE

Ouvrages et monographies

AS Architecture-Studio (2009). Manifeste : L'architecte, l'urbaniste et le politique. Paris : Le Moniteur.

Clément, G. (2004). Manifeste du Tiers-Paysage. Paris : Sujet/Objet. [En ligne]. URL : <https://www.gillesclement.com/cattierspaysage-tit-Le-Tiers-Paysage>

Duchemin, E. (dir.) (2013). Agriculture urbaine : agroculture en milieu urbain, une approche multidimensionnelle. Montréal : Institut des sciences de l'environnement, UQAM. [En ligne]. URL : <https://archipel.uqam.ca>

Gagnepain, L. (2021). La navigation fluviale en France : histoire, économie et enjeux contemporains. Paris : La Documentation française. [En ligne]. URL : <https://www.ladocumentationfrancaise.fr>

Marchand, J., Younes, C. & Bonthoux, S. (2023). Nature en ville et transitions écologiques. Paris : Éditions de la Villette.

Mousquet, J. (1982). Le canal de Roubaix : histoire technique et patrimoniale. Roubaix. [En ligne]. URL : <https://www.bn-r.fr>

Articles et revues

Brancotte, B. (s.d.). Le transport fluvial des déchets dans la MEL. In : Fluvial, n°256. [En ligne]. URL : <https://www.fluvial.fr>

Dablanc, L. (2012). Géographie de la logistique urbaine. In : Regards sur la Terre. Paris : Presses de Sciences Po, p. 38–45.

Dablanc, L. & Andrianakaja, D. (2011). Desserrement logistique en Île-de-France. In : Recherche Transports Sécurité, 27(3), pp. 227–238. [En ligne]. URL : <https://doi.org/10.1007/s13547-011-0014-9>

Douet, M., Pereira, F. & Gavaud, G. (2014). Transport fluvial des déchets : enjeux et perspectives. In : Flux, n°95–96, pp. 42–55. [En ligne]. URL : <https://www.cairn.info/revue-flux.htm>

Ferchaud, F. et al. (2024). Sobriété foncière et loi Climat et Résilience : enjeux pour les territoires. In : Métropolitiques. [En ligne]. URL : <https://www.metropolitiques.eu>

Masson, S. & Petiot, R. (2013). Desserrement logistique et métropolisation. In : Revue d'Économie Régionale et Urbaine, n°3, pp. 467–495. [En ligne]. URL : <https://www.cairn.info/revue-d-economie-regionale-et-urbaine.htm>

Syvil Architectures (2019). La logistique urbaine : coulisses et scènes de la ville. In : Archiscopie, n°18. [En ligne]. URL : <https://www.syvil.fr>

Rapports et documents institutionnels

ADU Lille Métropole (2022). Déploiement des points d'apport volontaire sur le territoire de la MEL. Lille. [En ligne]. URL : <https://www.adu-lillemetropole.fr>

ADULM/AULA/ESSEC (2021). Logistique urbaine et voies navigables dans la Métropole Européenne de Lille. Lille. [En ligne]. URL : <https://www.adu-lillemetropole.fr>

ANMT — Archives Nationales du Monde du Travail (2022). Le paternalisme industriel à Roubaix. Roubaix. [En ligne]. URL : <https://www.archivesnationales.culture.gouv.fr/anmt>

Bibliothèque Nationale de Roubaix (BnR) (2010). Le canal de Roubaix : histoire et patrimoine. Roubaix. [En ligne]. URL : <https://www.bn-r.fr/espace-thematique/le-canal-de-roubaix>

Brussels Architecture Workroom (2016). A Good City Has Industry. Bruxelles. [En ligne]. URL : <https://www.baw.be/en/project/a-good-city-has-industry>

CAUE Nord (s.d.). Site PCUK — Wattrelos : dépollution et renaturation. [En ligne]. URL : <https://www.caue-nord.com>

Cour des comptes européenne (2015). Rapport spécial n° 1/2015 — Le transport fluvial en Europe : aucune amélioration significative de la part modale et des conditions de navigabilité depuis 2001. Luxembourg : Office des publications de l'Union européenne. [En ligne]. URL : https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR15_01/SR15_01_FR.pdf

ENS Géographie (s.d.). Roubaix, ville ouvrière et post-industrielle. [En ligne]. URL : <https://www.geographie.ens.fr>

Espace Bleu (2018). Le Parc Bleu de l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai. Lille. [En ligne]. URL : <https://www.espacebleu.eu>

Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai (2018). Stratégie territoriale du Parc Bleu. Lille. [En ligne]. URL : <https://www.eurometropolis.eu/fr/parc-bleu>

MEL/Cerema (2022). E-comMEL : analyse des flux de livraisons à domicile dans la Métropole Européenne de Lille. Lille. [En ligne]. URL : <https://www.cerema.fr>

Metropolitan Landscapes (2016). Espaces ouverts post-industriels et politiques urbaines. Paris.

REALITES/MEL (2024). Projet de rénovation urbaine du quartier de l'Union — Site Terken. Roubaix. [En ligne]. URL : <https://www.mel.fr>

VPAH Hauts-de-France (2019). Valorisation du patrimoine autour du canal de Roubaix. Roubaix. [En ligne]. URL : <https://www.hautsdefrance.fr>

Référence

51N4E (2016). Recypark Anderlecht. Bruxelles. [En ligne]. URL : <https://www.51n4e.com/project/recycling-park>

Beraldi, M. (2020). Agriculture urbaine en toiture : potentiel et enjeux. Paris. [En ligne]. URL : <https://www.cerema.fr>

UR architectes (2019). La ville productive : intégrer les systèmes écologiques dans l'urbain. Paris. [En ligne]. URL : <https://www.ur-architectes.com>

Ville de Roubaix (s.d.). Jardins partagés et familiaux à Roubaix. [En ligne]. URL : <https://www.ville-roubaix.fr/cadre-de-vie/nature-en-ville/jardins-partages>

Ville de Tourcoing (s.d.). Parc de l'Union : présentation et aménagement. [En ligne]. URL : <https://www.ville-tourcoing.fr>

Conférences

Syvil Architectures. (2019). Les coulisses de la ville remises sur le devant de la scène [conférence]. [En ligne]. URL : <https://www.syvil.fr>

Iconographie

Images de l'auteur

Fig. 5 — Carte de l'Espace Bleu. Auteur, 2026.

Fig. 6 — Carte des espaces ouverts et altimétrie du canal. Auteur, 2026.

Fig. 7 — Carte du desserrement industriel. Auteur, 2026.

Fig. 8 — Constellation productive autour de la MEL. Auteur, 2026.

Fig. 9 — Rattachement des zones productives au réseau viaire. Auteur, 2026.

Fig. 10 — Organisation de la collecte de déchets dans la MEL. Auteur, 2026.

Fig. 11 — Relevé des murs le long du canal. Auteur, 2025.

Fig. 12 — Installation sportive. Auteur, 2025.

Fig. 13 — Ancienne ligne de train. Auteur, 2025.

Fig. 14 — Aménagement public. Auteur, 2025.

Fig. 15 — Ambiance paysagère. Auteur, 2025.

Fig. 16 — Quai du Watreloo de nuit. Auteur, 2025.

Fig. 17 — Quai du Sartel de nuit. Auteur, 2025.

Fig. 18 — Quai du Sartel de nuit. Auteur, 2025.

Fig. 19 — Foncier productif et commercial. Auteur, 2026.

Fig. 20 — Foncier dédié aux espaces publics et loisirs. Auteur, 2026.

Fig. 20 — Foncier dédié aux espaces en friche et agricoles. Auteur, 2026.

Fig. 21 — Cartes des typologies d'espaces ouverts. Auteur, 2026.

Fig. 22 — Projet du parc linéaire. Auteur, 2026.

Fig. 23 — Rez de la tour Terken. Auteur, 2026.

Fig. 24 — Vue de l'ancienne usine Terken. Auteur, 2026.

Fig. 25 — Dialogue des hauteurs entre les bâtiments. Auteur, 2026.

Fig. 26 — Façade de l'embouteillage avec le monte-charge. Auteur, 2026.

Fig. 27 — Mur de clôture autour du site. Auteur, 2026.

Fig. 28 — Vue aérienne du quartier de l'Union. Auteur, 2026.

Fig. 29 — Vue de la friche Terken. Auteur, 2026.

Fig. 30 — Ancien mur de l'usine Terken. Auteur, 2026.

Fig. 31 — Densité végétale sur la friche Terken. Auteur, 2026.

Fig. 32 — Rapport des bords de canal à la friche. Auteur, 2026.

Fig. 33 — Terrain de sport au pied de la Tour Terken. Auteur, 2026.

Fig. 34 — Entrée du Kipstadium. Auteur, 2026.

Fig. 35 — Vue de l'embouteillage depuis le Kipstadium. Auteur, 2026.

Fig. 36 — Vue des infrastructures sportives du Kipstadium. Auteur, 2026.

Fig. 37 — Entrée nord du Parc de l'Union. Auteur, 2026.

Fig. 38 — Cheminements dans le Parc de l'Union. Auteur, 2026.

Fig. 39 — Skyline ouest depuis le Parc de l'Union. Auteur, 2026.

Fig. 40 — Aire de jeu dans le Parc de l'Union. Auteur, 2026.

Fig. 41 — Plan de stratégie sur le site des anciennes usines Terken. Auteur, 2026.

Fig. 42 — Axonométrie de la situation projetée de la malterie et de l'embouteillage. Auteur, 2026.

Fig. 43 — Axonométrie de la situation projetée de la Tour Terken. Auteur, 2026.

Fig. 44 — Vue de l'espace en friche. Auteur, 2026.

Fig. 45 — Espace ouvert adjacent à la friche. Auteur, 2026.

Fig. 46 — Plan de stratégie du ReuseLab. Auteur, 2026.

Fig. 47 — Le Potager Bord du Canal. Auteur, 2025.

Fig. 48 — Rapport des jardins au canal. Auteur, 2026.

Fig. 49 — Plan de stratégie du Quai Agricole. Auteur, 2026.

Fig. 50 — Façade des maisons abandonnées. Auteur, 2026.

Fig. 51 — Rapport du site au canal. Auteur, 2026.

Fig. 52 — Plan de stratégie du GR.214-232. Auteur, 2026.

Fig. 53 — Vue des anciennes dalles en friche. Auteur, 2025.

Fig. 54 — Mur d'enceinte de l'ancienne usine quai de Wattlelos. Auteur, 2025.

Fig. 55 — Plan de stratégie du Recypark. Auteur, 2026.

Fig. 56 — Mur de clôture autour du site. Auteur, 2026.

Fig. 57 — Canal de l'Espierre longeant le site PCUK. Auteur, 2026.

Fig. 58 — Plan de stratégie du Parc du Tiers Paysage. Auteur, 2026.

Images de tiers

Fig. 1 — The Fourth Wall. Klaus Frahm, 2010.

Fig. 2 — Courée rue de l'Hommelet. J. Deryng, 1955. In : Rapport de l'enquête documentaire pour le projet d'aménagement de la ville de Roubaix. Service départemental de l'urbanisme du Nord. [En ligne]. URL : <https://www.bn-r.fr/espace-thematique/des-habitations-typiques-du-nord-les-courees>

Fig. 3 — Rue Charles-Quint. Anonyme, 1910. [En ligne]. URL : <http://canalderoubaix.bn-r.fr>

Fig. 4 — Quai du Sartel. Anonyme, s.d. Médiathèque municipale de Roubaix. [En ligne]. URL : http://canalderoubaix.bn-r.fr/acc/img_carte25_o.html

Fig. 59 — Avantages potentiels de la navigation intérieure sur le plan des coûts externes et de la capacité de transport. PLANCO Consulting & Bundesanstalt für Gewässerkunde, 2007. In : Cour des comptes européenne, Rapport spécial n° 1/2015, p. 11. [En ligne]. URL : https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR15_01/SR15_01_FR.pdf