

# CLUB PROJET URBAIN & PAYSAGE

2021  
2022

n° 17 • Octobre 2022



VISITE IN-SITU & ATELIER DE LILLE MÉTROPOLE  
« IMAGINER LA DEÛLE PARTAGÉE » 2021-2022

SÉMINAIRE «LA NATURE EN VILLE » 4 JUIN 2021

# SOMMAIRE

|   |           |
|---|-----------|
| Éditorial   | 2         |
| Activités et Programme 2021-2022  | 3         |
| Avant-propos  | 4         |
| <b>VISITE <i>IN SITU</i> &amp; ATELIER DE LILLE<br/>MÉTROPOLE 2021-2022</b>                         | <b>5</b>  |
| Déroulement de l'Atelier  | 6         |
| Problématique de l'Atelier lillois :<br>Renouveler le regard sur un territoire<br>en transformation | 8         |
| Éléments de contexte : Un espace<br>de projet à différentes échelles                                | 10        |
| Les attendus de l'atelier :<br>Esquisser un récit territorial                                       | 15        |
| Le récit  | 17        |
| Repenser la Deûle   | 18        |
| Passer de l'invisible au visible  | 20        |
| Une vision de Deûle partagée :<br>nourricière, intense, vivante                                     | 26        |
| 3 zooms de projets  | 32        |
| L'intervention des élus   | 44        |
| Remerciements de l'ADULM  | 45        |
| <b>SÉMINAIRE DU CLUB 4 JUIN 2021</b>  | <b>47</b> |
| Les publications du<br>club projet urbain & paysage   | 50        |
| Liste des participants à l'Atelier  | 51        |

# ÉDITORIAL

La dernière publication du Club Projet Urbain & Paysage date de 2019. Pourquoi une si longue absence ? Non, la crise du Covid-19 n'aura pas eu raison du club, mais elle aura tout de même bien chamboulé son organisation. Petit retour en arrière sur trois années mouvementées.

En 2020, l'a-urba s'est portée candidate pour accueillir un atelier en mars et inviter les participants à réfléchir sur la recomposition de la rive droite de la Garonne à Bordeaux. Une première réunion à la Fnau en janvier avait permis de bien poser le sujet et déjà, les participants commençaient à réfléchir aux échelles d'interventions, aux informations à demander, aux références et projets similaires qui pourraient les inspirer. Las, le premier confinement a eu raison de l'atelier.

Le Club n'a pas pour autant cessé de vivre, l'organisation de rencontres en visio nous a même permis de partager nos expériences et projets menés en agence lors d'une rencontre passionnante sur la prise en compte de la nature dans le projet urbain.

En 2020, l'ADULM a manifesté son intérêt pour recevoir l'atelier du Club Projet Urbain & Paysage sur le territoire de la métropole Lilloise en 2021. Les conditions sanitaires étant encore trop précaires pour organiser un atelier. De ce fait nous avons convenu avec l'Agence, représentée par Didier Decoupigny (Directeur général), Annabelle Maze (Responsable du service Projet Urbain) et Juliane Schulz (en charge du projet), d'une intervention particulière, en deux temps: une visite *in situ* en octobre 2021 pour découvrir le territoire de la Deûle, suivi de l'atelier proprement dit en mars 2022, sur le sujet de la Deûle partagée.

La Deûle, rivière canalisée, traverse Lille et la Métropole sur 34 kilomètres. Ce segment de rivière, affluent de la Lys, aux berges tantôt industrielles ou urbaines, tantôt naturelles ou agricoles, s'efface souvent dans le paysage. Elle constitue cependant l'un des maillages du système fluvial qui permettra de connecter le bassin de l'Escaut à la Seine à l'horizon de la réalisation du canal Seine Nord Europe. L'atelier, qui a réuni 24 urbanistes de toute la France a permis de poser un regard nouveau sur la Deûle, d'en révéler certaines potentialités et d'intégrer les contraintes liées à une possible mise à très grand gabarit de la rivière à un horizon encore indéterminé.

Enfin, ces trois années auront été celle du passage de relais entre Frédéric Roustan, animateur du Club depuis 22 ans, Yves Gendron qui l'accompagne depuis 2001, et les nouveaux animateurs, Thomas Boureau, de l'agence de Caen, Vincent Charruau, de l'agence de Dunkerque et Jean-Christophe Chadanson, de l'agence de Bordeaux. Ensemble, Frédéric et Yves ont fait vivre et grandir ce Club, construit progressivement la démarche d'atelier qui nous rassemble et pris le temps d'en assurer la pérennité en nous accompagnant dans cette transition. Un grand MERCI à eux !

## Les animateurs :

Thomas BOUREAU, Jean-Christophe CHADANSON  
& Vincent CHARRUAU

## Le directeur référent:

Yves GENDRON

# ACTIVITÉS 2021-2022 & PROGRAMME

## 09 AVRIL 2021 :

Première réunion du Club PUP en visio : tour de table des sujets d'actualité dans les agences, présentation de la candidature de Lille pour l'atelier.

## 4 JUIN 2021 :

Réunion du club PUP en visio: présentations croisées des agences sur les études et méthodes employées autour du sujet « La nature en ville et la prise en compte du végétal dans le projet urbain ».

## 7 OCTOBRE 2021 :

Visite *in situ* de la Deûle organisée par l'ADULM, « Deûles(s) : travelling et angles de vue ».

## 3 FÉVRIER 2022 :

Pré-atelier en visio, en préparation de l'atelier de Lille.

## 23-25 MARS 2022

Atelier Projet Urbain & Paysage à Lille sur le thème « Imaginer la Deûle partagée ».



Les animateurs du Club Projet Urbain & Paysage : passage de relais lors de l'Atelier de Lille

# AVANT-PROPOS



Chaque année, depuis 21 ans, le club Projet Urbain & Paysage de la Fnau explore une facette nouvelle des questions territoriales et urbaines à travers une problématique posée par une agence et ses partenaires. Les deux années de pandémie de Covid-19 n'avaient pas permis au club PU&P de se réunir en présentiel et sous la houlette de ses trois nouveaux animateurs : Thomas Boureau (Aucame), Jean-Christophe Chadanson (a'urba) et Vincent Charruau (Agur). Aussi, c'est avec enthousiasme que les participants se sont retrouvés dans le nord de la France à l'invitation de l'Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole afin de travailler sur les enjeux urbains des 34 kms de la Deûle, rivière canalisée qui doit être regardée en lien avec le grand projet du canal Seine Nord Europe. L'enjeu est immense de faire de ces infrastructures un projet de développement urbain en faveur du territoire et de l'ensemble des communes traversées.

La trentaine d'urbanistes, d'architectes, de paysagistes et d'experts venus de toutes les agences

d'urbanisme ont planché durant trois jours pour accompagner les mutations en cours et imaginer les aménagements et les programmations autour de la voie d'eau. Minutieusement préparé par l'agence de Lille, l'atelier a alterné entre arpenteur du site et travail de conception collective. Les propositions ont dessiné des séquences contrastées sur le parcours de la Deûle et identifié à la fois des potentiels de développement économique et des lieux de déambulation et de loisirs.

Les propositions présentées et débattues avec les partenaires principaux du projet (la Métropole Européenne de Lille, les communes, Ports de Lille, Voies Navigables de France,) témoignent plus largement des défis liés à la logistique dans les territoires pour faire de la transformation des infrastructures l'opportunité de projets urbains pouvant transformer la vie quotidienne des habitants et des usagers.

**Brigitte BARIOL-MATHAIS**  
Déléguée générale de la FNAU

# VISITE *IN SITU* & ATELIER LILLE MÉTROPOLE 2021-2022



# DÉROULEMENT DE L'ATELIER



## VISITE *IN SITU* 7 OCTOBRE 2021

Premier temps fort de la démarche, la visite in situ « Deûle(s) : travelling et angles de vue » a donné à voir le linéaire de la Deûle dans sa diversité, en mettant l'accent sur des lieux à la fois emblématiques et stratégiques pour son avenir. Différents acteurs locaux, partenaires de la démarche, ont été mobilisés afin de commenter cette visite : Voies Navigables de France (VNF), Ports de Lille et la Métropole Européenne de Lille (MEL).

## SÉANCE DE TRAVAIL 3 FÉVRIER 2022

Un travail commun et partagé avec les participants du Club PU&P a permis de tirer des enseignements de la visite in situ afin de partager les éléments de diagnostic et les enjeux identifiés par les travaux préalables de l'ADULM. Des approches et des échelles ont ainsi pu être définies.

## 3 JOURS D'ATELIER :

LE 23 MARS 2022

L'Atelier a commencé avec une visite du territoire de la Basse Deûle. Deux interventions introductives ont d'une part précisé les enjeux de développement associés au projet du Canal Seine Nord Europe (Thierry Baert pour l'ADULM), et d'autre part présenté le Plan Canal de Bruxelles (Sven Vercammen pour Perspective Brussels).

LE 24 MARS 2022

La production d'une vision d'ensemble, constituée de clés de lecture du territoire, de principes d'aménagement et d'esquisses de projets sur des sites spécifiques ont été au cœur de cette journée de travail.

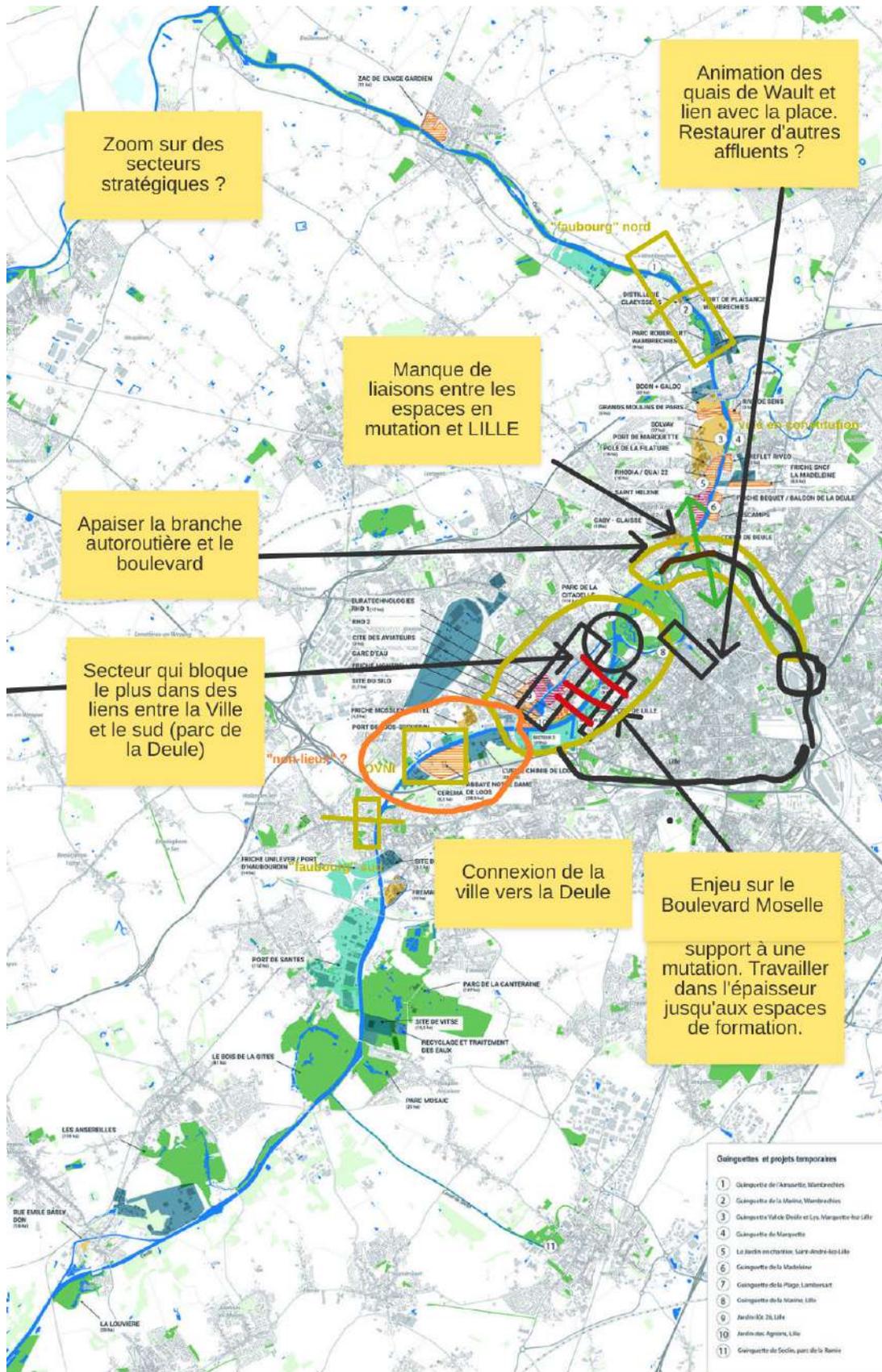
LE 25 MARS 2022

Les participants de l'Atelier ont présenté un récit pour le territoire de la Deûle devant une assemblée constituée du Vice-Président en charge de l'Aménagement du territoire pour la Métropole Européenne de Lille (MEL) et président de l'Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole (ADULM), M.Francis Vercamer, mais aussi des élus des différentes communes (Lille, Quesnoy-sur-Deûle, Lambersart, Haubourdin, Loos, Don) et des acteurs du territoire concernés tels que Voies Navigables de France, Ports de Lille, Norlink ou la SEM Soreli.



Vidéo de présentation de l'atelier visible sur le site internet de l'ADULM :





Ressentis, enjeux et premières idées recueillis le 3 février lors d'une séance de travail collectif en visio-conférence à partir de l'application partagée Klaxoon

# LA PROBLÉMATIQUE DE L'ATELIER

## RENOUVELER LE REGARD SUR UN TERRITOIRE EN TRANSFORMATION

### LE CADRE

#### LA DÉMARCHE TERRITOIRE DE PROJETS

La démarche « Territoires de projets », inscrite dans le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT), est portée par l'Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole, en lien avec la Métropole Européenne de Lille (MEL). Cette démarche a pour objectif de faire émerger localement des dynamiques intercommunales de projets, dans des secteurs à enjeux métropolitains. Elle offre un cadre qui permet de dépasser les limites administratives et les périmètres des projets urbains comme de concilier les intérêts métropolitains et les intérêts locaux.

Cette démarche vise ainsi à fédérer l'ensemble des acteurs, qu'ils soient publics ou privés, autour d'objectifs communs.

#### L'ATELIER IMAGINER LA DEÛLE PARTAGÉE

Le fil conducteur de l'Atelier est de donner à voir une métropole au bord de l'eau, au cadre de vie renouvelé et témoignant de la ville productive et durable.

Il convient pour cela de passer d'une somme de projets à un récit territorial autour de cette voie d'eau, dont la mutation urbaine bénéficiera à l'ensemble de la métropole.

L'Atelier du Club Projet Urbain & Paysage se propose ainsi de renouveler le regard sur la Deûle et ses alentours, en s'appuyant sur les diverses expertises présentes mais également sur son regard extérieur, dont la mise à distance peut permettre de révéler les situations avec plus d'objectivité.

Ce travail exploratoire, présenté dans cette publication, sera poursuivi en 2022/2023 par l'ADULM, à d'autres échelles et au travers de formats diversifiés et propices aux échanges et à la co-construction.

### UNE RIVIÈRE AUX MULTIPLES POTENTIELS ET À L'IMAGE RENOUVELÉE

Le long de ses 34 kilomètres, depuis le canal d'Aire au sud jusqu'à la Lys au nord, la Deûle représente un espace urbain et paysager majeur pour la qualité de vie des citoyens (habitants et usagers), l'attractivité de la métropole lilloise et l'adaptation du territoire face au changement climatique. Encore trop méconnue, bien que de plus en plus sollicitée, cette voie d'eau constitue un territoire clé pour revaloriser et bénéficier de la présence de l'eau pour l'ensemble de la métropole.

Maillon du réseau fluvial du Nord de la France, la Deûle est destinée à évoluer avec la réalisation du canal Seine Nord Europe, qui s'inscrit plus largement dans le projet de liaison Seine-Escaut.

En effet, cette infrastructure fluviale, en reliant les bassins de la Seine et de l'Escaut, mettra en connexion les principales villes – dont Paris, Bruxelles, Lille, etc. – avec les grands ports de l'Europe du Nord-Ouest dont Dunkerque, Anvers, Rotterdam...

L'inscription de la Deûle dans cet axe fluvial transfrontalier atteste que l'évolution des bords de la Deûle doit s'organiser en regard des fonctions économiques et logistiques.

La Deûle entre dans un moment charnière de son histoire métropolitaine. Une convergence d'enjeux fait reprendre conscience aux acteurs du territoire combien la voie d'eau regroupe un ensemble unique d'opportunités stratégiques pour le développement métropolitain : reconquête urbaine, paysagère et écologique, transport et logistique, tourisme...

### RÉVÉLER LE PAYSAGE COMME VALEUR FONDATRICE DU TERRITOIRE

L'élément géographique le plus prégnant de la métropole lilloise est certainement son réseau hydrographique, à l'origine même de la fondation de la ville de Lille. Des siècles durant, l'eau a joué un rôle majeur dans le développement du territoire, notamment en lien avec l'industrie. Parallèlement, la présence de l'eau s'est peu à peu effacée du contexte urbain et des espaces habités. Depuis le déclin de l'industrie, la capacité des cours d'eau à constituer un support majeur de la reconquête urbaine et du renouveau écologique a fait l'objet d'une prise de conscience

progressive. Ce retournement vers l'eau s'est amorcé sur la métropole lilloise depuis le début des années 1990, au travers de projets tels que la création du parc de la Deûle, de l'aménagement de l'écoquartier des Rives de la Haute Deûle ou encore du réaménagement du parc de la Citadelle et du quai de Wault. Des projets en cours, comme le secteur Bord de Deûle ou l'aménagement du bras mort de la Basse Deûle s'inscrivent également dans cette dynamique.

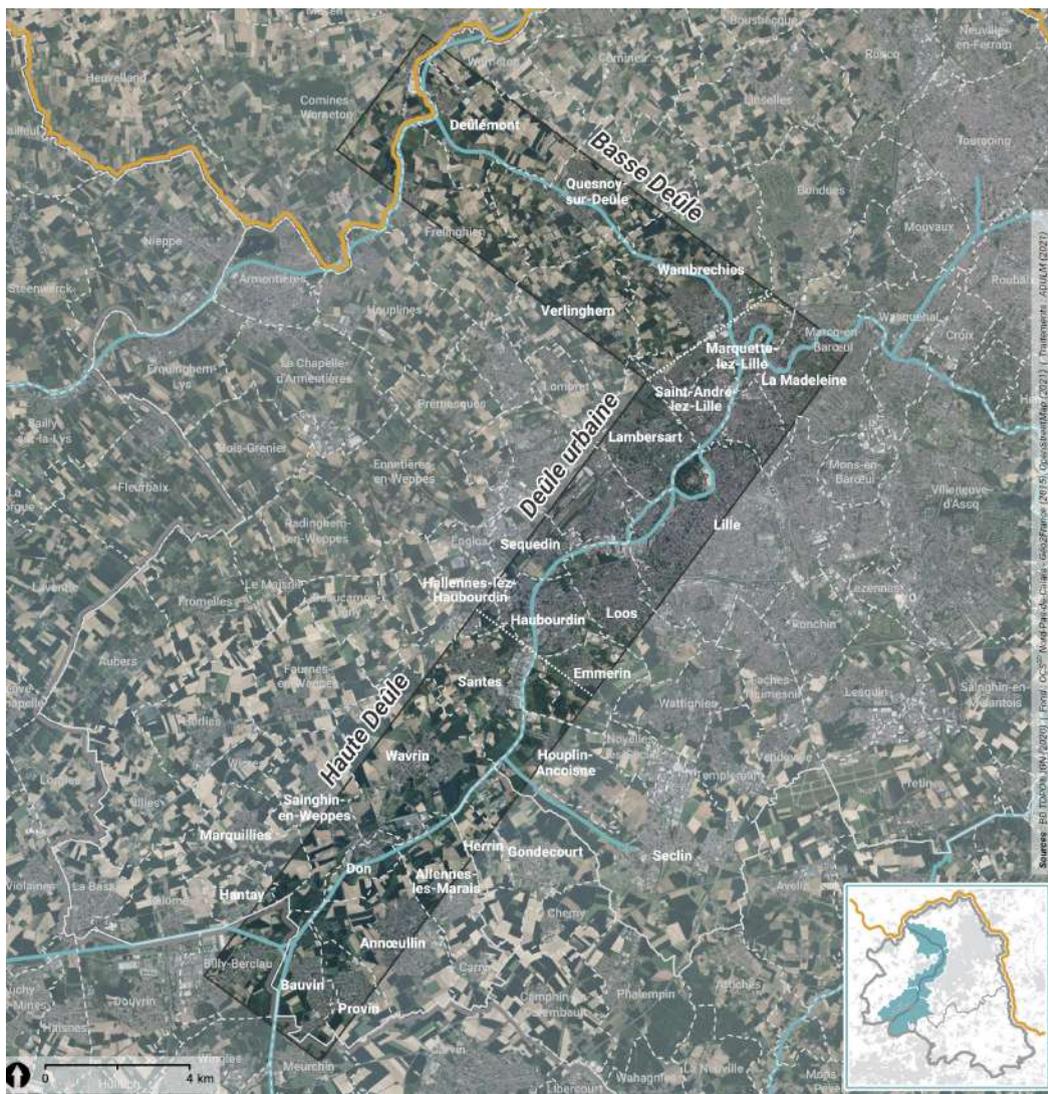
Maillon essentiel de la trame verte et bleue métropolitaine, le territoire de la Deûle est composé de séquences variées qui s'incarnent dans les différents espaces naturels de la métropole. La Basse Deûle (au Nord) s'ouvre sur les paysages majestueux de la vallée de la Lys ; la Deûle urbaine (intégrant la Moyenne Deûle) offre des havres de naturalité en plein cœur urbain ; la Haute Deûle (au Sud) témoigne avec le Parc de la Deûle d'un maillage fin du paysage entre nature et activités agricoles.

Aujourd'hui, la valeur paysagère fondatrice et fédératrice du territoire de la Deûle est à révéler et conforter au regard des nombreux potentiels identifiés et de l'appétence exprimée par les citoyens pour ces espaces tournés vers l'eau.

## POSER UNE VISION PARTAGÉE FAVORISANT L'INTÉGRATION DES DIFFÉRENTS USAGES

Dans le contexte du projet Seine-Escaut et de la nécessaire protection de la ressource en eau, le partage de la Deûle doit être défini à partir du traitement de ses abords, entre les activités économiques et industrielles d'une part et une attractivité résidentielle et récréative renouvelée d'autre part. Le potentiel foncier (friches, sites en mutation) représente un patrimoine précieux qu'il conviendra de mobiliser au mieux afin d'intégrer tout l'éventail des usages incontournables en bord à voie d'eau. La mise en synergie des grands projets, autour et sur la Deûle, qu'ils soient paysagers, urbains, économiques ou liés aux infrastructures de transport est une des conditions de réussite de sa transformation.

**C'est pourquoi la réflexion sur et autour de la voie d'eau vise à concilier les regards et les ambitions portés sur ce territoire et interroge les conditions et moyens à mettre en œuvre pour un partage harmonieux de la Deûle et de ses abords, à court, moyen et long termes.**



Le territoire de projets « Deule Partagée »

# LES ÉLÉMENTS DE CONTEXTE : UN ESPACE EN PROJETS À DIFFÉRENTES ÉCHELLES

## LA LIAISON SEINE-ESCAUT

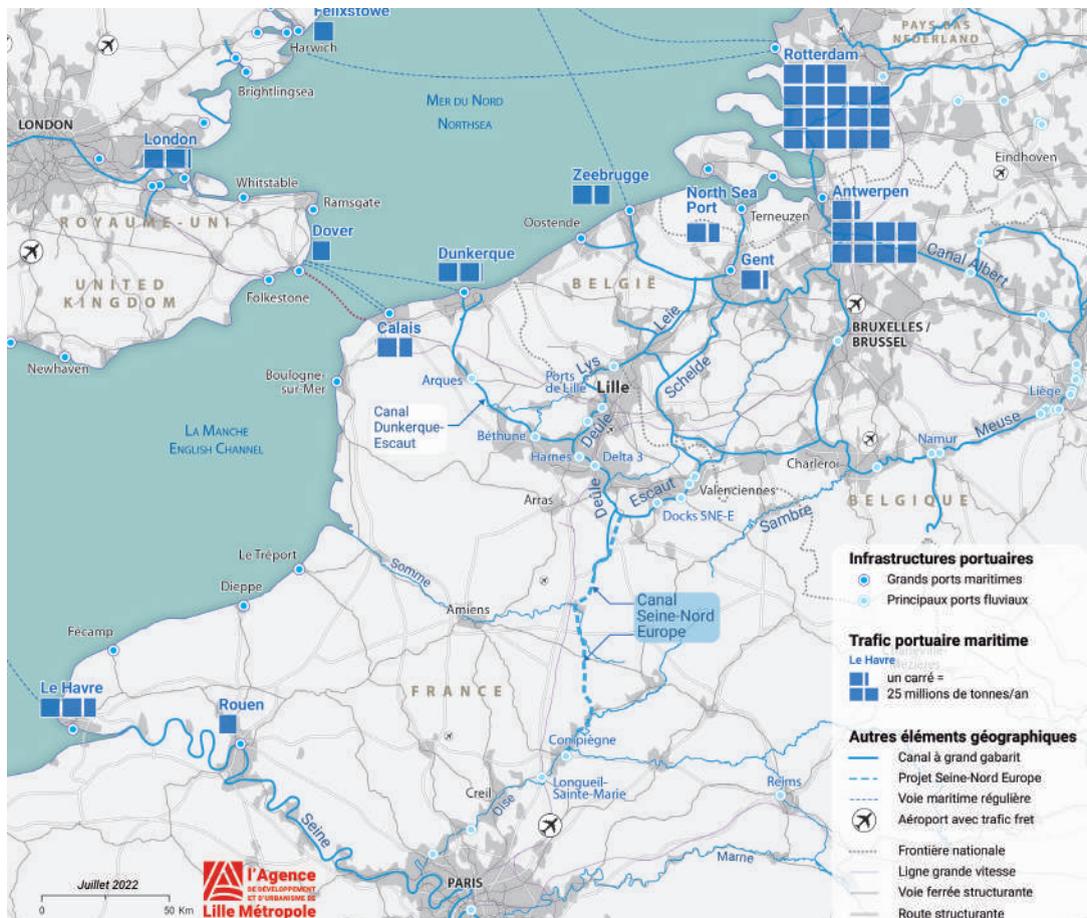
### LE CANAL SEINE NORD EUROPE AU SEIN DU RÉSEAU FLUVIAL

Le canal Seine Nord Europe (CSNE) s'inscrit dans le cadre du projet transfrontalier Seine-Escaut, promu par l'Union Européenne. La réalisation de cette nouvelle infrastructure, creusée entre Compiègne et Cambrai (plus précisément Aubencheul-au-Bac) sur une distance de 107 kilomètres, est pilotée par la Société du Canal Seine-Nord Europe. Son ouverture est prévue avant la fin de la décennie, officiellement en 2029.

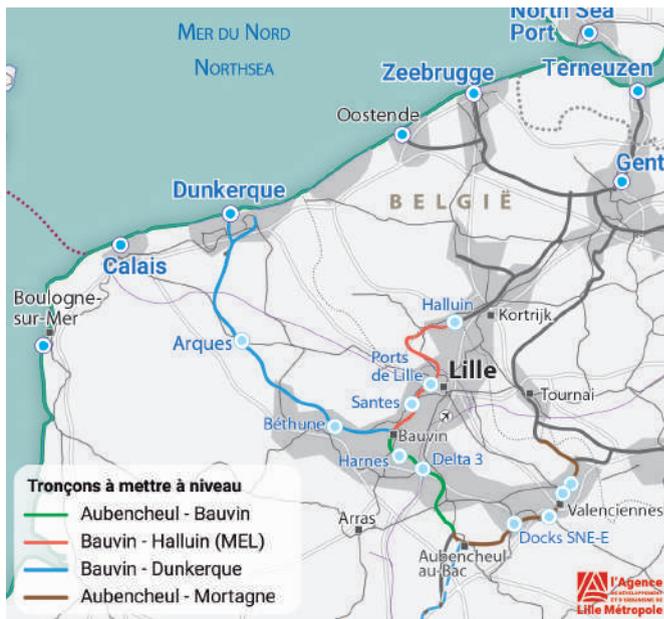
Ce futur canal à grand gabarit va constituer un nouveau chaînon essentiel dans le réseau fluvial européen en assurant la continuité du trafic entre la Seine et le réseau du Nord-Pas de Calais, lui-même déjà connecté au réseau belge.

La mise en connexion du bassin de la Seine et de ports du « Range Nord » se fera essentiellement via trois itinéraires possibles, trois « branches » :

1. Nord : par la Deûle et la Lys, vers Gand, Zeebrugge et Anvers par l'Escaut Occidental, et au-delà Rotterdam, via notamment Lille et Courtrai (tronçon Aubencheul-Bauvin + Bauvin-Halluin).
2. Nord-Est : vers Gand et Anvers par le Bas Escaut et au-delà Rotterdam, via notamment Valenciennes et Tournai (tronçon Aubencheul-Montagne).
3. Nord-Ouest : vers Dunkerque, par le Canal d'Aire, le Canal de Neufossé, etc. via notamment La Bassée, Béthune et Arques (tronçon Bauvin-Dunkerque).



Le projet du Canal Seine Nord Europe, maillon central de la liaison Seine-Escaut



Itinéraires possibles reliant le bassin de la Seine et les ports du « Range Nord »

## UNE ÉVOLUTION DES INFRASTRUCTURES FLUVIALES

Cette nouvelle infrastructure dédiée principalement au transport de marchandises va permettre la navigation de bateaux de très grande capacité, pouvant contenir jusqu'à 4 400 tonnes de marchandises, équivalent à 180 camions ( classe Vb du classement européen CEMT). À l'échelle du réseau fluvial trans-frontalier, seule une partie des voies navigables sont en capacité d'accueillir des bateaux de classe Vb.

Côté français, Voies Navigables de France (VNF) est missionné par l'État pour mettre en œuvre un programme d'investissements et de travaux important, permettant de réduire les discontinuités en termes

de capacité de transport de marchandises mais également d'améliorer l'équipement de l'ensemble des voies navigables.

La mise à niveau des infrastructures fluviales du canal de la Deûle ces dernières années et les travaux à venir ont pour objectif d'augmenter ses caractéristiques en termes de fonctionnement pour le passage de barges de classe Va, en capacité de transporter jusqu'à 3 000 tonnes de marchandises, équivalent à 120 camions.

La mise à très grand gabarit du réseau fluvial ( classe Vb) reste à analyser et pourrait interroger à plus long terme les conditions d'évolution des infrastructures liées à la voie d'eau (écluses, franchissements, chenal de navigation, quais...) et leur intégration dans les projets d'aménagement du territoire.

### Grand Rhénan (classe Va)

Dimensions : 95 - 135 m x 11,40 m / Tirant d'eau : 2,50 - 4,50 m / Hauteur libre : 5,25 - 7 m / Tonnage : 1 500 à 3 000 t (soit 120 camions)

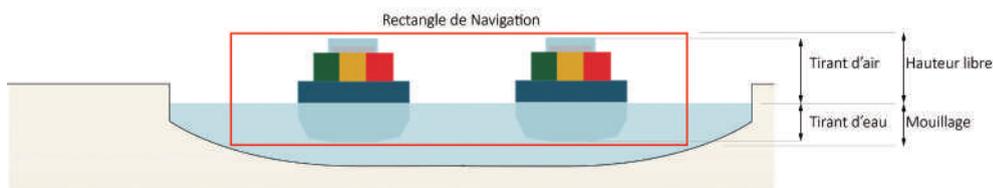


### Convoi poussé de 2 barges (classe Vb)

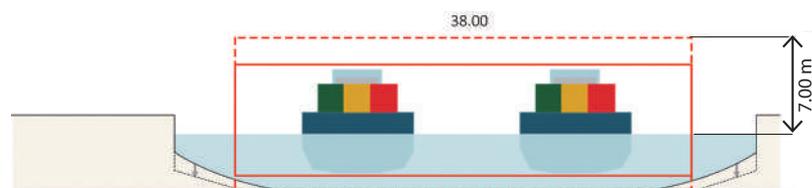
Dimensions : 185 m x 11,40 m / Tirant d'eau : 2,50- 4,50 m / Hauteur libre : 7 m / Tonnage : 4 400 t (soit 180 camions)



Caractéristiques des bateaux de transport de marchandises de la classe Va et Vb (selon classement européen CEMT)



Principes déterminant le gabarit d'une voie d'eau



Rectangle de navigation nécessaire pour le croisement de 2 bateaux de classe Vb

## RENFORCEMENT DU TRANSPORT FLUVIAL ET REPORT MODAL

Le renforcement fluvial en faveur d'un report modal, de la route vers l'eau est au coeur du projet de liaison Seine-Escaut. Cet enjeu vise à faire évoluer le réseau fluvial existant, soit les 1 100 kilomètres de voies d'eau du Nord de la France et de la Belgique, comprenant tout aussi bien l'Escaut, la Lys et la Deûle. Le canal Seine Nord Europe doit ainsi constituer une offre alternative compétitive face au transport routier sur la partie nord du corridor Mer du Nord-Méditerranée et contribuer au développement d'un transport et d'une économie moins carbonée.

Quelques chiffres illustrant les enjeux en termes de report modal :

- « Le trafic actuel des marchandises, en termes d'usage modal, est très déséquilibré. La route l'emporte très largement aujourd'hui sur le fer et la voie d'eau, aussi bien à l'échelle nationale, qu'à l'échelle régionale et locale. Pour la métropole lilloise, la part modale du transport routier de marchandises s'est élevée à 87 % contre 9,0 % pour le ferroviaire et 4,0 % pour le fluvial en 2016 (flux internes, d'échange et de transit confondus) » (Source : Rapport DEEM 2016 Cerema).
- Aujourd'hui, 5 millions de tonnes de marchandises sont transportées annuellement sur la Deûle. Dans les 15 ans à venir, l'objectif est de doubler ou tripler le trafic par la voie d'eau et de capter un maximum de flux de containers transportés entre Anvers et Paris. (Source : VNF).

## LES GRANDS PROJETS PAYSAGERS ET URBAINS

Plusieurs grands projets paysagers et urbains sont en cours de réflexion ou de réalisation sur le territoire de la Deûle. Ces transformations témoignent et opèrent déjà, chacun dans leur contexte et à leur échelle, un retournement vers ce cours d'eau :

- **Le projet transfrontalier du Parc Bleu de l'Eurrométropole Lille-Kortrijk-Tournai** résulte d'une volonté de créer un espace transfrontalier continu entre les habitants, l'eau et la nature, composé de 5 440 km de cours d'eau dont 300 km de voies navigables, d'espaces verts de proximité. Ce projet de territoire de longue haleine, mêlant tourisme, biodiversité, économie, transport, loisir, ressource, se concrétise au fil des années par de multiples réalisations, portées à l'échelle locale, dans une logique *bottom-up*.
- **Le projet du parc paysager de l'Arc Nord - Les Portes des Belles terres**, traduit le concept des Hémicycles, inscrit dans le SCoT, à une échelle

La possibilité d'un report modal significatif à court/moyen terme du transport des marchandises est un enjeu crucial pour la métropole du fait de sa situation géographique, de la dépendance de son économie aux flux internationaux et de l'état d'engorgement de son système (auto)routier. Dans ce contexte, il importe pour la collectivité de se saisir de toutes les opportunités offertes par la réalisation de la liaison Seine-Escaut et d'encourager les chargeurs locaux à utiliser au maximum les modes alternatifs au routier.

Le report modal ne sera pas automatique. De nombreux freins demeurent et rendent les alternatives encore suffisamment viables. En dépit de l'engorgement du réseau routier et de la prise en compte croissante des enjeux environnementaux par les acteurs économiques comme par le grand public, un report modal significatif ne peut s'envisager que dans le cadre d'une action résolue des pouvoirs publics concernés – État Région et collectivités locales – concertée avec les acteurs économiques.

Études références :

• *La voie d'eau, fédératrice de territoires dans les Hauts-de-France : La liaison Seine-Escaut et ses opportunités de développement local* (2018), ADULM / ESSEC.

• *Étude Vers une stratégie logistique multimodale pour notre aire métropolitaine* (2021), Partenaires : ADULM, Agence d'urbanisme de l'Artois, ESSEC.

opérationnelle. Conçu comme un système de parcs agricoles, ces entités agro-paysagères situées aux franges de l'agglomération sont valorisées en y intégrant des usages récréatifs et de loisirs.

- **La démarche Bords de Deûle 2040** accompagne la transformation de plusieurs friches industrielles situées aux abords du canal, entre la rocade Nord-Ouest et la citadelle de Lille. À l'horizon 2040, environ 6 000 logements seront construits sur plus de 100 ha, aujourd'hui en mutation. L'ambition du projet est de renforcer la connexion entre la ville et l'eau et de permettre une réappropriation de la Deûle en valorisant ses berges. Cela se traduira notamment par la mise en réseau d'espaces publics, dont un nouveau parc d'envergure métropolitaine.
- **Le projet urbain et paysager Grand Euralille** se développe sur un vaste territoire de plus de 200 hectares, allant des gares, du centre ville de Lille et du « quartier » d'Euralille à la Deûle. Il inclut ainsi le secteur d'Euralille à la Deûle, ancienne zone non-aedificandi, située au nord de Lille. Ce secteur, de presque 100 hectares, est marqué aujourd'hui

par la présence de vastes espaces végétalisés mais peu parcourus et de boulevards aux caractéristiques autoroutières. Ce grand « arc vert » a tout le potentiel pour devenir un nouvel espace de nature, lieu de respiration d'envergure métropolitaine.

• **Le projet urbain Rives de la Haute Deûle :**

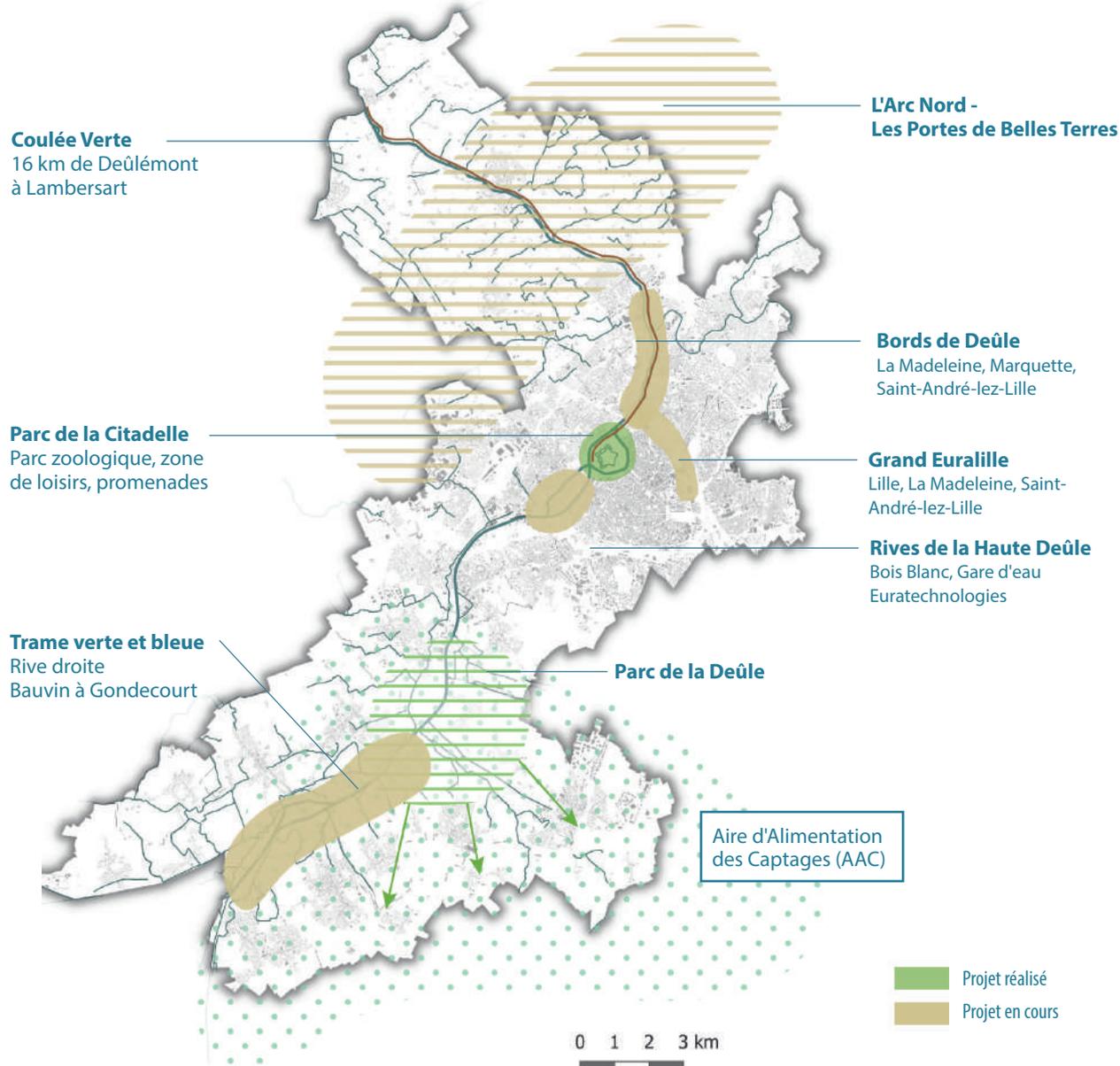
Engagée depuis 2003, la régénération urbaine de ce quartier industriel aux abords de la Deûle et du Bras de Canteleu, conjugue mixité fonctionnelle et aménagement durable. L'écoquartier est connu pour le patrimoine architectural remarquable du pôle d'excellence Euratechnologies et la qualité de ses espaces publics, placés sous le signe de la biodiversité et de l'eau. Suite à une première phase opérationnelle, son périmètre s'est vu étendu et comptabilise maintenant 38 hectares.

**Projets d'infrastructures de transport et de mobilité :**

Le territoire est également impacté par des projets d'infrastructures de différentes natures, s'inscrivant dans :

- le projet de la liaison Seine-Escaut ;
- le Schéma directeur des infrastructures de transports (SDIT) de la métropole lilloise ;
- le projet d'un Service Express Métropolitain (SEM) intégrant la ceinture ferroviaire ouest lilloise ; le projet d'infrastructure routier de la Liaison Intercommunale Nord-Ouest (LINO).

**LES GRANDS PROJETS EN BORD DE DEÛLE, AU SEIN DE LA MÉTROPOLE LILLOISE**



De la Deûle éludée à la Deûle adulée

La Citadelle élargie !

VERS UNE RELATION AMOUREUSE AVEC LA DEÛLE

la Deûle étonnante, invisible, vivante, méconnue, intense, ...

VALLÉE DE LA LYS VS VALLÉE DE LA DEÛLE

DE L'URBANITÉ AU PIED DE LA PRISON !

elles pépites c'est les canies ?

ELLE TE GÈNE LA PÉNICHE ??

Il faut hiérarchiser les pépites !

C'EST QUAND QU'ON FAIT LA SIESTE ?

C'EST ELLE LA TORTUE ?

ILS SONT OÙ NOS CAMARADES ?

Heureusement qu'il y a des jonquilles !

Et si la terre devient eau ...

GOVERNER LA DEÛLE

là, on crée une passerelle pittoresque, hé ! de sol et le sur-sol



© Vincent Charruau

17<sup>ème</sup> ATELIER DU CLUB PROJET URBAIN & PAYSAGE de la FNAU  
23-24-25 MARS 2022

# LES ATTENDUS DE L'ATELIER

## ESQUISSE UN RÉCIT TERRITORIAL

L'Atelier a eu pour objectif de faire émerger une vision d'ensemble pour le territoire de la Deûle à horizon 2040, à partir de 3 questions :

**1. Quelles sont les conditions pour créer un partage « harmonieux » des usages en bord de voie d'eau et sur la voie d'eau ?**

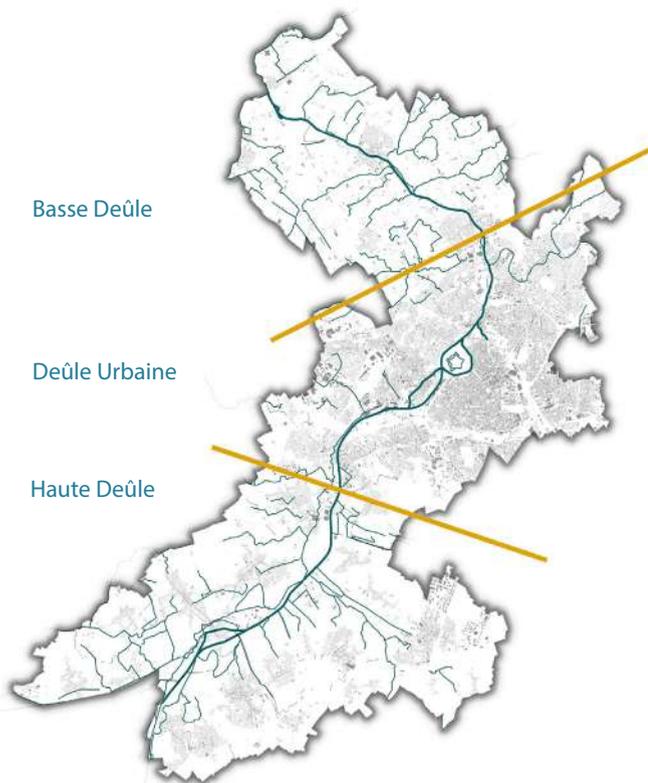
**2. De quelle manière le territoire peut-il évoluer dans le temps, en intégrant un renforcement du transport fluvial et une mise à très grand gabarit progressive de la Deûle ?**

**3. Quelles stratégies sont à mettre en place pour amplifier le rapport à l'eau ?**

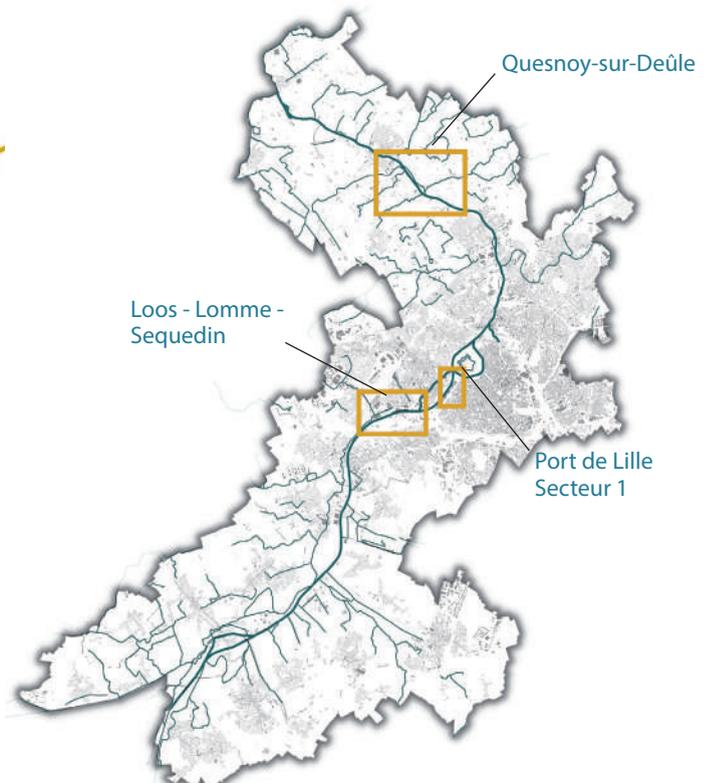
Pour y répondre, différentes approches et échelles de travail ont été convoquées :

- La lecture sensible des espaces parcourus, de la petite à la grande échelle.
- L'analyse de l'organisation de la mixité fonctionnelle présente à l'échelle du territoire de la Deûle et de ses trois grandes séquences urbaines et paysagères.
- La proposition de principes d'aménagement à l'échelle du territoire de la Deûle et ses 3 séquences paysagères.
- L'illustration de principes d'aménagement améliorant la cohabitation des différents usages en bord à voie d'eau, à partir de 3 zooms de projet.
- La constitution global d'un récit à partir de tous ces éléments.

### SÉQUENCES URBAINES ET PAYSAGÈRES



### ZOOMS DE PROJET





# LE RÉCIT

## REPENSER LA DEÛLE...

### DE LA DEÛLE EUROPÉENNE À LA DEÛLE MÉTROPOLITAINE

Dès l'ouverture du canal Seine Nord Europe en 2029, la métropole lilloise se situera au cœur d'un système fluvial reliant le bassin parisien aux ports de la mer du Nord. Au cœur de la métropole lilloise, en continuité avec la Lys transfrontalière, le trait d'union entre ces grands bassins s'appellent la Deûle. Rivière ou canal, elle traverse la métropole lilloise sur 34 kilomètres et plus particulièrement 26 des 95 communes la composant.

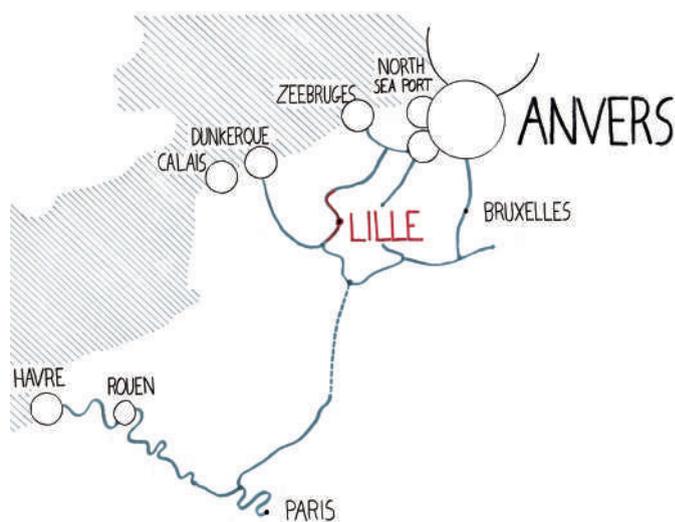
La vision d'ensemble portant sur le corridor de la Deûle doit concilier les enjeux d'échelle européenne et l'intérêt que revêt ce secteur pour l'ensemble de la métropole en termes de transport de marchandises et de développement économique. Elle doit intégrer également, comme préalable, la nécessaire réappropriation et valorisation de la Deûle au profit de ses habitants et pour le propre fonctionnement de la métropole et ce dans toutes ses dimensions.

### PRÉPARER ET CRÉER LES CONDITIONS

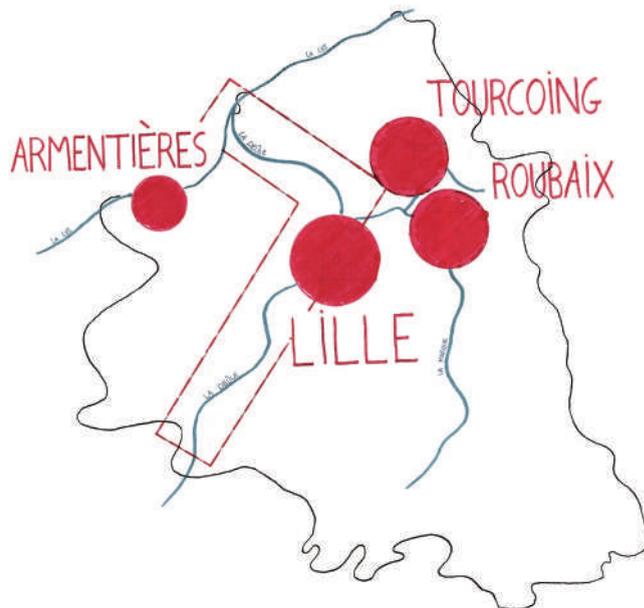
Le partage de la Deûle, la multifonctionnalité et l'intensification des usages sont au cœur du récit proposé et s'appuient sur les postulats suivants :

- S'il paraît aujourd'hui difficile d'appréhender avec précision les travaux nécessaires qui s'engageront au cours des 20 à 30 prochaines années pour une potentielle mise à très grand gabarit de la Deûle, il convient toutefois de ne pas obérer l'évolution à plus long terme des infrastructures fluviales et du développement économique et logistique qui lui sera lié.
- S'il est nécessaire d'identifier les potentiels aménagements et développements mobilisables dès maintenant, il sera nécessaire à l'avenir d'anticiper et de créer les conditions pour intégrer au sein des projets urbains à venir les évolutions du réseau fluvial et ses activités connexes.
- Le foncier économique portuaire est précieux et difficile à reconstituer dès lors qu'il a muté. Toutefois, la préservation du déjà-là et du foncier économique n'interdit pas sa transformation ponctuelle, à condition que celle-ci ne le fragilise pas.

### DE LA DEÛLE EUROPÉENNE...



### ... À LA DEÛLE MÉTROPOLITAINE



# PASSER DE L'INVISIBLE AU VISIBLE

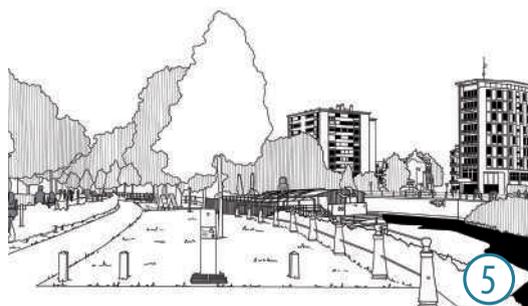
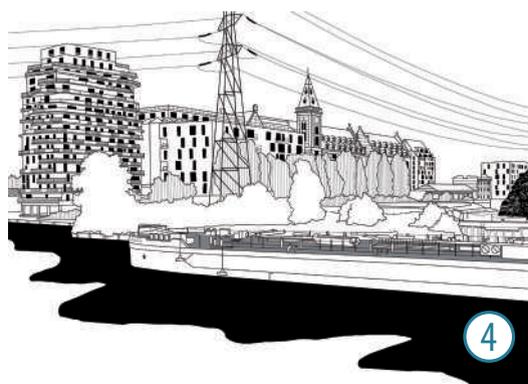
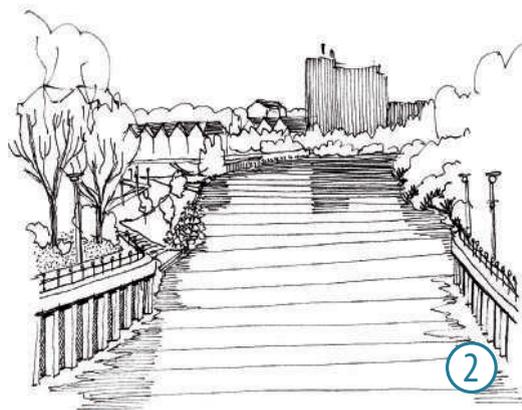
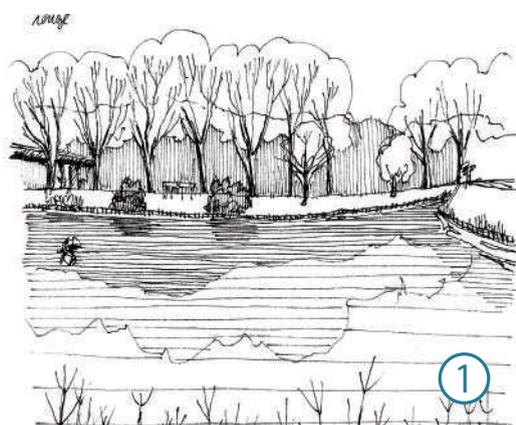
## TRAVELLING ET ANGLES DE VUE

**Comment appréhender et raconter ce grand territoire ?**

**Comment donner à voir sa richesse et ses multiples facettes ?**

La lecture sensible permet de faire redécouvrir le territoire sous un nouveau jour. Parcourir la Deûle sur son linéaire mais également dans son épaisseur, en employant différents modes de déplacements, permet une immersion locale et une lecture nourrie par différents angles de vue.

Lors de la visite *in situ* du 07 octobre 2021, les membres du Club Projet Urbain & Paysage ont reconnu une multitude d'ambiances, une diversité de lieux et l'existence de sites emblématiques.

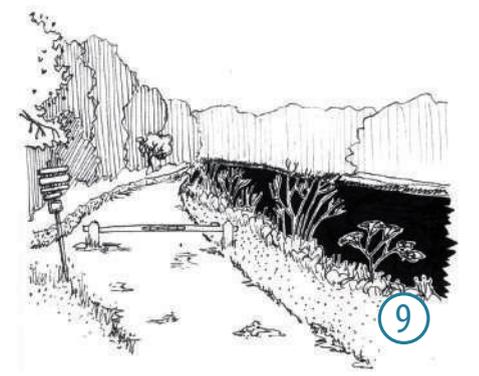
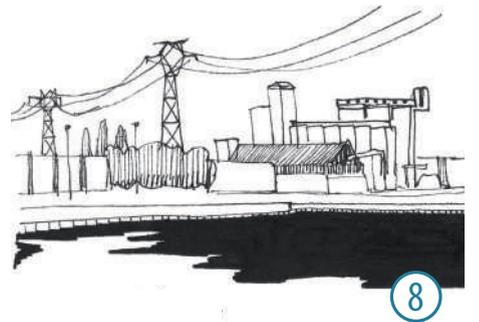
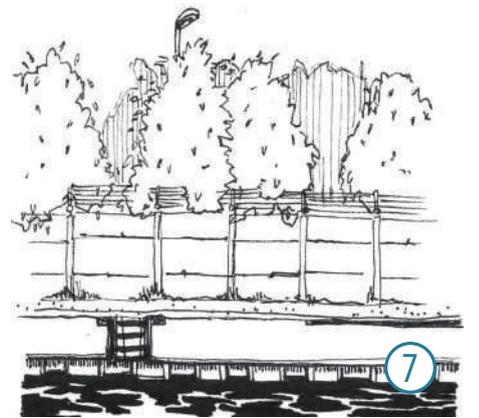
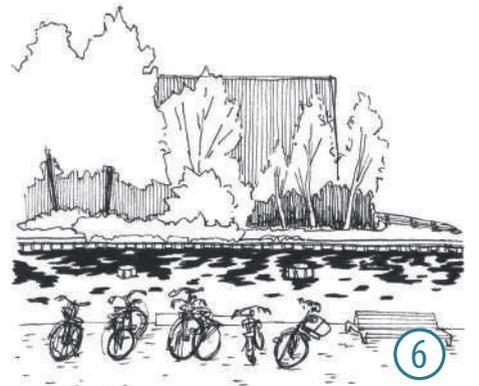
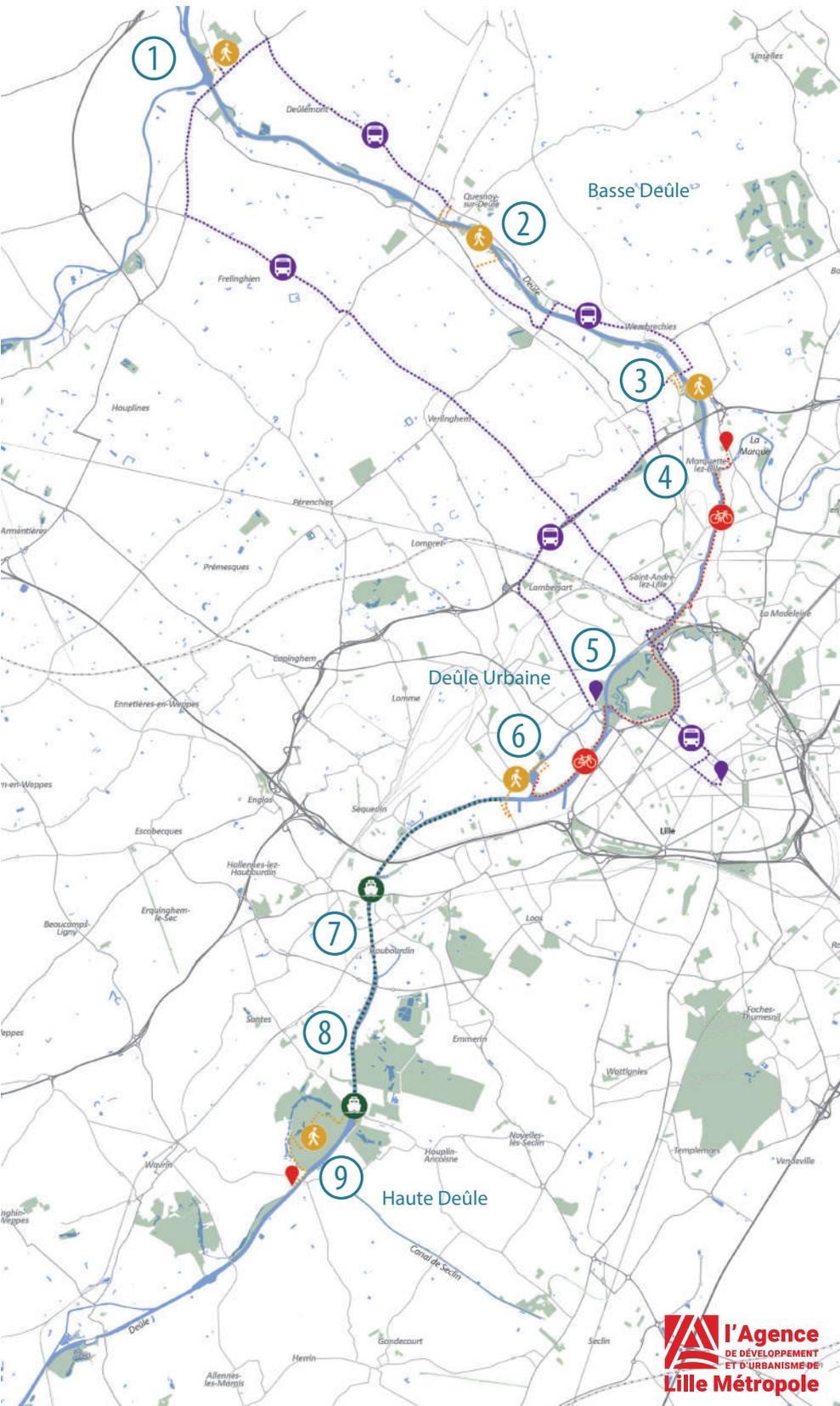


1. Miroir d'eau à la confluence de la Deûle et de la Lys à Deûlemont  
2. Typologie de berges, mosaïque de fonctions à Quesnoy sur Deûle  
© Vincent Charruau

3. Port de plaisance de Wambrechies  
4. Grands Moulins de Paris à Marquette-lez-Lille  
5. Citadelle de Lille  
© Constance Beaumont

# ARPENTAGE DU TERRITOIRE

## LES PARCOURS DE LA VISITE *IN SITU*



- 6. Place de la gare d'eau à Lille - Lomme
  - 7. Haubourdin, Friche Unilevers
  - 8. Vue sur le Port de Santes à bord de l'Eldorado
  - 9. La véloroute de la Deule au niveau du Bois de la Gîte de Santes
- © Vincent Charruau

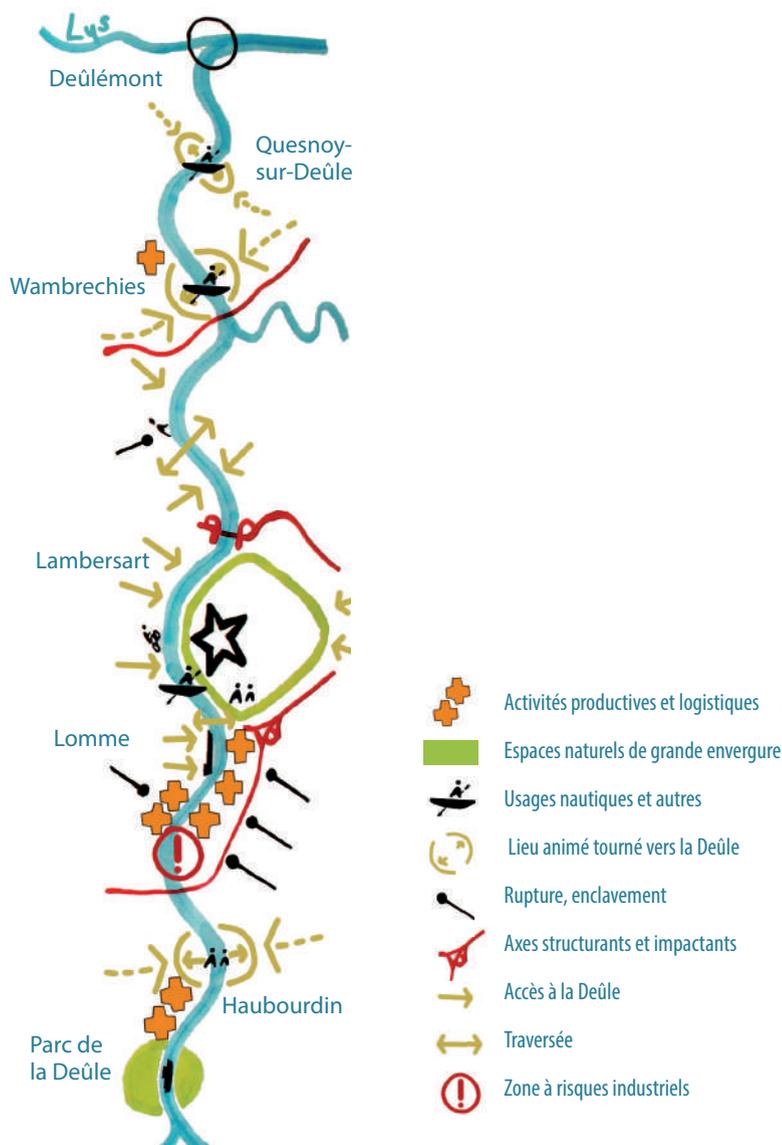
## TRAVELLING

LA RIVE DEPUIS LA DEÛLE DU PORT DE SANTES AU PORT DE LILLE





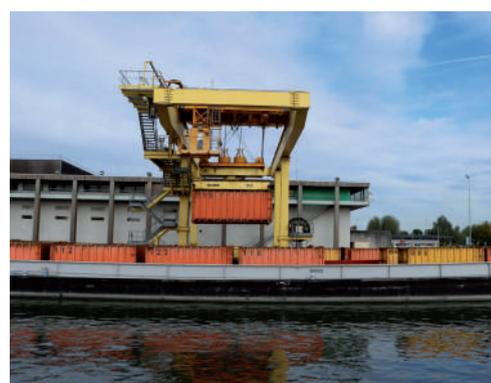
## LA DEÛLE ÉTONNANTE



Lecture sensible et schématique de la Deule



La Deule plaisance : port de Wambrechies



La Deule industrielle : Séquoia à Sequedin



La Deule comme écosystème : bois de la Gîte de Santes

### LE MICRO DU CLUB PU&P



« À première vue, la Deule étonne par son caractère fortement canalisé mais aussi par les contrastes, qui sont présents tout le long de cette rivière. Entre paysage et urbanité, infrastructure de transport et sensibilité environnementale, activité portuaire et sites habités, elle accueille d'ores et déjà une diversité d'usages et d'usagers. En même temps, la Deule semble encore peu lisible, peu visible dans un rayonnement large.

Une fois qu'on a laissé le Parc de la Gîte de Santes et le Parc Mosaïc derrière soi, le rapport entre la ville et l'eau apparaît souvent perturbé voire inexistant, notamment là où des enclaves se succèdent en bord à voie d'eau. Le moment de parenthèse, où Haubourdin se retourne sur la Deule avec sa mairie, représente un instant de respiration. Et puis où est Lille quand on est sur la Deule ? Où est la Deule quand on est à Lille ? C'est au niveau de la Citadelle, où on peut retrouver enfin un parc d'envergure et une concentration d'intensité majeure. Puis, quand on continue, c'est ce plateau agricole qui apparaît, avec, à nouveau, des singularités, des villes qui dialoguent avec la Deule. Notamment Wambrechies qui s'énonce comme ville d'eau. Mais aussi des villes, qui portent l'identité de la rivière dans leur toponymie même, tels Deùlémont et Quesnoy-sur-Deule. »



La Deûle résidentielle : habiter au bord de l'eau à Haubourdin



La Deûle active, des flux : la Madeleine/ Saint-André

LA DEÛLE HABITÉE



La Deûle infrastructure : entrepôt de Roquette au Port de Santes



La Deûle récréative : la gare d'eau à Lille - Lomme

LA DEÛLE INFRASTRUCTURE  
ACTIVE



La Deûle ouverte, des horizons : parc Robersart à Wambrechies



La Deûle bâtie, singulière : silo d'InVivo au Port de Santes

LA DEÛLE PAYSAGE

## DES USAGES PARTAGÉS

LES ACTEURS  
INDUSTRIELS



LES HABITANTS,  
LES RIVERAINS



LES AGRICULTEURS



LES FLUX



LA FAUNE  
ET LA FLORE



## DE LA DEÛLE ÉLUDÉE À LA DEÛLE ADULÉE

Le regard porté sur la Deûle a longtemps relevé d'une vision fonctionnaliste, considérant cette rivière comme « l'arrière-cour » de la métropole, souvent inaccessible et devenue au fil du temps un espace fragmenté et pollué. Aujourd'hui encore, la Deûle peut être appréhendée uniquement comme un canal artificiel, un « équipement métropolitain » dont le rôle est de répondre aux nécessités de l'économie, avec son cortège d'activités industrielles, portuaires ou logistiques.

Le regard sur la Deûle a changé et change encore. Elle se voit reconnaître aujourd'hui un rôle de support pour d'autres fonctions : la ressource en eau, les loisirs, l'habitat, les mobilités actives, etc. Au fil des décennies, des lieux établissant une relation active et tournée vers la rivière tel qu'Haubourdin, Lambersart ou Wambrechies, ont été confortés et créés.

La reconnaissance de la Deûle, en tant que rivière vivante, avec une géographie particulière et une histoire naturelle, est une nécessité et un préalable à sa mise en valeur. C'est en s'appuyant sur ce socle naturel, qu'un futur équilibré, partagé et durable pour la Deûle et sa « vallée-plaine » peut se construire.

### SES CARACTÉRISTIQUES :

**Une terre d'eau :** rivière, canaux, becques, zones inondables... le paysage et l'identité de la métropole lilloise sont fondés sur la forte présence de l'eau, qui constitue un atout majeur au regard des enjeux environnementaux et climatiques actuels.

**Un territoire de partage :** une multiplicité d'acteurs et de fonctions coexistent déjà sur ce territoire. Afin d'éviter les conflits d'usage, cela implique une nécessaire mise en cohérence à l'échelle de la vallée entière et dans une perspective de long terme.

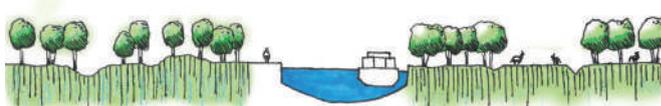
**Un paysage de contrastes :** contraste n'est pas rupture et la Deûle doit tirer parti des contrastes existants afin d'en faire des atouts. Accentuer les différentes ambiances: entre moments d'intensité d'usages et séquences calmes, entre le waterfront, les quais resserrés de la ville et les rives bucoliques, entre les vues fermées et les horizons dégagés.



L'horizon agricole, plaine agricole sur des terres alluviales.



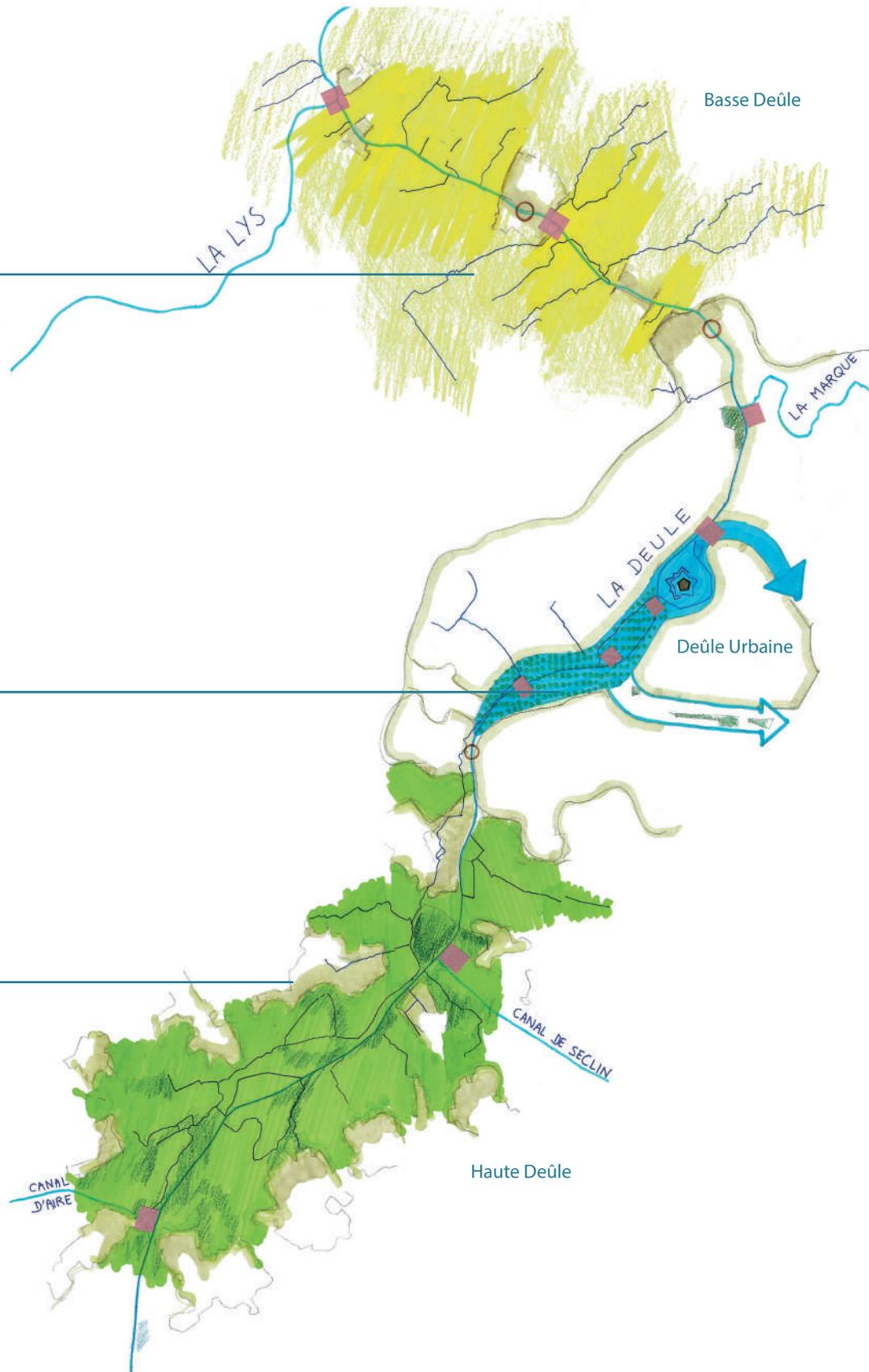
Le canyon industriel, succession d'enclaves, caractérisant la Deûle urbaine.



Le parc humide, zone de la préservation de la ressource en eau et de sa mise en valeur, paysage propre à la Haute Deûle.

## LA DEÛLE, UNE VALLÉE, 3 SÉQUENCES

PRENDRE EN COMPTE LE RAPPORT À L'EAU DU PAYSAGE ET DU TISSU URBAIN



# UNE VISION DE LA DEÛLE PARTAGÉE : NOURRICIÈRE, INTENSIFIÉE ET PRÉSERVÉE

Mettre en valeur la Deûle et son territoire, la rendre visible dans son épaisseur, tirer parti de ses contrastes... voilà quelques ambitions de départ. **Pourtant, comment organiser l'ensemble des usages et des fonctions vitales pour la métropole lilloise et qui prennent place autour de la Deûle ?**

## LES PRINCIPES GÉNÉRIQUES À L'ÉCHELLE DE LA DEÛLE

Plusieurs principes peuvent constituer les fondements d'une vision d'ensemble, capables d'accompagner la transformation du territoire de la Deûle.

### PROMOUVOIR UN PARC DE LA VALLÉE DE LA DEÛLE

La trame paysagère existante, consolidée par la trame verte et bleue, recèle le potentiel d'une continuité paysagère structurante et diversifiée à l'échelle de la métropole lilloise.

Il s'agit de passer du Parc de la Deûle, déjà reconnu sur la Haute Deûle, au Parc de la Vallée de la Deûle, intégrant le parc agricole de la Basse Deûle et le réseau de parcs publics existants et à venir dans le secteur de la Deûle urbaine.

Dans cette séquence, en complément des continuités tissées entre les grands espaces de nature existants, d'autres espaces libres en mutation, tel que ceux projetés dans le projet Bords de Deûle, pourraient compléter ce réseau afin d'amplifier les liaisons et d'encadrer les lieux singuliers repérés.

### IDENTIFIER LES PÉPITES

La Deûle forme un collier de pépites dont le joyau est la Citadelle. Ces pépites ou lieux singuliers sont repérés parce qu'ils présentent un intérêt paysager particulier et/ou une intensité d'usages importante. Ces pépites sont soit déjà existantes ou encore à révéler et se trouvent pour la plupart sur les confluences et les centres-bourgs.

Chaque séquence a ses lieux singuliers : les ports de plaisance à Wambrechies et Quesnoy sur Deûle, les Grands Moulins de Paris, l'Abbaye de Loos, la Porte d'Eau (ou Coeur de Deûle) ou encore la halte nautique de Don... Ces lieux doivent être perçus et valorisés comme des démonstrateurs d'une reconquête et d'une mise en scène de la Deûle.

### AMÉLIORER LES LIAISONS

La Deûle est d'ores et déjà un support de liaisons et doit le devenir davantage. Les rives de la Deûle constituent la colonne vertébrale reliant le nord et le sud. Les transversales ou traversées sont quant à elles indispensables pour chercher l'épaisseur de la vallée et en faire un territoire unifié, de rive à rive.

Les points de contact avec le grand paysage que représentent les franchissements doivent être des points d'attention particuliers dans leur traitement et leur insertion car ils mettent en scène de manière concrète l'unité et la spécificité du paysage de la Deûle.

### RÉPONDRE AUX ENJEUX DU ZAN ET DU ZEN

Au vue des enjeux climatiques et environnementaux, la Deûle métropolitaine doit se ré-inventer sous les prismes du Zéro Artificialisation Nette (ZAN) mais aussi du Zéro Émission Nette (ZEN). La métropole a ici toutes les opportunités pour atteindre ses objectifs. Marqueurs de l'identité du territoire, les activités productives, industrielles et logistiques doivent à ce titre être préservées et maintenues aux abords des infrastructures de transports (fluvial et ferré en priorité) et autour des nœuds multimodaux.

Le secteur sensible que constitue l'aire d'alimentation et de captage, située sur la Haute Deûle, a quant à lui tous les potentiels pour devenir le « Laboratoire du ZAN » de la métropole lilloise. C'est bien à l'échelle des trois séquences de la Deûle, que l'intensification des usages doit être engagée.

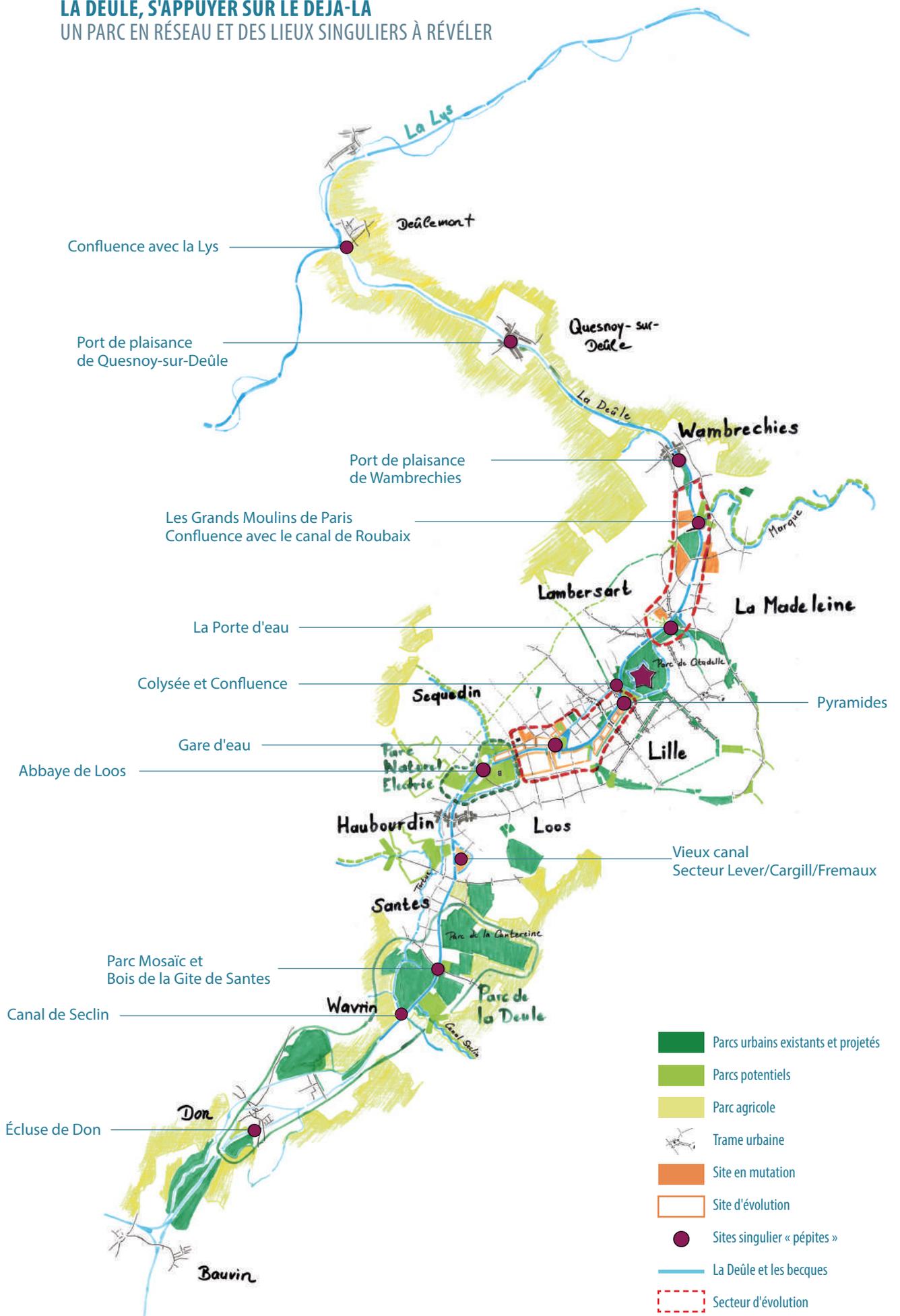
## LES PRINCIPES PARTICULIERS PAR SÉQUENCE

Parce que les trois séquences ne présentent pas les mêmes caractéristiques ni le même niveau de mixité fonctionnelle, elles méritent chacune d'être distinguées en leur attribuant un principe propre :

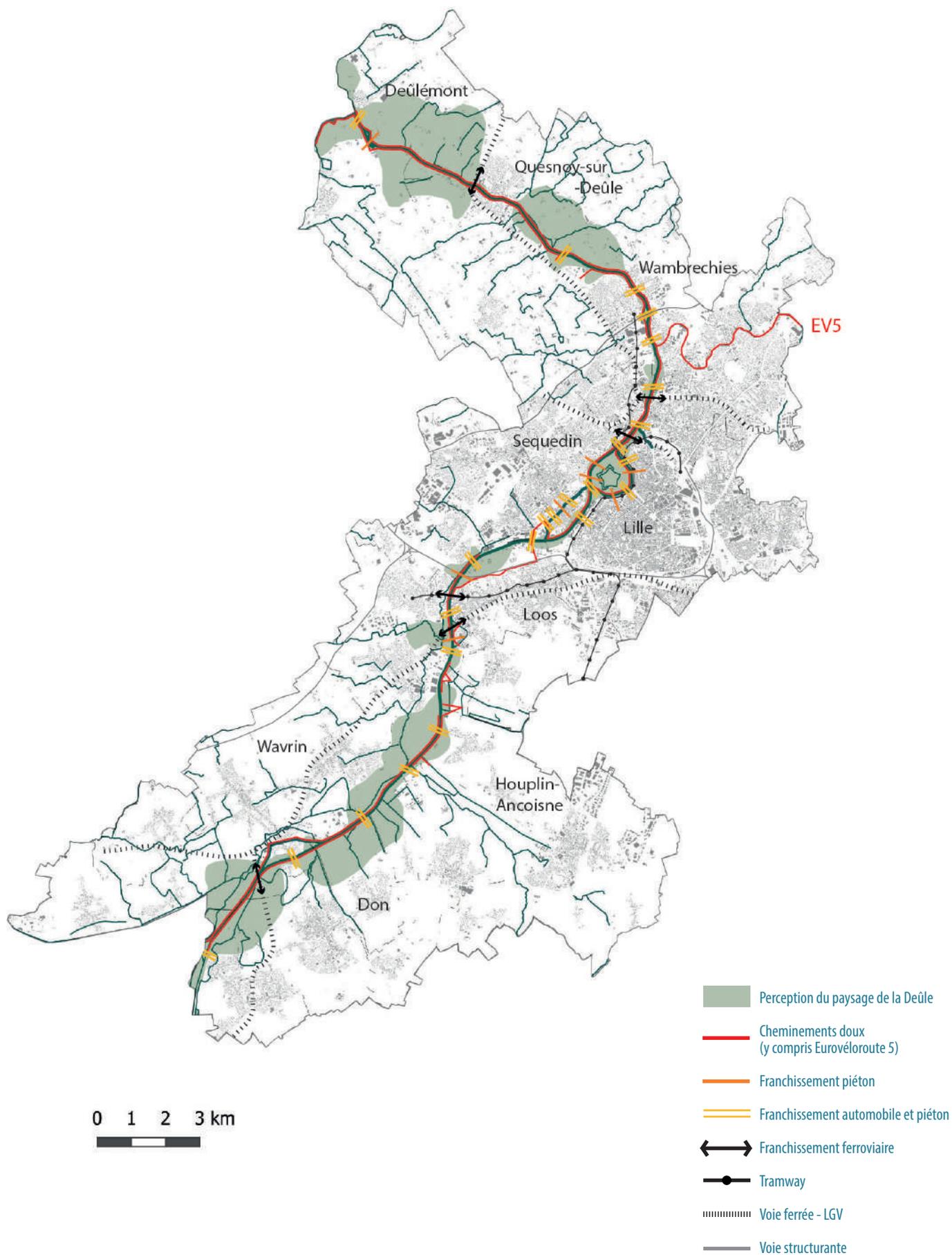
- la Basse Deûle nourricière ;
- la Deûle urbaine intensifiée ;
- la Haute Deûle préservée.

# LA DEÛLE, S'APPUYER SUR LE DÉJÀ-LÀ

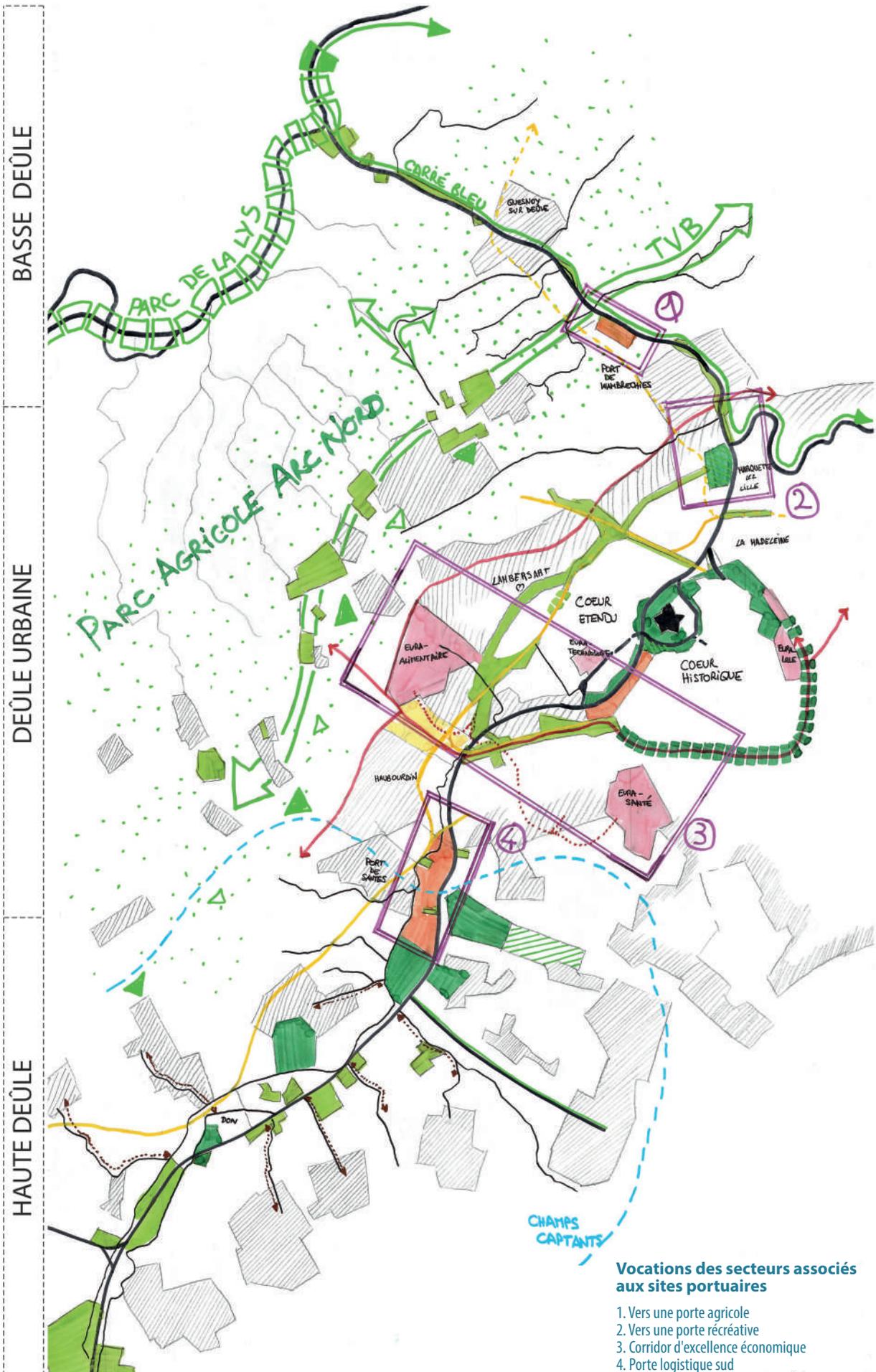
## UN PARC EN RÉSEAU ET DES LIEUX SINGULIERS À RÉVÉLER



## LA DEÛLE, LONGER ET TRAVERSER DONNER À VOIR LE PAYSAGE DE CONTRASTE



**LA DEÛLE PARTAGÉE : NOURRICIÈRE, INTENSIFIÉE ET PRÉSERVÉE**  
 DÉCLINER LA MIXITÉ FONCTIONNELLE SELON TROIS MODES



**Vocations des secteurs associés aux sites portuaires**

- 1. Vers une porte agricole
- 2. Vers une porte récréative
- 3. Corridor d'excellence économique
- 4. Porte logistique sud

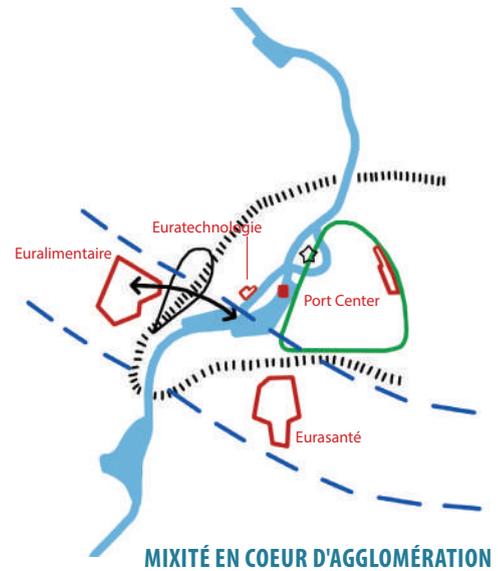
## LA DEÛLE URBAINE INTENSIFIÉE

### PRODUCTIVE

Un axe économique ou « corridor d'excellence économique » reliant les fonctions métropolitaines majeures et les zones d'activités portuaires et commerciales situées de part et d'autre des rives mettrait en synergie l'ensemble des activités, existantes et à venir.

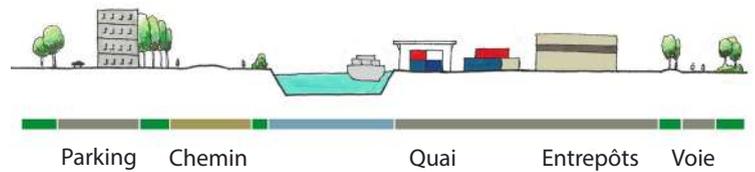
Il comprendrait d'ouest en est :

1. Un barreau d'excellence alimentaire, intégrant le Marché de Gros Lille (ex-MIN), le site d'excellence Euralimentaire et le hub logistique portuaire (connexion trimodale).
2. Un « Port Center », programme faisant le lien entre la ville et le port, avec une fonction au rayonnement métropolitain, plus touristique et culturel, en rapport avec le canal.
3. Les sites d'excellence Euratechnologie et Eurasanté.

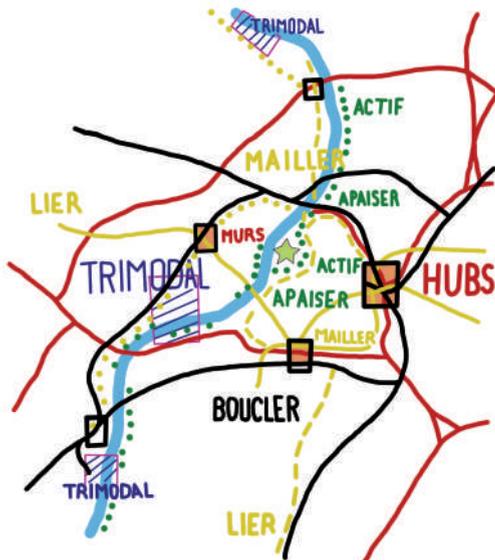
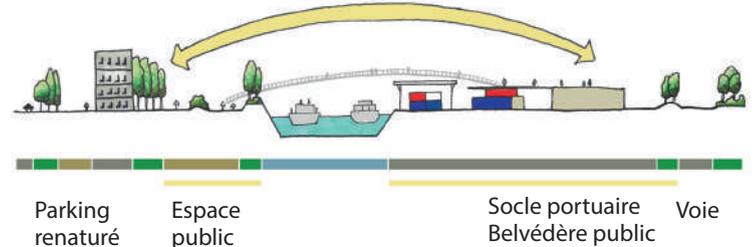


MIXITÉ EN COEUR D'AGGLOMÉRATION

### AUJOURD'HUI



### DEMAIN



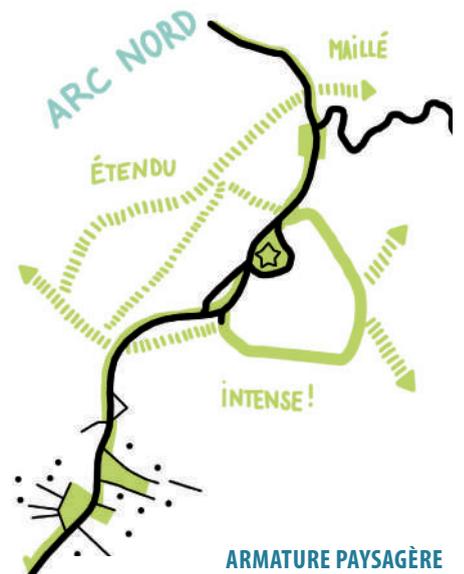
MULTIMODALITÉ

### DÉCARBONÉE

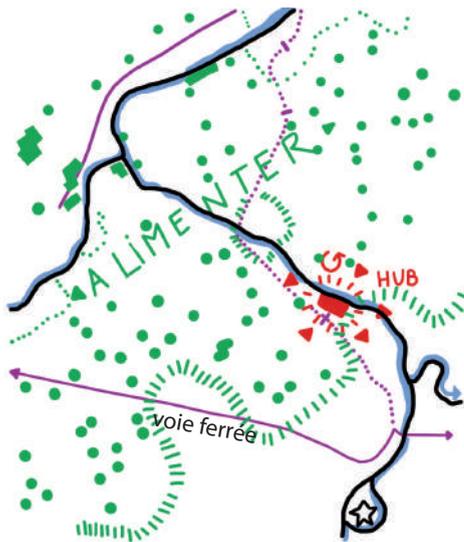
Le déploiement d'une offre de mobilités alternatives à la voiture doit faciliter l'accès à la Deule urbaine et à une grande partie de la métropole pour les voyageurs mais également les marchandises. Ce maillage serait composé de lignes de tramway et BHNS (Bus à haut niveau de service) qui offriront une alternative à la voiture au cœur de l'agglomération. Le développement d'axes cyclables continus et d'une offre de navettes profitant du réseau des voies d'eau métropolitaines parachèveraient l'apaisement de l'ensemble de ce secteur. Enfin, la création du Réseau Express Métropolitain et l'ouverture de la ceinture ferroviaire ouest aux voyageurs, amplifieraient la desserte en transports décarbonés de ce secteur à la fois résidentiel, économique et portuaire.

### RECENTRÉE

La mobilisation des trames vertes et bleues, permettant le franchissement du canal au cœur de Lille, étoffées par les délaissés présents autour des voies ferrées et des axes routiers, contribueraient au déploiement des voies vertes d'échelle métropolitaine. La Deule deviendrait alors l'épine dorsale d'un espace apaisé plus vaste.



ARMATURE PAYSAGÈRE

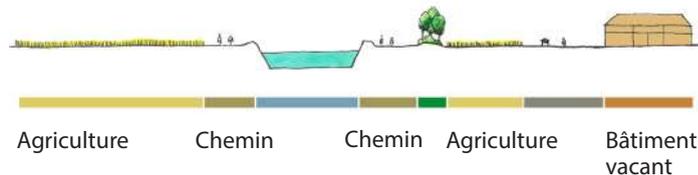


### AGRICULTURE DE PROXIMITÉ

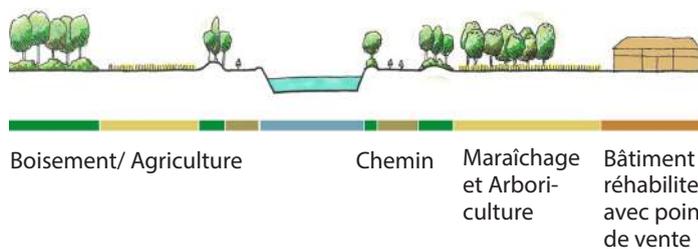
## UNE BASSE DEÛLE NOURRICIÈRE

Profitant de l'importance des espaces agricoles existants et s'orientant sur l'agriculture de proximité, ce territoire pourrait alimenter en circuits courts la métropole. Le hub logistique de Wambrechies, à l'interface entre aire urbaine et campagne, pourrait alors avoir le rôle de porte d'entrée des produits alimentaires en ville.

### AUJOURD'HUI



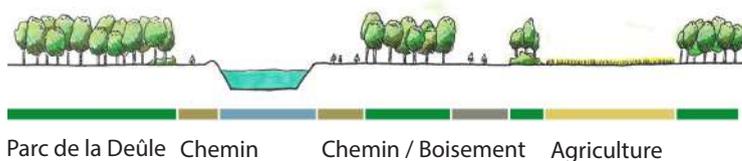
### DEMAIN



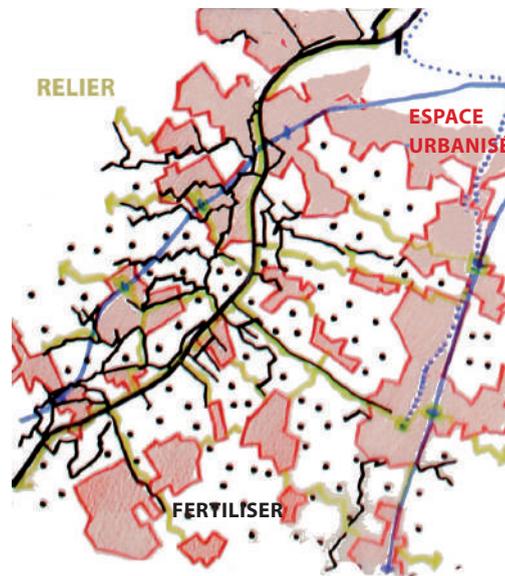
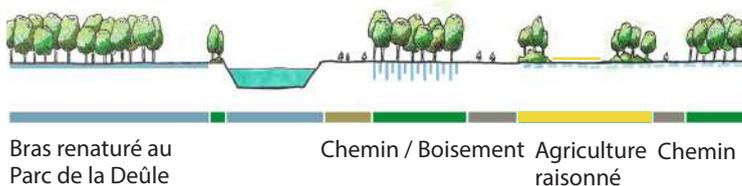
## UNE HAUTE DEÛLE PRÉSERVÉE

Le rapport entre espaces naturels, agricoles et forestiers d'une part, et espaces urbanisés d'autre part étant stabilisé, le rôle de ce territoire en tant que « réservoir d'eau » et territoire (re-)naturalisé de la métropole est à consolider en s'appuyant notamment sur les liens entre les rives et les axes de transports en commun. Rendre les espaces ouverts plus riches et vivants, dans une logique écologique et d'agrément, consolider les espaces urbanisés et faciliter les liens en transports décarbonés entre les zones habitées et les espaces paysagers des rives de Deule sont les principales orientations de développement.

### AUJOURD'HUI



### DEMAIN



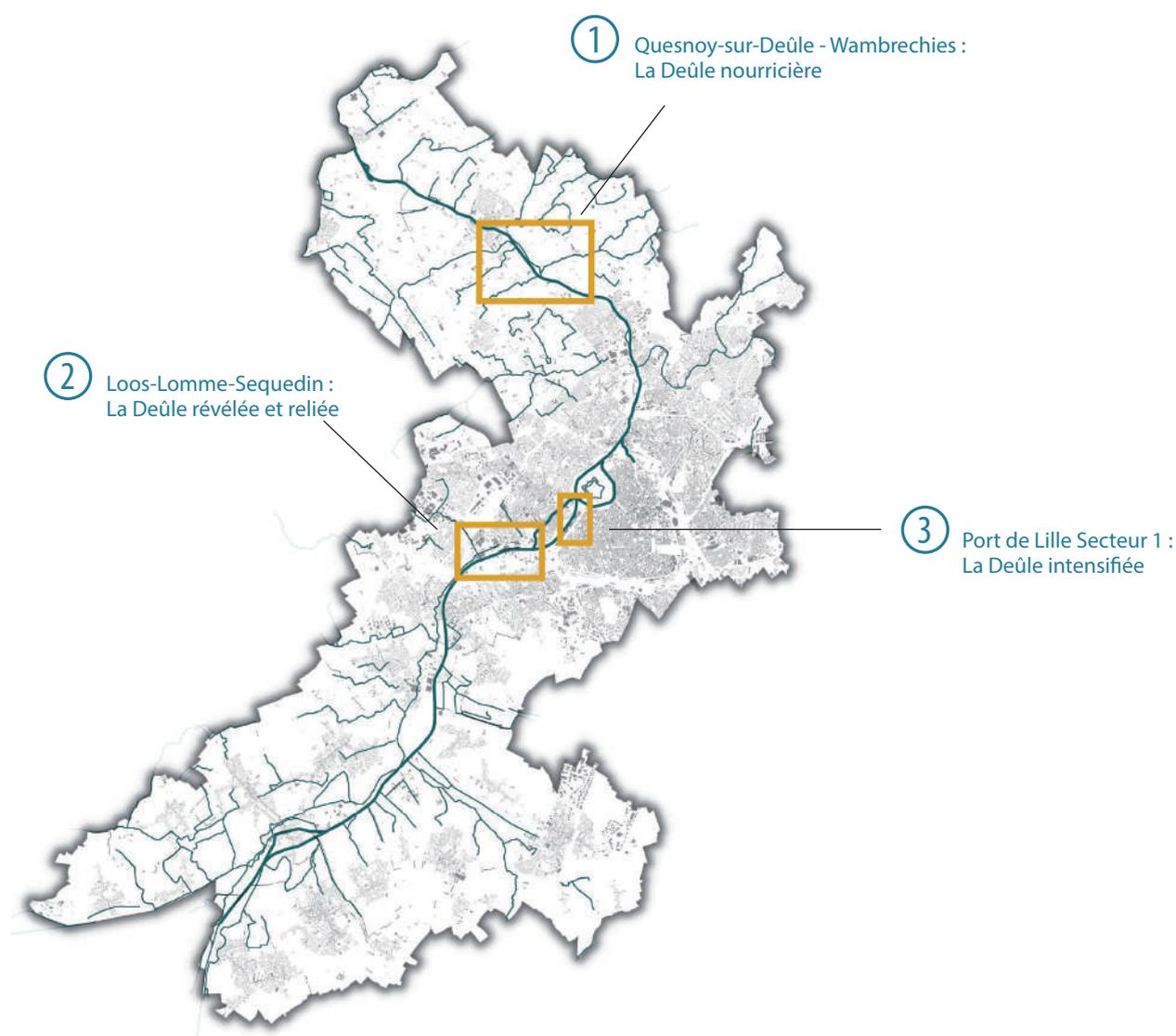
### LABORATOIRE ZAN/ZEN

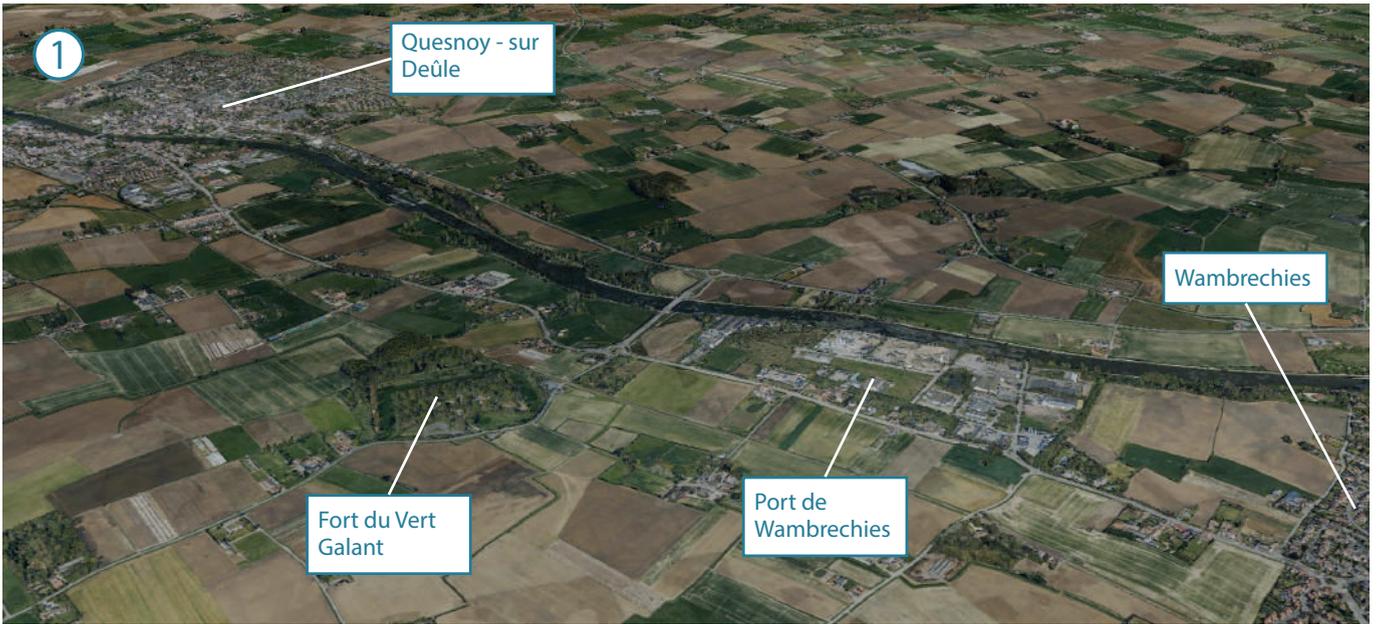
# 3 ZOOMS DE PROJETS

Deûle nourricière, intensifiée, préservée... l'ambition de partager la Deûle implique de savoir préserver et développer l'ensemble de ses fonctions en les maintenant compatibles.

Afin de tester et d'illustrer la cohabitation des usages à une échelle plus fine, trois secteurs ou situations urbaines contrastées font l'objet d'approfondissements.

## LES 3 SECTEURS DE PROJET





Maquette 3D © MEL/ ENEDIS/ GRDF 2020



Maquette 3D © MEL/ ENEDIS/ GRDF 2020



Maquette 3D © MEL/ ENEDIS/ GRDF 2020

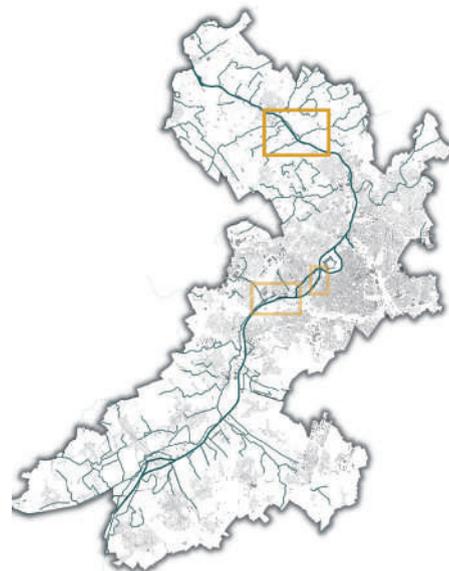
# ZOOM 1

## LA DEÛLE NOURRICIÈRE

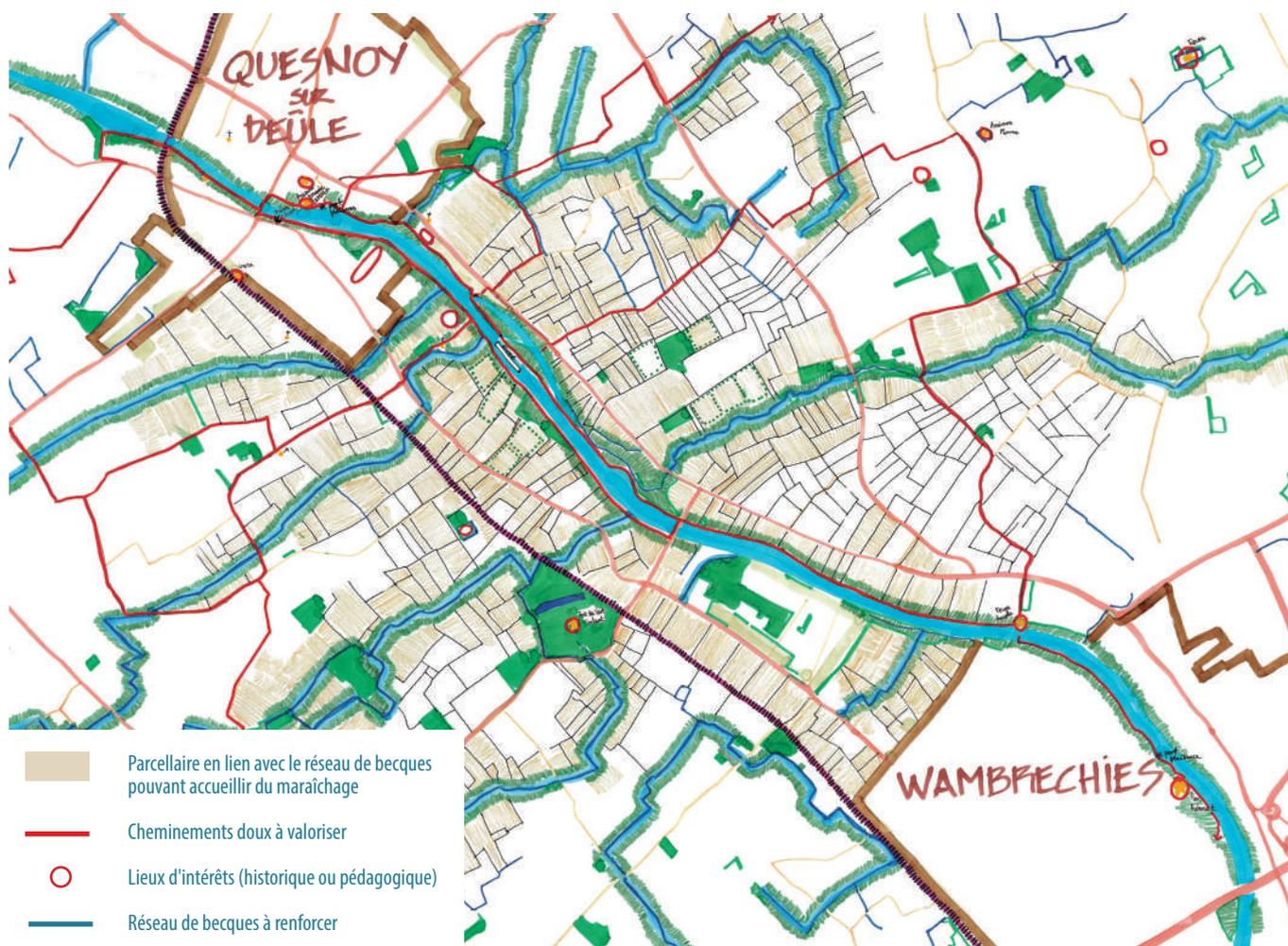
① QUESNOY-SUR-DEÛLE - WAMBRECHIES

Situé entre Quesnoy-sur-Deûle et Wambrechies, le secteur étudié s'inscrit dans une vaste plaine agricole. Celui-ci fait aujourd'hui l'objet du projet du Parc paysager de l'Arc Nord - la Porte des Belles Terres, traduction opérationnelle du concept des Hémicycles, inscrit dans le SCoT. Ces entités agro-paysagères, situées aux franges de l'agglomération, forment des lisières en limite des espaces urbanisés.

Les propositions élaborées pour ce secteur se fondent sur plusieurs constats. Il existe aujourd'hui une grande richesse agricole dont la production est en majeure partie vouée à l'exportation. Le patrimoine architectural et paysager est lisible mais peu accessible. Il existe cependant un réseau fin de cheminements, une ancienne voie ferrée, une voie d'eau qui offrent divers moyens de faire circuler touristes, promeneurs et marchandises. L'ensemble de ces éléments particuliers représente un potentiel pour imaginer un projet associant production alimentaire locale, tourisme et mise en valeur du patrimoine bâti et paysager !



### LE « POTAGER » MÉTROPOLITAIN : UN ESPACE AGRICOLE À RÉINVENTER ET REDESSINER



## ARC, UN ACRONYME POUR 3 ORIENTATIONS

### A COMME ALIMENTATION

Le site offre une capacité de production alimentaire importante, avec du maraîchage et de l'arboriculture pouvant être pratiqués sur une grande partie du secteur. Selon les simulations de Terre de Liens, une superficie de 1,5 hectares est nécessaire pour faire vivre un maraîcher. Avec la production agricole réalisée sur cette surface, il est possible de nourrir environ 30 familles (de 4 personnes), en légumes et petits fruits pendant un an. Ces rendements peuvent être optimisés avec des pratiques de type permaculture qui associent production de fruits et légumes sains et nutritifs, tout en prenant soin de la nature et de l'écosystème.

Dans l'idée de développer une distribution locale des produits cultivés, il est proposé d'adopter un projet alimentaire basé sur le maraîchage et l'arboriculture. Ce type de production agricole est adapté à la fois à un parcellaire resserré et à un système d'irrigation par canaux (les becques), déjà présents sur ce secteur. En mettant à profit la proximité avec le cœur d'agglomération, les produits maraîchers seraient acheminés directement vers les consommateurs. Des modes de transports innovants, utilisant la voie d'eau ou l'ancienne voie ferrée, pourraient être développés à cette fin. Un ancien bâtiment vacant, situé sur la rive ouest de la Deûle à proximité de Quesnoy-sur-Deûle, s'avère être un site potentiel intéressant pour le stockage, la transformation et la vente.

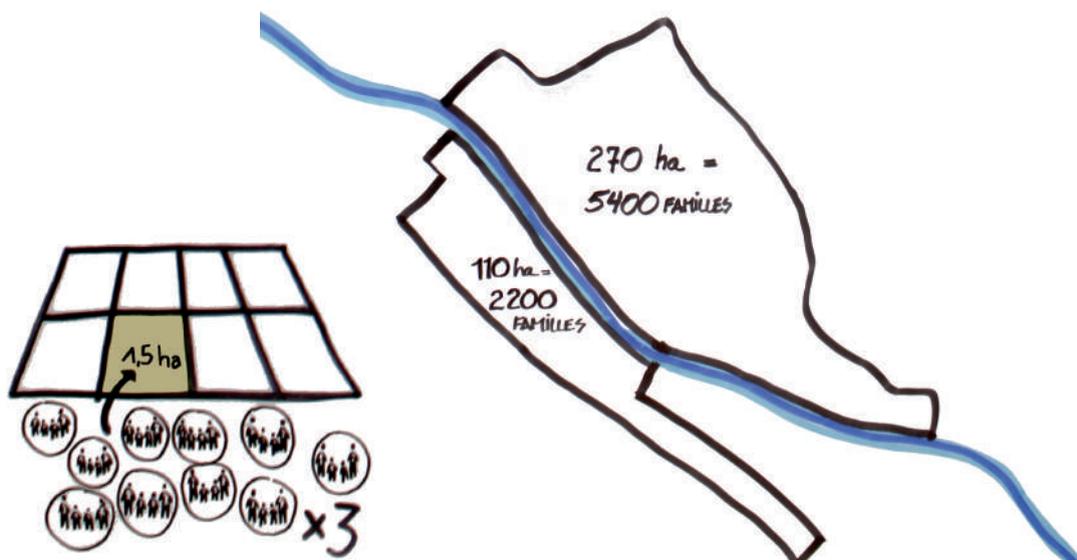
### R COMME RÉCRÉATION

En parallèle de cette réorientation de la production agricole, il est proposé de développer des parcours diversifiés à pied, à vélo suivant le réseau hydrographique. Ce réseau de cheminements doux, dont la conception s'appuie sur la mise en valeur du patrimoine bâti et paysager, relierait les hameaux avec leurs fermes et leurs lieux de production (jardins, serres) mais aussi des lieux de pique-niques et de restauration. À l'image du Parc de la Deûle, ces parcours deviendraient ainsi le support d'une démarche de sensibilisation à la nature et à l'agriculture nourricière, complémentaire aux fonctions de récréation et de loisirs.

### C COMME CONSOLIDATION

Ces parcours seraient également l'occasion de donner à voir le patrimoine architectural et paysager. Il s'agit ici de consolider le projet touristique par la reconnaissance et la restauration de certains bâtiments, marqueurs des paysages agricoles ou éléments identitaires d'un passé ouvrier. Pour construire ce projet il sera nécessaire d'inventorier le patrimoine végétal, en fonction de son rôle dans l'identité du territoire et/ou au niveau des continuités écologiques. Arbres isolés, bosquets, vergers, ripisylve... autant d'éléments précieux à protéger dans ce paysage agricole souvent sous-estimé. Le projet illustré entre Quesnoy-sur-Deûle et Wambrechies, redessine un paysage agronaturel en développant la trame de canaux d'irrigation (les becques), la trame végétale, le réseau de déplacement doux et la production alimentaire locale. Cette programmation est compatible à l'échelle du Parc paysager de l'Arc Nord - la Porte des Belles Terres.

## PÉRIMÈTRE DES ESPACES AGRICOLES PERMETTANT DE NOURRIR 7 600 FAMILLES



# ZOOM 2

## LA DEÛLE RÉVÉLÉE ET RELIÉE

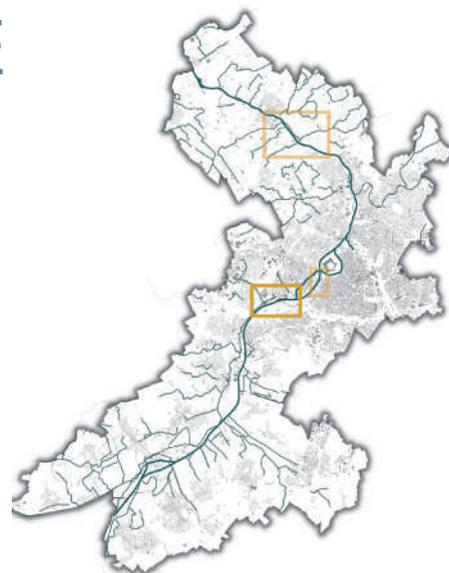
2 LOOS-LOMME-SEQUEDIN

Situé de part et d'autre de la Deûle, le secteur étudié se trouve au cœur d'un tissu urbain constitué à l'articulation des quartiers du Marais, Bois Blancs et des communes Loos et Sequedin. Plusieurs constats permettent de dégager des propositions pour ce site.

Au même titre que la forte présence des activités productives et logistiques, c'est l'imbrication particulière d'anciennes usines avec l'habitat ancien qui est caractéristique de ce morceau de ville.

Ici, les rives de la Deûle prennent la forme d'un front portuaire privatisé par les entreprises en lien direct avec la voie navigable. Ces entreprises cohabitent avec plusieurs sites en friche sur la rive nord (Moslay-Sartel, Silo, Îlot du Marais, la presqu'île Boschetti) et le site de l'Abbaye de Loos sur la rive sud. Ces sites représentent par ailleurs un patrimoine architectural à valoriser. Ces grands tènements fonciers forment de véritables enclaves urbaines et contribuent aux nombreux effets de rupture.

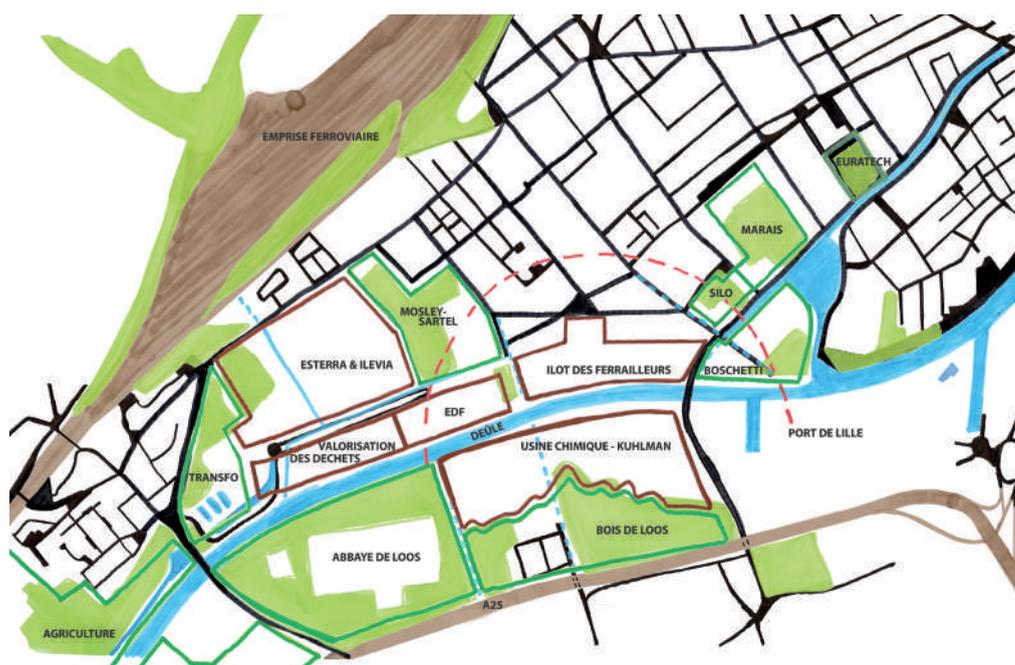
Cette proximité entre activités industrielles et ville peut générer certaines contraintes, dont celle particulièrement forte concernant les risques industriels. Le périmètre SEVESO, associé aux Usines chimiques de Loos (Kuhlmann France) constitue ainsi une contrainte importante pour la programmation future de ce secteur.

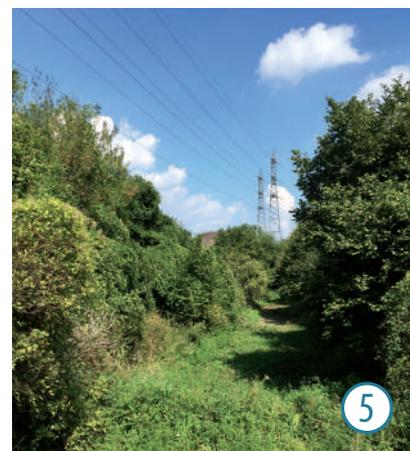


Malgré une forte imperméabilisation de l'ensemble du secteur, il existe une trame végétale localisée pouvant être développée comme support de continuités écologiques.

L'ambition pour ce territoire est de révéler cet ensemble de pièces urbaines, bâties ou espaces libres, de mieux les relier entre elles et de créer des continuités avec les quartiers et espaces adjacents. Il s'agit ici de lever l'un des principaux « verrous » présents le long de la Deûle afin de rendre accessible ce morceau de ville tout en reliant le cœur métropolitain au Parc de la Deûle en suivant au plus près la voie d'eau.

### LES SITES ET LEURS VOCATIONS





1. Site du Silo
2. Ilôt Mosley-Sartel
3. Rue Jean Baptiste Dumas en direction Bois Blancs
4. Voirie ménéant à la Deûle sur le site du Port de Loos-Sequedin
5. La Tortue en continuité du boulevard du Marais
6. L'Abbaye de Loss

# RÉVÉLER ET RELIER LES PIÈCES URBAINES

Cette ambition se décline en 3 principes d'aménagement :

## 1. Une trame urbaine renforcée d'est en ouest

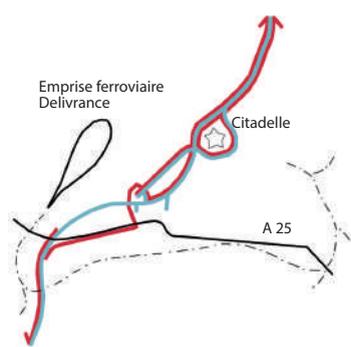
Des continuités lisibles et suffisamment structurantes, permettraient aux usagers, proches ou lointains, de traverser et de pratiquer le secteur.

Sur la rive nord, une telle liaison s'accrocherait au site d'Euratechnologie en passant par l'îlot Moslay-Sartel jusqu'au pont de l'Abbaye de Loos. Sur la rive sud, il s'agit de connecter le massif boisé aux jardins familiaux, situés derrière les Usines chimiques de Loos, en passant ensuite de part et d'autre de l'Abbaye de Loos.

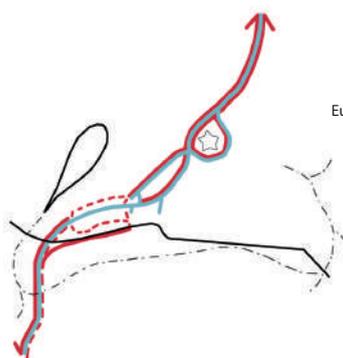
## 2. La Deûle rendue accessible par la création de continuités écologiques orientées Nord-Sud

S'appuyant sur les anciens tracés de la Deûle et sur des réseaux d'eau enfouis, dont le cours d'eau de la Tortue, des continuités donneraient accès à des points de vue sur la Deûle et dessineraient de nouveaux îlots. Prenant la forme d'alignements plantés et de noues, elles constitueraient également des supports de liaisons douces.

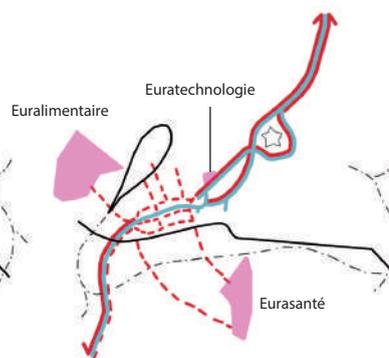
## CONTINUITÉS À CRÉER OU À RÉVÉLER



Aujourd'hui :  
Continuités existantes  
le long de la Deûle

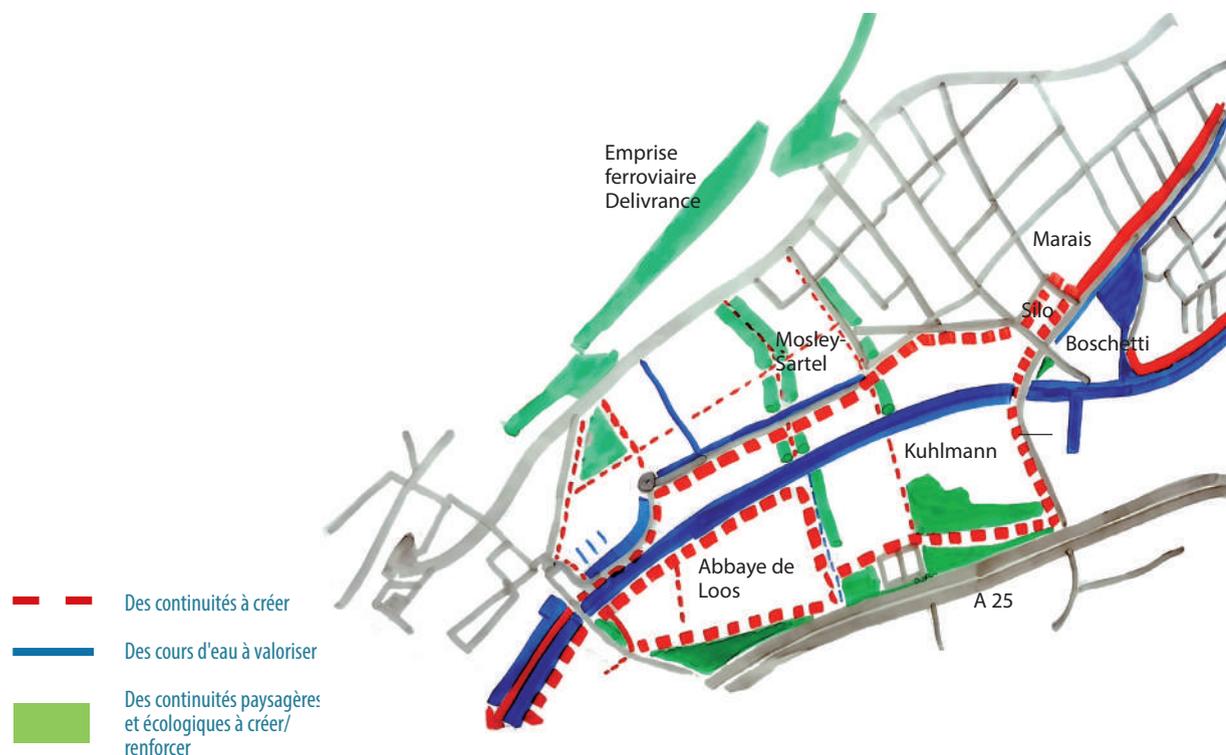


Demain :  
Continuités le long de la Deûle à créer  
sur le secteur Loos Lomme Sequedin



Demain :  
Continuités transversales à révéler  
sur le secteur Loos Lomme Sequedin

## LIAISONS VERS ET LE LONG DE LA DEÛLE



- — — Des continuités à créer
- — — Des cours d'eau à valoriser
- Des continuités paysagères et écologiques à créer/renforcer

### 3. De nouveaux îlots urbains introduisant une programmation urbaine mixte

#### • Îlots Marais et Silo :

Espace charnière entre les quartiers de Bois Blanc et du Marais, entre Euratechnologie et la Deûle, les îlots du Marais et du Silo pourraient être réinvestis pour accueillir des nouveaux programmes, tout en prolongeant la trame verte et des liaisons douces. L'ancien bâtiment du Silo, signal emblématique, mériterait d'être réhabilité.

#### • Îlot Boschetti :

Cette presqu'île, entre la gare d'eau et la rivière est idéalement située pour accueillir un équipement métropolitain. Un espace public généreux, créé en vis-à-vis du port de plaisance et de la confluence du Bras de Canteleu avec la Deûle trouverait en ce lieu une véritable résonance.

#### • Îlot Moslay-Sartel :

Il est proposé que sur cette friche d'une ancienne usine de textile, inoccupée depuis 2003, un projet mixte puisse prendre place. La partie sud, d'environ 4,5 ha et impactée par le périmètre SEVESO, pourrait accueillir un jardin agroenvironnemental. La création de ce lieu pédagogique intégrerait ainsi la dépollution des sols par phytoremédiation et la réhabilitation

des éléments emblématiques de l'ancienne usine comme les tours, certains murs témoins du passé et les hangars. La remise en état de la Tortue, cours d'eau longeant le côté sud du site, permettrait de créer un trait d'union avec la noue paysagère et les bassins situés plus à l'Ouest.

Plus au Nord, différentes nouvelles formes urbaines créent un prolongement de la ville existante : plots à l'entrée du parc, immeubles collectifs, maisons en bande avec petits jardins...

#### • Secteur de l'Abbaye de Loos :

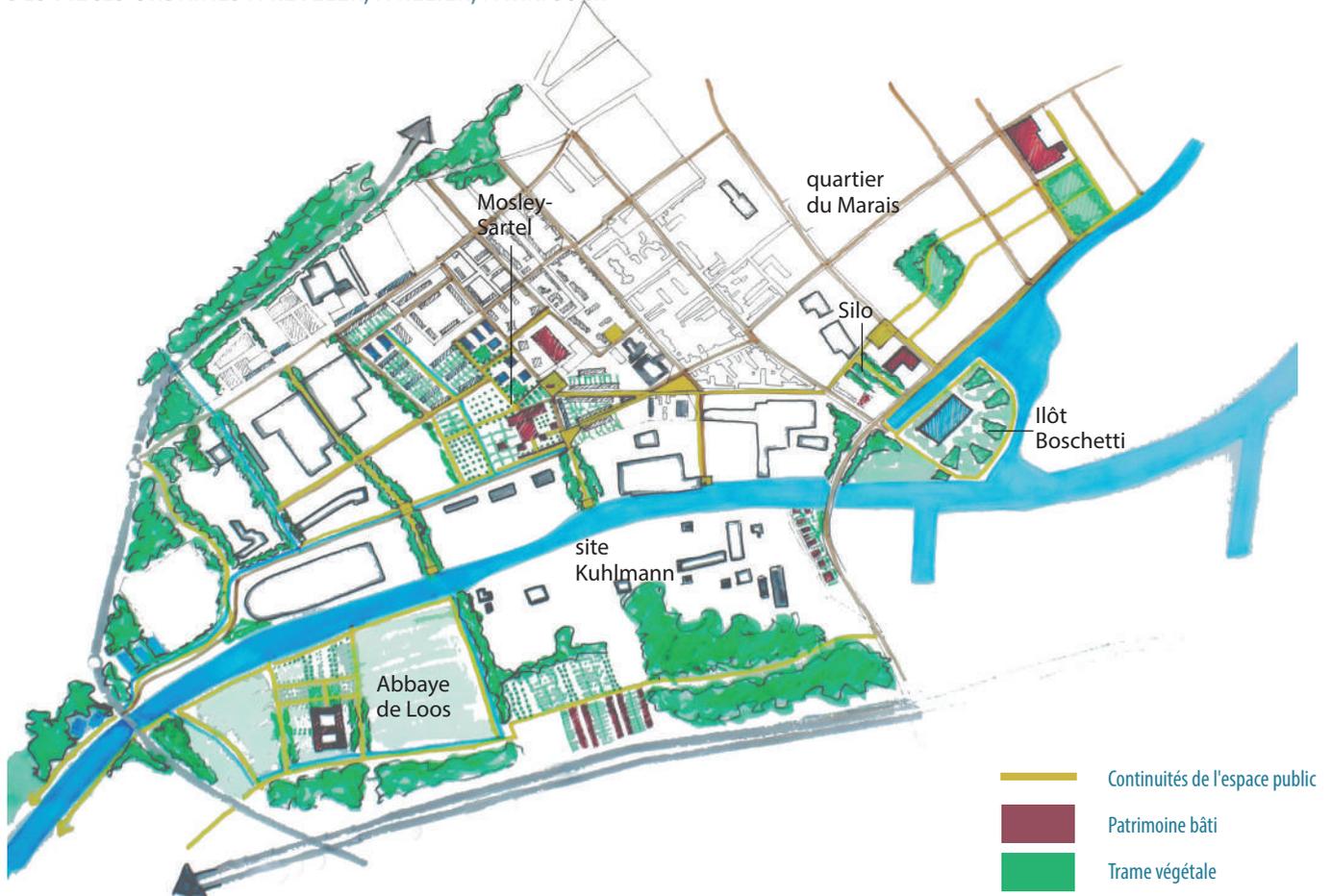
Créée en 1146, l'Abbaye de Loos est un lieu unique et emblématique à l'échelle du territoire de la Deûle. Après deux siècles d'enclavement, dûs en partie à sa fonction pénitentiaire, l'ouverture partielle du site se matérialiserait par la mise en place de cheminements sur ses abords, permettant de désenclaver ce secteur. Le bâti, datant du XVII<sup>e</sup> siècle, serait remis en valeur par un jardin dont le dessin s'inspirerait du tracé originel.

#### • Secteur de Kuhlman :

Un cheminement en mode doux serait réalisé parallèlement à l'autoroute, traversant le massif boisé du Kuhlman. Cela permettrait de désenclaver les logements ouvriers et d'offrir une continuité cyclable d'est en ouest, tout en préservant l'accès à la voie d'eau pour l'entreprise chimique. Les jardins ouvriers existants seraient étendus grâce aux cultures hors-sol.

## LE « MARAIS » PRODUCTIF :

DES PIÈCES URBAINES À RÉVÉLER, À RELIER, À IRRIGUER



# ZOOM 3 LA DEÛLE INTENSIFIÉE

3 PORT DE LILLE SECTEUR 1

Situé au sein du coeur métropolitain, à proximité immédiate de la Citadelle, le secteur 1 du Port de Lille représente l'interface principale entre la ville et la Deûle, dans son acception fluviale et portuaire. Cette situation exceptionnelle, à la fois du point de vue de la localisation mais également de la symbolique, rend ce secteur hautement stratégique pour l'imbrication des fonctions et usages liés à la vie urbaine et aux activités portuaires.

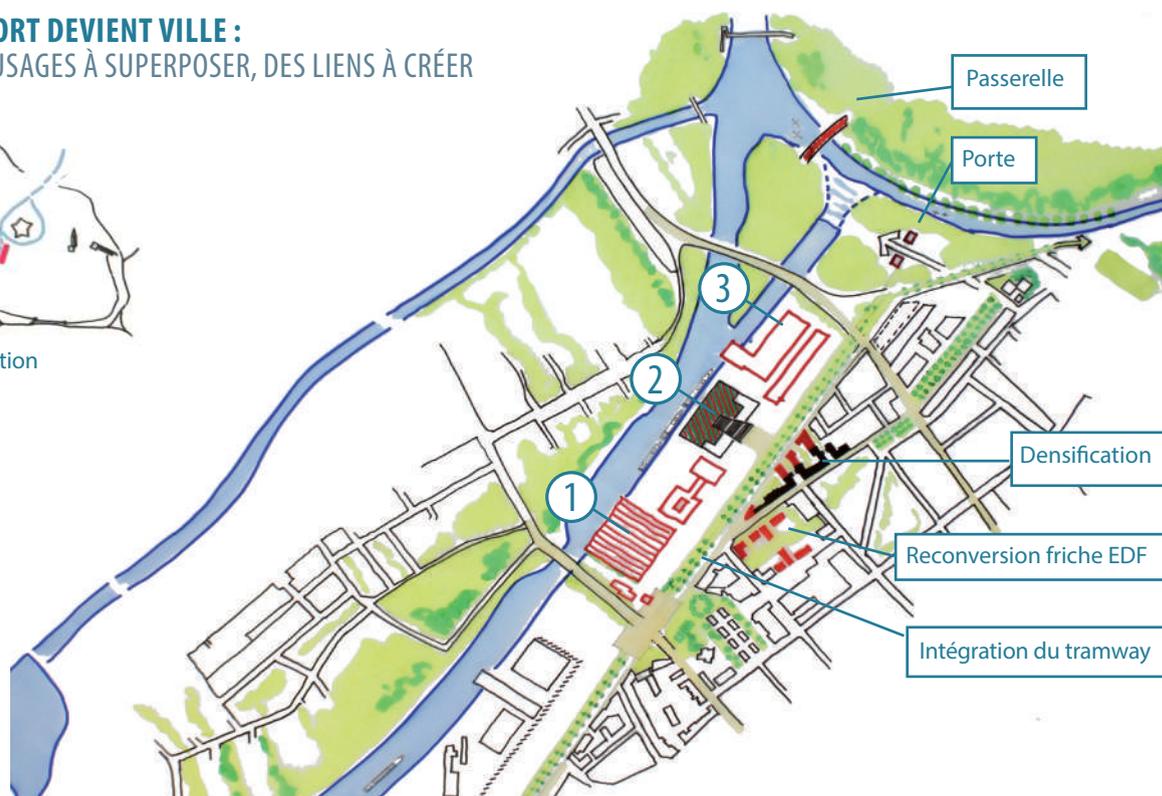
Ce secteur est aujourd'hui enclavé mais il participe et caractérise le paysage urbain lillois. Le développement d'une logistique décarbonée ou encore du tourisme fluvial pourrait s'avérer être une opportunité pour diminuer l'effet de rupture présent aujourd'hui et donner la possibilité de s'ouvrir davantage vers la ville.



## LE PORT DEVIENT VILLE : DES USAGES À SUPERPOSER, DES LIENS À CRÉER



Situation



## UN SOL PORTUAIRE - LA VILLE EN SUR SOL

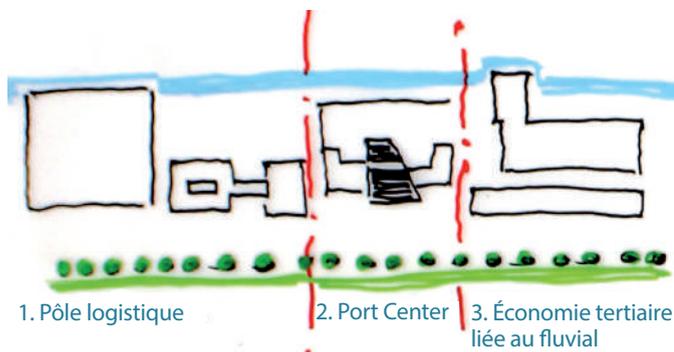
Sur ce secteur composite et en contact direct avec le cœur de la métropole, il est important que l'activité portuaire reste centrale au sein de la concession. Ainsi, si le sol reste fluvial, une porosité avec la ville est envisagée en sur-sol. Cette division en volume permet de ne pas obérer la capacité du port à s'adapter aux évolutions rapides de l'économie fluviale qui seront potentiellement amplifiées avec la mise en service du canal Seine Nord Europe.

Le « Secteur 1 du Port de Lille » va permettre de créer une relation amoureuse entre la ville et le port. La stratégie repose sur une rationalisation de l'usage du sol, la recherche de compacité, le développement d'une mixité fonctionnelle et enfin une qualification des espaces ouverts (publics et portuaires). Il s'agit de faire de ce secteur, que nous avons nommé « l'Origine de L'Île », une vitrine économique du territoire visible depuis la ville et une tête de ligne qualitative.

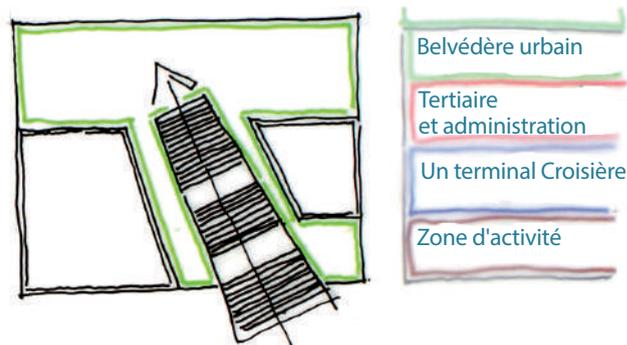
Le processus opérationnel se décline en 3 temps :

1. Le déplacement du pôle logistique du dernier kilomètre (Citeliv, banque alimentaire, société de déménagement) au sud-ouest du site permettrait de pacifier le boulevard de Lorraine grâce à la diminution du trafic lié à la logistique. Cette relocalisation permettrait également de rapprocher ce pôle du Centre Multimodal de Distribution Urbaine (CMDU) afin de favoriser la lisibilité de ces fonctions et les synergies. Les itinéraires poids lourds seront organisés en connexion directe avec l'A25 via le boulevard de la Moselle.
2. Le secteur libéré par le pôle logistique, à proximité de la Citadelle, serait alors dédié au tertiaire en relation avec l'activité fluviale et portuaire (courtage en transport, formations initiales, qualifications professionnelles, tiers lieu...). Ces activités prendraient place dans un patrimoine portuaire à valoriser.

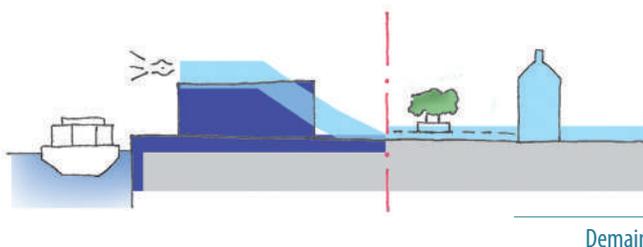
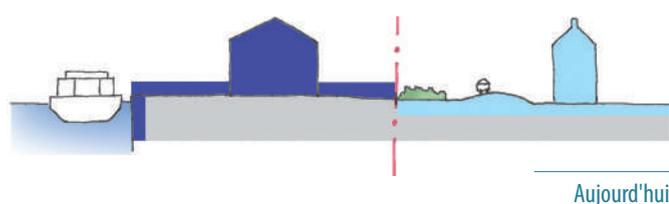
### LE SECTEUR 1 REDISTRIBUÉ



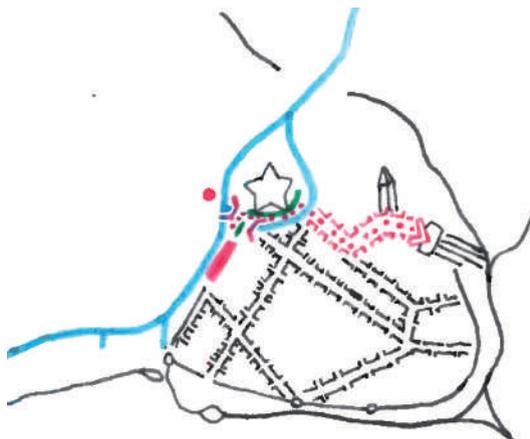
### UN PORT CENTER



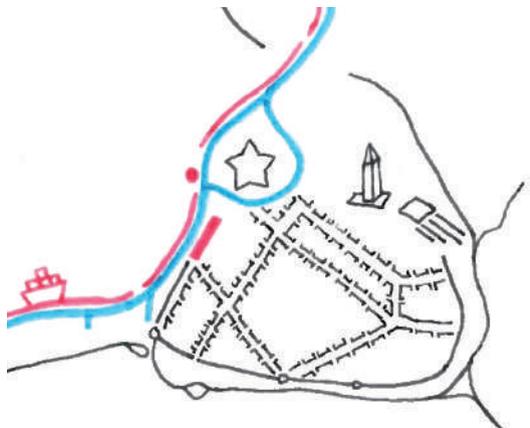
### CRÉATION D'UN BELVÉDÈRE URBAIN EN SUR-SOL



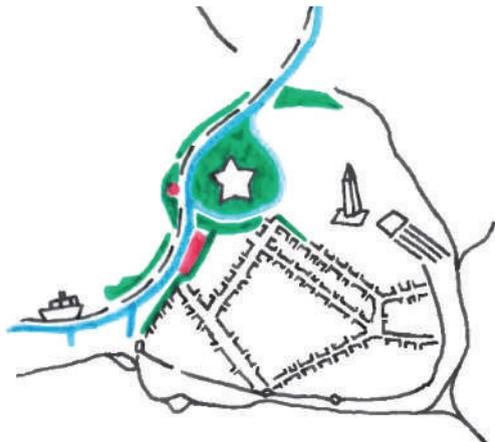
### ÉTENDRE LES PARCOURS DE DÉCOUVERTE



### CRÉER UNE NAVETTE FLUVIALE



### RENFORCER LE COEUR VERT DE LILLE



3. Au centre, un Port Center est créé. Il regroupe des activités fluviales au niveau du sol et aux étages un terminal de croisière, différentes activités tertiaires et administratives, des espaces de convivialité et de porosité avec la ville ainsi qu'un sur-sol offrant un belvédère urbain sur la totalité des activités de ce secteur et sur la Deûle.

Le Port Center a vocation à être ouvert à la fois aux habitants de la cité portuaire et aux visiteurs qui veulent découvrir le fonctionnement et les projets du port. Ce lieu proposerait un programme d'animations et de visites organisées. Il serait aussi un lieu de débat qui permet de comprendre comment le port participe aux projets et à la vie quotidienne de la métropole lilloise et de découvrir les métiers du fluvial.

Un terminal de croisières serait intégré au sein du Port Center. Il serait conçu de manière à faire de Lille une tête de ligne, c'est-à-dire une ville de départ et de destination de croisières. Son accessibilité en autocars touristiques est déjà aujourd'hui efficace et serait renforcée avec une offre en transports en commun.

Des itinéraires de découverte, entre « l'Origine de l'Île » et le patrimoine historique, portuaire et militaire de la métropole lilloise seraient conçus, appuyés par des parcours dans le tissu urbain, lisibles et qualitatifs, mais aussi par la mise en place de navettes fluviales. À l'interface entre « l'Origine de l'Île » et la Citadelle, le désenclavement du site des Pyramides avec la création d'une passerelle permettrait de renforcer le cœur vert de Lille. La restauration de la porte historique offrirait une entrée magnifiée.

Enfin, le réaménagement du boulevard de Lorraine et l'intégration d'un tramway côté port permettraient de rendre cet espace plus aimable. Grâce à la qualité retrouvée, le mur antibruit n'aurait plus lieu d'être et le quartier des maisons 1930 adjacent pourrait à nouveau s'ouvrir vers le port. Des espaces de densification ont été repérés au sein du quartier d'habitat social ainsi que sur la friche EDF. L'amélioration de l'habitat et la résorption de la vacance résidentielle permettrait ainsi de densifier et redynamiser ce quartier authentique et singulier de Lille.

①



②



③



1. Un patrimoine portuaire à valoriser
2. Le boulevard de Lorraine/ de la Moselle à pacifier
3. Une entrée à magnifier

# L'INTERVENTION DES ÉLUS ET DES PARTENAIRES



**FRANCIS VERCAMER**, PRÉSIDENT DE L'AGENCE DE DÉVELOPPEMENT ET D'URBANISME DE LILLE MÉTROPOLE ET VICE-PRÉSIDENT MEL AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE – STRATÉGIE D'URBANISME

« Le travail exploratoire et prospectif proposé nous confirme dans notre volonté de continuer à valoriser la Deûle et les espaces qu'elle traverse. Nous avons besoin d'une vision d'ensemble pour ce territoire en forte mutation aujourd'hui mais encore davantage demain, avec l'ouverture du canal Seine Nord Europe. J'entends qu'il y a des besoins sur l'habitat, sur l'accès aux espaces de nature et la biodiversité mais il y a également l'évolution des activités économiques et l'emploi. Il y a forcément un partage des usages à avoir pour que chacun trouve sa place, en orientant judicieusement le foncier et sans perdre de vue les enjeux de transition auxquels nous devons faire face pour l'avenir. »



**MARIE-CÉLINE MASSON**, DIRECTRICE TERRITORIALE NORD-PAS-DE-CALAIS DE VOIES NAVIGABLES DE FRANCE

« La Deûle est un formidable espace de projets, sur lequel nous travaillons en collaboration avec vous. Elle s'inscrit au cœur du projet Seine Escaut et va donc soutenir le développement économique du territoire. Mais, pour nous, la Deûle, ce sont de multiples autres facettes : transport fluvial, mode de transport décarboné, logistique urbaine, animations et activités nautiques, tourisme fluvestre, réservoir de biodiversité, vecteur de la ressource en eau... Autant de possibilités de projets communs autour de cette Deûle Partagée et avec de très nombreux partenaires »



**ALAIN LEFEBVRE**, DIRECTEUR GÉNÉRAL DES PORTS DE LILLE

« Nous sommes heureux d'avoir contribué à cet atelier. La Deûle se vit, se partage et abrite de multiple usages : conforter la multimodalité est une chance pour la métropole. Les sites de Ports de Lille sont apparus comme des leviers d'accompagnement au développement durable du territoire, avec une invitation à préserver ce foncier logistique portuaire et à le valoriser. Construire une histoire amoureuse entre la ville et le port : côté Ports de Lille, nous sommes bien disposés à travailler avec toutes ces idées. »



**ROSE-MARIE HALLYNCK**, MAIRE DE QUESNOY-SUR-DEÛLE

« Le travail est très intéressant ! Je me suis retrouvée dans la manière dont vous avez travaillé et réfléchi sur notre territoire, c'est-à-dire la Deûle nourricière. Nous défendons le fait qu'on puisse tirer une plus-value localement de la fonction agricole. La valorisation de l'agriculture en bord de Deûle, à Quesnoy, est un aspect qu'on aimerait travailler dans le cadre du projet du parc de l'Arc Nord - les Portes des Belles Terres. »



**ANDRÉ-LUC DUBOIS**, MAIRE DE DON

« Je suis très heureux d'être là aujourd'hui, parce que la Deûle, il y a 40 ans, était plutôt le "poumon noir" de la métropole. Aujourd'hui, c'est plaisant de revoir toutes ces activités, notamment sur les bras morts. J'ai toujours tendance à dire, que la Deûle, c'est un lieu de partage. »

# REMERCIEMENTS DE L'ADULM

L'ADULM tient à adresser ses remerciements à l'ensemble des acteurs qui ont participé à la réussite de l'atelier Club Projet Urbain & Paysage de Lille 2021/2022 :

**Au Vice-Président de la MEL Aménagement du territoire – Stratégie d'urbanisme et Président de l'Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole**, Francis VERCAMER, et au directeur général de l'ADULM, Didier DECOUIGNY, qui ont accueilli le club.

**À la Déléguée générale de la FNAU**, Brigitte BARIOL-MATHAIS et sa déléguée générale adjointe Karine HUREL.

**Aux participants du Club Projet Urbain & Paysage** de la FNAU qui se sont investis dans le projet **et aux différentes agences d'urbanisme** qui ont permis leur participation au projet (cf. p. 51).

**À la ville de Lambersart**, pour l'accueil de l'Atelier dans les locaux du Colysée.

**Aux techniciens de nos partenaires qui ont participé à l'atelier :**

Edouard FLEURY, François BARBET, Nicolas ZALEWSKI, Anne-Gaëlle DILLIES, Ivana DUSSART et Josepha GUIGO ; Guy ARZUL de Voies Navigables de France, Sarah FEUGIER de Ports de Lille ainsi que Sven VERCAMMEN de Perspective Brussels.

**À l'ensemble du personnel de l'ADULM impliqué dans l'atelier :**

Annabelle MAZE, Juliane SCHULZ, Camille BARET, Amélia DUVAL, Mathilde LEMENU, Thierry BAERT, Julie MOREAU, Brigitte GROENEWALD, Gaël SMAGGHE, Sylvie NGUYEN, Eric GAGNAIRE, Eric HERREMAN, Samuel DECRESSAC, Mariette CANNARD, Bruno CAILLAUX, Roman AUBIN, Timothé BENARD, Constance BEAUMONT.

**Aux acteurs du territoire présents qui par leurs remarques ont déjà fait cheminer les orientations proposées par l'atelier :**

Rose-Marie HALLYNCK, Maire de Quesnoy-sur-Deûle ; Pierre BEHARELLE, Maire d'Haubourdin ; André-Luc DUBOIS, Maire de Don ; Elisabeth BODIER, Conseillère métropolitaine de la MEL ; Céline MASSON, Directrice territoriale NPDC à Voies Navigables de France ; Alain LEFEBVRE, Directeur général des Ports de Lille ; Caroline LUCATS, Directrice Générale Adjointe de la ville de Lille ; Simon JODOGNE, Directeur adjoint à la Métropole Européenne de Lille ; Cecile ROUSSEAU de Voies Navigables de France ; Emmanuelle LESQUEL de Le Moniteur des Travaux Publics et du Bâtiment - Lille ; Antoine SOYER de la SORELI ; Quentin SPIRIET du DNAE à la Métropole Européenne de Lille.



Restitution des travaux au Colysée de Lambersart



# SÉMINAIRE DU CLUB NATURE EN VILLE 4 JUIN 2021



« L'atlas métropole nature, pour végétaliser et désimperméabiliser la ville » de Tours  
© Agence d'Urbanisme de l'Agglomération de Tours (ATU) 2020

# LA NATURE EN VILLE ET LA PRISE EN COMPTE DU VÉGÉTAL DANS LE PROJET URBAIN

La nature, le végétal et l'arbre sont des sujets qui sont désormais au cœur des politiques publiques. Le Club du 4 juin 2021 a été l'occasion de partager l'actualité des interventions des agences sur ces thèmes et d'en tirer des enseignements communs.

## TOURS : L'ATLAS MÉTROPOLITAIN NATURE

Céline Tanguay de Tours (ATU) a présenté « L'atlas métropole nature, pour végétaliser et désimperméabiliser la ville ». Il est basé à la fois sur une observation des llots de Chaleurs Urbains, sur un travail de photo-interprétation de la diversité des strates végétales et sur l'analyse des sols imperméables dans les différents tissus urbains. L'atlas a permis d'identifier les zones où privilégier la désimperméabilisation et la végétalisation de l'espace. Un « gradient de naturalité » a été établi à partir de 3 indicateurs (l'indice de perméabilité, l'occupation du sol par le végétal, la richesse végétale). Ainsi, plus le « gradient de naturalité » est fort, plus le secteur peut lutter contre les pics de chaleur en créant un microclimat.

## 1 MILLION D'ARBRES À BORDEAUX

Jean-Christophe Chadanson de Bordeaux (A'URBA) a évoqué la démarche « 1 million d'arbres ». Cette démarche consiste à aider les services de Bordeaux métropole à identifier où planter 1 million d'arbres dans les dix années à venir. Outre l'identification des disponibilités foncières, le travail a permis de définir les motivations principales à planter (le pourquoi), territoire par territoire. Les objectifs programmatiques sont en effet différents selon les territoires : préserver la biodiversité en protégeant les espaces agricoles et naturels dans les périphéries métropolitaines, planter pour réduire la chaleur urbaine dans les centralités denses et inventer un système de parcs pour constituer une offre manquante de nature de proximité dans les territoires situés entre les périphéries et le centre d'agglomération.

## LE PLAN CANOPÉE DU GRAND LYON

Manon Mommeja de Lyon (URBALYON) a décrit quant-à-elle le contenu du Plan canopée de la métropole du Grand Lyon. Si la couverture arborée existante est égale à 22 %, l'objectif est d'atteindre les 30 % en 2030. La Métropole de Lyon se compose de 59 communes qui ont des objectifs différents en matière de végétalisation. Il y a une forte disparité

entre d'une part les communes de l'Est, très denses en population et pour lesquelles le sujet principal est celui de la qualité de vie plutôt que celui de la nature et d'autre part, les communes de l'Ouest, à la fois moins peuplées mais beaucoup plus arborées. À l'origine, il existait une charte permettant de fédérer un réseau de 120 signataires et de partager des bonnes pratiques en termes de pérennisation de patrimoine arboré, de mobilisation des citoyens, et des professionnels, d'amélioration de la connaissance mais aussi de développement de nouvelles pratiques. Le plan canopée a permis de sensibiliser les acteurs et les élus via différentes publications et une plateforme citoyenne. Aujourd'hui, une grande diversité d'action est à noter. Elles portent à la fois sur la mobilisation des copropriétés, l'identification des zones mutables dans le PLU et la mise en place de stratégies et de plans d'actions dans chaque commune.

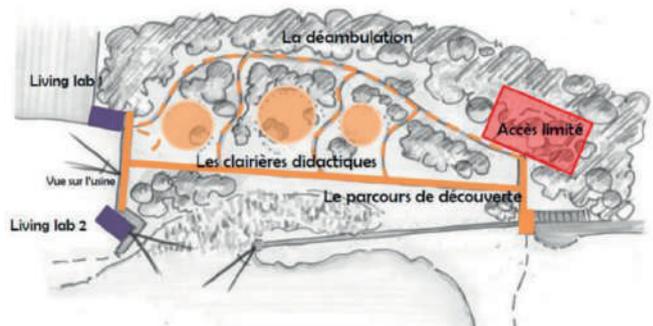
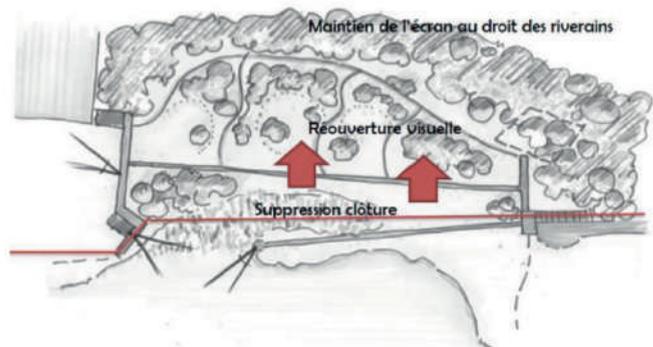
## À MONTBÉLIARD, LE PHYTOMANAGEMENT SUR UN SITE INDUSTRIEL POLLUÉ

Cathy Kuhn de Montbéliard (ADU) a expliqué comment l'Agence de Montbéliard, répondant à un appel à projet de l'Agence Nationale de la Recherche (l'ANR), a travaillé sur le sujet du phytomanagement sur un site industriel urbain pollué. L'enjeu évoqué est le suivant : quel changement de regard peut s'opérer sur ces sites pollués et délaissés et comment transformer ces sites en ressources ? En fonction de la nature de la pollution (organique ou inorganique), un type de phytoremédiation est à choisir. Il peut consister soit en une solution de stabilisation des polluants dans le sol, soit à une phytoextraction (une partie des polluants est amenée des racines au feuillage par la sève (ainsi il est possible de « récolter » les polluants), soit à une rhizo et phytodégradation. Une étude opérationnelle a été réalisée sur la friche sur Vieux-Charmont qui est située sur une coulée verte, au cœur d'un quartier d'habitation requalifié. L'idée qui prévaut est celle de la création d'un parc urbain. Il est projeté d'ouvrir le site au public en laissant une partie dédiée à l'étude scientifique et une partie inaccessible qui fera l'objet d'une scénographie (clairière didactique). Un laboratoire sera mis en place dans le parc 'LivingLab' (accompagnement de l'Agglomération). Ce projet original montre qu'il est possible de concilier des usages publics et une fermeture d'une partie du site. Toutefois, si la dépollution est rendue visible, la temporalité de la dépollution représente une difficulté car il faudra attendre longtemps avant de pouvoir accéder à l'intégralité du site.

## LES ENSEIGNEMENTS À TIRER

Le végétal est désormais au cœur des politiques publiques et une entrée principale du projet urbain. Il est désormais nécessaire de créer entre les élus et les techniciens tout à la fois une culture commune et un appareillage technique efficace. Cela nécessite également de réhabiliter la culture du vivant, de réfléchir à la pertinence des objectifs quantitatifs et qualitatifs et enfin de concilier l'urgence de la plantation avec le temps long du développement des arbres. D'autres enseignements sont à noter :

- L'importance qu'il y a de se doter d'outils d'observation pour évaluer la situation, ce qui n'est pas sans poser des problèmes techniques d'articulation entre les différentes sources de données.
- L'intérêt d'utiliser les éléments de diagnostic afin de préciser à la fois les lieux de renaturation/plantation mais aussi les objectifs à privilégier (biodiversité ou rafraîchissement ou offre d'une nature de proximité).
- Le fait de reconnaître que dans l'espace public, les marges de plantation se trouvent prioritairement sur les espaces de stationnement.
- Le fait d'avoir en tête que l'essentiel de la « quantité » de canopée se trouve dans le domaine privé. Dès lors, il est fondamental d'inventer des démarches associant l'ensemble des acteurs privés et publics, sous peine de ne pas être efficace.
- Le besoin de réfléchir à des leviers d'actions diversifiés : plans d'actions communaux, zones protégées au PLU, permis de végétaliser.
- Enfin, l'absolue nécessité de préciser la répartition des compétences entre les services communaux, intercommunaux et métropolitains.



Phytomanagement et projet urbain : plan programme pour la friche de Vieux-Charmont © Agence de Montbéliard (ADU) 2020



« L'Atlas métropole nature, pour végétaliser et désimperméabiliser la ville » de Tours © Agence d'Urbanisme de l'Agglomération de Tours (ATU) 2020

# LES PUBLICATIONS DU CLUB PROJET URBAIN & PAYSAGE

2001

BAYONNE

## LES ENJEUX DES RIVES DE L'ADOUR



Profiter du projet d'échelle régionale de Tram-Train et en faire un enjeu de composition urbaine dans un secteur de renouvellement stratégique pour la commune et l'agglomération.

2002

ANGERS

## RIVES DE VILLE



Avoir une réflexion d'ensemble dans le cadre d'un projet urbain des « Rives de la Maine » en profitant de l'adaptation et du traitement de la traversée d'Angers après la réalisation de l'autoroute A11.

2003

BESANÇON

## RENOUVELLEMENT URBAIN ENTRE RIVES DE VILLE ET RIVIÈRE



Sur les rives du Doubs, donner à 2 sites industriels, dont l'un emblématique, les Prés-en-Vaux, une vocation urbaine et l'autre, Casamène, une vocation économique.

2004

LE HAVRE

## LES MAGASINS GÉNÉRAUX UN ESPACE DE RECONQUÊTE



Garder l'originalité de la mixité actuelle au travers de sa nécessaire évolution sur un site représentant les grandes entités paysagères du territoire: la mer, le centre-ville, la costière et le plateau.

2005

LORIENT

## LE RADE DE LORIENT, UN ESPACE À AFFIRMER



Affirmer la relation entre l'espace maritime et l'espace terrestre comme élément de permanence et de cohérence dans une rade aux multiples identités, aux usages divers en tension.

2006

AVIGNON

## RIVES DU RHÔNE & TRANSVERSALITÉ INSTITUTIONNELLE



Faire des déplacements un support de projets de territoire, de la requalification urbaine et paysagère un enjeu de développement, de l'eau un élément fédérateur et porteur de projets sur un territoire aux multiples facettes.

2007

TOULOUSE

## CARBONNE 2031 TOULOUSE AIRE URBAINE



Comment favoriser l'émergence d'un pôle urbain qui s'intègre dans un projet plus vaste couvrant toute l'aire urbaine de Toulouse.

2009

REIMS

## L'AXE REIMS – BAZANCOURT EN DÉBAT



Proposer un projet et une gouvernance pour un développement hiérarchisé et harmonieux dans l'agro-paysage et l'axe Reims-Bazancourt.

2010

AMIENS

## RÉÉCRIRE LE DIALOGUE ENTRE LA VILLE ET SON FLEUVE



Comprendre la ville d'aujourd'hui et imaginer celle de demain en tenant compte de son positionnement, des différents visages de la Somme et de l'affirmer. D'une ville centre à une Métropole économique.

2011

BREST

## QUEL RÔLE POUR LES RIVES DE LA PENFELD?... AU CŒUR DE LA VILLE !



Réconcilier les deux rives dans la ville de demain. La Penfeld doit pouvoir porter l'intensité urbaine de la métropole en se constituant comme le cœur névralgique d'une trame d'espaces publics organisés à partir de quartiers environnants.

2012

CLERMONT-FERRAND

## UNE STRATÉGIE URBAINE MÉTROPOLITAINE DANS LA PERSPECTIVE DE L'ARRIVÉE DU TGV ?



Fabriquer le standard de la ville de demain, durable et solidaire avec comme laboratoire le site de Saint-Jean/Catroux.

2013

MARSEILLE

## SAINT-ANTOINE ET GRAND PORT MARITIME, UNE CENTRALITÉ DE NIVEAU MÉTROPOLITAINE



Recréer du lien entre les histoires urbaines qui se confrontent. Intégrer des fonctions et des sites que tout pousse à isoler. Travailler sur l'épaisseur de la limite ville-port pour donner une ambition métropolitaine.

2015

CLERMONT-FERRAND / RIOM

## ATELIER DE RIOM VISITE IN SITU-LYON EXPERTISE CHÂLON-EN-CHAMPAGNE



Ouvrir le débat sur l'ambition et le devenir de ce territoire dans la stratégie métropolitaine Clermont-Vichy Auvergne.

2016

LA MARTINIQUE

## ATELIER DE SAINT-PIERRE PROJET URBAIN ET RISQUE INONDABILITÉ 2015



Transformer Saint-Pierre de ville en pays d'art et d'histoire et la replacer dans un contexte territorial plus large en hiérarchisant les projets.

2017

LE HAVRE-FÉCAMP

## ATELIER DE FÉCAMP AMÉNAGER L'INTERFACE VILLE-PORT DE L'AGGLOMÉRATION FÉCAMP CAUX LITTORAL



Faire naître un cœur d'agglomération et construire un projet d'ensemble pour élaborer un PLU.

2019

STRASBOURG

## ATELIER DE STRASBOURG - REGARDS EXTÉRIEURS SUR LE RÉAMÉNAGEMENT DES ABORDS DE L'A35



Des premières images pour le réaménagement de l'A35 avec de nouveaux usages et une redéfinition du fonctionnement urbain.

2021/  
2022

LILLE

## VISITE IN-SITU & ATELIER DE LILLE - IMAGINER LA DEÛLE PARTAGÉE



L'esquisse d'un récit territorial, qui interroge les conditions et moyens à mettre en œuvre pour un partage harmonieux de la Deûle et de ses abords.

# LISTE DES PARTICIPANTS À L'ATELIER DE LILLE MÉTROPOLE

## UNE FORMULE INÉDITE !

L'atelier de Lille a réuni des personnes du club Projet Urbain & Paysage de la FNAU de 20 agences différentes, venus enrichir la réflexion de leur bonne connaissance et pratique du terrain.

## LES MEMBRES DE LA FNAU

### Animateurs

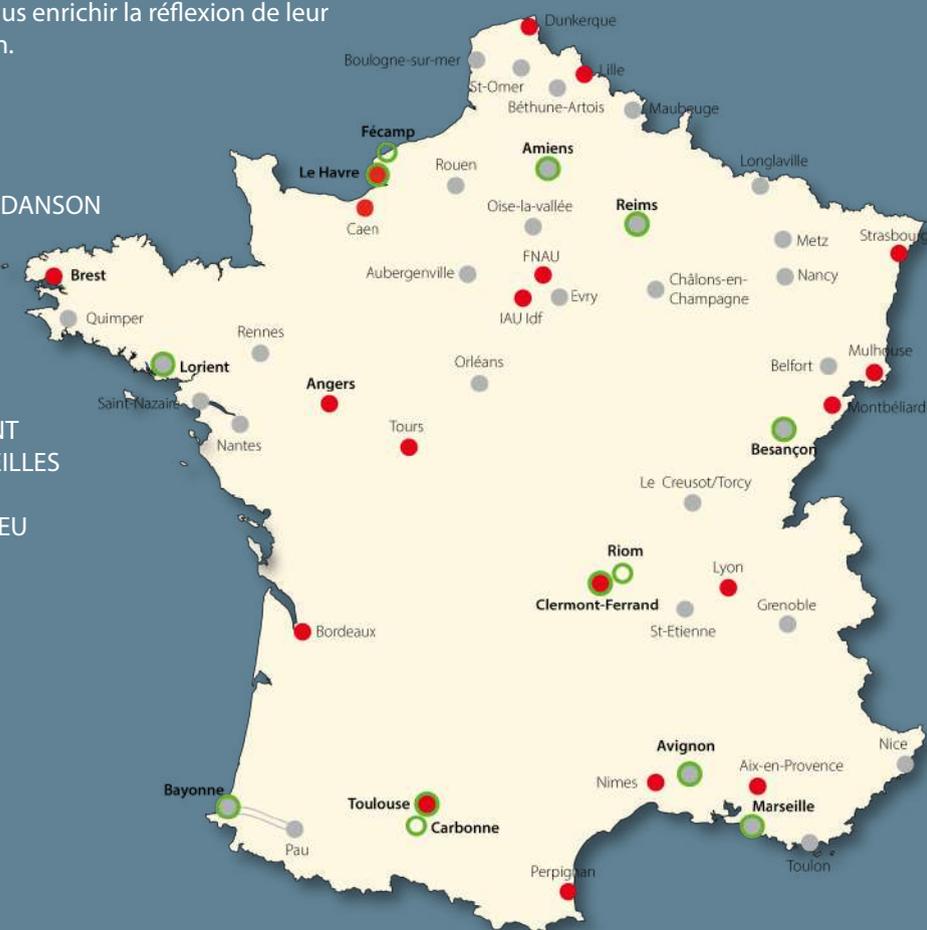
Caen : AUCAME - Thomas BOUREAU  
Bordeaux : A'URBA - Jean-Christophe CHADANSON  
Dunkerque : AGUR - Vincent CHARRUAU

### Participants

Angers : AURA - Isabelle LEULIER LEDOUX  
Aix-en Provence : AUPA - Olympe RIEUX  
Brest : ADEUPA - Thomas HUBERT  
Bordeaux : A'URBA - Laure MATTHIEUSSENT  
Clermont-Ferrand : AUDCM - Sébastien REILLES  
Dunkerque : AGUR - Chloé DESCAMPS  
Le Havre : AURH - Tony DANIEL DIT ANDRIEU  
Lyon : URBALYON - Fanny DE SAINT JEAN  
Lille : ADULM - Camille BARET  
Mulhouse : AURM - Pier-Maël ANEZO  
Montbéliard : ADU - Cathy KUHN  
Nîmes : A'U - Arnaud ROLLET  
Nîmes : A'U - Clotilde WATIER  
Paris : IPR - Paul LECROART  
Paris : IPR - Dominique RIOU  
Perpignan : AURCA - Sophie CRABIE  
Strasbourg : ADEUS - Sylvie BLAISON  
Toulouse : AUAT - Mireille ASTRUC  
Tours : ATU - Fanny MAIRE  
Tours : ATU - Céline TANGUAY

### Expert externe

Marseille : Frédéric ROUSTAN



- Agences présentes lors de l'atelier 2022
- Agences ayant déjà accueilli un atelier

# CLUB PROJET URBAIN & PAYSAGE

## Comité de rédaction

Thomas BOUREAU  
Jean-Christophe CHADANSON  
Vincent CHARRUAU

## Rédaction de l'atelier

Annabelle MAZE  
Juliane SCHULZ

## Comité de relecture

Pier-Maël ANEZO  
Mireille ASTRUC  
Chloé DESCAMPS  
Fanny DE SAINT JEAN  
Cathy KUHN  
Isabelle LEULIER LEDOUX  
Fanny MAIRE  
Olympe RIEUX  
Dominique RIOU  
Céline TANGUAY

## Directeur référent

Yves GENDRON

## Directrice de publication

Brigitte BARIOL-MATHAIS

