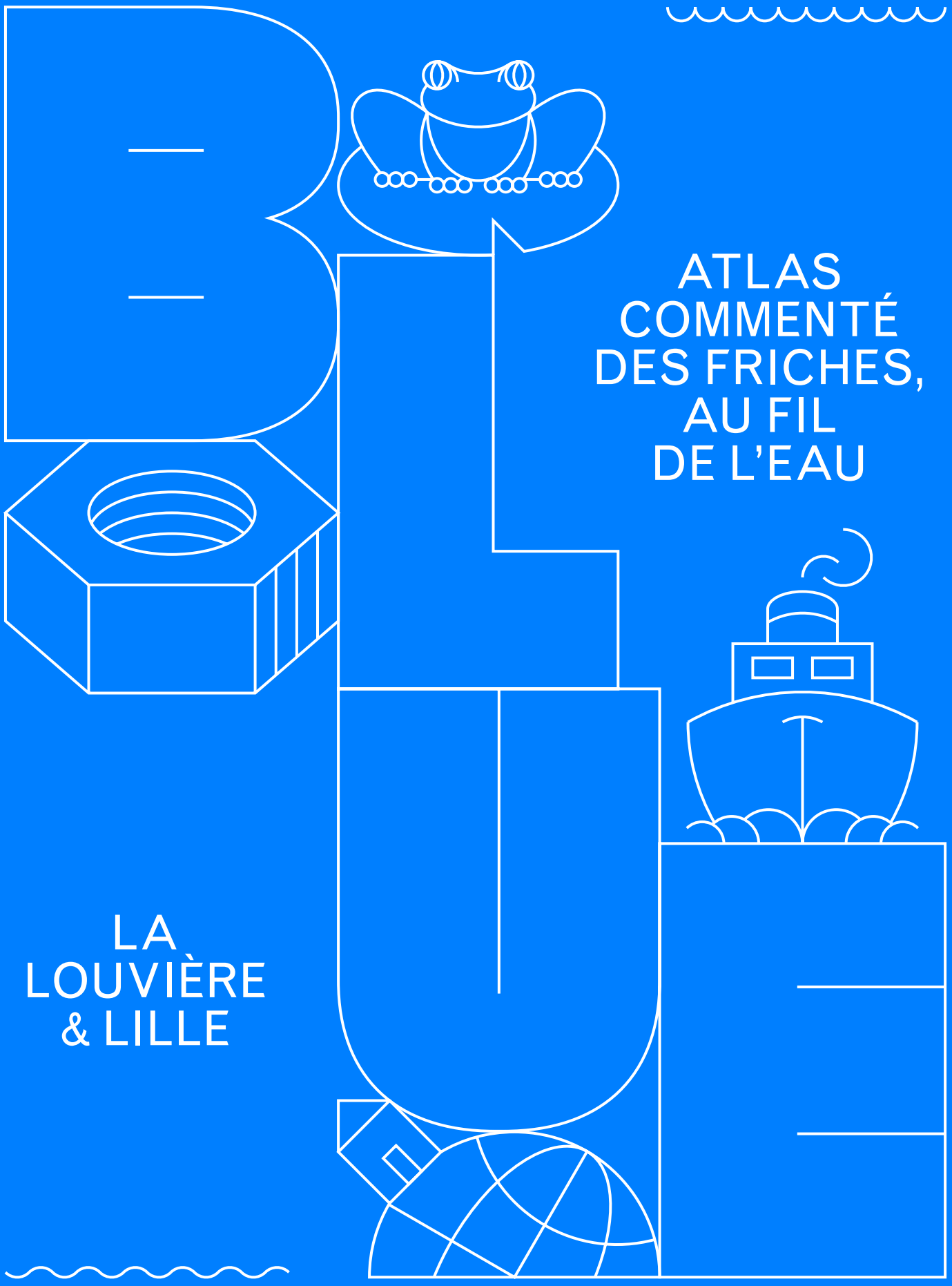
ATLAS COMMENTÉ DES FRICHES, AU FIL DE L'EAU



LA LOUVIÈRE & LILLE

UNIVERSITÉ DE MONS
UNIVERSITÉ DE LILLE

SOUS LA DIRECTION DE
KRISTEL MAZY ET PAULINE BOSREDON

ATLAS PÉDAGOGIQUE ET COMMENTÉ DES FRICHES FLUVIALES

—

LA LOUVIÈRE & LILLE

UNIVERSITÉ DE MONS
UNIVERSITÉ DE LILLE

SOUS LA DIRECTION DE
KRISTEL MAZY ET PAULINE BOSREDON

Ce livre présente le travail issu du micro-projet Interreg BLUE, « Les Berges comme Leviers d'actions Urbanistiques et Environnementales », dans le cadre du programme transfrontalier Interreg « Coopération territoriale européenne » France-Wallonie-Vlaanderen.

Piloté par l'UMONS, en partenariat avec l'Université de Lille, la Ville de La Louvière, l'IDEA/Coeur du Hainaut et la SEM Ville Renouvelée, ce projet est dédié aux espaces de friches, situées au fil de l'eau.

En effet, les friches fluviales contiennent différentes ressources : des zones humides, riches en biodiversité ; des espaces publics, en lien avec l'eau ; du gisement foncier ; des infrastructures logistiques ; des traces patrimoniales.

Ces atouts en font des espaces soumis à la pression immobilière. Vu l'objectif de la Commission Européenne, visant à supprimer d'ici à 2050 l'extension des surfaces urbanisées et sa déclinaison dans les politiques régionales, cette pression risque de croitre.

Cet atlas pédagogique et commenté, accompagné de jeux à portée pédagogique vulgarisant le rôle des acteurs du territoire transfrontalier, visent à valoriser toutes les ressources des friches fluviales et les métiers liés, afin de sensibiliser la population et les acteurs locaux à une gestion intégrée de ces ressources, en amont de futurs projets urbains. Ces dispositifs pédagogiques ont été produits par des journées d'échanges et ateliers d'étudiants en architecture/urbanisme, de 2019 à 2021 et disséminés au sein de deux expositions, à l'automne 2021.

Responsables du projet :

Kristel Mazy (Université de Mons)
Pauline Bosredon (Université de Lille)
Silvana Russo (Ville de La Louvière)
Valérie Cornez (IDEA/Cœur du Hainaut)
Giuseppe Lo Monaco (SEM Ville Renouvelée)

Comité de rédaction et équipe enseignante :

Faculté d'Architecture et d'Urbanisme de l'Université de Mons
Kristel Mazy (coordination)
Simon Blanckaert
Dominique Gluck
Etienne Holoffe
Alexis Gilbart
Thomas Waroux

Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de l'Université de Lille
Pauline Bosredon (coordination)
Marc Dumont
Marie-Thérèse Gregoris
Annette Groux
Didier Paris
Thomas Perrin

Facilitatrice graphique : Judith Dufaux
Conception graphique : NNstudio

© 2021, Presses Universitaires de Mons (PUM)

ISBN : 978-2-87325-132-1
Dépôt légal : D/2021/970/2

Interreg
France-Wallonie-Vlaanderen
UNION EUROPÉENNE
EUROPESE UNIE
Micro-projet | Microproject
BLUE

Université de Lille
UMONS Université de Mons
LA LOUVIÈRE
SEM Ville Renouvelée Lille Métropole
IDEA

Avec le soutien du
Fonds européen de développement régional
Met steun van het
Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling

Sommaire

× UTILITÉ PUBLIQUE
ET APPORTS PÉDAGOGIQUES
D'UN ATELIER DE PROJET URBAIN, AXÉ SUR LA
REQUALIFICATION D'UNE FRICHE INDUSTRIELLE 7
KRISTEL MAZY, PAULINE BOSREDON

La Louvière 25

× EN GUISE DE PRÉFACE 27
THIERRY DELPLANCQ

1. DYNAMIQUES D'URBANISATION 31
KRISTEL MAZY, ALEXIS GILBART

2. MUTATIONS INDUSTRIELLES 59
DOMINIQUE GLUCK, ETIENNE HOLOFFE

3. RÉSEAUX, INFRASTRUCTURES
ET CONNEXIONS 79
KRISTEL MAZY, THOMAS WAROUX

4. NATURE ET BIODIVERSITÉ 99
SIMON BLANCKAERT

Lille 117

1. DYNAMIQUES D'URBANISATION 119
ANNETTE GROUX, PAULINE BOSREDON

2. MUTATIONS INDUSTRIELLES 147
DIDIER PARIS, PAULINE BOSREDON

3. RÉSEAUX, INFRASTRUCTURES
ET CONNEXIONS 169
PAULINE BOSREDON

4. NATURE ET BIODIVERSITÉ 187
THOMAS PERRIN, PAULINE BOSREDON

× CONCLUSION 207
KRISTEL MAZY

UTILITÉ PUBLIQUE ET APPORTS PÉDAGOGIQUES D'UN ATELIER DE PROJET URBAIN, AXÉ SUR LA REQUALIFICATION D'UNE FRICHE INDUSTRIELLE

À L'ATTENTION DES ENSEIGNANTS

KRISTEL MAZY

UNIVERSITÉ DE MONS, FACULTÉ D'ARCHITECTURE ET D'URBANISME
ARCHITECTE ET URBANISTE, DOCTEURE EN ART DE BÂTIR ET URBANISME
CHARGÉE DE COURS

PAULINE BOSREDON

UNIVERSITÉ DE LILLE, FACULTÉ DES SCIENCES ÉCONOMIQUES, SOCIALES ET DES TERRITOIRES
LABORATOIRE TERRITOIRES, VILLES, ENVIRONNEMENT & SOCIÉTÉ (TVES)
DOCTEURE EN GÉOGRAPHIE, MAÎTRESSE DE CONFÉRENCES EN AMÉNAGEMENT ET URBANISME

1

INTRODUCTION

Très présentes en Wallonie et dans le nord de la France, les ressources des friches fluviales sont variées : zones humides, patrimoines industriels, infrastructures logistiques, espaces publics, gisements fonciers. Cette diversité fait d'elles des espaces soumis à la pression immobilière. Vu l'objectif de la Commission européenne visant à supprimer d'ici à 2050 l'extension des surfaces urbanisées et sa déclinaison dans les politiques régionales, la pression foncière risque de croître sur ces friches qui pourraient être considérées à court et moyen terme uniquement sous l'angle du gisement foncier et du développement immobilier, au détriment d'autres ressources moins rentables mais néanmoins nécessaires au bon fonctionnement territorial. C'est à partir de ce constat qu'est née l'idée d'un projet de coopération transfrontalière visant, d'une part, l'échange des connaissances à travers des journées rassemblant des chercheurs issus de disciplines variées, des étudiants, des collectivités et des gestionnaires locaux et, d'autre part, la valorisation et la dissémination de ces échanges grâce à l'élaboration d'un atlas pédagogique commenté, ainsi qu'un jeu vulgarisant le rôle des acteurs et une exposition.

Cet ouvrage est le résultat combiné des temps forts des journées d'étude et de travaux d'étudiants de master en architecture et urbanisme menés durant les années 2019-2020 et 2020-2021. Nous souhaitons dans cette introduction revenir sur l'utilité publique et pédagogique de ce projet de coopération transfrontalière, en particulier les deux ateliers de projet urbain mêlant acteurs professionnels, chercheurs, habitants et étudiants en urbanisme et architecture autour du devenir de vastes friches situées en bord de voie d'eau, à La Louvière (Wallonie, Belgique) et à Saint-André-lez-Lille et Marquette-lez-Lille (Métropole européenne de Lille, France). Ces temps partagés d'atelier, courts mais intensifs, ont en effet été conçus pour alimenter la réflexion territoriale, le jeu d'acteurs en place, mais aussi la formation des étudiants architectes et urbanistes, futurs concepteurs et opérateurs des territoires.

Nous présenterons d'abord l'intérêt progressif des différents acteurs pour les friches, en regard notamment de la notion de recyclage urbain. Ensuite, nous préciserons les motivations de ce projet de coopération transfrontalière. Puis nous exposerons les contours des ateliers intensifs qui ont constitué une des actions phares de notre projet de coopération transfrontalière, avant un retour réflexif sur l'utilité publique et pédagogique de ces ateliers.

2

FRICHE, RECYCLAGE ET PROJET URBAIN

L'expression « friche urbaine » désigne un espace inclus dans la dynamique des villes aux facteurs d'apparition multiples (déprise agricole et industrielle, multiplication d'emprises routières ; Brun, 2015). L'apparition de friches peut être comprise comme la dernière séquence d'un processus linéaire d'artificialisation des sols vers un usage unique qui aboutit, une fois cet usage éteint, à des friches urbaines ou des sols délaissés (Grisot, 2020). Ces espaces peuvent être valorisés, réaffectés pour reconstruire la ville sur elle-même. Dans le cadre de l'émergence de l'urbanisme de projet, ou le tournant post-fordiste en urbanisme, le recyclage urbain, à travers les requalifications de friches, ont rencontré progressivement plusieurs enjeux, d'ordre :

- culturel, avec l'émergence de la notion de patrimoine industriel (à partir des années 1970) ;
- politique, économique et environnemental, avec la volonté d'un retour vers les centres urbains de manière à contrer les conséquences négatives de l'étalement urbain (à partir des années 1980) ;
- social, culturel et économique, avec les initiatives d'occupations temporaires des friches connaissant un engouement ces dernières années.

Aujourd'hui, la pression foncière, lorsqu'elle s'exerce, doublée de la division fonctionnelle des sols à travers leurs affectations, risque de mettre en péril la diversité des ressources portées par les friches, notamment les réservoirs de biodiversité dont elles sont le support.

3

GENÈSE DU MICRO-PROJET INTERREG BLUE

Plusieurs moteurs sont à l'origine de ce projet de coopération transfrontalière, financé par le programme Interreg de l'Union européenne, dénommé BLUE « Les Berges comme Leviers d'actions Urbanistiques et Environnementales ».

Des projets locaux d'aménagement

Des projets de développement territorial en cours le long des cours d'eau de l'espace transfrontalier franco-belge, notamment à La Louvière et Saint-André-lez-Lille / Marquette-lez-Lille, impliquent des choix d'économie territoriale, résidentielle ou productive, de valorisation paysagère, patrimoniale et environnementale. Dans d'autres régions de l'espace transfrontalier, des projets visent à renforcer la capacité des cours d'eau à connecter les territoires, à l'instar du parc bleu de l'Eurométropole Lille-Tournai-Kortrijk (Grosjean, 2019).

Une thèse de doctorat en urbanisme

Un travail de thèse, soutenu en 2014, interrogeait à partir des cas de Bruxelles et de Lille la capacité du projet, comme outil opérationnel d'aménagement, à opérer une reconnexion entre villes, ports et fleuves (Mazy, 2014).

Le réseau inter-friches

Un réseau international de chercheurs et de professionnels, né en 2018 et soutenu par la Maison des sciences de l'homme de Paris Nord, vise, à travers l'organisation d'ateliers centrés sur les friches, à dépasser les regards disciplinaires qui tendent à ne sélectionner qu'une de leurs dimensions : leurs matérialités, les pratiques sociales, leurs imaginaires, les formes d'engouement associatives ou politiques, etc.

La sensibilisation aux métiers de l'aménagement

Les enseignants en urbanisme des équipes impliquées dans le projet BLUE partagent la conviction que la diversification des métiers de l'aménagement du territoire, en particulier lorsqu'ils opèrent dans des espaces riches en ressources comme les espaces fluviaux, impose une sensibilisation à

ces métiers qui prennent des formes différenciées de part et d'autre des frontières européennes.

Ces motivations ont consolidé l'importance de valoriser la diversité des ressources portées par les friches fluviales. Manquer ce temps de sensibilisation pourrait entraîner la construction d'une représentation de ces territoires en friche sous l'angle unique de l'opportunité foncière qu'ils constituent, au détriment d'autres ressources.

Visite de terrain
de la friche
sidérurgique Duferco

4

LES ATELIERS DE PROJET : LA LOUVIÈRE 2019 & SAINT-ANDRÉ-LEZ-LILLE 2021

Objectifs des ateliers au sein du micro-projet Interreg

Une semaine intensive d'atelier, organisée à partir du cas de La Louvière en 2019, et une autre semaine organisée à partir du cas de Saint-André-lez-Lille / Marquette-lez-Lille en 2021, visent à rassembler des étudiants de la faculté d'architecture et d'urbanisme (FA+U) de l'Université de Mons (UMONS) et de l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de l'Université de Lille (IAUL). Les objectifs ont été conçus par emboîtement successif. Les ateliers de projet visent, comme point de départ, l'élaboration de scénarios prospectifs de développement projetés sur le recyclage de friches fluviales, à travers l'élaboration de schémas directeurs qui vont ensuite alimenter deux dispositifs de sensibilisation : d'une part, un atlas commenté des ressources que constituent les friches fluviales (dimension prospective) et, d'autre part, un jeu de rôle visant la vulgarisation des métiers de l'aménagement différenciés de part et d'autre de la frontière franco-belge. Ces deux dispositifs de sensibilisation seront présentés au sein d'une exposition dupliquée à La Louvière et Roubaix à l'automne 2021.

Journée d'échanges rassemblant chercheurs, habitants et acteurs professionnels à la Maison des Associations de La Louvière

Questions

Au centre des ateliers se situe la diversité des ressources qu'intègrent les friches fluviales :

- des zones humides, riches en biodiversité,
- des espaces publics, en lien avec l'eau,
- un gisement foncier pour des opportunités immobilières,
- des infrastructures logistiques et portuaires,
- des traces patrimoniales.

La cohabitation, juxtaposition, superposition de ces ressources posent différentes questions. Comment éviter le développement d'une de ces ressources au détriment des autres ? Comment sensibiliser le grand public à ces ressources ? Comment favoriser une gestion intégrée de ces territoires ? Comment sensibiliser les futurs actifs aux métiers de l'aménagement du territoire capables de valoriser ces ressources ?

Atelier intensif par groupe mixte d'étudiants des universités de Mons et Lille

5

PROGRAMME ET DISPOSITIFS PÉDAGOGIQUES DE L'ATELIER « LA LOUVIÈRE », 2019

Programmation

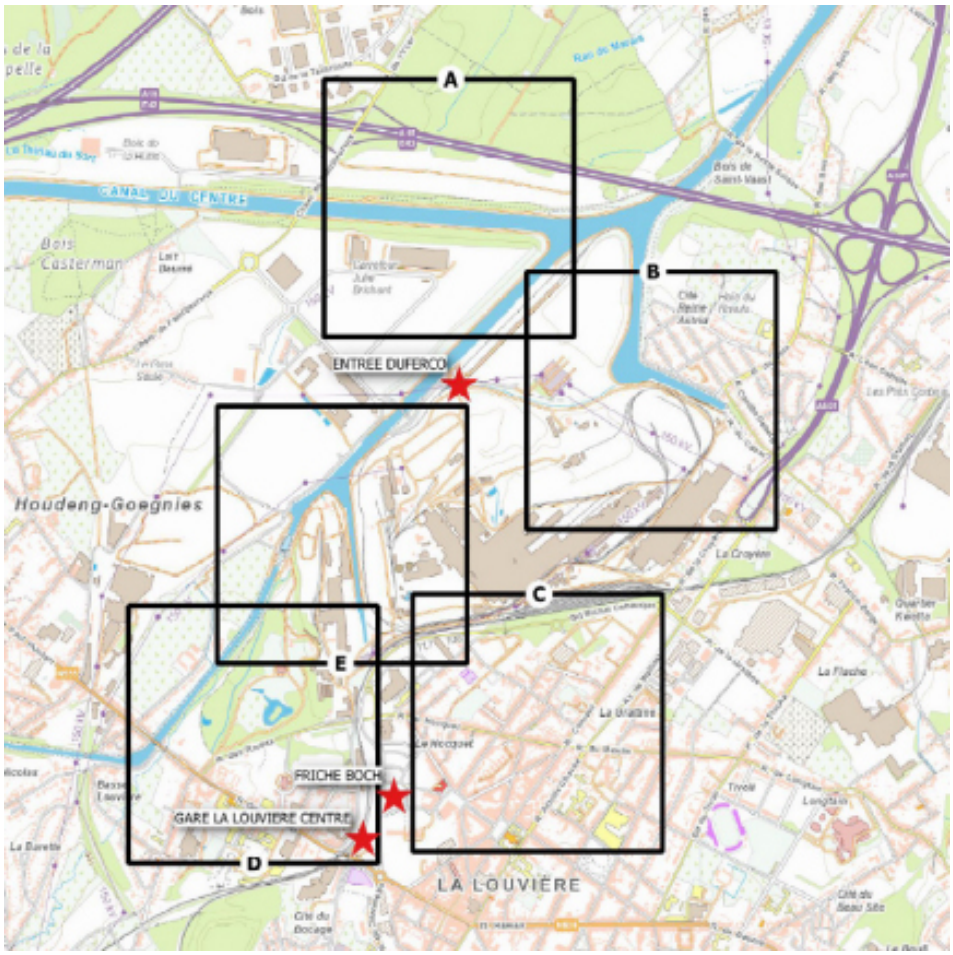
En amont de l'atelier intensif franco-belge, les étudiants de l'UMONS (Master 2, finalité Urbanisme) ont préparé un travail de diagnostic, au sein du cours « Développement territorial ». Cette phase préparatoire a permis, d'une part, d'identifier les principales transformations du territoire louviérois par thématique (activités économiques et commerciales, réseaux d'infrastructures, milieu et ressources naturelles, noyaux d'habitat, etc.), et d'autre part, d'identifier les différents acteurs du territoire concernés par l'évolution de la friche sidérurgique « Duferco », leurs missions, leurs points de vue sur le site et leurs enjeux en regard des contraintes territoriales.

Du 4 au 8 novembre 2019, un atelier intensif a mis en débat le devenir de la friche sidérurgique louviéroise « Duferco ». Pour créer des liens entre enseignement, recherche et sphère professionnelle, les deux premiers jours de cette semaine intensive ont été dédiés à la rencontre d'opérateurs, chercheurs et partenaires associés wallons et français en lien avec la gestion des différentes ressources fluviales (protection des milieux naturels, renouvellement urbain, développement portuaire ou valorisation du patrimoine, etc.). Si des habitants étaient également invités, ils ont finalement été peu représentés.

Alimentés par les témoignages des deux premières journées, les étudiants sont baignés ensuite dans un atelier de projet intensif. Nous présentons ci-dessous l'organisation de cette semaine d'atelier. Dix équipes mixtes UMONS–Université de Lille sont composées de cinq étudiants, chaque étudiant défendant une des cinq thématiques territoriales au sein de son équipe :

- Espaces logistiques et portuaires,
- Espaces de biodiversité,
- Espaces publics,
- Traces patrimoniales,
- Gisements fonciers : espaces à habiter.

À chaque équipe est attribuée une « zone charnière », située entre la friche sidérurgique « Duferco » et la ville de La Louvière. Selon Lardon et Piveteau, les « zones charnières » sont considérées comme « des zones d'interface, suffisamment spécifiques et structurées pour infléchir durablement les dynamiques de développement des territoires auxquelles elles sont rattachées » (2005).



Périmètre des zones charnières, dans le cadre de l'atelier « La Louvière », novembre 2019

Objectifs et délivrables

Trois délivrables étaient attendus en fonction d'objectifs pré-définis.

PROGRAMME, OBJECTIFS ET DÉLIVRABLES DE L'ATELIER « LA LOUVIÈRE », NOVEMBRE 2019

Dates	Temps	Objectifs	Délivrables
04.11.19	1. Visite déambulatoire des « zones charnières ».	✓ Appréhender de manière sensible la « zone charnière » sous le prisme d'une thématique territoriale.	Remise individuelle : ☐ 3 photos (10 × 15 cm) marquées d'une phrase ou d'une interrogation courte, exprimant une observation ou un étonnement en regard d'une thématique territoriale spécifique.
05.11.19	2. Journées d'échanges rassemblant chercheurs, habitants et acteurs professionnels.	✓ Comprendre les enjeux relatifs d'une thématique territoriale à partir de discours d'acteurs (professionnels, chercheurs, habitant).	Remise individuelle : ☐ Schéma (A4) présentant les enjeux d'une thématique territoriale (les ressources à valoriser, à protéger et les acteurs à mobiliser.
06-08.11.19	3. Atelier par groupes.	✓ Proposition d'un schéma directeur pour répondre aux enjeux identifiés au niveau de la « zone charnière » (élargi si nécessaire). ✓ Présentation publique dans la Salle du Conseil Communal, en présence du Bourgmestre et des échevins.	Remise de groupe : ☐ Schéma directeur (A3) pour le développement de la « zone charnière ». ☐ Schéma synthétisant les arguments par thématique (favorable ou non au schéma directeur).

A la suite de cet atelier intensif, qui a permis de faire émerger des thématiques porteuses de projets telles que l'économie circulaire, la production énergétique, la valorisation des patrimoines, la dépollution à partir d'écosystèmes, la requalification des centres urbains, etc., les étudiants de l'UMONS (Master 1 et 2) ont approfondi l'amorce de ces réflexions au sein de l'atelier de composition architecturale Architectures – Territoires – Stratégies – Paysages par la définition de stratégies et la proposition de structurations territoriales et d'architectures, garantes d'une qualité environnementale.

6

PROGRAMME ET DISPOSITIFS PÉDAGOGIQUES DE L'ATELIER « SAINT-ANDRÉ-LEZ-LILLE » 2021

Programmation

La semaine d'atelier initialement prévue à l'automne 2020 devait constituer un temps fort permettant de lancer le travail des étudiants sur la constitution de l'atlas et du jeu de rôles. L'atelier n'a toutefois pas pu se tenir dans le format prévu à cause de l'épidémie de COVID 19 et des restrictions sanitaires alors imposées en France comme en Belgique. L'atelier a donc été repoussé à la première semaine de février 2021 et, compte-tenu de l'impossibilité pour les étudiants belges de se déplacer jusqu'à Lille, il a été transformé en un atelier virtuel, organisé selon le mode distanciel grâce aux outils numériques du télétravail et de la visioconférence.

Après un travail de terrain préalable, les étudiants de l'IAUL ont donc commencé par la construction de l'atlas et la conception du jeu durant les mois d'octobre, novembre et décembre 2020. Cette phase préparatoire leur a permis de retourner en connaissance sur le terrain lors de la première matinée de l'atelier franco-belge de février afin de réaliser des reportages photographiques destinés à pallier l'absence physique des étudiants d'UMONS et à leur permettre une visite virtuelle des friches du Bord de Deûle. Les étudiants de l'IAUL se sont ainsi répartis en cinq groupes de trois, chaque groupe devant réaliser un reportage photo/vidéo en se focalisant sur une ressource en particulier :

- nature et biodiversité
- patrimoine urbain et paysage
- espaces publics
- vie économique
- espaces en mutation / renouvellement urbain

Pendant ce temps, les étudiants d'UMONS ont suivi une présentation de la métropole lilloise et des enjeux de renouvellement urbain qui s'y posent. L'après-midi a été consacrée à la présentation de leurs travaux par les étudiants français (l'atlas, le jeu de société ainsi que deux maquettes).

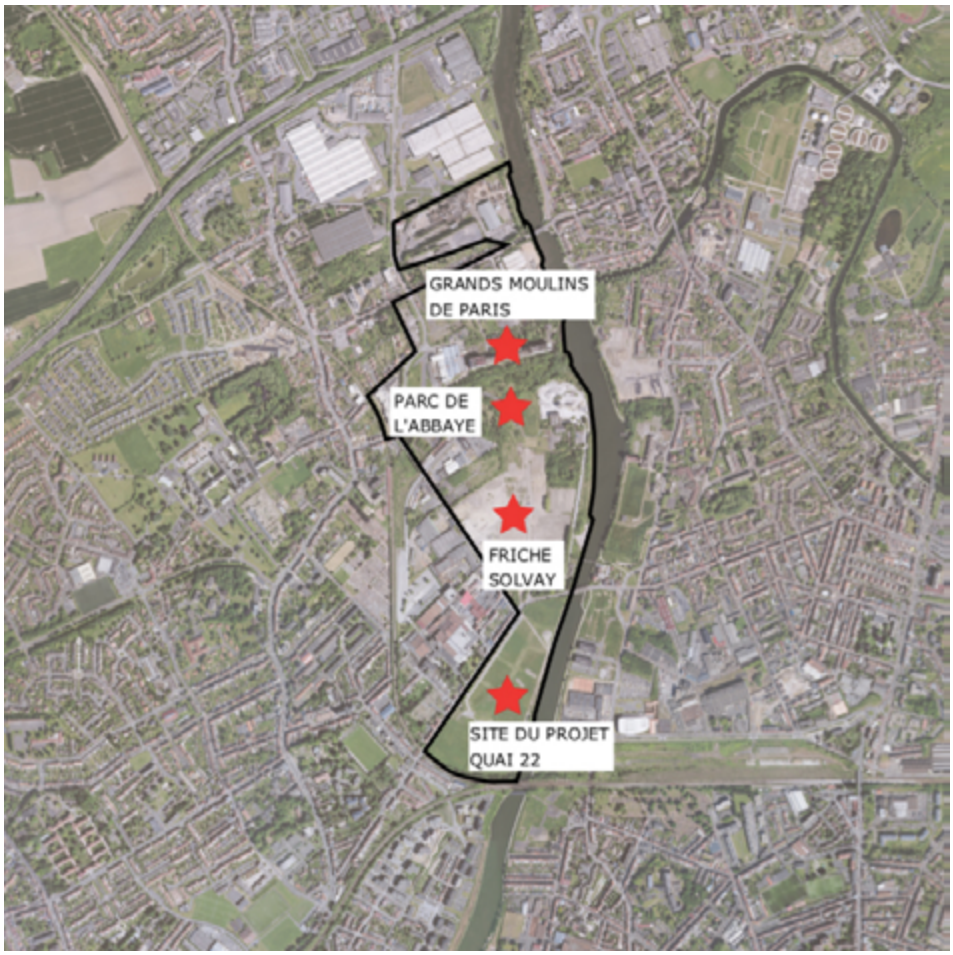
Après une deuxième journée consacrée à un webinaire de professionnels de l'urbanisme et de chercheurs portant sur la gestion et le devenir des friches fluviales, les étudiants de l'IAUL et d'UMONS, recomposés au sein de dix groupes mixtes franco-belges se sont lancés dans l'atelier de projet intensif.

Chaque équipe devait proposer une stratégie d'aménagement et de requalification des friches du bord de Deûle sur les communes de Saint-André-lez-Lille et de Marquette-lez-Lille. Depuis plusieurs années, ce territoire fait l'objet d'un processus de requalification de ses friches et espaces délaissés du bord de Deûle. Un certain nombre d'opérations urbaines ponctuelles ont été mises en œuvre, mais sans plan d'ensemble. Un projet de « ZAC Jeanne de Flandres » a ainsi existé sur le secteur dit du « Grand Rhodia », situé le long de la Deûle et à la confluence de la Deûle et la Marque, mais n'a pas abouti. Ce site, se déployant sur la rive gauche de la Deûle, intégrait les terrains anciennement occupés par l'entreprise Rhodia mais également par les Grands Moulins de Paris et des terrains plus au Nord.

Les objectifs de la stratégie demandée étaient :

- de renforcer la cohérence entre les différentes opérations réalisées ou en cours. Comment créer de meilleurs liens et connections entre ces opérations ? Comment créer ou recréer des centralités, comment faire ou refaire du tissu urbain ?
- de mieux positionner cet ensemble territorial dans son environnement proche (commune de Saint-André en particulier) et au sein de la Métropole européenne de Lille dans lequel il s'insère.

L'ensemble des ressources présentes sur ce territoire et les différentes dimensions de la ville devaient être mobilisées en fonction de la stratégie choisie : patrimoine, nature, paysage, mobilités, services, emploi. L'analyse et la stratégie devaient donc s'appuyer sur l'atlas des ressources (le diagnostic du territoire) et les reportages photos réalisés sur chaque ressource du territoire.



Le périmètre de la zone d'étude de l'atelier « Saint-André-lez Lille / Marquette-lez-Lille », 2021

Attendus et délivrables

Trois délivrables étaient attendus en fonction d'objectifs pré-définis.

PROGRAMME, OBJECTIFS ET DÉLIVRABLES DE L'ATELIER « SAINT-ANDRÉ-LEZ-LILLE », FÉVRIER 2021

Dates	Temps	Objectifs	Délivrables
01.02.21	1. Reportage photographique sur la zone d'étude et présentation des travaux préalables (atlas, jeu, maquettes).	✓ Appréhender de manière sensible la zone d'étude et les ressources de différentes nature présentes dans les friches.	Remise de groupe : ☐ 5 reportages photos sur les 5 thématiques préétablies.
02.02.21	2. Webinaire rassemblant une élue (la Maire de Saint-André-lez-Lille), des acteurs professionnels (de la SEM Ville Renouvelée et de la Métropole européenne de Lille), des chercheurs et des étudiants.	✓ Comprendre les enjeux relatifs d'une thématique territoriales à partir de discours d'acteurs (professionnels, élus, chercheurs).	Remise de groupe : ☐ Une synthèse de chaque intervention et du débat qui a suivi.
03-05.02.21	3. Atelier par groupes.	✓ Proposition d'un schéma stratégique d'aménagement à l'échelle de la zone d'étude. ✓ Présentation publique sur zoom.	Remise de groupe : ☐ Un diaporama oralement commenté, présentant le diagnostic de territoire, les enjeux et la stratégie proposée.

A l'instar du premier atelier, les étudiants de l'UMONS (Master 1 et 2) ont approfondi l'amorce de ces réflexions au sein de l'atelier de composition architecturale Architectures – Territoires – Stratégies – Paysages par la définition de stratégies et la proposition de structurations territoriales et d'architectures, garantes d'une qualité environnementale, sur base des pistes de projets esquissées pendant l'atelier intensif telles que les trames vertes et bleues, les dispositifs d'urbanisme temporaire, les pôles multimodaux de mobilités, les activités de recyclage, etc.

7

RETOURS D'EXPÉRIENCE DE L'ATELIER « LA LOUVIÈRE » 2019

Quelle portée pédagogique ?

Un premier objectif pédagogique est la prise de conscience des conflits d'intérêts ou d'usages entre les différents acteurs qui interviennent sur le territoire. Dans le cas de La Louvière, les stratégies urbanistiques semblent juxtaposées aux stratégies de développement économique et logistique, elles-mêmes détachées de la gestion environnementale de ces territoires. Dans le cas de Saint-André et Marquette, il a fallu attendre une dizaine d'années pour qu'émerge une stratégie urbaine globale, portée collectivement par les communes et la métropole sur les bords de Deûle, faisant une place aux habitants et à l'expression de leurs besoins face aux seuls intérêts des opérateurs immobiliers.

À l'instar d'autres expériences d'atelier de projet urbain, ces juxtapositions, voire contradictions ou conflits (exclusion, abandon, mutations rapides subies...) nécessitent « une aide pour révéler, faire exister, valoriser, puis donner un nouveau souffle à des situations [...]. Face à un décalage et ces conflits, nos ateliers urbains tentent de se placer entre stratégies officielles (politiques urbaines, documents stratégiques) et réalités de terrain (actions nécessaires, projets utiles, demandes et attentes avérées). Les ateliers de projet urbain peuvent initier puis soutenir la prise en charge de parties de ville et d'enjeux urbains qui sont peu considérés par les politiques publiques et les grands investisseurs privés. Ils peuvent éveiller et informer le débat public dans ce sens » (Bouché et al., 2016).

Un deuxième apport pédagogique que les étudiants appréhendent, parfois de manière abstraite, sur les bancs de l'université est la dimension politique de l'aménagement du territoire. Par exemple, au sein des schémas directeurs produits pour le territoire louviérois, de nombreux groupes avaient retiré une activité sidérurgique dans une logique à long terme alors que l'entreprise venait de réaliser de nouveaux investissements. Lors de la présentation publique, l'échevin en charge de l'économie n'a pas manqué de s'exprimer, choqué par ce choix, permettant aux étudiants d'intégrer la dualité court terme / long terme et les effets très concrets de choix de développement territorial, notamment sur l'emploi. « L'atelier permet aux étudiants de comprendre

l'urbanisme comme activité technique et sociale avec un rapport tout particulier au politique ; et c'est à cette intersection que des compétences pratiques transversales et néanmoins fondamentales sont à acquérir pendant la formation » (Gomes & Bognon, 2018).

Un troisième bénéfice pédagogique concerne la formation de groupes d'étudiants issus de disciplines différentes. Dans le cas de l'atelier de La Louvière comme dans celui de Saint-André-lez-Lille / Marquette-lez-Lille, les urbanistes et les architectes se sont enrichis mutuellement de leurs approches territoriales et leurs méthodologies de travail différentes. Pour faire progresser un projet ensemble, ils ont également pris conscience de l'importance de la communication, notamment par l'utilisation d'un vocabulaire précis et adéquat.

Présentation publique dans la Salle du Conseil Communal, en présence du Bourgmestre et des échevins

Quelle utilité publique ?

En préalable, la question de l'utilité publique d'un atelier de projet urbain nous semble devoir faire l'objet d'une réflexion par les enseignants, à travers l'énoncé de l'exercice, de manière à assurer l'équilibre subtil entre implication et distanciation nécessaire à une approche pédagogique, intégrant aussi une dimension critique de l'aménagement du territoire. En effet, il peut exister une tension entre l'assujettissement à l'action et le refus de l'utilitarisme (Scherrer, 2010). Par exemple, dans le cas de La Louvière, le choix du périmètre d'étude ne s'est pas arrêté au périmètre strict de la friche industrielle, sujet à part entière des enjeux du développement

du territoire louviérois. Des « zones charnières » ont été privilégiées entre la ville et la friche, permettant ainsi de déplacer le regard sur les liens à tisser entre ville et friche plutôt que sur le renouvellement urbain d'une vaste friche industrielle.

Le premier intérêt public d'un atelier de projet urbain est l'expérimentation du rôle d'acteur temporaire de la transformation urbaine et territoriale (Bouché et al., 2016), à travers l'exploration d'un certain nombre d'hypothèses sur le devenir des territoires (Parin, 2016). Par exemple, les schémas directeurs produits par les étudiants ont été transmis au bureau d'études en charge de l'élaboration du schéma de développement communal (SDC).

Le second bénéfice public se situe dans la constitution d'un cadre de dialogue plus décontracté et libre entre les différents acteurs du territoire. Ce dispositif ouvert, observable dans le cadre de l'atelier de La Louvière, peut s'expliquer, d'une part, car il n'est pas associé à une directe et nécessaire prise de décision sur le devenir du territoire et, d'autre part, car l'exercice de vulgarisation auquel se livrent les différents acteurs du territoire face aux étudiants, et la présence même d'étudiants, stimule des débats plus apaisés. Néanmoins, la faible présence des habitants nous invite à interroger les conditions d'une participation citoyenne accrue. ◇

Références

Bouché B., Lebarbey C., Moimas V., Secci C., Weber B., 2016, « Construire des situations de projet : de l'utilité publique des ateliers de projets urbain », *in* X. Guillot (dir.), *Ville, territoire, paysage, vers un nouveau cycle de pensée du projet*, Saint-Étienne, Publications de l'Université de Saint-Étienne, p. 164-171.

Brun M., *Biodiversité végétale et délaissés dans l'aménagement urbain. Contribution potentielle des délaissés urbains aux continuités écologiques*, thèse de doctorat en aménagement de l'espace–urbanisme à l'Université François Rabelais de Tours [en ligne : *http://www.applis.univ-tours.fr/theses/2015/marion.brun_5590.pdf*].

Gomes P., Bognon, S., 2018, « L'atelier pédagogique en urbanisme : apport des commanditaires à l'apprentissage par problèmes appliqués », *Territoire en mouvement*, n° 39-40 [en ligne : *doi.org/10.4000/tem.4814*, consulté le 13/01/2020], pp. 1-18.

Grisot S., 2020, *Manifeste pour un urbanisme circulaire : pour des alternatives concrètes à l'étalement de la ville*, Paris [en ligne : *dixit.net, https://urbanismecirculaire.fr/*].

Grosjean B., 2019, « Les ambiguïtés de l'eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai, à travers ses représentations régionales », *Belgeo*, n° 2 [en ligne : *doi.org/10.4000/belgeo.33151*, consulté le 13/01/2020], pp. 1-21.

Lardon S., Piveteau V., 2005, « Méthodologie de diagnostic pour le projet de territoire : une approche par les modèles spatiaux », *Géocarrefour*, 80(2) [en ligne : *doi.org/10.4000/geocarrefour.980*, consulté le 14/01/2020], pp. 75-90.

Mazy K., 2014, *Villes et ports fluviaux : le projet comme dispositif de reconnexion ? Regards croisés sur Bruxelles et Lille*, thèse de doctorat en art de bâtir et urbanisme à l'Université libre de Bruxelles –Université Lille I [en ligne : *http://www.theses.fr/2014LIL10049*].

Parin C., 2016, « La mise en boucle projet-recherche, une nécessité pour ancrer les pratiques professionnelles dans la réalité des territoires contemporains », *in* X. Guillot (dir.), *Ville, territoire, paysage, vers un nouveau cycle de pensée du projet*, Saint-Étienne, Publications de l'Université de Saint-Étienne, p. 206-213.

Scherrer F., 2010, « Le contrepoint des études urbaines et de l'urbanisme : ou comment se détacher de l'évidence de leur utilité sociale », *Tracés*, n° 10 [en ligne : *doi.org/10.4000/traces.4805*, consulté le 12/012020], pp. 187-195.

LA LOUVIÈRE

LA LOUVIÈRE

EN GUISE DE PRÉFACE

THIERRY DELPLANCQ

ARCHIVISTE DE LA VILLE ET DU CPAS DE LA LOUVIÈRE
LICENCIÉ EN HISTOIRE, CERTIFICAT EN ARCHIVISTIQUE

Imaginer le développement futur et durable de son milieu urbain ou rural... À l'heure où l'uniformisation et la bétonisation règnent encore indubitablement, le défi apparaît aujourd'hui complexe pour bon nombre d'entre nous. Il faut notamment faire harmonieusement coexister des réalisations répondant à des enjeux aussi importants que l'environnement, la mobilité, le développement économique, les intérêts privés et publics ou encore le patrimoine.

La complémentarité des approches est une réponse concrète à la multiplication des éléments devant être pris en compte. L'implication des plus jeunes générations dans les réflexions peut aussi être considérée comme un réel adjuvant permettant de poser un regard neuf sur la problématique, de sortir des sentiers battus, de faire preuve de créativité voire même de casser les codes tout en intégrant les témoignages et les spécificités du passé local.

C'est cette voie que les initiateurs de la présente publication *Atlas pédagogique et commenté des friches fluviales — La Louvière* ont concrètement suivie, dans le cadre du micro-projet Interreg Blue, en se penchant sur la question des friches fluviales particulièrement présentes à La Louvière dans la Région du Centre.

Composée depuis 1977 de 10 communes et d'un hameau au sein de la circonscription du Centre, l'entité de La Louvière compte environ 81.000 habitants en 2020. Depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale, les édiles louviérois ont multiplié les plans de modernisation ou de redéploiement afin de répondre aux crises successives et de se (re)positionner stratégiquement dans le temps ainsi que l'espace [1].

Dans un contexte rendu difficile par la situation sanitaire engendrée par la Covid-19, la Ville de La Louvière poursuit en 2021 son ambitieux programme de rénovation urbaine. On pense notamment au désenclavement du quartier fortement industrialisé du Bocage situé dans le prolongement du complexe aquatique « Le Point d'Eau » à proximité de la Gare du Centre et du site Boch. Rendu possible grâce à l'apport des fonds Feder, le projet « Ville en Forêt » y permettra le développement de loisirs et d'activités récréatives autour des terrils Saint-Hubert et Sainte-Marie en associant des modes doux de circulation. Par ailleurs, l'aménagement du contournement Est désengorgera quant à lui le quartier des hôpitaux et assurera une connexion au réseau autoroutier de zones d'activités économiques et de logement en développement. Enfin, la reconversion de l'ancien site industriel exploité par Duferco se poursuit dans le cadre du Master Plan « Territoires d'audace » [2].

1 Th. DELPLANCQ, « Vingt ans après... L'entité louviéroise de la fusion à l'an 2000 », dans *La Louvière aux urnes*, La Louvière, 2007, p. 97.

2 *https://www.lalouviere.be/ma-ville/renovation-urbaine/reno-quartier-bocage.pdf* ; « La Louvière : un budget à l'équilibre et des projets pour 40 millions d'euros », dans *La DH*, 16 décembre 2020 (*https://www.dhnet.be/regions/centre/la-louviere-un-budget-a-l-equilibre-et-des-projets-pour-40-millions-d-euros-5fd88c549978e-227df1c603e* (consulté le 17 janvier 2021) ; *https://www.rtbf.be/info/regions/detail_la-louviere-le-contournement-est-sera-une-voirie-communale-carte?id=9600753* (consulté le 17 janvier 2021) ; *https://www.lalouviere.be/ma-ville/renovation-urbaine/les-projets-a-venir-1/les-projets-a-venir* (consulté le 17 janvier 2021) ; I. SIRJACOBS, « Boël à La Louvière : histoire et patrimoine d'une Usine dans la Ville », dans *Sites industriels en jeu. Des usines et des hommes*, 2018, n° 9, p. 46.

Comme nous le découvrirons dans les différents articles composant cet ouvrage, l'imagination et la complémentarité entre diverses disciplines (urbanistes, géographes, économistes, architectes, paysagistes, etc) sont désormais d'incontournables maîtres-mots lorsque l'on envisage sur un long terme l'avenir de la cité. Aussi bien les historiens que les archivistes se révèlent être des partenaires importants à plus d'un titre et ce, tout d'abord, par leur approche de ce qui peut constituer le patrimoine d'une ville dans toute sa diversité. Si l'on ne peut bien entendu pas envisager pour celui-ci une conservation intégrale ou une reconversion massive pour diverses raisons, la politique de la « table rase » doit pouvoir être fermement écartée au profit d'une « intégration des héritages urbains dans la reconstruction permanente »[3]. La sauvegarde patrimoniale ne peut s'envisager qu'en disposant de données historiques contextualisées. Pour une ville neuve comme La Louvière, née d'une l'industrialisation galopante au XIX[e] siècle, le risque est grand, par simple méconnaissance, de voir disparaître des éléments jugés peu dignes d'intérêt par d'aucuns. Si l'on a heureusement préservé sur le territoire louviérois des biens aujourd'hui inscrits au patrimoine de l'humanité, nombre de demeures patronales, d'habitations privées, de lieux de culture ou encore de sites industriels emblématiques pourtant vecteurs d'identité ont malheureusement disparu de son paysage[4].

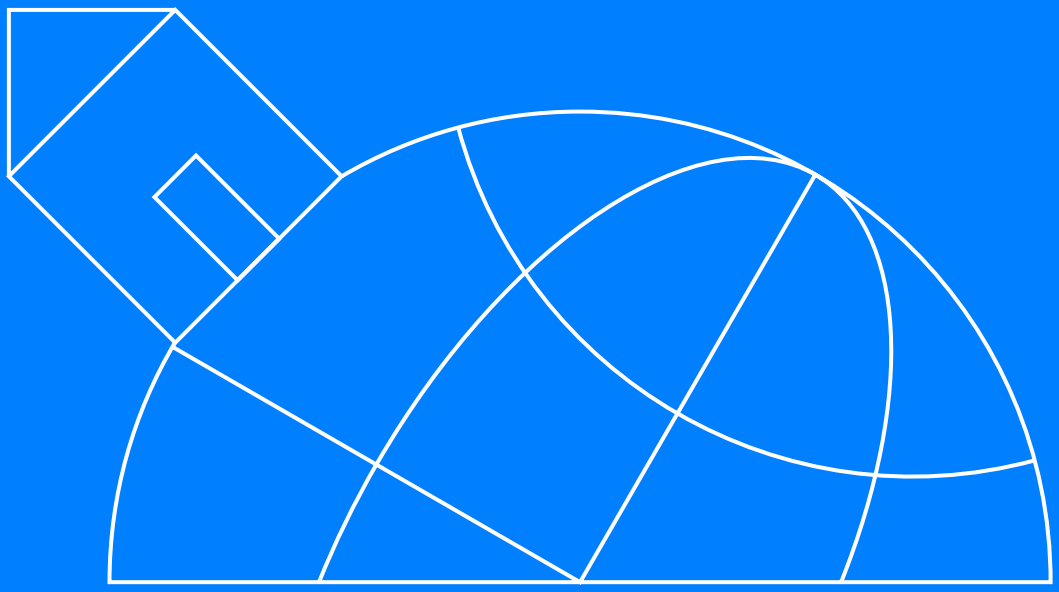
Tenant parfois de la gageure, la perspective de sauvegarde élargie est pourtant crédible et possible grâce à la mobilisation concrète de nombreux professionnel.le.s du secteur documentaire. On pense ainsi à l'actualisation de l'inventaire du patrimoine industriel porté par Patrimoine Industriel Wallonie-Bruxelles ou encore au projet *Garden* visant à créer un guide des sources d'archives relatives à l'histoire de l'environnement[5]. Plus récemment encore, les acteurs du projet *Salamandre* préconisaient de multiplier les synergies entre les milieux économiques, administratifs et archivistiques en insistant sur l'importance de meilleures préservation et connaissance des sources existantes. Enfin, à l'étranger, l'une des réalisations les plus enthousiasmantes est sans nul doute la carte interactive en ligne du patrimoine architectural et mobilier de Toulouse[6]. Loin d'être envisagés comme des contraintes ou des tentatives de « muséification » stérile de l'espace urbain, ces projets doivent être perçus comme des opportunités offertes de faire face, par la réflexion et l'innovation, à la pression foncière et d'ainsi éviter les actes irréversibles. ◇

3 I. GARAT, M. GRAVARI-BARBAS, V. DESCHAMBRE, « Préservation du patrimoine bâti et développement durable : une tautologie ? Les cas de Nantes et Angers » (*https://journals.openedition.org/developpementdurable/4913* (consulté le 16 janvier 2021).

4 A.-C. BIOUL (dir.), *Une nouvelle vie pour les châteaux d'industriels. Sauvegarder et réaffecter ces lieux de mémoire*, Namur, 2015 (Les dossiers de l'IPW, n° 18) ; L. BEN DJAFFAR et I. DE SMET (dir.), *Guide architecture moderne et contemporaine 1885-2015. Mons et Coeur du Hainaut*, Mons, 2015 ; N. GESCHE, « 1996. La Belgique ratifie la Convention de l'UNESCO », dans *Les Nouvelles du Patrimoine*, 2021, n° 166, pp. 57-59.

5 J. CRUL, « Plaidoyer pour une meilleure prise en considération du patrimoine industriel en Wallonie », dans *Sites industriels en jeu. Des usines et des hommes*, 2018, n° 9, pp. 6-13 ; D. CALLUWE, K. TROCH, « Le projet Garden », dans L. HONNORE et I. PARMENTIER (dir.), *Archives, histoire de l'environnement et développement durable*, Namur, 2013, pp. 7-13.

6 Le projet *Salamandre* est porté par les Archives de l'Etat à Bruxelles, la Fonderie, le Centre d'Histoire des Sciences et des Techniques de l'Université de Liège, le Pôle d'Histoire et de Sociologie environnementales de l'Université de Namur, le Earth and Life Institute de l'Université catholique de Louvain et l'asbl BruxellesFabriques (*https://www.lafonderie.be/2020/08/04/projet-salamandre/* (consulté le 16 janvier 2021) ; *https://www.archives.toulouse.fr/histoire-de-toulouse/patrimoine-urbain/urban-hist* (consulté le 25 janvier 2021).



1

LA LOUVIÈRE

DYNAMIQUES D'URBANISATION

KRISTEL MAZY

UNIVERSITÉ DE MONS, FACULTÉ D'ARCHITECTURE ET D'URBANISME
ARCHITECTE ET URBANISTE, DOCTEURE EN ART DE BÂTIR ET URBANISME
CHARGÉE DE COURS

ALEXIS GILBART

UNIVERSITÉ DE MONS, FACULTÉ D'ARCHITECTURE ET D'URBANISME
ARCHITECTE, DOCTORANT EN ART DE BÂTIR ET URBANISME

Naissance des friches, produits de l'histoire louviéroise

L'évolution de l'urbanisation louviéroise, en cartographies, nous montre plusieurs représentations du territoire à différentes périodes. Nous pourrions les comparer à une série de photographies instantanées qui révèlent l'état d'un environnement habité à différents moments donnés. Choisir cette démarche pour restituer la transformation des territoires s'apparente à une démarche géo-historique. En comparant deux cartographies issues de deux périodes différentes, nous pouvons en effet mettre en évidence les changements qui ont modifié le territoire, comme l'extension d'une route, le développement de nouveaux noyaux d'habitat, l'apparition de friches, etc. En observant plusieurs cartographies sur un temps long, l'identification de permanences, de trajectoires évolutives, ou encore de bifurcations radicales permettent de mettre en récit un territoire.

Centrée sur les dynamiques d'urbanisation, en particulier sur le processus de développement de la ville par les transformations de l'espace bâti, cette lecture nous permet de retirer quelques caractéristiques du développement louviérois.

Carte 1

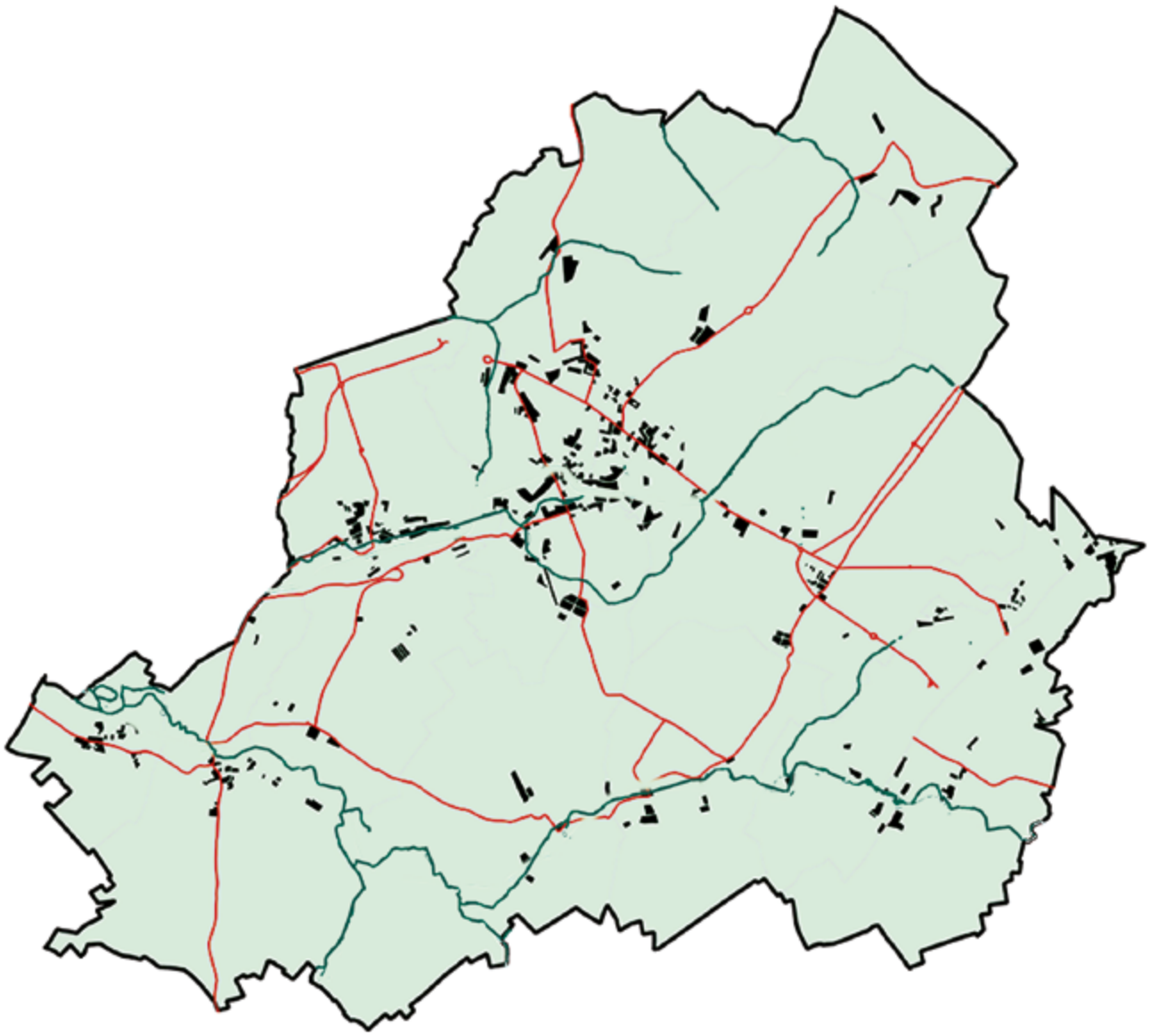
Avant 1850, les premiers développements se situent au sud, dans la vallée de la Haine, une rivière qui traverse Saint-Vaast, autour d'activités agricoles mais aussi très tôt (à partir de 1400), à partir de l'exploitation du charbon. Un affluent de la Haine, le ruisseau du Thiriau du Luc, participe aussi à structurer le développement urbanistique, au nord, à Houdeng, avec l'implantation de seigneureries et l'exploitation charbonnière, dès le XIV^{e} siècle. L'eau apparait donc comme un élément structurant du développement territorial.

Carte 2

Entre 1850 et 1874, un troisième pôle apparait, celui de La Louvière, qui est d'ailleurs reconnue comme municipalité autonome, détachée de Saint-Vaast en 1869. La trame urbaine se densifie en particulier autour de la nouvelle commune. À cette époque, un plan d'ensemble est d'ailleurs dressé pour l'aménagement du centre-ville. À partir du XIX^{e} siècle, les processus d'industrialisation et d'urbanisation s'alimentent mutuellement. À cette époque, la construction

Carte 1 — Évolution de l'espace bâti

Justine Deloof
Anais Mane
Julie Rochez



Infrastructure	**Limite**
Cours d'eau	Ville de La Louvière
Canal	**Évolution Bati**
Grandes routes	Avant 1850

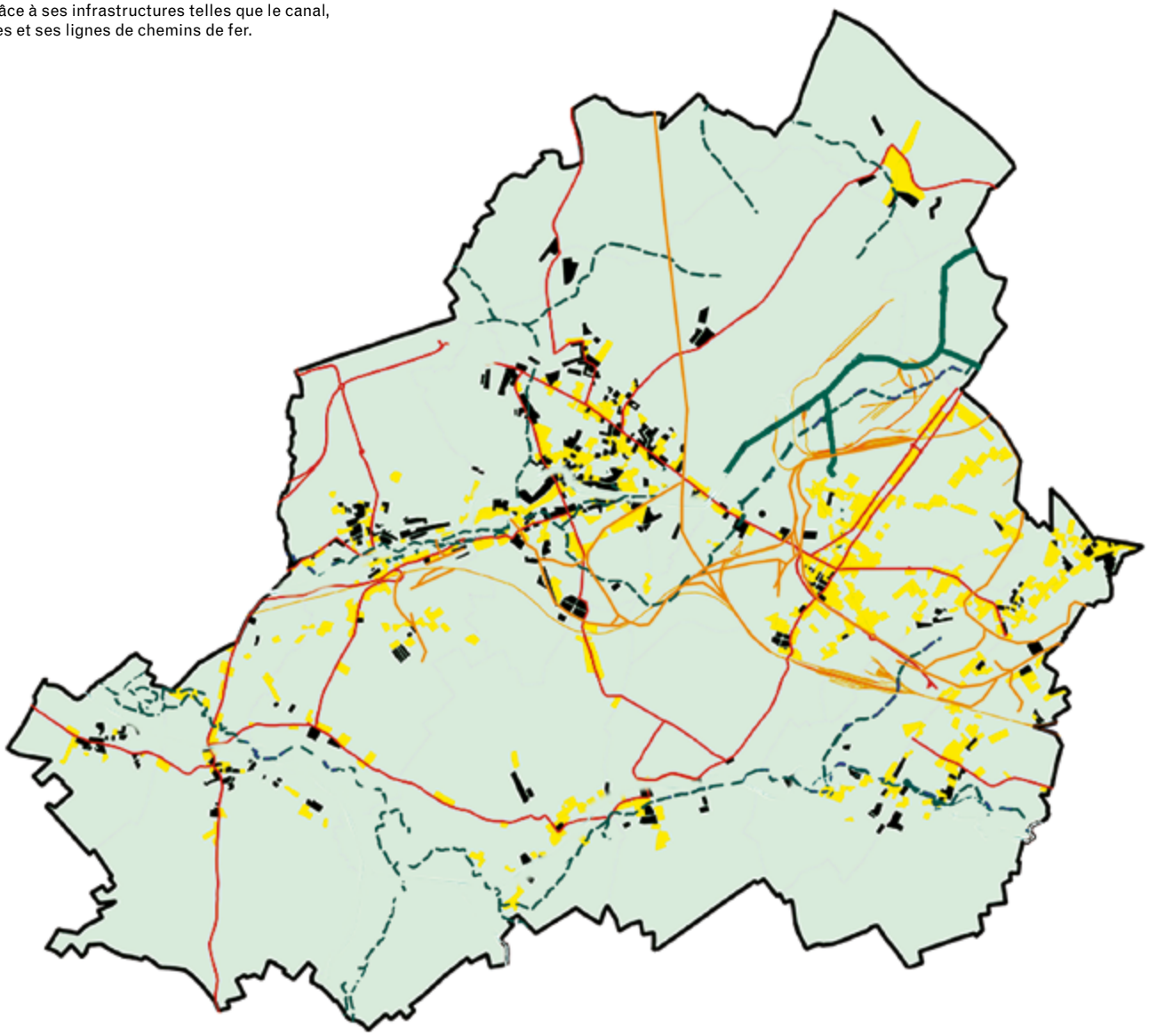
N 0 1 2 3 km

Source : GeoService Wallonie
Cette cartographie a été produite par des étudiants en cours de formation universitaire. Révisé, ce document pourrait néanmoins contenir des imprécisions.

Carte 2 — Évolution de l'espace bâti

Justine Deloof
Anais Mane
Julie Rochez

La commune de la Louvière est née le 10 avril 1869. A ses débuts celle-ci détenait plusieurs seigneuries foncières avec des droits de charbonnage. Ce ne fut qu'au début des années 1930 que l'extraction de la houille commence. Au fil du temps le territoire de la Louvière voit l'implantation de nombreuses industries du charbon, grâce à son sol riche mais aussi grâce à ses infrastructures telles que le canal, les routes et ses lignes de chemins de fer.



Infrastructure
- Rails
- Cours d'eau
- Canal
- Grandes routes

Limite
- Ville de La Louvière

Évolution Bati
- Avant 1850
- 1850-1874

N

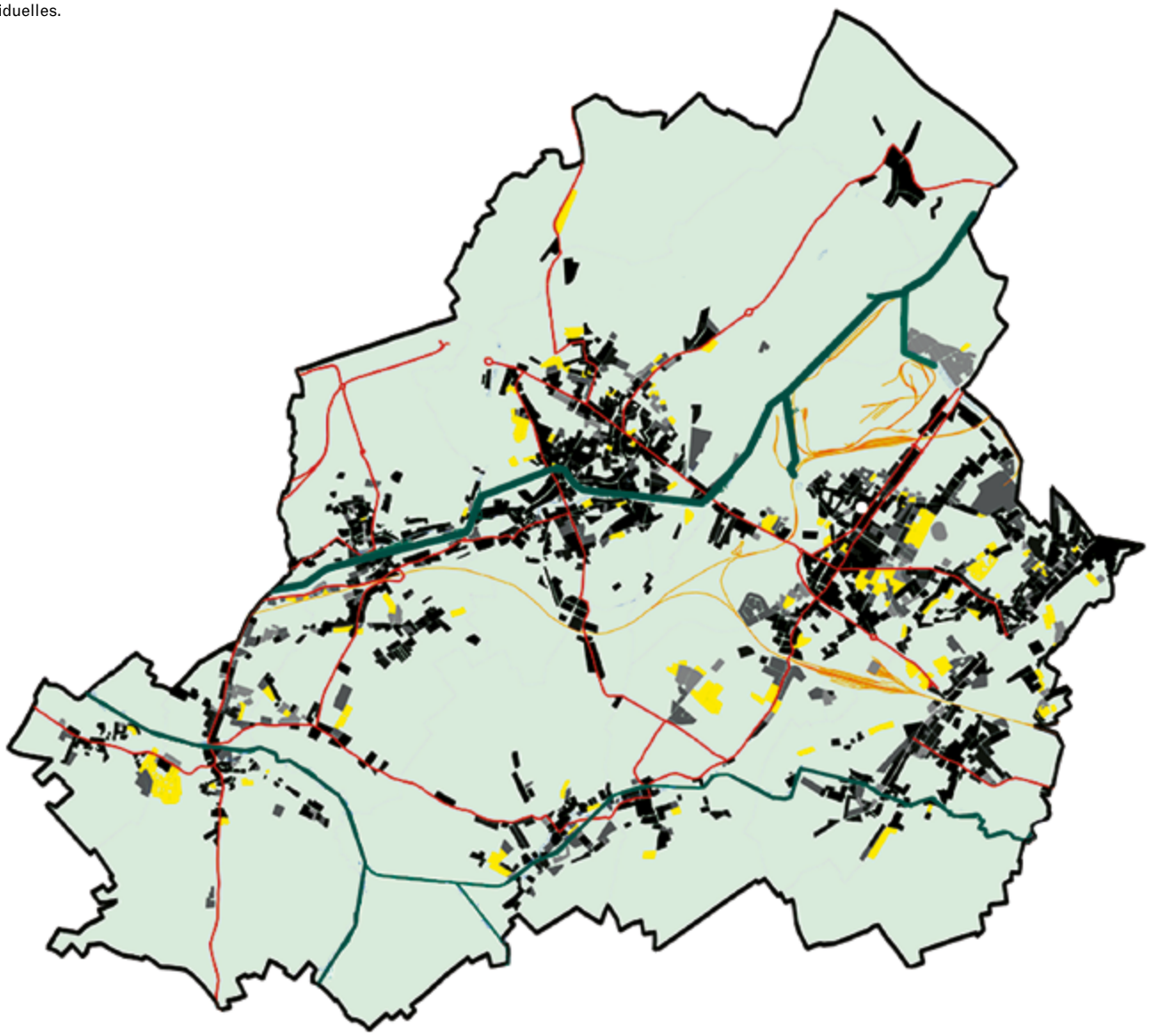
0 1 2 3 km

Source : GeoService Wallonie
Cette cartographie a été produite par des étudiants en cours de formation universitaire. Révisé, ce document pourrait néanmoins contenir des imprécisions.

Carte 3 — Évolution de l'espace bâti

Justine Deloof
Anais Mane
Julie Rochez

La Louvière se développe principalement autour de ses axes de transports et des différentes industries. Le territoire se développe autours de deux poches, Houdeng à l'ouest et son centre-ville à l'est. Ces deux centres sont fortement densifiés. Pour le reste du territoire, le développement du bâti reste proche des axes routiers, sous forme d' habitations mitoyennes ou individuelles.



Infrastructure
- Rails
- Cours d'eau
- Canal
- Grandes routes

Limites
- Ville de La Louvière

Évolution Bati
- Avant 1850
- 1850-1874
- 1900-1918
- 1919-1937
- 1937-1955
- 1955-1966

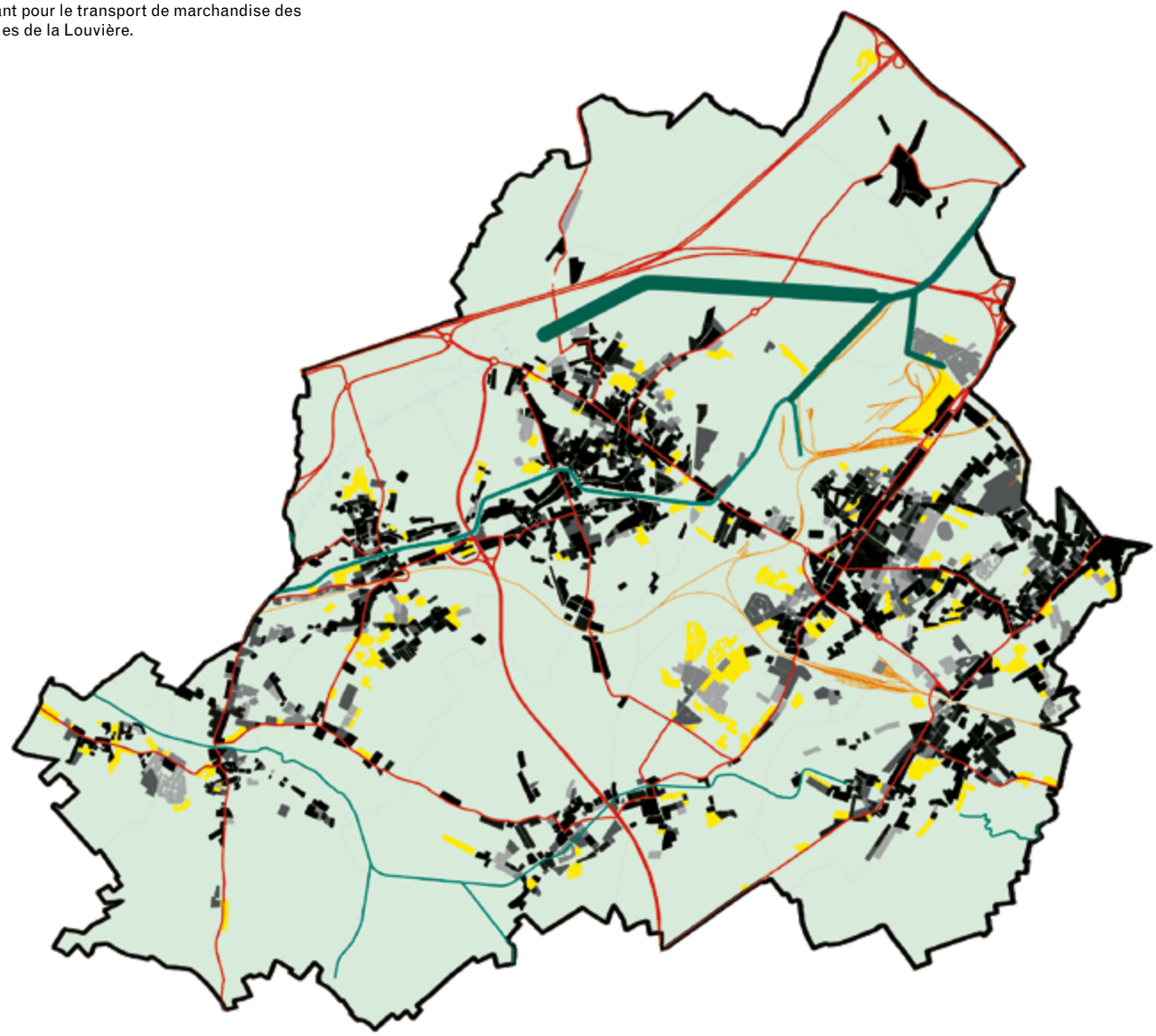
N 0 1 2 3 km

Source : GeoService Wallonie
Cette cartographie a été produite par des étudiants en cours de formation universitaire. Révisé, ce document pourrait néanmoins contenir des imprécisions.

Carte 4 — Évolution de l'espace bâti

Justine Deloof
Anais Mane
Julie Rochez

En 1969 l'apparition de l'autoroute E42 au Nord de La Louvière marque son territoire, il est composé de 3 échangeurs, un à l'Ouest et les deux autres à l'est de la commune. Ce nouvel axe de transport connecte les différentes villes de la Wallonie et marque l'époque de la voiture, qui devient le moyen de transport principal de la population. Mais il est aussi un enjeu important pour le transport de marchandise des industries de la Louvière.



Infrastructure
- Rails
- Cours d'eau
- Canal
- Grandes routes

Limite
- Ville de La Louvière

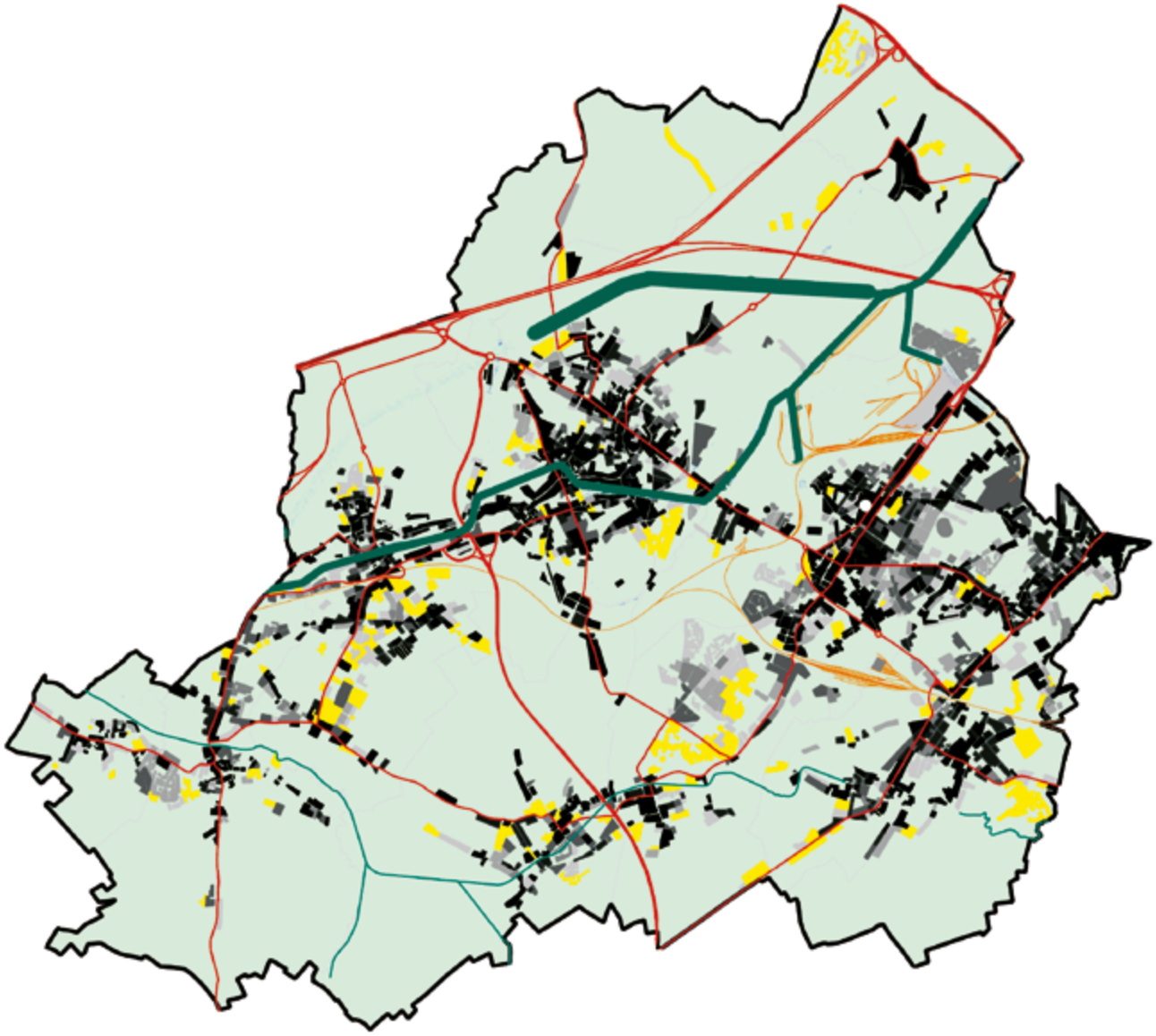
Évolution Bati
- Avant 1850
- 1850-1874
- 1900-1918
- 1919-1937
- 1937-1955
- 1955-1966
- 1966-1997

N 0 1 2 3 km

Source : GeoService Wallonie
Cette cartographie a été produite par des étudiants en cours de formation universitaire. Révisé, ce document pourrait néanmoins contenir des imprécisions.

Carte 5 — Évolution de l'espace bâti

Justine Deloof
Anais Mane
Julie Rochez



Infrastructure
- Rails
- Cours d'eau
- Canal
- Grandes routes

Limite
- Ville de La Louvière

Évolution Bati
- Avant 1850
- 1850-1874
- 1900-1918
- 1919-1937
- 1937-1955
- 1955-1966
- 1966-1997
- 1977-1991

N

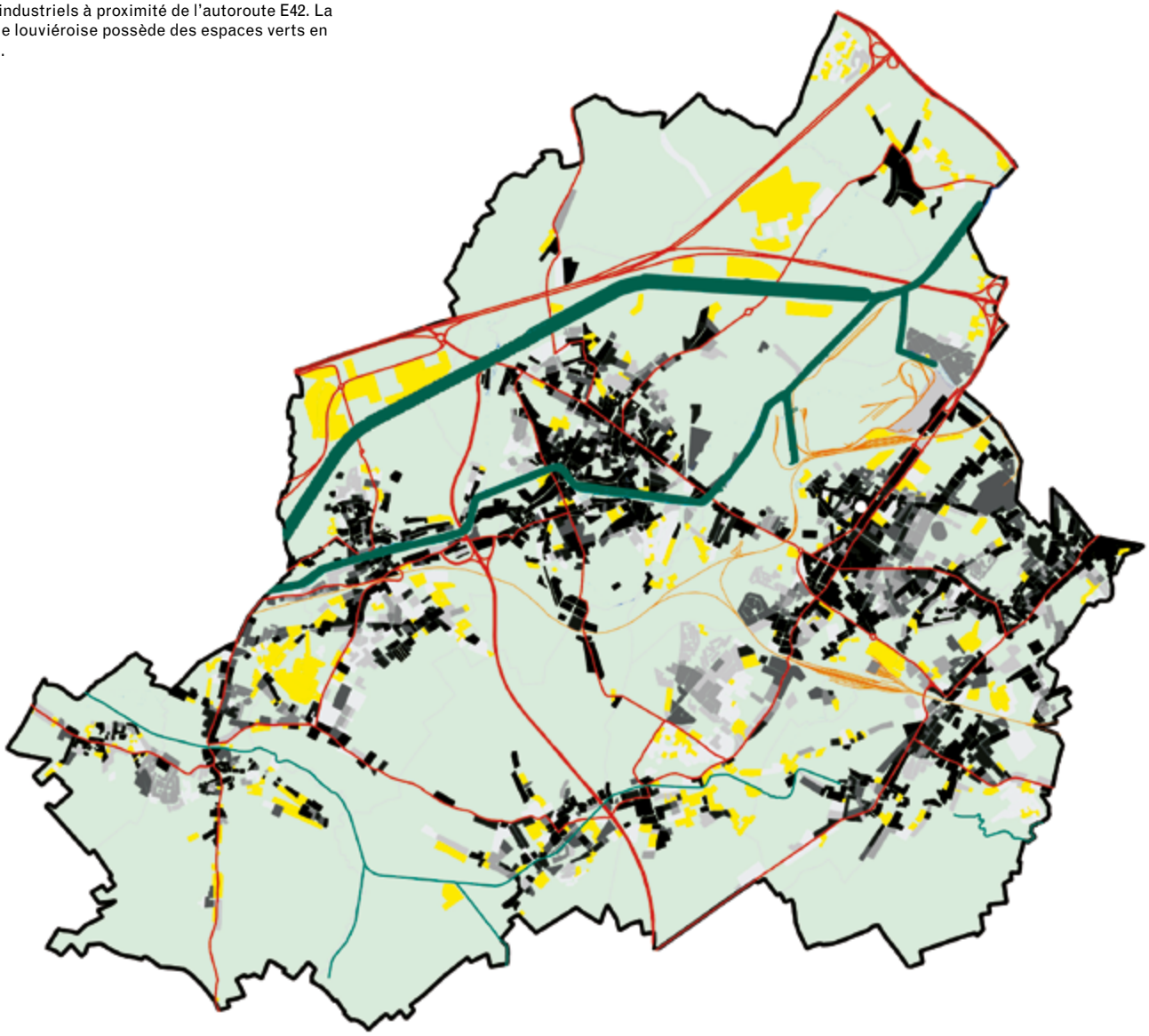
0 1 2 3 km

Source : GeoService Wallonie
Cette cartographie a été produite par des étudiants en cours de formation universitaire. Révisé, ce document pourrait néanmoins contenir des imprécisions.

Carte 6 — Évolution de l'espace bâti

Justine Deloof
Anais Mane
Julie Rochez

Actuellement le développement du territoire de la Louvière a ralenti, celui-ci est plus diffus et laisse place à des quartiers résidentiels ou lotissements en périphérie du centre de la Louvière. Cet étalement est dû à l'utilisation de la voiture qui facilite le déplacement des travailleurs sur le territoire wallon. De plus on peut voir l'implantation de deux nouveaux centres industriels à proximité de l'autoroute E42. La commune louviéroise possède des espaces verts en son sein.



Infrastructure
- Rails
- Cours d'eau
- Canal
- Grandes routes

Limite
- Ville de La Louvière

Évolution Bati
- Avant 1850
- 1850-1874
- 1900-1918
- 1919-1937
- 1937-1955
- 1955-1966
- 1966-1997
- 1977-1991
- 1991-2016

N

0 1 2 3 km

Source : GeoService Wallonie
Cette cartographie a été produite par des étudiants en cours de formation universitaire. Révisé, ce document pourrait néanmoins contenir des imprécisions.

d'infrastructures de transport participe à ce double processus. En 1845, la région du Centre est désenclavée par une grande ligne ferroviaire venant de Mons et se dirigeant vers Manage. Pour assurer le transport de marchandises nécessaires aux rouages industriels, le Canal historique du Centre, mis en service en 1917, permet de relier le bassin de la Meuse à celui de l'Escaut. En 2002, ce canal a été doublé par un nouveau canal à 1350 tonnes.

Entre le milieu du XIX^{e} siècle et les années 1960, nous pouvons observer l'accélération très rapide de l'urbanisation. Dans sa configuration spatiale, cette accélération spectaculaire de l'urbanisation s'appuie sur le développement de deux pôles principaux : Houdeng et La Louvière. Progressivement, en croissant, ces noyaux urbains initialement séparés par des espaces ruraux se rejoignent pour former une agglomération, appelée conurbation.

Carte 3

À partir des années 1960, l'urbanisation relie les pôles urbains existants en suivant les chaussées. Avec l'essor du mode routier, le développement urbain est moins structuré autour d'éléments structurants comme les équipements, les gares ou les noyaux anciens d'habitat. Il témoigne d'un processus d'étalement urbain.

Carte 4 — 6

À partir des années 1970, les effets de la désindustrialisation marquent le paysage. Progressivement, les charbonnages, faïenceries, verreries, ateliers de construction métalliques et ferroviaires, et puis usines métallurgiques et sidérurgiques connaissent une série de restructurations, rationalisations, délocalisations ou encore fermetures définitives. Aujourd'hui, de nombreux terrils témoignent du passé charbonnier, les grands bâtiments et cheminées dominent une des entrées de La Louvière, sur le site Duferco, majoritairement en friche. Outre ces témoins du riche passé industriel louviérois, beaucoup de sites ont été rasés, à l'instar du site des faïenceries Boch, offrant un vaste espace ouvert au sein du centre-ville louviérois.

Planche 1 — Arpentage sensible du territoire, regards sur l'espace public

Arno Baas
Camille Faucon
Joakim Houchard
Manon Carriedo Vila
Morgane Michaux
Ashab Mohammad Shaikh

Potentiel pour un espace convivial. — Houchard Joakim

Possibilité de créer une connexion en ouvrant le parc. — Shaikh Mohammad Ashab

Espace inexploité, désert. — Morgane Michaux

Conserver la structure et réaménager en espace public. — Shaikh Mohammad Ashab

Aspect positif : chemin de halage (mobilité douce). — Faucon Camille

Planche 2 — Arpentage sensible du territoire, regards sur l'espace public

Céline Bigan
Lindsey Depelchin
Elisa Foret
Lidya Ihadadene
Imane Kadri
Hiba Nencib
Livia Strazzeri

Penser à une urbanisation verte, qui prend en compte les espaces végétalisés qui se sont développés sur le site. — Livia Strazzeri

Comment gérer les rapports au fleuve, à l'usine et à la cité sociale ? — Foret Elisa

La Darse, obstacle ou potentiel entre la cité et la friche ? — Lindsey Depelchin

Zone charnière occupée uniquement par des entreprises industrielles.
Pas de mixité. — Bigan Céline

Comment cohabiter à proximité des NMLK (site encore en activité) ? — Hiba Nencib

Aujourd'hui, les friches louviéroises, et en particulier la friche Duferco, de très grande ampleur et connexe au centre-ville questionnent les étudiants en architecture et urbanisme de l'Université de Mons et de Lille :

Planches 1 — 2

- Comment valoriser la présence de l'eau, présente sur la friche ?
- Comment dynamiser les espaces publics parfois désertés par ses habitants ?
- Comment valoriser les héritages industriels, symboles du développement historique de La Louvière ?
- Comment faire bénéficier le centre-ville d'espaces de nature ?
- Comment co-habiter avec des espaces industriels encore en activités ?

Quel rôle urbanistique pour la friche Duferco ?

Ces questions retentissent aussi auprès des architectes et urbanistes en charge du projet de ville, appelé Schéma de Développement Communal. À partir d'un diagnostic territorial, les auteurs de projet mettent en exergue les atouts du territoire louviérois, tels qu'un réseau écologique intéressant, un territoire bien connecté aux infrastructures de transports doté de trois gares, une population relativement importante qui fait de La Louvière la cinquième ville wallonne, une grande richesse architecturale et artistique marquées par les héritages industriels. Ce diagnostic révèle aussi les faiblesses ou les menaces pour le territoire, comme l'image parfois négative qui se dégage des friches industrielles. De ce diagnostic, les architectes dégagent des enjeux, en proposant de se concentrer sur la réinvention de l'image du sillon en travaillant sur une économie diversifiée, en renforçant ses structures vertes et bleues pour créer une ville-parc ou encore en mettant en valeur ses identités multiples (centre-ville, villages dans un cadre paysager, etc.). Plus particulièrement, l'avenir de la friche Duferco, connexe au centre-ville et d'une ampleur presque aussi vaste, questionne aussi l'avenir du centre-ville. Trois scénarios sont imaginés par les auteurs de projet :

Schéma 1

- Le centre renforcé. La friche reste « en veille » et les investissements sont principalement aiguillés pour renforcer le centre.
- Le centre éclaté. La friche est reconvertie progressivement et le centre urbain se voit éclaté entre le centre-ville existant et le nouveau quartier
- Le nouveau centre. Les investissements sont principalement aiguillés vers la reconversion de la friche et apparait un nouveau centre, probablement au détriment du centre-ville existant.

À partir de ces réflexions et d'un exercice de diagnostic, les étudiants de l'atelier « Architectures-Territoires-Stratégies-Paysages » de la Faculté d'Architecture et d'Urbanisme de l'Université de Mons, se sont aussi prêtés à l'exercice de mettre en récit et en images, le futur du territoire louviérois.

Schéma 1 — Friche et développement urbain, le regard croisé d'urbanistes, d'aménageurs et de chercheur

Alessia Calo (Studio 19)

Judith Dufaux : facilitatrice graphique

Dans l'esprit du centre renforcé et de la ville-parc, certains groupes d'étudiants ont privilégié l'amélioration du centre-ville existant. En partant du constat d'une minéralisation intensive, d'un mobilier urbain insuffisant, de places publiques peu appropriées en dehors des festivités et d'un flux automobile excessif, le projet « La Louvière, Ville aux pôles reconnectés » ambitionne de favoriser la mobilité douce et partagée. Pouvoir relier son espace d'habitat aux équipements offerts par la ville à pied, atteindre la gare par un cheminement agréable, se réapproprier l'espace public devenu convivial, doter les pôles d'une intensité de services, au contact d'une biodiversité réintroduite en ville, tels étaient les défis que s'étaient donnés les étudiants, pour renforcer le centre-ville.

Projet 1

Dans l'esprit du centre éclaté et de la ville-parc, d'autres groupes d'étudiants ont privilégié la reconversion partielle de la friche Duferco. En partant du constat d'une rupture dans le territoire louviérois provoquée par le chemin de fer et le contournement routier, le projet « Au bord de l'eau » entend relier le territoire « Canal », dominé par le patrimoine industriel et les canaux de navigation et le centre-ville de La Louvière. Une passerelle piétonne, dont l'architecture est inspirée des ascenseurs à bateaux, enjambe le contournement et le chemin de fer permet de relier le centre-ville de La Louvière à son potentiel paysager, situé le long de la darse, sur la friche Duferco. Au fil de la darse, les anciennes halles de l'usine Boël sont transformées pour y accueillir des activités sportives et des lieux de restauration, dans la continuité des espaces de loisirs formés par le Louvexpo et le futur complexe cinématographique. La rive droite de la darse devient un parc public permettant un point de vue sur les vestiges industriels du site.

Projet 2

Projet 1 — Prospectives territoriales, scénario : centre-ville consolidé

Camille Meurice
Laura Ngambi
Clothilde Radola
Floé Rasneur
Julie Rochez

Projet 2 — Prospectives territoriales, scénario : extension du centre ville

Thomas Bene
Nathan Liart
Loris Michiels

Une diversité de vocations possibles pour les friches fluviales

Ces réflexions sur le territoire louviérois interrogent à la fois les rôles des friches et celui de l'eau dans l'espace urbain.

Celles-ci sont de véritables ressources en réponse aux enjeux environnementaux. Ces dernières années, le changement climatique a été l'une des principales actualités. Les friches et autres délaissés joueront un rôle prépondérant dans le développement local et territorial de demain si un développement frugal et optimisé est privilégié.

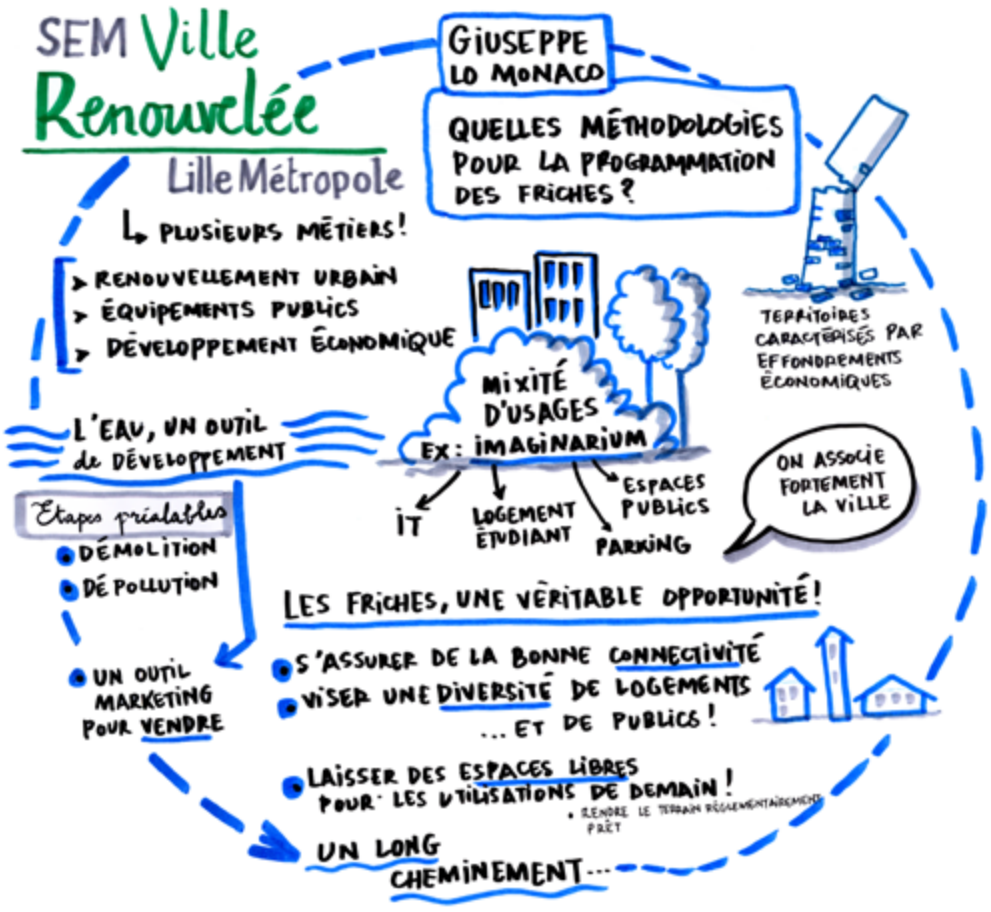
Parmi les facteurs de mutation en faveur d'une meilleure gestion des ressources, nous pouvons épingler le rôle principal des friches dans la limitation de l'artificialisation des sols. En 2050, Les différents acteurs de la fabrique de la ville et des territoires ne pourront plus compter sur l'urbanisation et l'artificialisation d'espaces agricoles ou boisés. Il sera donc nécessaire d'instaurer une logique d'urbanisme circulaire, dans laquelle chaque espace sera renouvelé, transformé ou intensifié. Chacune des interventions sur le territoire devra être questionnée au regard de sa réversibilité architecturale et urbanistique afin d'éviter la production de friche de manière perpétuelle. Dans ce sens, les friches existantes sur nos territoires sont de véritables ressources qu'il est nécessaire d'activer pour atteindre cet objectif tout en absorbant la croissance démographique et économique.

Aujourd'hui, ces friches sont déjà considérées comme des opportunités de développement immobilier. Dans ce sens, il existe des aménageurs urbains spécialement dédiés à mettre en projet ces espaces et à organiser leur réalisation. C'est le cas de la Société d'Economie Mixte Ville Renouvelée, active au sein de la métropole lilloise. Pour participer au processus de renouvellement urbain, celle-ci défend l'idée que les friches sont de « *véritables opportunités pour créer une diversité de logements, à condition d'une bonne connectivité au restant du territoire et la possibilité de conserver des espaces*

Schéma 2

Schéma 2 — Friche et développement urbain, le regard croisé d'urbanistes, d'aménageurs et de chercheur

Giuseppe Lo Monaco (SEM Ville Renouvelée)



Judith Dufaux : facilitatrice graphique

libres pour les utilisations de demain ». Pour atteindre cet objectif, la présence de l'eau est un atout. « *Les friches fluviales ont l'avantage de bénéficier de l'eau comme un outil de marketing pour se vendre aux investisseurs* ». L'aménagement opérationnel des friches peut donc être encadrée par des structures spécialement dédiées, comme les sociétés d'économie mixte, en France. Mais devenir aménageur peut être aussi une question d'opportunité pour les propriétaires de terrains vastes. Certains groupes sidérurgiques, propriétaires de friches industrielles, diversifient aujourd'hui leurs activités par la reconversion de ces espaces délaissés en nouveaux quartiers. C'est le cas par exemple du groupe Duferco Wallonie qui expérimente la reconversion des anciennes forges de Clabecq par la création d'un nouveau quartier comprenant des logements, des commerces, des activités économiques, des activités de loisirs, etc.

Schéma 3

Les friches, vues par les urbanistes et les aménageurs, comme des opportunités de renouvellement urbain, sont donc regardées localement, comme une pièce d'un territoire à renouveler. Pièce après pièce, quelle sera la cohérence du développement du territoire dans son ensemble ?

Schéma 3 — Friche et développement urbain, le regard croisé d'urbanistes, d'aménageurs et de chercheur

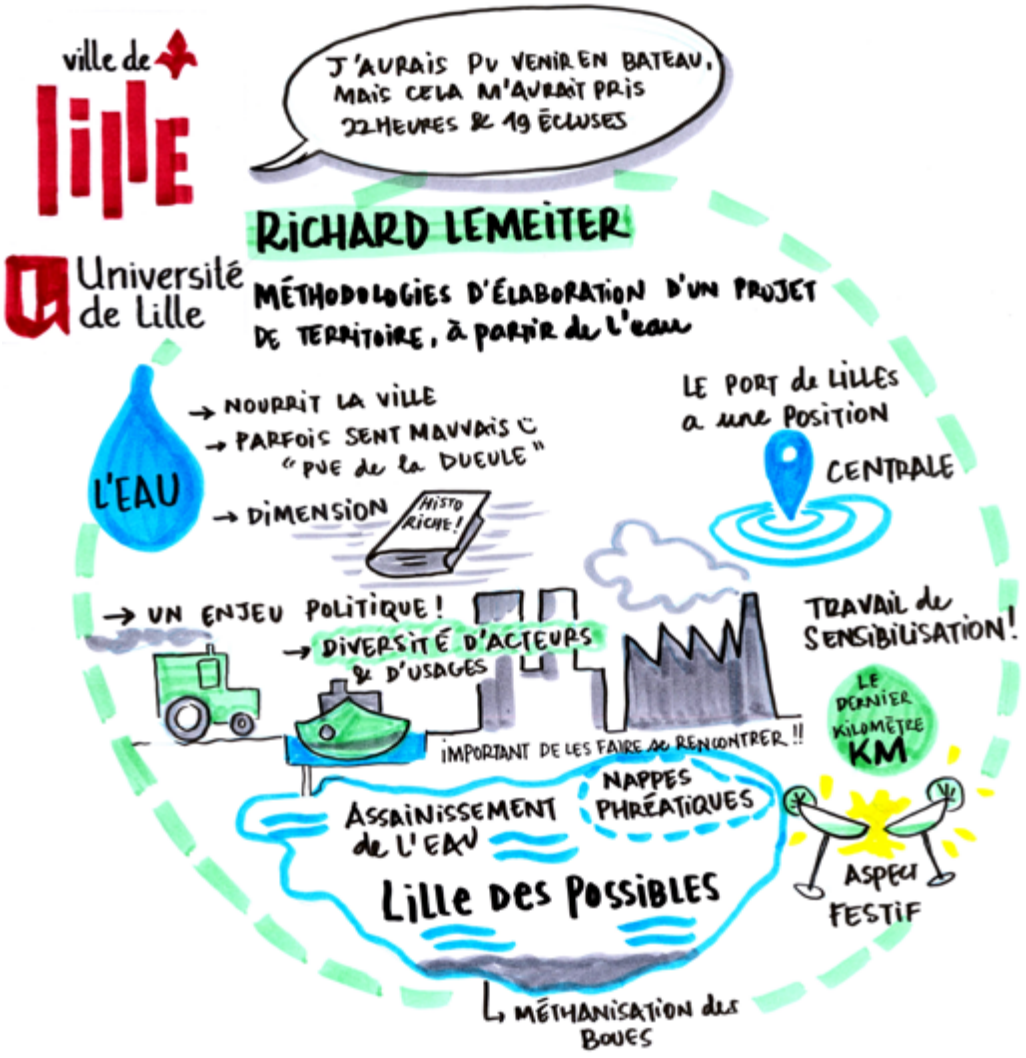
Olivier Waleffe (Duferco Wallonie)

Judith Dufaux : facilitatrice graphique

La présence de l'eau, sous la forme de voies d'eau, linéaires et en réseau, permet, à l'inverse des friches, une vue à vol d'oiseau du territoire. L'eau, puisqu'elle percole sans frontière, invite à des projections, des visions plus larges d'un territoire. Par exemple, à partir de l'eau, la Ville de Lille a élaboré un projet, « le Schéma Directeur des Eaux de Lille ». Schéma 4 Ce projet permet de repenser les espaces à partir d'un élément qui a historiquement structuré le territoire, puisque l'eau était à la fois source d'énergie, un moyen transport, une voie d'exutoire, un élément défensif, au fil du temps. Aujourd'hui, un tel projet permet de fédérer un grand nombre d'acteurs autour d'une vision territoriale commune en raison des nombreux usages et pratiques au bord et sur l'eau (navigation, tourisme, habitat, industries, vie de la faune et la flore, etc.). Cette démarche, à l'échelle d'une ville, peut se traduire à l'échelle d'un territoire encore plus vaste. C'est le cas de l' Espace Bleu Schéma 5 qui vise fédérer l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai, en utilisant l'eau comme « charpente » du territoire. Cette charpente est formée par les « couloirs » (les principaux cours d'eau), les « capillaires » (les eaux de surface comme les étangs, les méandres coupés, etc.) ou encore les nappes (réserves souterraines d'eau).

Schéma 4 — Friche et développement urbain, le regard croisé d'urbanistes, d'aménageurs et de chercheur

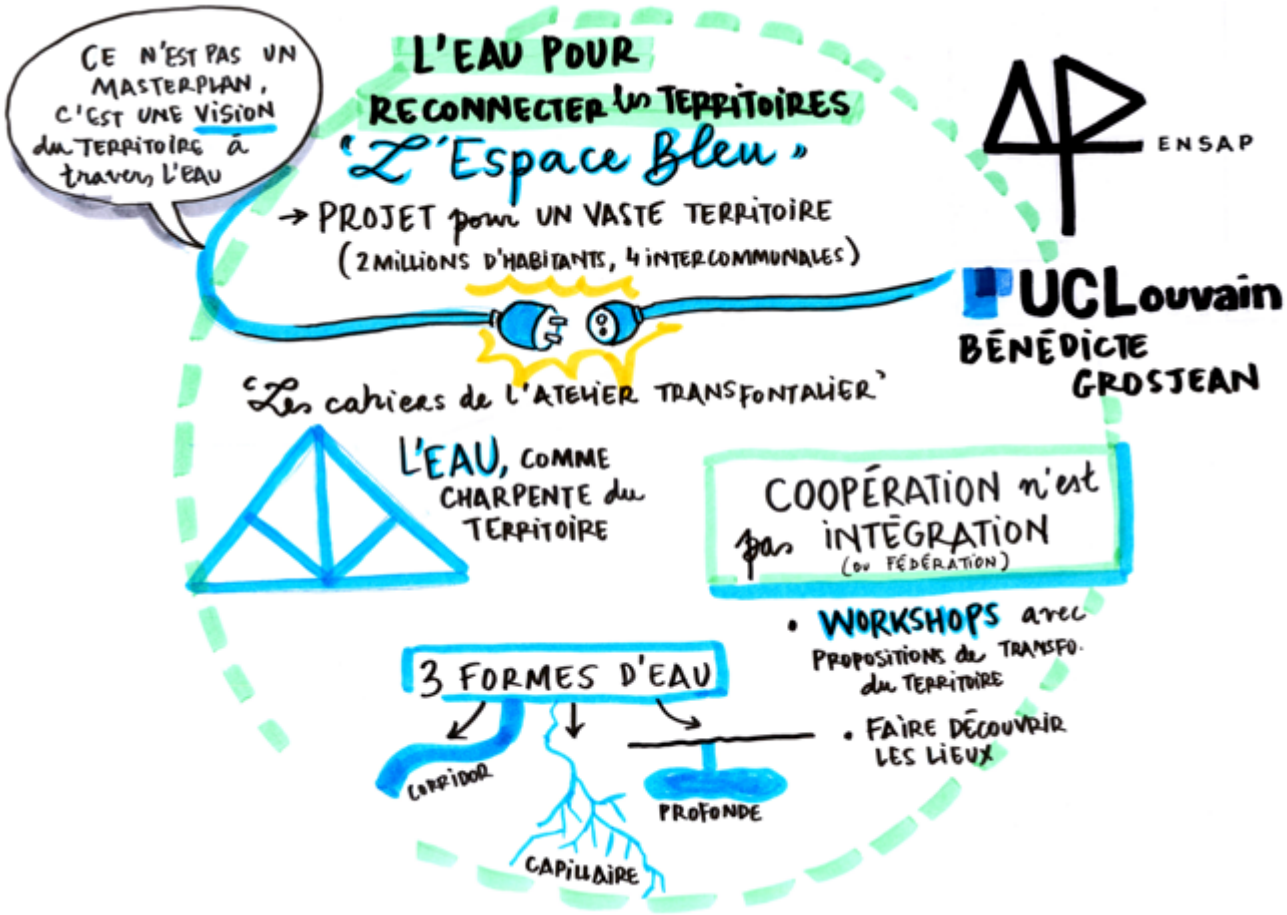
Richard Lemeiter (Ville de Lille, Université de Lille)



Judith Dufaux : facilitatrice graphique

Schéma 5 — Friche et développement urbain, le regard croisé d'urbanistes, d'aménageurs et de chercheur

Bénédicte Grosjean (ENSAP Lille, UCLouvain)



Judith Dufaux : facilitatrice graphique

Avec autant d'atouts, ces espaces tantôt délaissés et aujourd'hui convoités, nécessitent une vaste réflexion. Comment éviter de les gaspiller sous la pression marchande des investisseurs et promoteurs ? Faut-il vouloir toutes les revaloriser dans une démarche économique ?

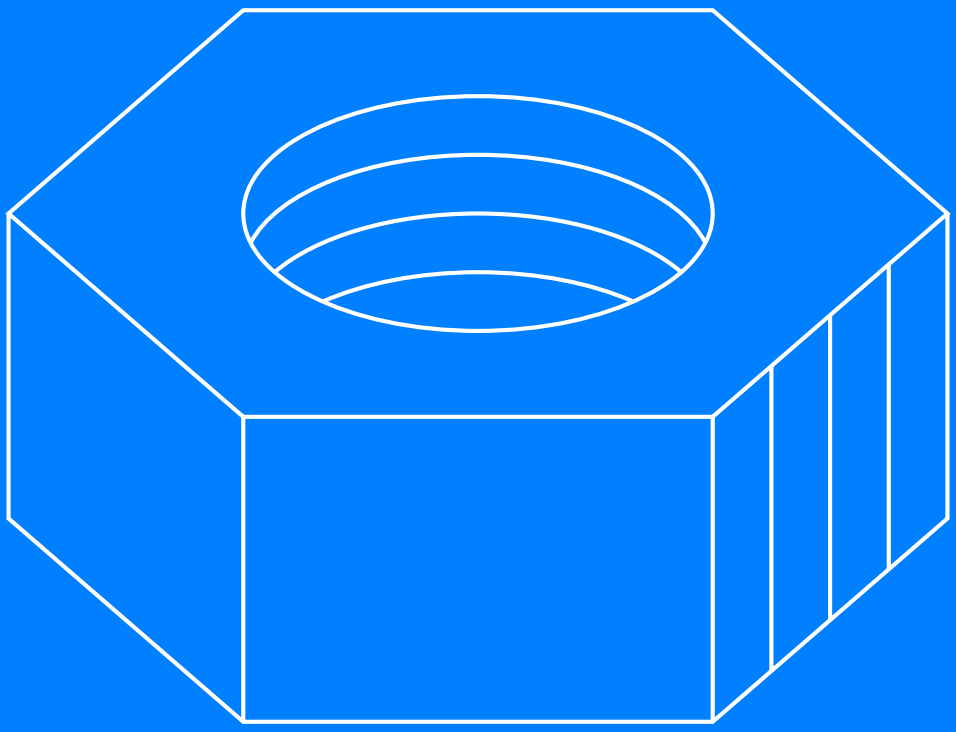
Au fil de l'ouvrage, nous découvrirons que les ressources des friches sont multiples, tantôt considérées comme des réserves foncières pour reconstruire la ville, tantôt valorisées par les témoignages de l'histoire industrielle, tantôt au service de l'économie grâce à leurs espaces ouverts et leurs connexions aux infrastructures de transport, ou encore considérées comme de vrais réservoirs de biodiversité. ◇

Sources

Delplancq Thierry (dir.), 2012, *La Louvière, une ville s'invente...Bâtisseurs d'avenir*, Archives de la Ville et du CPAS de La Louvière.

Commission Permanente au Développement territorial, 2012, La Haine et la Sambre in *Atlas des Paysages de Wallonie*, p. 178-187, Service Public de Wallonie.

https://www.lalouviere.be/loisirs/culture/histoire



2

LA LOUVIÈRE

MUTATIONS INDUSTRIELLES

DOMINIQUE GLUCK

UNIVERSITÉ DE MONS, FACULTÉ D'ARCHITECTURE ET D'URBANISME
ARCHITECTE, DEA EN SCIENCES DE L'INFORMATION ET DE LA COMMUNICATION
CHARGÉE DE COURS

ETIENNE HOLOFFE

UNIVERSITÉ DE MONS, FACULTÉ D'ARCHITECTURE ET D'URBANISME
ARCHITECTE, DEA EN SCIENCES DE L'INFORMATION ET DE LA COMMUNICATION
CHARGÉ DE COURS

La question du patrimoine industriel

Qu'est-ce qui lie la cité minière du « Bois-du-Luc », le carnaval de Binche ou les ascenseurs à bateaux du Canal historique du Centre ? Tous sont des patrimoines, tous bénéficient du label UNESCO[7] et tous sont situés dans la région de La Louvière.

Mais qu'entend-on par « patrimoine » ? Dans son acceptation première, il s'agit de l'ensemble des biens mobiliers et immobiliers hérités des ascendants ou transmis aux descendants. Par analogie et par extension juridique, lorsque l'on mentionne le terme de « patrimoine » dans le cadre culturel, on parle de la transmission aux générations futures d'un héritage commun à une collectivité. L'idée émerge à la *Révolution Française* lorsque les biens de la Nation sont élevés au rang de « Patrimoine National ». De ce fait, des biens privés (en l'occurrence ceux de la couronne) deviennent un héritage collectif appartenant à tous. Mais qui dit héritage pose d'emblée la question de la conservation et de l'entretien de ce patrimoine. Il faudra attendre le XIX^{e} siècle pour qu'apparaissent les premiers textes législatifs qui réglementent les interventions des pouvoirs publics en matière de sauvegarde des monuments historiques. Longtemps, les conservateurs institutionnels du patrimoine se sont mobilisés sur la seule conservation de ces édifices civils et religieux anciens et historiques « reconnus » en tant que tels par la collectivité pour leurs qualités artistiques, esthétiques et/ou architecturales intrinsèques. À cette époque, les ouvrages vernaculaires (cités ouvrières ou lieux d'exploitation) qui sont pourtant des témoignages souvent poignants de la vie des hommes, de leur quotidien et de leur labeur étaient souvent dédaignés. Il faudra attendre la fin du XX^{e} siècle (années 1970) pour que le concept de patrimoine s'élargisse et accueille d'autres secteurs comme le patrimoine archéologique, le patrimoine industriel et plus tard encore les patrimoines immatériels (trait de caractère, us et coutumes, folklore, valeurs morales, etc.). Ainsi au fil des décennies, le concept de patrimoine s'est progressivement modifié pour passer de la notion de propriété individuelle, à la reconnaissance et l'appropriation par une communauté de biens matériels et immatériels qui en partage les valeurs historique, technique, sociétale ou esthétique.

7 Le patrimoine mondial de l'UNESCO (Organisation des Nations Unies pour l'Education, la Science et la Culture) désigne un ensemble de biens culturels et naturels présentant un intérêt exceptionnel pour l'héritage commun de l'humanité. Actualisé depuis 1978, c'est une institution spécialisée de l'ONU (Organisation des Nations Unies).

Jusqu'à il y a peu, si un bâtiment industriel ou issu de l'histoire industrielle, échappait à la pelleteuse c'était en raison de ces indéniables qualités architecturales comme la piscine de Roubaix, du rôle social qu'il avait joué dans l'émancipation de la classe laborieuse comme le familistère de Guise ou grâce à la pugnacité d'un privé amoureux ou nostalgique d'un passé industriel révolu comme au Grand-Hornu. C'est au tournant du millénaire, alors de nombreux témoignages industriels bâtis ont disparu que certaines structures sont enfin créées afin de protéger cet héritage récent et menacé de notre histoire contemporaine.

Dans la région du Centre comme dans l'ensemble du sillon charbonnier qui parcourt l'Europe du Nord (de la France à la Pologne), les vestiges laissés par l'industrie au cours des siècles derniers sont nombreux et représentent un patrimoine considérable. On ne compte plus les terrils, chevalements et grandes cheminées qui ont façonné nos paysages et ponctuent encore notre territoire d'autant d'indices qui racontent la ténacité d'un peuple ouvrier, accablé de travail et désolé si souvent par les aléas de l'histoire. Des coups de grisou aux éboulements des galeries souterraines, des luttes sociales au démantèlement industriel de la fin du XX^{e} siècle, l'existence des travailleurs et de leurs familles fut rythmée, au fil du temps, par les catastrophes et la misère de la condition ouvrière. En effet, il faut rappeler que l'histoire a été cruelle avec ce bassin minier, industriel et manufacturier qui a pourtant largement contribué à la prospérité du pays.

Peut-être peut-on y voir, à travers la réminiscence d'un passé douloureux, la raison du manque d'attachement de la population autochtone (pourtant pour la majorité issue de ce creuset) à ce patrimoine industriel et son désintérêt face à la disparition, pour des raisons souvent foncières et économiques, de certains témoins d'une activité qui fut florissante. Rappelons pour mémoire le désastre productif et mémoriel du site Boch qui fut rasé et dont il ne subsiste aujourd'hui qu'un fragment anecdotique : les fours-bouteille, ou le cas du lavoir de Péronnes et de la tour St-Albert à Ressaix qui auraient pu connaitre le même sort sans la mobilisation de certains citoyens engagés dans la sauvegarde de ce type de patrimoine.

Pourtant, il semble impératif d'entretenir avec cette époque des liens tangibles au risque de perdre une part de nous-même comme nous l'explique Jacques Crul (directeur de Blegny-Mine/ site UNESCO depuis 2012/ 140.000 visiteurs par an) : « *À Blegny, il a fallu 10 ans pour que la population s'approprie le projet de reconversion car au départ elle n'a pas*

conscience qu'il s'agit de patrimoine. Aujourd'hui, ce sont les petits-enfants de mineurs qui demandent pour descendre dans la mine. Cela fait partie de leur identité »[8].

Cette prise de conscience de la nécessité de préserver tout un pan de notre histoire à travers la conservation de certains outils industriels, s'est accentuée chez nous ces dernières années grâce à des opérations emblématiques telle que celle de la requalification du bassin de la Rhur dans le land allemand de Rhénanie-du-Nord-Westphalie. Citons pour exemple le cas de la ville de Duisburg où un parc urbain et paysager de 200 hectares le « *Landschaftspark* » est installé à l'emplacement d'une ancienne entreprise sidérurgique. Ce site désormais désenclavé et ouvert au public accueille aujourd'hui des activités sportives, des promenades diverses, un mur d'escalade, des pistes cyclables, des pleines de jeux et des lieux de concerts qui se mêlent avec les installations sidérurgiques (hauts-fourneaux, gazomètre) éteintes depuis 1985.

Dès lors, on peut se questionner sur le devenir de nos propres vestiges industriels. Que faire en Wallonie avec cet héritage ? D'aucuns estiment encore qu'il faut tout raser par manque de moyens financiers, d'autres pensent qu'il ne faut rien entreprendre d'aussi radical au risque de regretter dans quelques années de n'avoir conservé aucune trace de cette époque industrieuse. Aujourd'hui, sur les 199 sites industriels classés au patrimoine industriel wallon, Pierre Paquet (Directeur du département Patrimoine à la Région wallonne) constate que dans ce catalogue « *il y a bien quelques fours à chaux ou celui de l'ancienne faïencerie Boch à La Louvière mais aucun haut-fourneau ou cokerie* »[9 / 10].

Bien évidemment, le classement et la préservation de nouveaux témoins industriels comme le cas de la friche Duferco à La Louvière pose et de manière cruciale la question épineuse des subsides et des moyens. Il est donc clair que pour projeter un avenir à ce genre de site, il est impératif de considérer la dimension « rentable » des propositions de requalification pour convaincre les décideurs et les différents acteurs et entraîner l'adhésion des populations.

Gageons dès lors que les responsables économiques et institutionnels de ce territoire patrimonial reconnaissent enfin les vestiges industriels comme vecteurs culturels et mémoriels et puissent, avec clairvoyance, imaginer et accompagner des projets innovants qui soient au service de la population et économiquement viables.

8 https://www.lesoir.be/art/841843/article/actualite/belgique/2015-04-03/wallonie-raser-ou-classer-patrimoine-industriel

9 Ibid.

10 Actuellement, la Wallonie compte deux ensembles industriels reconnus par l'Unesco : les quatre sites miniers (Bois du Cazier, Bois-du-Luc, Grand Hornu et Blegny-Mine) et les quatre ascenseurs à bateaux du canal du Centre. Autant d'infrastructures qui nécessitent des investissements à long terme. Ils font partie des 199 éléments classés comme patrimoine industriel wallon : 63 moulins, 24 terrils, 15 carrières, 11 charbonnages, 19 ponts, 8 brasseries, 7 forges, 6 fours à chaux, 4 scieries, 3 écluses, 2 châteaux d'eau ou encore 1 abattoir et 1 aqueduc, mais aucun témoin de l'industrie lourde du XX^{e} siècle.

L'héritage louviérois

Choisir La Louvière comme sujet d'étude permet en effet d'ouvrir l'observation d'un territoire dont l'urbanisation demeure particulièrement liée aux épopées industrielles BOCH-BOEL qui l'auront très littéralement engendrée fin du XIX^{e} siècle et fabriquée sur elle — même tout le long du XX^{e} siècle jusqu'à l'impliquer aujourd'hui dans tous les débats de la reconversion.

Boch-rétroact

Carte 7

Fondée dès 1841, la Manufacture Boch qui choisit alors de s'implanter opportunément sur une convergence de réseaux performants et de combustibles, deviendra Keramis, et connaitra une renommée internationale dans le domaine de la faïence. Elle diffuse dans la durée une production remarquable de savoir-faire autant qu'elle génère localement le tissu ouvrier sur lequel elle s'appuie et ce jusqu'au milieu des années 70.

Frappée alors par la crise structurelle des secteurs dits de biens d'équipements, Keramis devenue Novoboch survivra jusqu' aux portes du XXI^{e} siècle, grâce notamment aux aides régionales, laissant toutefois derrière elle un vaste site en état d'abandon.

Dès 2004, suite à la constatation de signaux de dégradation tels que logements et commerces inoccupés ou insalubres, bâtiments industriels ou artisanaux délabrés ou encore espaces publics peu structurés, la Ville de La Louvière décidait de lancer une opération de rénovation urbaine dans un périmètre qu'elle définissait comme central.

Un diagnostic raisonné de la situation laissait apparaître un maillage très parlant de la réalité structurelle de la Cité qui s'est historiquement auto produite comme un collage de tissus différenciés et de tracés viaires juxtaposés dans le temps, sans véritable centre ni limites globales précises. Les enquêtes réalisées auprès de la population permettaient de confirmer la figure d'un découpage géographique et identitaire en sous quartiers dits Abelville, Belle-Vue, Centre-Ville, Hocquet et... Boch. Bien qu'incarnant l'ADN fondateur de la

Carte 7 — Évolution des activités industrielles, 1925

Salomé Deckers
Camille Meurice
Chloé Mulkers

En 1925, des petites industries voient le jour. Boch Kéramis ainsi que Boël augmentent légèrement leurs constructions. Les industries déjà présentes continuent de se développer, comme par exemple le site Ubell, désormais Louv'Expo.

Verrerie	**Nouveaux bâtiments**
Céramique	
Sidérurgie	**Anciens bâtiments**
Charbonnage	1850 — 2019
Fabrication de rails	
Production de machines	
Travail du fer et bois	
Fabrication d'eau de Javel	

N

0 — 1000

Cette cartographie a été produite par des étudiants en cours de formation universitaire. Révisé, ce document pourrait néanmoins contenir des imprécisions.

cité, les 17ha du site Boch et la linéaire manufacture sont alors commentés par le communal comme entrave au développement urbain et s'avèrent auprès des habitants et des usagers un des sites les plus cités négativement tant ceux-ci semblent désirer le renouvellement.

Basé clairement sur un processus de démantèlement, un projet de Plan Communal d'Aménagement (on dira aujourd'hui un Schéma d'Orientation Local) voit alors le jour, faisant d'une part promesse de mixité par équilibre entre habitats, commerces, services et équipements publics, et prônant d'autre part un grand lien structurant d'est en ouest, de la ville vers la gare. L'opération de rénovation urbaine, fondée sur le partenariat privé-public, programme alors une série de projets à échéance 2015, grille programmatique ou les aménagements du site Boch ainsi que ceux de la place Mansart font priorité.

Parallèlement à cette démarche communale, il faut bien admettre que cet ensemble de patrimoine industriel majeur, éminemment générateur d'urbanité spécifique, de haute valeur mémorielle en terme de savoir-faire humain manufacturier et clairement lié par l'époque aux ensembles plus reconnus par l'Unesco que sont les ascenseurs des canaux du Centre, n'a quant à lui, dans son échelle, soulevé aucune stratégie de patrimonialisation (si ce n'est la préservation des fours bouteille, triple épicentre de l'art de la céramique Boch, classé en 2003 et intégré au cœur du Centre de la céramique initié par l'IPW).

Rétrospectivement, cet acte de sauvegarde *in extremis*, plutôt connoté muséifiant, reste certes heureux mais révèle la difficulté qu'il existe encore dans la sélection et la justification collective à l'égard du patrimoine industriel lorsqu'il est question de site.

Depuis maintenant une dizaine d'années, même si les fonds FEDER aidant, un parc urbain, un centre d'arts et de design ainsi que la nouvelle cité administrative ont vu le jour, le spectre du projet commercial Strada hante un site Boch totalement vidé. Dans l'actualité 2020, les aménagements de la Place des Fours bouteille posée sur un parking de 135 places ainsi que la contre allée du Boulevard des Droits de l'Homme semblent être à l'ordre du jour des actions d'accompagnement.

En l'attente de projets plus structurants, le citoyen, pour pallier son amnésie, est invité à *Imaginer sa ville* en occupant la friche, dans un nouvel épisode de célébration d'urbanisme temporaire.

Boël-prospection

À l'instar de l'aventure industrielle de la céramique, celle de l'acier incarnée par la famille Boël dès 1887 fonde tout autant la genèse louviéroise. Très pragmatiquement, Ernest Boucqueau avait posé ses forges entre canal et chemin de fer. Depuis et jusqu'en 2004 avec le dynamitage du HF6, les silhouettes des hauts fourneaux du site Boël auront signifié production d'acier brut sous les traits de l'usine dans la ville.

Carte 8

La filière de la sidérurgie n'échappe pas aux mutations du XX[e]. Passées les trois décennies florissantes de l'après-guerre, cette industrie entre en crise dans les années 1970 et se voit contrainte de diversifier ses activités vers des productions de plus en plus spécifiques laminées à chaud et à froid ainsi que vers les aciers à haute résistance. Ainsi en sera-t-il de Duferco dès les années 1990 et ce jusqu'en 2013. Depuis 2016, NMLK tente de maintenir son site sur l'échiquier mondialisé de l'acier, entre production et négoce.

Carte 9 — 10

Bien que moins directement lié au tissu habité louviérois parce qu'enclavé dans les réseaux, le site dit Duferco n'en est que plus justement lié aux opportunités de redéploiement économique du fait notamment de son accolement aux canaux. Néanmoins, malgré les stratégies de maintien de productions actuelles, de larges vacances s'annoncent qui poseront toutes les questions de l'héritage d'un site désaffecté d'industrie lourde.

Simultanément, La Louvière nourrit aujourd'hui une démarche de Projet de Ville à horizon 2040 qui pose une série d'orientations potentielles en s'appuyant sur les figures de la ville parc, de la ville aux multiples centralités et enfin, de la ville capable de devenir espace de nouvelles économies.

De cette conception élargie du territoire louviérois, davantage confiante en ses trames vertes et bleues, comment dès lors tirer leçon du chapitre Boch et revenir vers ses états de friches post industrielles dans une vision de patrimonialisation elle aussi conceptuellement élargie ?

Evaluant les critères de sélection, de conservation et de sauvegarde propres aux principes du domaine de l'archéologie industrielle adoptés notamment par ICOMOS[11] et TICCIH[12], l'historien mais aussi le documentaliste tel Christophe Boon verront dans les bâtiments des objets témoins pouvant *eux-mêmes être considérés comme des documents transmettant des informations par leur structure, leur surface ou leurs*

11 International Council on Monuments and Sites.

12 The International Committee for the Conservation of Industrial Heritage.

Carte 8 — Évolution des activités industrielles, 1956

Salomé Deckers
Camille Meurice
Chloé Mulkers

En 1950, nous remarquons que l'apport de nouvelles industries diminue. La grande extension est celle des industries Boël.

Verrerie	**Nouveaux bâtiments**
Céramique	
Sidérurgie	**Anciens bâtiments**
Charbonnage	1850 — 2019
Fabrication de rails	
Production de machines	
Travail du fer et bois	
Fabrication d'eau de Javel	

N 0 1000

Cette cartographie a été produite par des étudiants en cours de formation universitaire. Révisé, ce document pourrait néanmoins contenir des imprécisions.

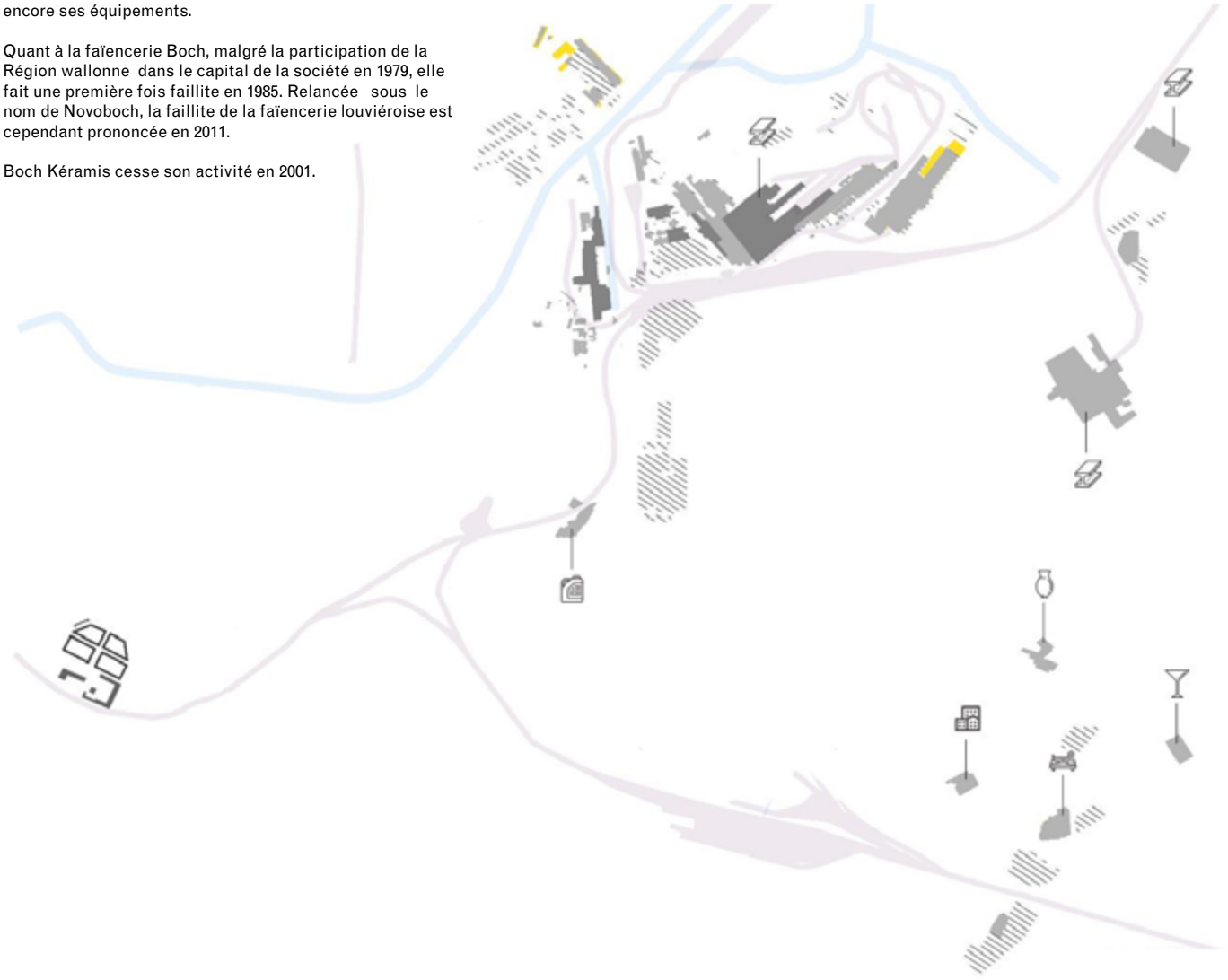
Carte 9 — Évolution des activités industrielles, 2000

Salomé Deckers
Camille Meurice
Chloé Mulkers

A partir de la fin des années 1970, la production industrielle ralentit. Les industries les plus anciennes commencent à disparaître et le développement des entreprises existantes diminue. Les hauts fourneaux des Usines Boël sont définitivement éteints en 1997, et l'entreprise passe, pour moitié, aux mains des Hollandais de Koninklijke Hoogevens. En 1999, la société louviéroise est reprise par le groupe italo-suisse Duferco, qui s'associe avec le groupe russe NMLK, en 2006. L'association se délie en 2011. Duferco ferme ses portes en 2013 devant la chute des demandes en produits longs. NLMK par contre, possédant une partie conséquente du site, continue ses activités avec l'aide la Région wallonne (via la SOGEPA), investit et modernise encore ses équipements.

Quant à la faïencerie Boch, malgré la participation de la Région wallonne dans le capital de la société en 1979, elle fait une première fois faillite en 1985. Relancée sous le nom de Novoboch, la faillite de la faïencerie louviéroise est cependant prononcée en 2011.

Boch Kéramis cesse son activité en 2001.



Verrerie
Céramique
Sidérurgie
Travail du fer et bois
Fabrication d'eau de Javel
Construction

Nouveaux bâtiments

Anciens bâtiments

1850 2019

N

0 1000

Cette cartographie a été produite par des étudiants en cours de formation universitaire. Révisé, ce document pourrait néanmoins contenir des imprécisions.

Carte 10 — Évolution des activités industrielles, 2019

Salomé Deckers
Camille Meurice
Chloé Mulkers

Verrerie	**Nouveaux bâtiments**
Céramique	
Sidérurgie	**Anciens bâtiments**
Travail du fer et bois	1850 — 2019
Fabrication d'eau de Javel	
Construction	

N 0 1000

Cette cartographie a été produite par des étudiants en cours de formation universitaire. Révisé, ce document pourrait néanmoins contenir des imprécisions.

matériaux, tels des documents tridimensionnels confrontant le temps et l'espace. Ils constituent ainsi des documents de première main, à l'opposé de documents écrits qui, eux, contiennent plutôt une interprétation. [13]

13 C.Boon, Sauvegarde du patrimoine industriel. Le spécialiste de l'I&D au service de la mémoire de l'industrie in *Cahier de la documentation ABV-BVD*, 2016/2, p. 193.

Comparant les stratégies de requalification urbaine impliquant ce même patrimoine industriel dans des situations à pression foncière variable, les géographes telles Pauline Bosredon et Marie-Thérèse Gregoris, adoptent des raisonnements multiscalaires mesurant héritage, cycles des ressources et potentiel d'attractivité. On constate alors, notamment en zone portuaire, l'opposition entre deux rôles qui lui sont fréquemment confiés :

Schéma 6

> L'un est mémoriel, recherche d'identité, de compréhension de l'histoire économique et urbaine, etc. L'autre relève du marketing urbain, sous la forme d'une mise en scène du patrimoine industriel et technique, avec pour objectif le métropolisation plutôt que la patrimonialisation. [14]

14 V. Gonzalez, Construction d'un champ d'étude et d'intervention in *Le patrimoine industriel* (dir. G.Palsky), séminaire en Politiques Culturelles et Enjeux Urbains, ENS, Paris, 6 mai 2010.

Le philosophe se demandera dès lors si le patrimoine existe en soi. Henri Pierre Jeudy souligne l'ambivalence entre la définition d'un acquis dans un processus de transmission, ce qui permet de faire lien entre valeur économique et valeur morale et celle ou le patrimoine serait plutôt une invention qui fonderait l'illusion permettant la reproduction des sociétés. Aujourd'hui, c'est la sauvegarde de la nature qui semble a priori faire consensus tandis que, dans les usages, se poursuit un processus de destruction.

> Ainsi, la production croissante de déchets apparait comme une menace, alors que, dans le domaine de la « culture », le déchet est à l'origine des collections, il est considéré comme principe fondateur de la conservation muséale. [15]

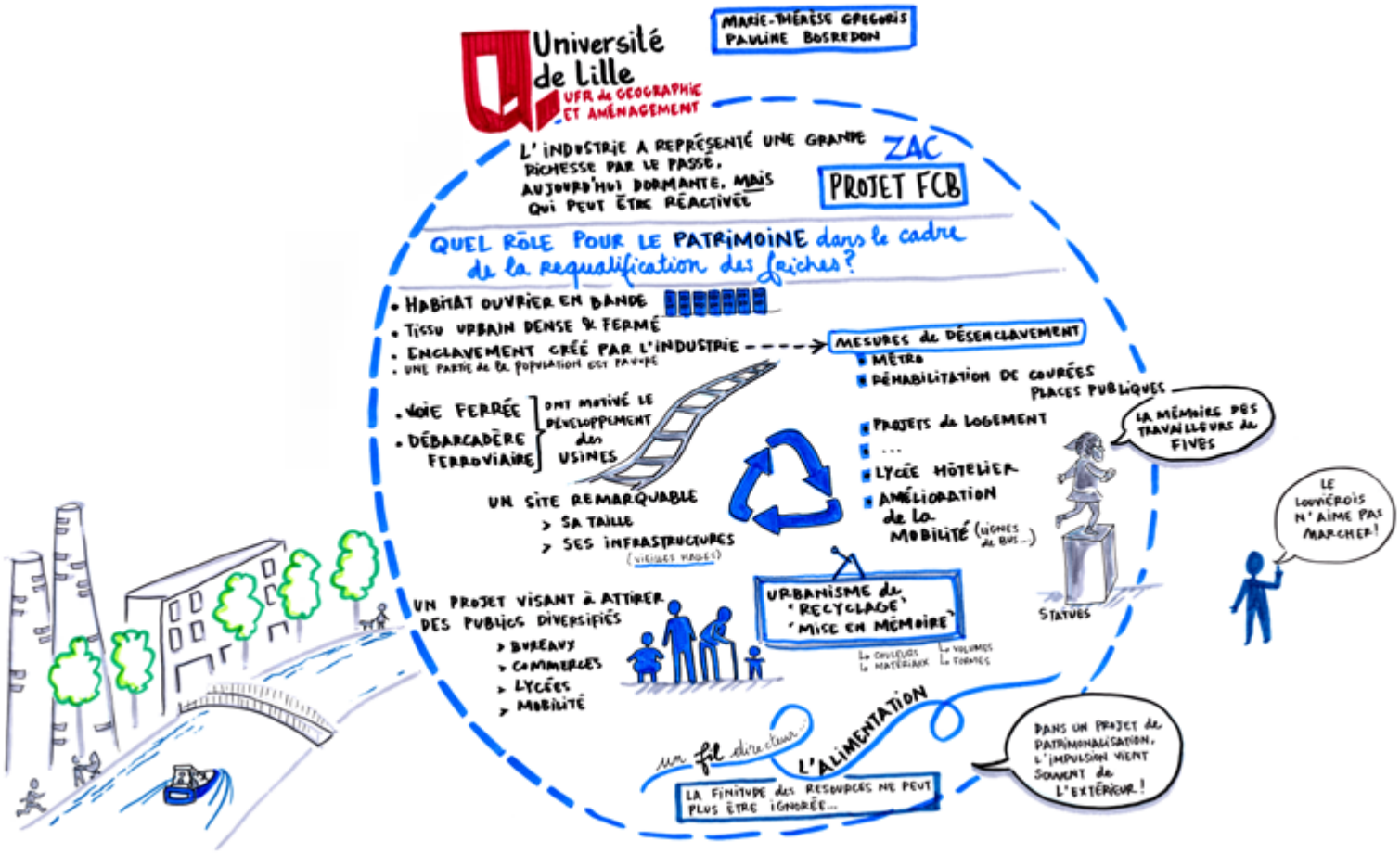
15 H.P. Jeudy, Introduction in « Patrimoines en folie », *Ministère de la Culture et de la Communication, Direction du Patrimoine, Cahier 5*, Ed. de la Maison des sciences de l'homme, 1990, p. 7.

Quels sens donner à nos déchets ? Cette question semble, pour HP Jeudy, sous-jacente à toutes celles qui s'efforcent de comprendre les rapports entre paysage et mémoire. Ce que révèlent par ailleurs les arpentages et reportages in situ de cet atlas, c'est cette possibilité d'envisager une vision prospective du patrimoine en l'occurrence industriel. Ainsi, sous cet angle, des bâtiments sauvegardés pourraient-ils d'une part très bien changer de fonction tandis qu'un paysage jouerait le rôle socio culturel qu'on lui donne sans qu'il soit question de réclamer l'authenticité.

Planches 3 — 4

Schéma 6 — Friche et héritages industriels, le regard de géographes

Pauline Bosredon (Université de Lille)
Marie-Thérèse Gregoris (Université de Lille)



Judith Dufaux : facilitatrice graphique

Planche 3 — Arpentage sensible du territoire, regards sur le patrimoine industriel

Elisabeth Cheuret
Aurélien Delatron
Liza Deleon
Clément Despelchin
Lucas Le Bloas
Maël Le Pinois
Agathe Mallez
Manon Martinez
Sofia Noé
Ornella Pivot

Canal historique, élément patrimonial structurant mais sous-estimé ? — Aurélien Delatron

La patrimoine industriel, porteur d'une histoire forte à La Louvière, semble encore aujourd'hui inaccessible : la route, les grillages et la voie ferrée se cumulent créant une coupure urbaine importante avec les usines NLMK. — Maël Le Pinois

Le plus grand espace vert de la ville non accessible au public. — Liza Deleon

Le centre-ville n'est pas relié directement à un canal, cependant la présence d'un aménagement paysagé marécageux nous montre le désir louviérois de se rapprocher de ce patrimoine naturel : l'eau. — Maël Le Pinois

Planche 4 — Arpentage sensible du territoire, regards sur le patrimoine industriel

Elisabeth Cheuret
Aurélien Delatron
Liza Deleon
Clément Despelchin
Lucas Le Bloas
Maël Le Pinois
Agathe Mallez
Manon Martinez
Sofia Noé
Ornella Pivot

Quelles usages et fonctions contemporaines pour habiter le bâti industriel ?
— Kristel Mazy

Comment redonner vie et insérer de nouvelles fonctions aux vestiges existants de Duferco ?
Peu d'entretien d'un passé patrimonial. — Sofia Noé

Le patrimoine est visible par l'abondance d'anciennes maisons d'ouvriers habillant La Louvière d'un voile de brique rouge. Cette particularité, ce paysage doit être sauvegardé et mise en valeur afin de garder la mémoire de ce passé industriel puissant aujourd'hui en déperdition. — Maël Le Pinois

Un patrimoine déjà préservé mais à entrenir davantage.
— Manon Martinez

— Simon Blanckaert

La Louv'hier, tremplin pour demain

C'est dans la continuité de cette relecture ambivalente de l'idée de patrimonialisation, que se sont positionnées Elisa Foret et Lidya Ihadadene.

Projet 3

Après avoir méthodiquement analysé les traces du passé industriel louviérois et y avoir décelé une certaine beauté, leur cible s'est portée sur les enjeux du site Duferco et plus particulièrement sa partie darse.

Posant en préalable les conditions d'un grand franchissement liant une accroche au centre-ville, coté place Maugretout, à ce nouveau territoire bleu via l'implication du site du Louv' expo, leur schéma directeur révèle ensuite habilement une série de connections entre patrimoines existants à haute valeur symbolique, tels que cantine des Italiens, ascenseur historique, parc et château Boël, rendus publics pour l'occasion et bâtiments hérités du processus industriel sidérurgique.

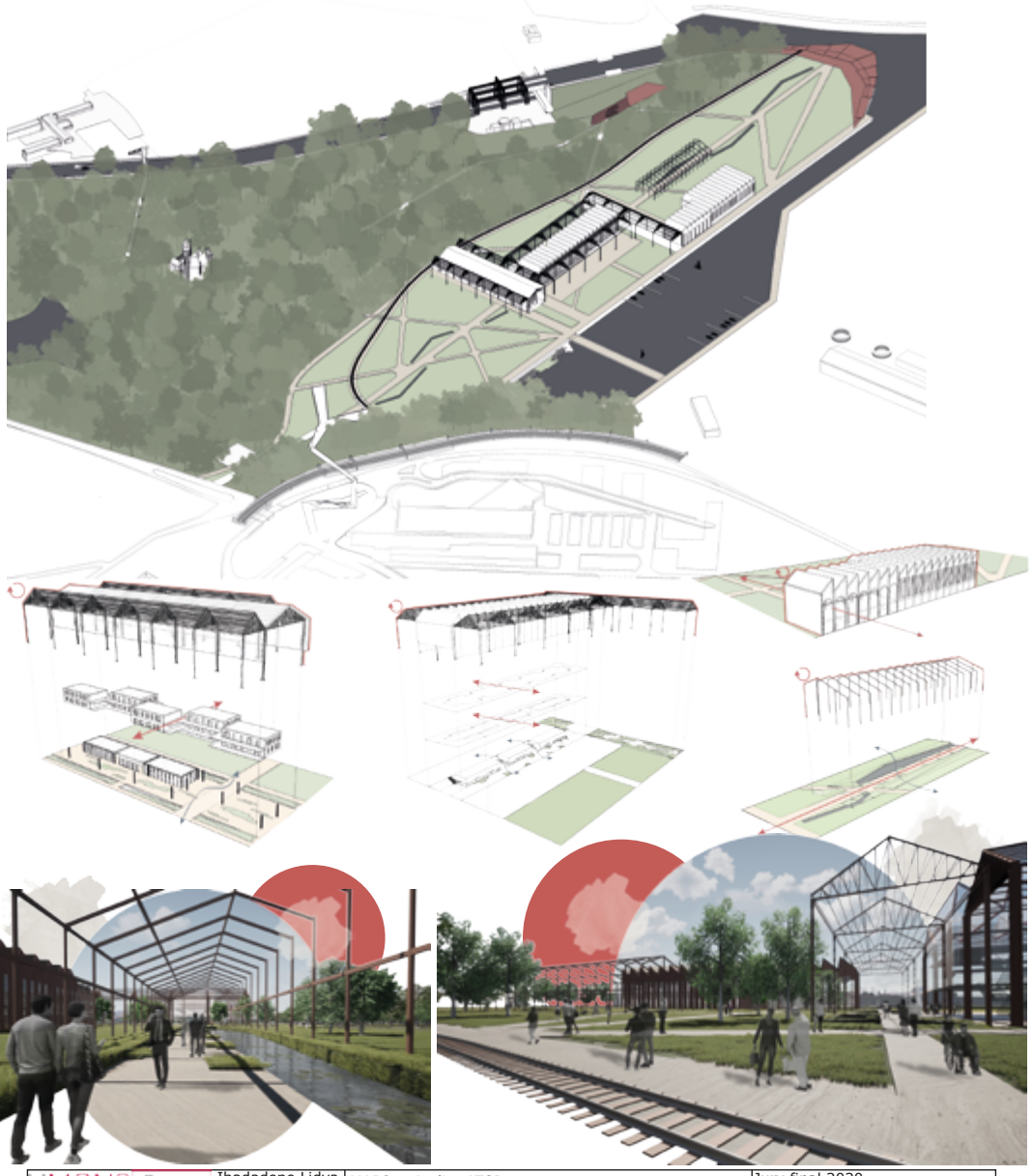
Par désenclavement, tous ces documents tissent alors ensemble un fil entre classe bourgeoise et classe ouvrière. Liés à une proposition de marina, une série de halles, d'anciens magasins et d'ateliers sont remaniés à titre de surfaces ou de simples structures aériennes pour accueillir une programmation attractive. Une auberge de jeunesse, une halle restaurant, une ressourcerie ainsi qu'une école de bateliers s'installent dans un paysage renouvelé connoté très clairement par son passé industriel sans pour autant lui être asservi. Soit une invitation pour tout Louviérois à s'approprier ces nouveaux lieux, entre déambulation et reconnaissance.

Projet 3 — Prospectives par requalification industrielle

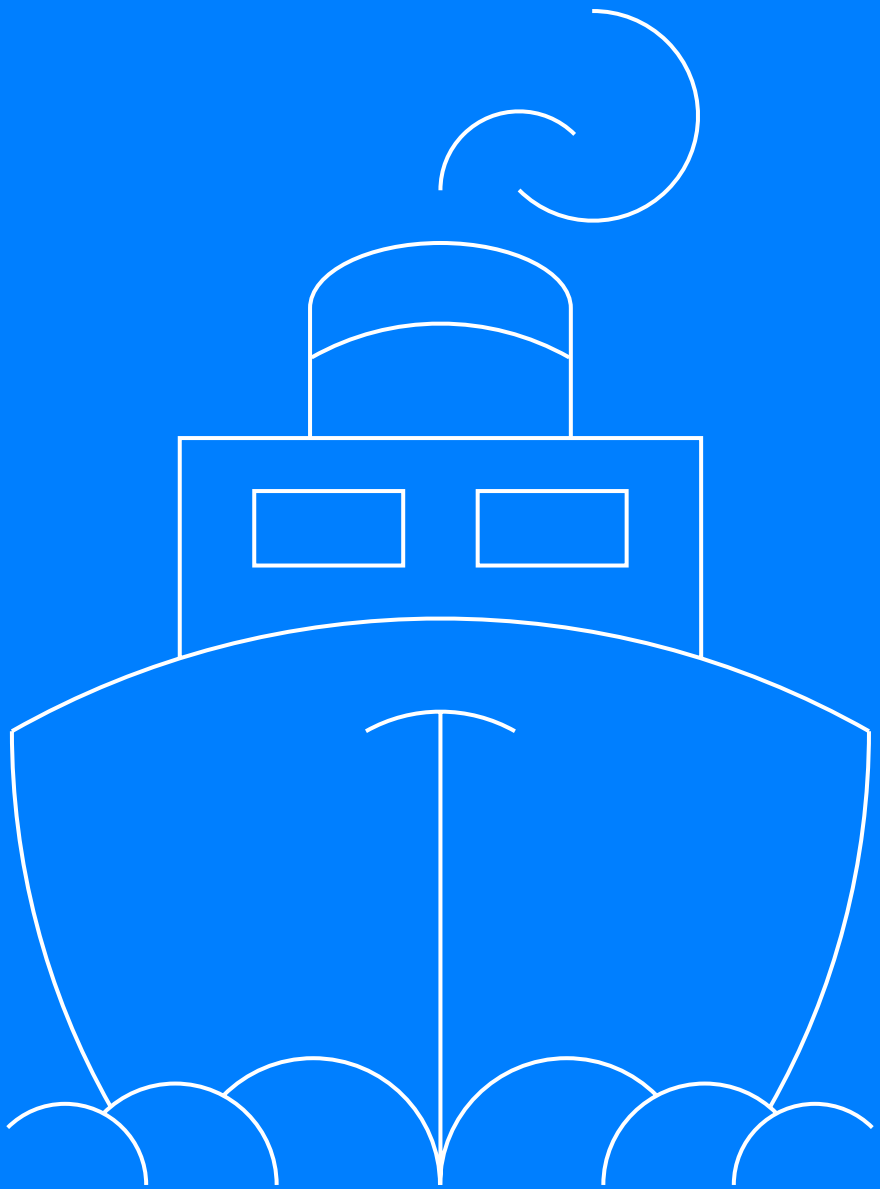
Lidya Ihadadene
Elisa Foret

Suite à notre analyse du territoire, nous avons décidé de mener une réflexion sur la darse de la friche Duferco. L'objectif étant de permettre aux louviérois de se réapproprier cet espace exclus de la ville. Le projet vise à mettre en valeur la friche ainsi que les patrimoines alentours (parc Boël, Cantine des Italiens, ascenseur historique et canal historique) et à reconnecter le site au centre-ville. L'ensemble des aménagements permettent une perméabilité visuelle et physique.

La Louv'hier, tremplin pour demain



UMONS	Ihadadene Lidya Foret Elisa	MAB2 : Atelier ATSP Titulaires: E.Holoffe , D. Gluck, K. Mazy, S. Blanckeart	Jury final 2020 Année académique : 2019/2020



3

LA LOUVIÈRE

RÉSEAUX, INFRASTRUCTURES ET CONNEXIONS

KRISTEL MAZY

UNIVERSITÉ DE MONS, FACULTÉ D'ARCHITECTURE ET D'URBANISME
ARCHITECTE ET URBANISTE, DOCTEURE EN ART DE BÂTIR ET URBANISME
CHARGÉE DE COURS

THOMAS WAROUX

UNIVERSITÉ DE MONS, FACULTÉ D'ARCHITECTURE ET D'URBANISME
ARCHITECTE, DOCTEUR EN ART DE BÂTIR ET URBANISME
ASSISTANT PÉDAGOGIQUE

La Louvière, nœud d'interconnexions

L'évolution des infrastructures de transport à la Louvière est étroitement liée à son développement industriel. Disposant à la fois de gisements de charbon et d'une place privilégiée au sein des réseaux belges de transport, ces atouts ont permis à La Louvière de devenir une place importante de l'industrie au XIX^{e} siècle. Les voies de communication sont en effet des rouages indispensables au développement industriel pour l'import et l'export des matières premières, des combustibles, et des produits transformés ou extraits, comme le charbon. Par ailleurs, ces modes de transport sont aussi nécessaires au transport des voyageurs et des travailleurs, de plus en plus nombreux, pendant la croissance industrielle.

À partir du XIX^{e} siècle, le développement des différents réseaux de transport — le réseau routier, ferroviaire et navigable — fait de La Louvière la place unique de la région où se croisent ces trois modes de transport. La ville est un nœud d'interconnexion des différents réseaux de transport au sein de la Belgique, la Belgique étant elle-même un territoire d'interconnexion au sein de l'Europe. La formation de ce nœud s'est réalisée progressivement.

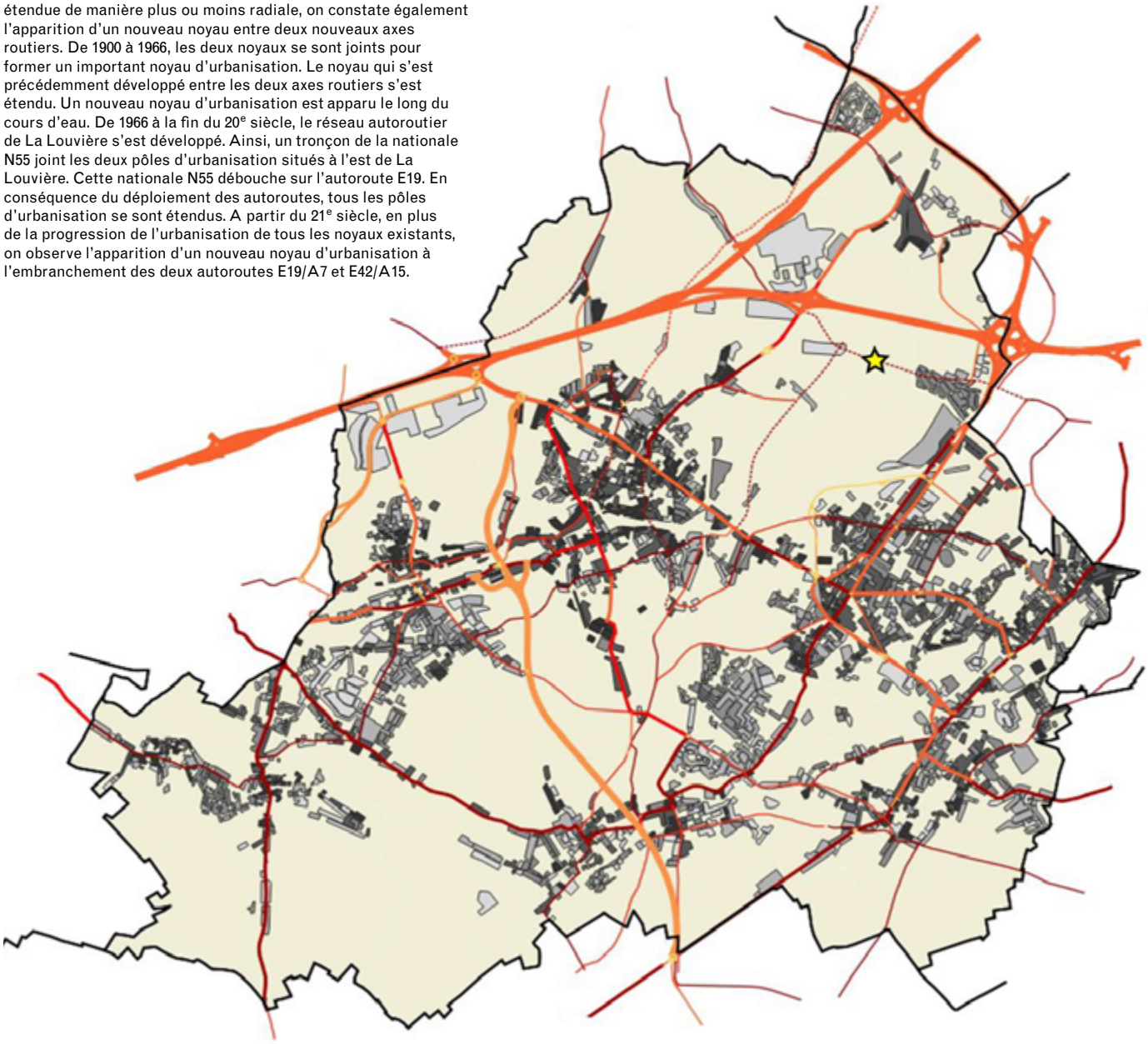
Carte 11 — 13

Concernant le réseau routier, la première voie pavée apparait au XVIII^{e} siècle de manière à relier Saint-Vaast à Soignies, menant elle-même à Bruxelles ou à Mons. Ensuite, le réseau viaire se développera petit à petit, notamment pour relier les deux pôles de l'agglomération, Houdeng et La Louvière. À partir de 1966, le développement du réseau autoroutier greffe La Louvière au réseau rapide international, via les autoroutes E19/A7 et E42/A15.

Carte 11 — Évolution du réseau routier en cartographies

Céline Bigan
Tinhinane Hessani
Florent Guillard

Entre 1777 et 1865, quelques routes étaient présentes dans La Louvière. Avant 1850, le long du Canal du Centre (anciennement une rivière), deux noyaux d'urbanisation espacés se sont développés. De 1850 à 1874, l'urbanisation des noyaux s'est étendue de manière plus ou moins radiale, on constate également l'apparition d'un nouveau noyau entre deux nouveaux axes routiers. De 1900 à 1966, les deux noyaux se sont joints pour former un important noyau d'urbanisation. Le noyau qui s'est précédemment développé entre les deux axes routiers s'est étendu. Un nouveau noyau d'urbanisation est apparu le long du cours d'eau. De 1966 à la fin du 20e siècle, le réseau autoroutier de La Louvière s'est développé. Ainsi, un tronçon de la nationale N55 joint les deux pôles d'urbanisation situés à l'est de La Louvière. Cette nationale N55 débouche sur l'autoroute E19. En conséquence du déploiement des autoroutes, tous les pôles d'urbanisation se sont étendus. A partir du 21e siècle, en plus de la progression de l'urbanisation de tous les noyaux existants, on observe l'apparition d'un nouveau noyau d'urbanisation à l'embranchement des deux autoroutes E19/A7 et E42/A15.



Route
Régionale
Nationale
/ Auto

Réseau routier
1777 1865 1971 2000

Espace Bâti
1777 1865 1971 2000

N
0 1 2 km

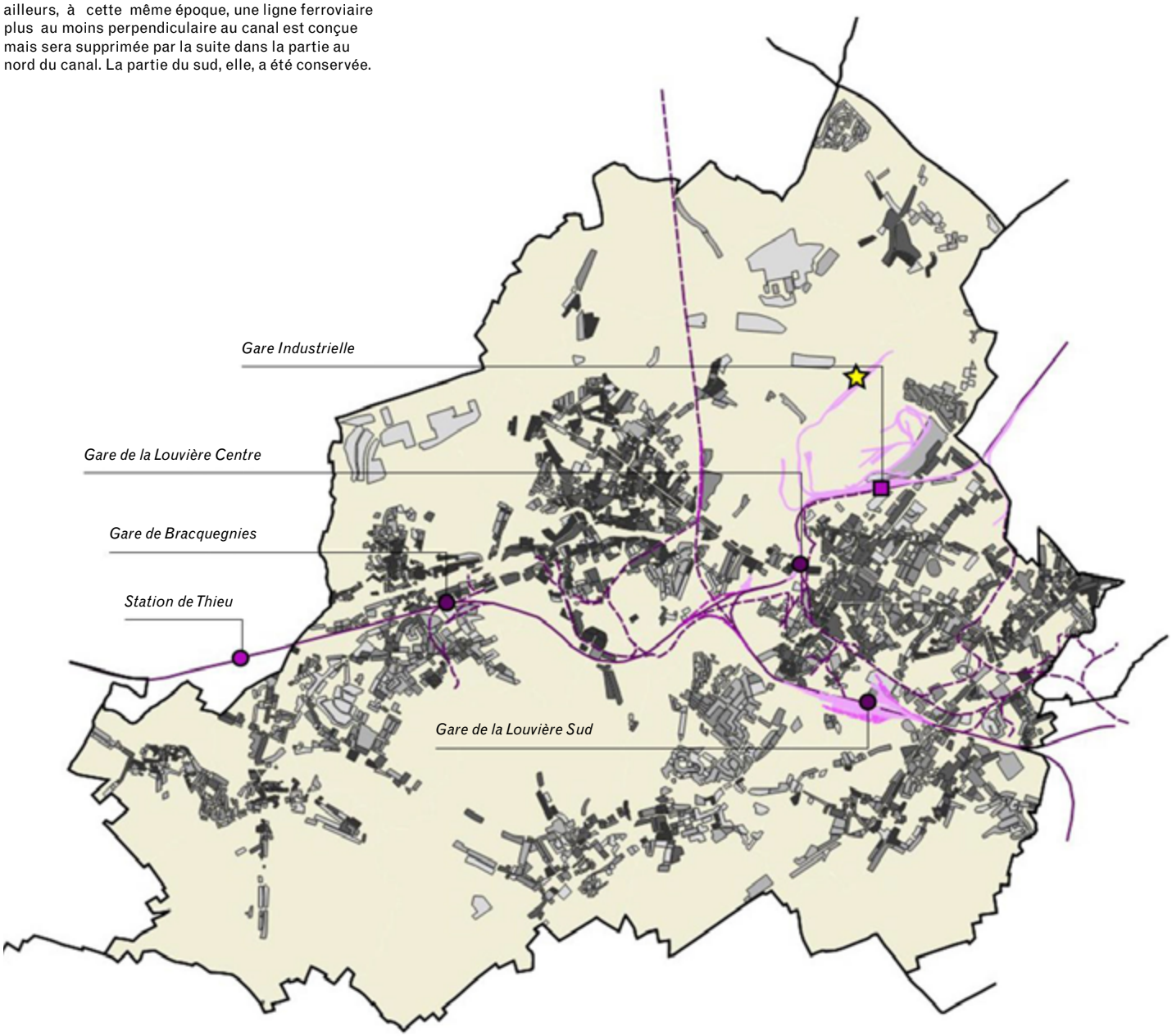
Source : © BBBike & © géoservices.wallonie
Cette cartographie a été produite par des étudiants en cours de formation universitaire.
Révisé, ce document pourrait néanmoins contenir des imprécisions.

Concernant le réseau navigable, un premier canal (300 tonnes) est en chantier à la fin du XIX^{e} siècle, afin de relier le bassin de la Meuse à celui de l'Escaut et de permettre aux charbonniers locaux d'exporter leur combustible vers les autres places fortes industrielles. Pour pallier le dénivelé de 96 mètres sur 20 kilomètres, quatre ascenseurs à bateaux seront construits. Ils sont aujourd'hui inscrits sur la liste du Patrimoine mondial de l'Humanité de l'Unesco. Plus tard, en parallèle à ce premier canal, un nouveau canal permettant le passage de péniches de plus grande ampleur (1350 tonnes) verra le jour. Pour résoudre la dénivellation importante, une prouesse d'ingénierie, l'ascenseur funiculaire unique est construit à Strépy-Thieu. En amont, un autre défi d'ingénierie est conçu pour franchir la vallée du Thiriau et un nœud routier, grâce à un pont-canal.

Carte 12 — Évolution du réseau ferroviaire en cartographies

Céline Bigan
Tinhinane Hessani
Florent Guillard

Le réseau ferroviaire est apparu le long du canal à La Louvière à partir du 19e siècle pour acheminer le transport des marchandises lié au charbonnage. Par ailleurs, à cette même époque, une ligne ferroviaire plus au moins perpendiculaire au canal est conçue mais sera supprimée par la suite dans la partie au nord du canal. La partie du sud, elle, a été conservée.



Réseau Ferroviaire
1777 1865 1971 2000

Espace Bâti
1777 1865 1971 2000

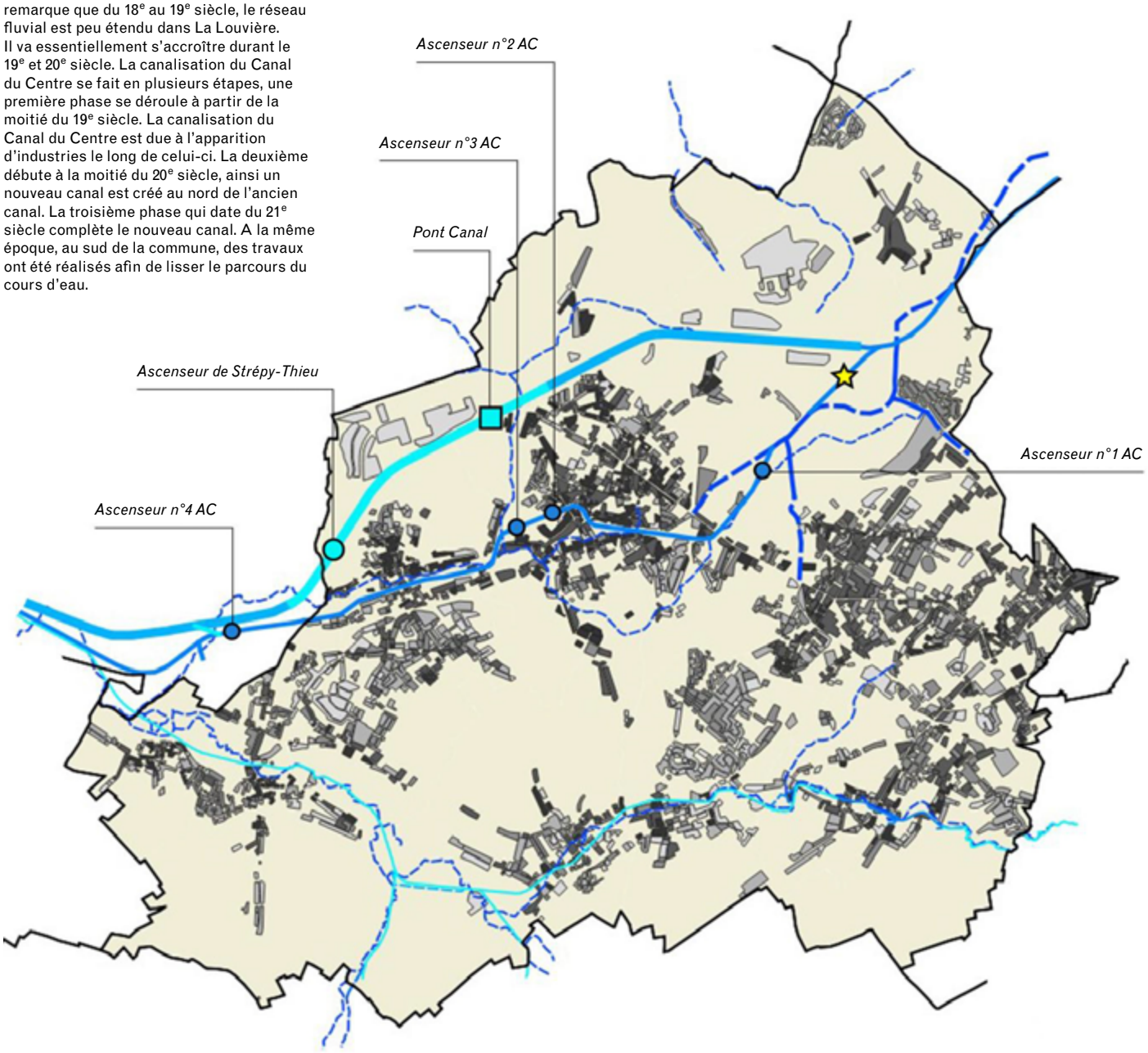
N 0 1 2 km

Source : © BBBike & © géoservices.wallonie
Cette cartographie a été produite par des étudiants en cours de formation universitaire.
Révisé, ce document pourrait néanmoins contenir des imprécisions.

Carte 13 — Évolution du réseau hydrographique en cartographies

Céline Bigan
Tinhinane Hessani
Florent Guillard

Certains cours d'eau du 18e siècle ont disparu pour laisser place à des cours d'eau datant de la moitié du 19e siècle. Ainsi, on remarque que du 18e au 19e siècle, le réseau fluvial est peu étendu dans La Louvière. Il va essentiellement s'accroître durant le 19e et 20e siècle. La canalisation du Canal du Centre se fait en plusieurs étapes, une première phase se déroule à partir de la moitié du 19e siècle. La canalisation du Canal du Centre est due à l'apparition d'industries le long de celui-ci. La deuxième débute à la moitié du 20e siècle, ainsi un nouveau canal est créé au nord de l'ancien canal. La troisième phase qui date du 21e siècle complète le nouveau canal. A la même époque, au sud de la commune, des travaux ont été réalisés afin de lisser le parcours du cours d'eau.



Cours d'eau
Ancien Canal
Grand Canal

Réseau hydrographique
1777 1865 1971 2000

Espace Bâti
1777 1865 1971 2000

N
0 1 2 km

Source : © BBBike & © géoservices.wallonie
Cette cartographie a été produite par des étudiants en cours de formation universitaire. Révisé, ce document pourrait néanmoins contenir des imprécisions.

Concernant le réseau ferroviaire, une première ligne Nord-Sud, mise en service à la moitié du XIX^{e} siècle, permettra de relier La Louvière à Manage. Depuis Manage, La Louvière sera directement connectée à la capitale via Braine-le-Comte. Au Sud de la ville, une seconde ligne Est-Ouest permettra également sa connexion aux villes de Tournai, Mons, Charleroi, Namur et Liège via la dorsale wallonne. Elle est une des rares villes wallonnes possédant deux gares. La Louvière jouit ainsi d'une position au carrefour de deux lignes ferroviaires, s'ajoutant à une importante connexion aux réseaux autoroutier et fluvial.

Aujourd'hui, ces infrastructures de transport soulèvent des questions auprès des étudiants en architecture et en urbanisme de l'Université de Mons et de Lille :

Planches 5 — 6

- Comment gérer les ruptures dans la ville provoquées par les réseaux d'infrastructures comme les autoroutes ou le chemin de fer ?
- Comment faire cohabiter les fonctions de transport, sources de nuisances (bruit, etc.) avec les autres usages de la ville ?
- Peut-on à la fois valoriser une voie d'eau navigable comme élément de nature et comme fonction de transport ?
- Comment valoriser le transport par voie d'eau comme vecteur d'activités de recyclage ou de valorisation énergétique des matériaux transportés ?

Planche 5 — Arpentage sensible du territoire, regards sur les activités logistiques

Thomas Bene
Léna Germanese
Jules Grenu
Nathan Liart
Ophélie Fievez
Marie Stiellemant
Yahia Cherif Younes

Comment gérer les logistiques aériennes et souterraines existantes sur le site ? — Nathan Liart

Zone traversée et accessible par l'autoroute E42. — Thomas Bene

Quid de la relation nature-logistique ? —Thomas Bene

La présence de bruit. Zone active de transmort maritime. Le Canal a besoin d'expansion. —Younès Yahia Cherif

Planche 6 — Arpentage sensible du territoire, regards sur les activités logistiques

Thomas Bene
Léna Germanese
Jules Grenu
Nathan Liart
Ophélie Fievez
Marie Stiellemant
Yahia Cherif Younes

Comment réexploiter une darse laissée pour compte dans un contexte urbain metabolique ? — Léna Germanèse

Comment gérer la coupure provoquée par la route et la logistique ferroviaire entre le site Duferco/NLMK et la ville de La Louvière ? — Nathan Liart

Le pont doit être réinitialisé. La route passant par le pont n'est pas assez large. — Younès Yahia Cherif

Les mobilités, au fil de l'eau, des matières à projets ?

Aujourd'hui, les opérateurs en charge de l'entretien et du développement des voies navigables, à l'instar du Service Public Wallon Mobilité et Infrastructures (DGO2), ont un important rôle à jouer en matière de développement durable. En effet, ce mode de transport offre une alternative au mode autoroutier, en émettant trois à quatre fois moins d'émissions de gaz à effet de serre. Pour lutter contre le changement climatique, les chefs d'États européens ont d'ailleurs adopté le « cadre pour le climat et l'énergie à l'horizon 2030 », en octobre 2014 qui inclut des objectifs contraignants afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre. Le secteur du transport, aux côtés des secteurs de l'agriculture, de la construction et de la gestion des déchets devra réduire ses émissions de 30 % (par rapport à 2005) d'ici à 2030. Ces objectifs font partie des engagements pris par l'Union Européenne lors de l'Accord de Paris. Dans le cadre de la vision wallonne de la mobilité, à l'horizon 2030, le plan « FAST » vise une diminution nette de 7 % transport routier pour une augmentation répartie entre les modes ferroviaire et le fluvial. Grâce à son réseau hydrographique dense, situé au cœur de l'Europe, la Belgique a en effet un rôle important à jouer en termes de report modal de la route vers le rail ou le fret maritime ou fluvial. Le bateau, tout comme le rail est un mode de transport massifié, c'est-à-dire qu'il n'est intéressant qu'à partir d'un certain tonnage. De plus, ce mode ne concerne que les denrées non périssables. Pour ces raisons, le mode fluvial est particulièrement intéressant pour le transport des matériaux de construction, les produits agricoles, pétroliers et métalliques.

Schéma 7

Outre la fonction de transport, les voies d'eau sont aussi au service d'autres fonctions. Ces réservoirs d'eau permettent la gestion des inondations, l'alimentation des entreprises, l'épuration naturelle. L'eau peut être aussi source d'énergie pour la production d'électricité verte ou le refroidissement des unités de production. La présence de l'eau permet aussi

Schéma 7 — Friche et logistique, le regard d'un ingénieur des Ponts et Chaussées, d'un urbaniste et d'un chercheur en urbanisme

Pascal Moens (SPW Mobilité et Infrastructures)

Judith Dufaux : facilitatrice graphique

le développement d'une biodiversité spécifique, des habitats précieux pour la faune et la flore, comme les passes à poissons, les frayères, les berges végétalisées, etc. Ces espaces sur l'eau, et en bordure d'eau, offrent aussi des lieux pour les activités culturelles et de loisirs, comme la plaisance, les balades à vélo le long des canaux, ou la valorisation du patrimoine présent le long des berges.

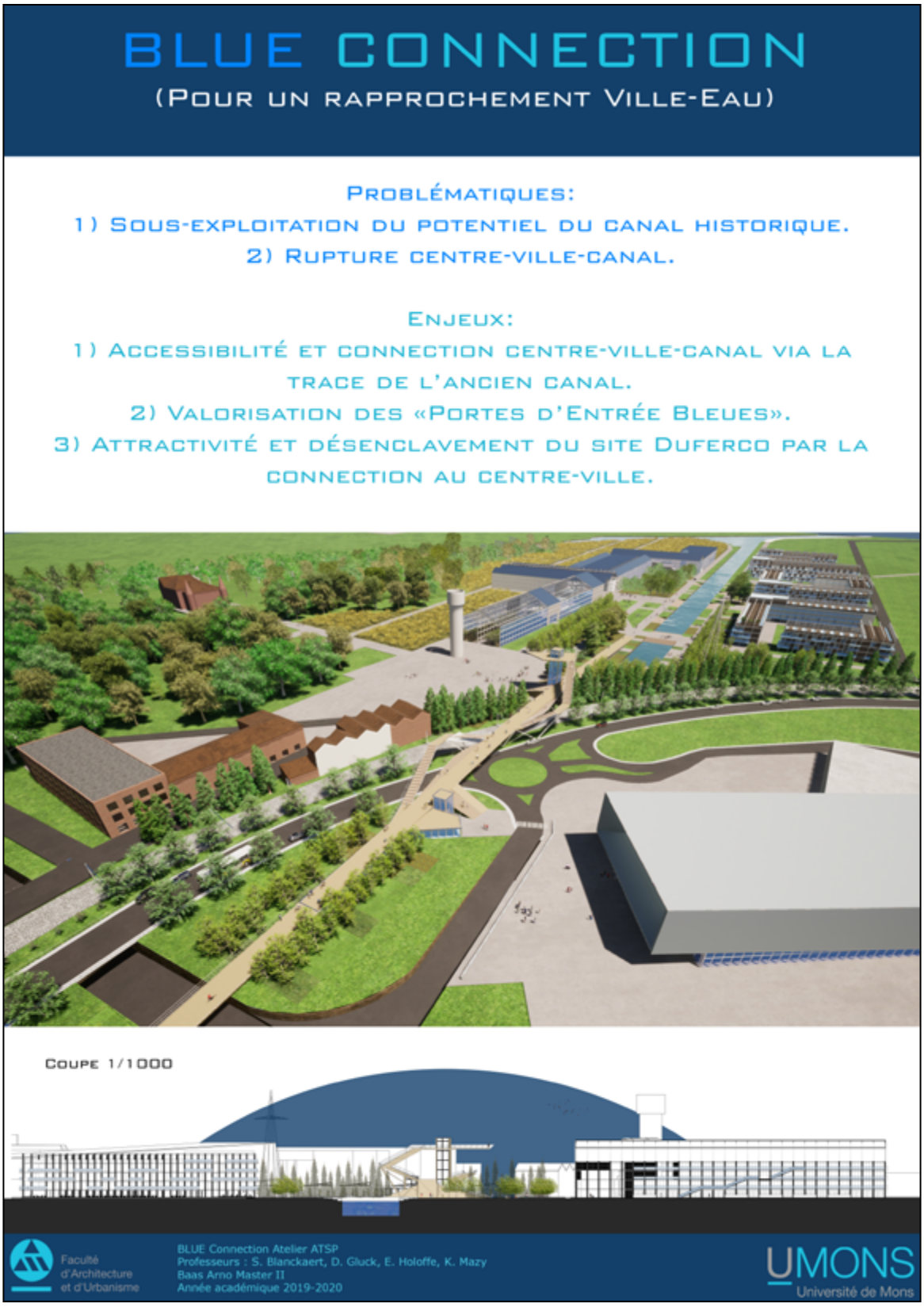
En regard de la fonction de transport, ces autres usages ou fonctions exercent parfois une pression sur les terrains portuaires dédiés au transbordement des marchandises, parfois favorisés pour l'image, l'attractivité qu'ils donnent à la ville et souvent plus acceptés par les citoyens. Toutefois, la préservation de terrains multimodaux, permettant les transferts de marchandises d'un mode de transport à l'autre, est aussi importante pour le développement durable des territoires. Un enjeu important, pour les futurs architectes et urbanistes sera donc de penser des formes urbaines capables de faire cohabiter ces différents usages, autour des voies d'eau.

À partir de ces réflexions et d'un exercice de diagnostic, certains étudiants de l'atelier « Architectures-Territoires-Stratégies-Paysages » de la Faculté d'Architecture et d'Urbanisme de l'Université de Mons, se sont penchés sur des solutions capables de retisser des liens sur des fractures urbaines provoquées par les infrastructures de transport, tout en favorisant la cohabitation de différents usages le long des cours d'eau. Le projet « Blue Connection » propose de créer une nouvelle porte de ville, pour valoriser d'une part la présence de l'eau à proximité de la ville, et favoriser les cheminements piétons au droit d'une entrée de ville caractérisée par d'importantes ruptures urbaines provoquées par le passage du chemin de fer et un important axe routier. La mise en place d'une passerelle, surplombant ces infrastructures de transport, permettra de lier différents points d'intérêt (le site Boch, le Louvexpo, le Château Boël, la Cantine des Italiens) pour, progressivement, lier le centre-ville à une darse greffée sur le réseau du Canal historique. La darse est valorisée comme cadre de vie, mais sera aussi au service d'un écosystème intégré dans les halles industrielles existantes. Cet écosystème comprend la production alimentaire à travers une ferme urbaine et des serres, la vente de ces produits grâce à une halle commerçante et leur recyclage par le biais d'une recyclerie. Une école agricole permettra la formation à ces métiers dans cet espace dédié. Ce nouveau quartier entend ainsi mettre en valeur le canal historique, le patrimoine industriel ainsi que le paysage louviérois.

Projet 4

Projet 4 — Prospectives par la création d'une infrastructure légère, connectées avec des activités de production alimentaire

Arno Baas



Les friches fluviales, au service de l'économie circulaire et portuaire

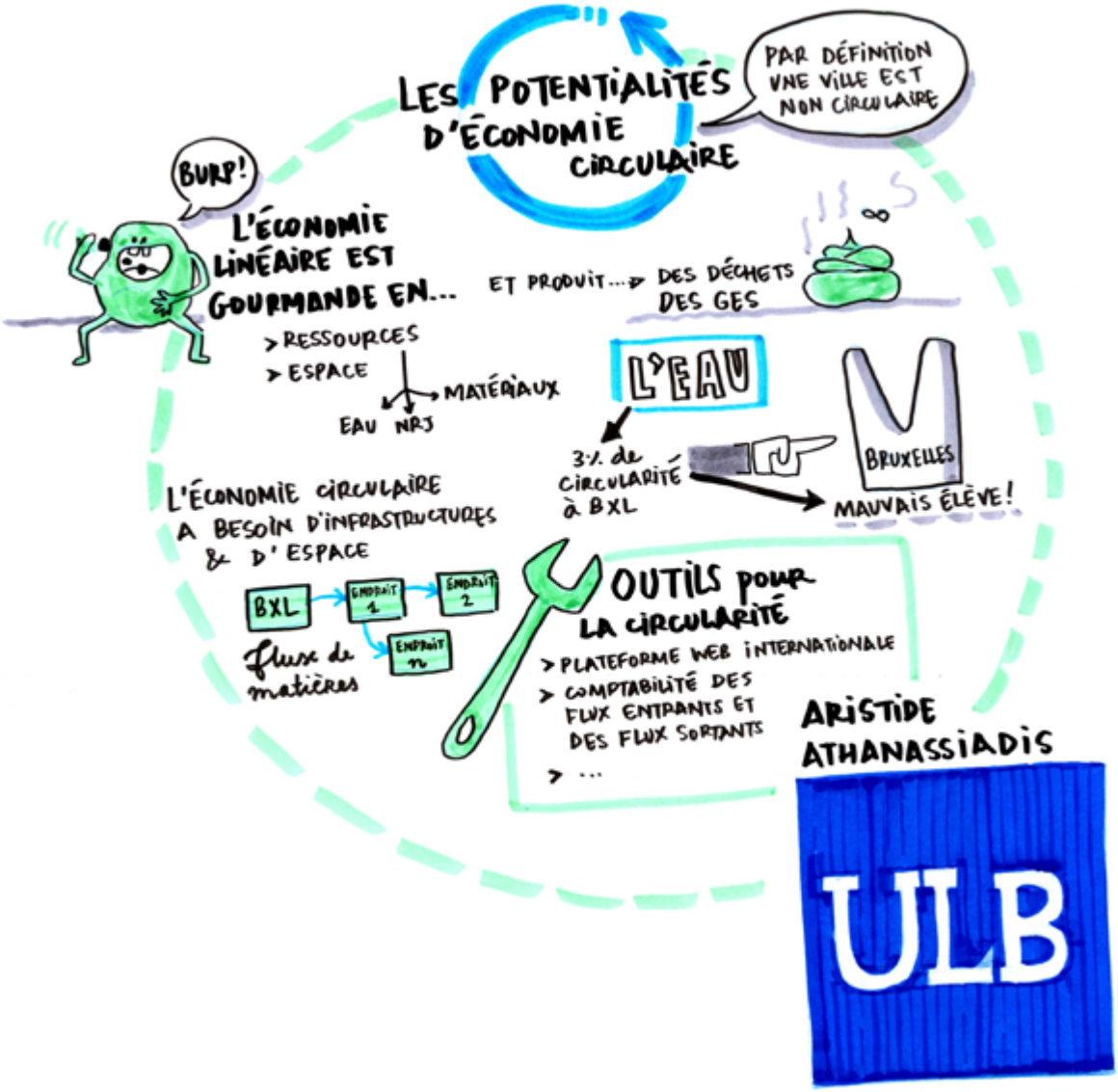
Au sein des réseaux, infrastructures et connexions, le rôle des friches, le long des voies d'eau, se décline par la mise à disposition d'espaces ouverts nécessaires au transbordement des marchandises, mais aussi à leur transformation, leur valorisation ou leur recyclage. En ce sens, elles ont un rôle à jouer au service de l'économie circulaire, thématique de recherche explorée notamment par Aristide Athanassiadis (Université Libre de Bruxelles, Chaire Circular Metabolism). Le recyclage, le transport et la transformation sont en effet des piliers de cette économie alternative.

Schéma 8

« Retenons une définition élargie de l'économie circulaire, qui propose une alternative aux processus linéaires classiques, qui part de ressources naturelles pour produire un objet (disons un jouet en plastique produit à partir de pétrole de schiste Texan), pour le mettre directement en décharge après son dernier (et trop souvent premier) usage. Une approche circulaire privilégie des processus en boucles les plus courtes possibles, pour économiser au mieux les ressources mobilisées pour la fabrication de notre jouet : le réemploi par un autre enfant une fois votre enfant (rapidement) lassé, sa réparation s'il est malencontreusement cassé, et quand ce n'est plus possible le recyclage des matières premières qui le composent. Cette approche circulaire nécessite de revoir les étapes de conception et de production des objet, mais aussi de réinventer toute la chaîne de valeur. La transition d'une filière de l'économie linéaire à l'économie circulaire consiste à multiplier des boucles de réemploi, de réparation et de recyclage comme autant d'opportunités d'épargner des matières premières et de l'énergie » (Grisot, 2020).

Schéma 8 — Friche et logistique, le regard d'un ingénieur des Ponts et Chaussées, d'un urbaniste et d'un chercheur en urbanisme

Aristide Athanassiadis (Université Libre de Bruxelles, Metabolism of Cities)



Judith Dufaux : facilitatrice graphique

Aujourd'hui, dans des contextes où l'usage parcimonieux du sol est de plus en plus important, en regard des conséquences négatives de l'artificialisation des sols (augmentation des risques d'inondations, agression des écosystèmes, perte des surfaces agricoles, etc.), et dans certaines villes, d'une importante croissance démographique, il semble nécessaire de développer des réflexions sur la cohabitation entre les terrains portuaires et les autres usages urbains, à l'instar du bureau MSA, en charge du Masterplan « Horizon 2040 » du Port de Bruxelles. Différents principes d'aménagement y sont développés, comme la mise en place de liens visuels vers la voie d'eau, des quais partagés en fonction des temporalités des usages (journée/soirée ; semaine/week-end), la qualité architecturale des projets portuaires, la valorisation du patrimoine et leur mise en lumière, l'hybridation typologique par la superposition d'usages urbains au-dessus d'entrepôts portuaires, etc. ◇

Schéma 9

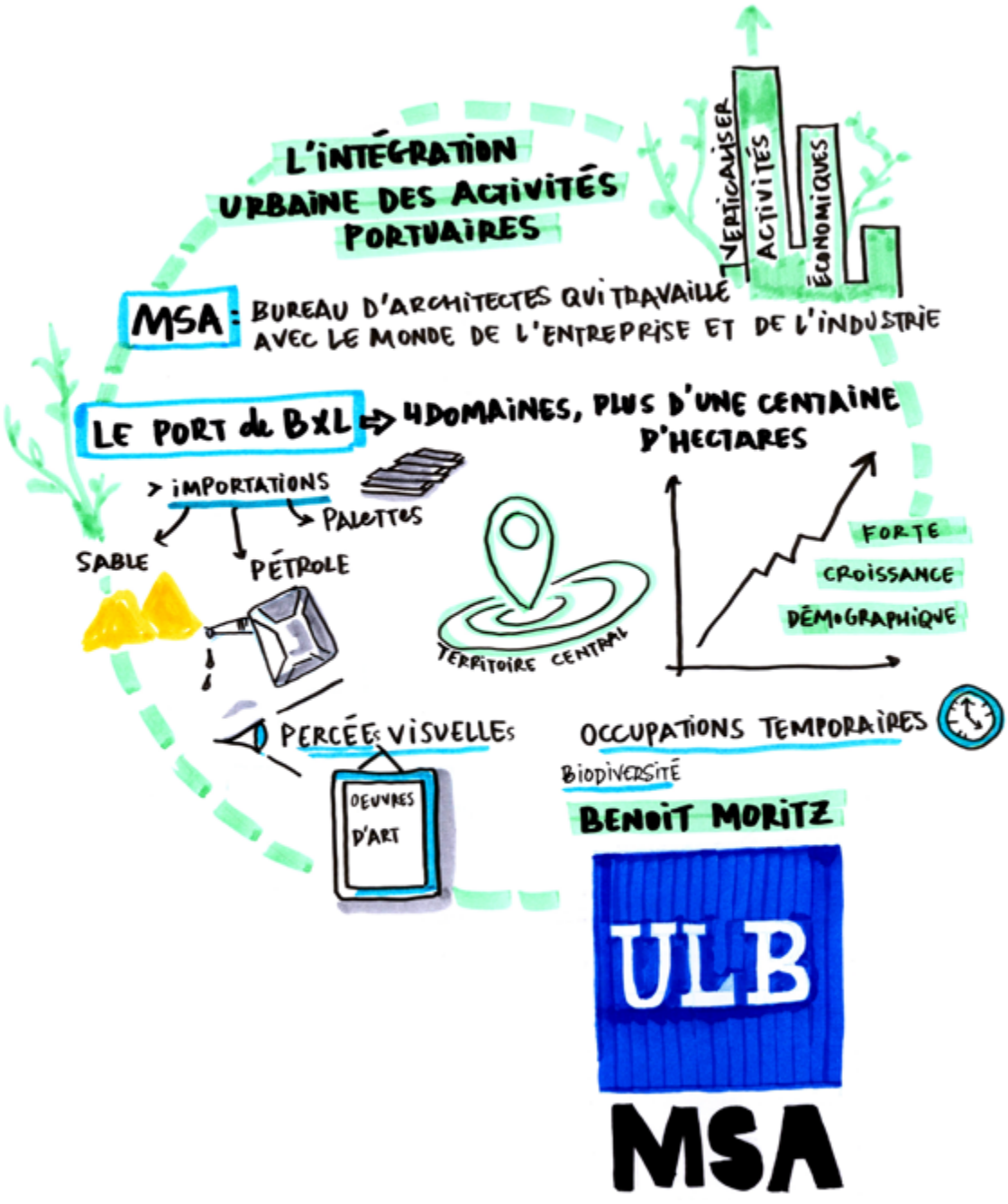
Sources

Delplancq Thierry (dir.), 2012, *La Louvière, une ville s'invente...Bâtisseurs d'avenir*, Archives de la Ville et du CPAS de La Louvière.

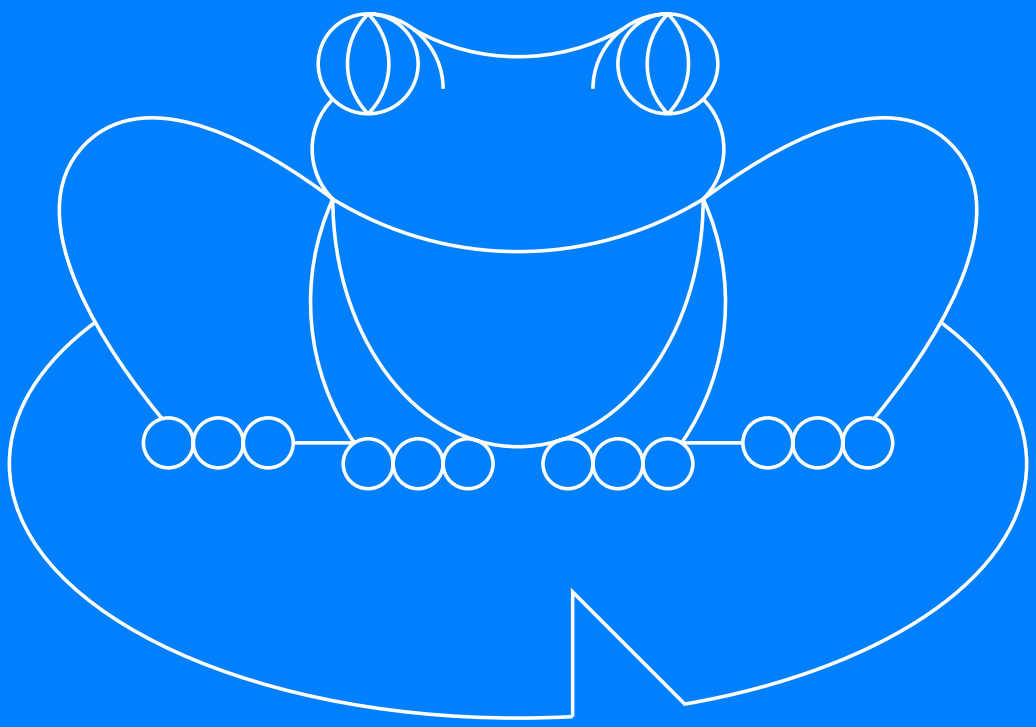
Grisot, S. (2020). *Manifeste pour un urbanisme circulaire : pour des alternatives concrètes à l'étalement de la ville*.

Schéma 9 — Friche et logistique, le regard d'un ingénieur des Ponts et Chaussées, d'un urbaniste et d'un chercheur en urbanisme

Benoit Moritz (MSA, Université Libre de Bruxelles)



Judith Dufaux : facilitatrice graphique



4

LA LOUVIÈRE

NATURE ET BIODIVERSITÉ

SIMON BLANCKAERT

UNIVERSITÉ DE MONS, FACULTÉ D'ARCHITECTURE ET D'URBANISME
PAYSAGISTE, DOCTORANT EN ART DE BÂTIR ET URBANISME
ASSISTANT SOUS MANDAT

La Louvière et son paysage post-industriel, un atout pour son patrimoine naturel ?

Il est commun d'admettre que des territoires périphériques aux grandes agglomérations sont dits « péri-urbains » et que l'occupation du sol se situe entre un espace urbain et rural. Nous pourrions penser que l'étalement urbain s'inscrit au milieu d'un paysage principalement agricole et boisé. Toutefois, le territoire naturel de La Louvière a fortement évolué du fait de sa configuration morphologique initiale favorable à un processus d'industrialisation massif. De plus, un accroissement rapide de la population et un étalement urbain dense ont progressivement morcelé le paysage biotique (naturel et vivant) louviérois. C'est le cas pour de nombreuses petites et moyennes villes situées le long du cordon minier belge, qui s'étale depuis les frontières françaises aux frontières allemandes. La déprise industrielle a depuis laissé des stigmates que la nature s'est empressée de combler de manière éphémère...et c'est aujourd'hui sur ces terres héritées que peut se construire un avenir et une identité territoriale.

Avant de développer la problématique spécifique à la nature et la biodiversité de La Louvière, il conviendra de définir ces deux termes, dans le contexte territorial dans lequel ils s'inscrivent.

Par nature, nous pourrons identifier ici les éléments structurels du territoire, tels que le relief et les cours d'eau mais aussi l'occupation du sol à travers les espaces de culture agricoles, prairies, maraîchages, bois et forêts, marécages, etc... Nous noterons toutefois que les espaces agricoles, prairies et maraîchages (et certains bois) s'appuient sur une culture du vivant mais ne peuvent pas être considérés au sens premier du terme comme naturels, puisque issus d'un processus humain. Nous pourrons également mettre en évidence la spécificité du paysage post-industriel de La

Louvière, composé de terrils, friches industrielles, ferroviaires et fluviales qui ont progressivement été recolonisés par la végétation et sont devenus des espaces que l'on peut qualifier de naturels, ou en tout cas qui accueillent une certaine diversité végétale et de fait animale. Cette diversité des cultures est vue aujourd'hui vue comme une potentialité pour penser la structure urbaine de manière prospective.

Par biodiversité, nous entendons la diversité biotique, tant faunistique (animale) que floristique (végétale). Cette dernière est tout ce qui compose le paysage de La Louvière tel qu'on le perçoit aujourd'hui : les arbres des bois et forêts ou des alignements en passant par les herbacées des prairies, les plantes aquatiques des bords d'eau et berges, les annuelles des champs cultivés, les vivaces des jardins, les colonisatrices des friches etc... que ce soient des végétaux plantés par l'homme ou arrivés seuls suite à la colonisation d'espaces libres ou inoccupés. Nous pourrons ainsi caractériser deux types d'espaces sur lesquels cette diversité s'installe : cultivés et hérités. Nous pourrons par ailleurs noter que la friche est un lieu d'accueil privilégié de la diversité (en opposition aux espaces cultivés de manière monospécifique), dans le sens ou cet espace est le réceptacle des plantes dites pionnières, des vagabondes (adventices) et devient un lieu de ressource et de refuge pour la faune. L'abandon de l'action anthropique[16] dans ces espaces laisse place à une biodiversité qui construit progressivement des écosystèmes particuliers qu'il convient de valoriser et/ou protéger. Nous pourrons également noter que les cours d'eau, qu'ils soient canalisés ou non, abritent une faune tout aussi spécifique et que l'arrêt de certaines activités industrielles qui exploitaient l'eau (autre que le transport fluvial) a laissé place à un renouvellement de la faune aquatique (poissons). Cette biodiversité contribue également à dépolluer, par son action perpétuelle et cyclique basée sur les saisons, les sols impropres (Principes de phytoremédiation).

16 Intervention humaine sur un milieu.

Ces deux définitions posées, nous pouvons comprendre tout l'intérêt qu'ont les aménageurs, qu'ils soient urbanistes, paysagistes et architectes à s'appuyer sur les réseaux formés par les différents milieux issus de l'ère post-industrielle pour recomposer et compléter un tissus naturel et paysagé existant. En effet, cette nature résiliente constitue une formidable opportunité pour penser autrement la « ville de demain » dans une logique d'équilibre et de partage des ressources mais aussi de complétude d'une nature surexploitée et domestiquée.

Planche 7 — Arpentage sensible du territoire, regards sur la biodiversité

Yves Assale
Julien Demesmaker
Déborah Girboux
Mohyddine Hamatou
Joseph Hounpke
Loris Michiels
Julie Rochez

Vue de l'ancien canal du centre depuis le pont Capite. Comment améliorer la qualité de vie le long d'un canal lorsque celui-ci est un espace public classé à l'UNESCO ? — Michiels Loris

Biodiversité et pollution, un défi ? — Mohyddine Hamatou

Vue le long de l'ancien canal. Présence d'un abri à oiseau (certainement à pigeon). — Michiels Loris

Quelles sont les plantes permettant de dépolluer les sols du site ? — Julie Rochez

— Girboux Déborah

Le territoire de La Louvière est aujourd'hui dans un basculement de son identité et peut saisir ces préceptes comme une capacité de revalorisation de son patrimoine naturel, que ce soient les cours d'eau, les terrils, les friches... dans une optique de transformer son territoire. C'est d'ailleurs en ce sens que les étangs de Strépy ont été réaménagés en 2009 grâce à des subsides régionaux dans le dessin de stabiliser les berges. « *En effet, la cuvette marécageuse arrosée de quelques sources avait vu son paysage se modifier suite aux effondrements de 1930-940 liés à l'exploitation du charbon. Des hauts fonds ont été créés pour permettre à la flore aquatique de recoloniser le site pour servir de pouponnière aux alevins des différentes espèces de poissons sur place* »[17]. De même, les actions menées dans le cadre du Contrat de Rivière de la Haine, vise à la faire revivre biologiquement.

17 Negrinotti, Thierry, 2012, « Le patrimoine naturel et paysager » in Julien Maquet (dir.), *La Louvière, le patrimoine d'une métropole culturelle*, Namur : Institut du Patrimoine Wallon

Pour autant, est-ce que la biodiversité, dans sa forme actuelle et dans une vision prospective d'aménagement, peut-être une source potentielle de renouvellement d'une image négative et attirer de nouveaux habitants ? Est-ce le reflet d'une valeur suffisamment présente avec une capacité à s'exprimer dans l'ambition d'une régénération de la structure territoriale ? Il convient également de poser une base d'éducation liminaire à toute action : ne plus voir la nature comme réceptacle de déchets liés aux activités de l'humain mais établir un profond respect pour une cohabitation profitable à chacun.

Planches 7

Les friches fluviales, de potentiels réservoirs de biodiversité

La nature : le substrat comme point de départ d'une occupation industrielle et urbaine

Carte 14 — 16

À travers une lecture critique de l'occupation du sol et cartographique de l'évolution du territoire, nous pouvons affirmer que le socle naturel a été le support d'un accroissement constant de terrains artificiels depuis la fin du XVIII^{e} siècle, au détriment d'une nature primaire. Ce sont ainsi les cours d'eau qui ont été détournés et canalisés, les surfaces agricoles rationalisées, etc... La vallée qui a vu naître le cœur historique de La Louvière est devenue le support d'une industrialisation et une urbanisation intense. Nous sommes ainsi passés d'un milieu rural à un milieu urbain, d'un grand espace ouvert à une multitude de petits espaces fragmentés.

Nous pouvons aisément identifier un basculement net entre le paysage ouvert de champs cultivés au paysage artificialisé et urbanisé dès le XIX^{e} siècle. Il nous suffit pour cela de jeter un œil à la fiche d'occupation du sol édité par la CPDT [18] pour se rendre compte de la place de la « nature » à La Louvière. La répartition 1/4 terrains résidentiels, 1/4 friches agricoles, 1/4 terres arables et 1/4 de terrains de « nature inconnue » nous donne une première clé de lecture sur la place laissée à la diversité « naturelle ». Pour autant, nous pouvons observer qu'actuellement, les espaces dits « naturels » sont plus diversifiés qu'auparavant. Toutefois, le substrat originel est aujourd'hui effacé par la transformation urbaine progressive et n'apparaît plus comme l'élément dominant et structurant.

18 *https://cpdt.wallonie.be/les-fiches-doccupation-et-daffectation-du-sol-2004-la-louviere*

Carte 14 — Évolution des espaces naturels

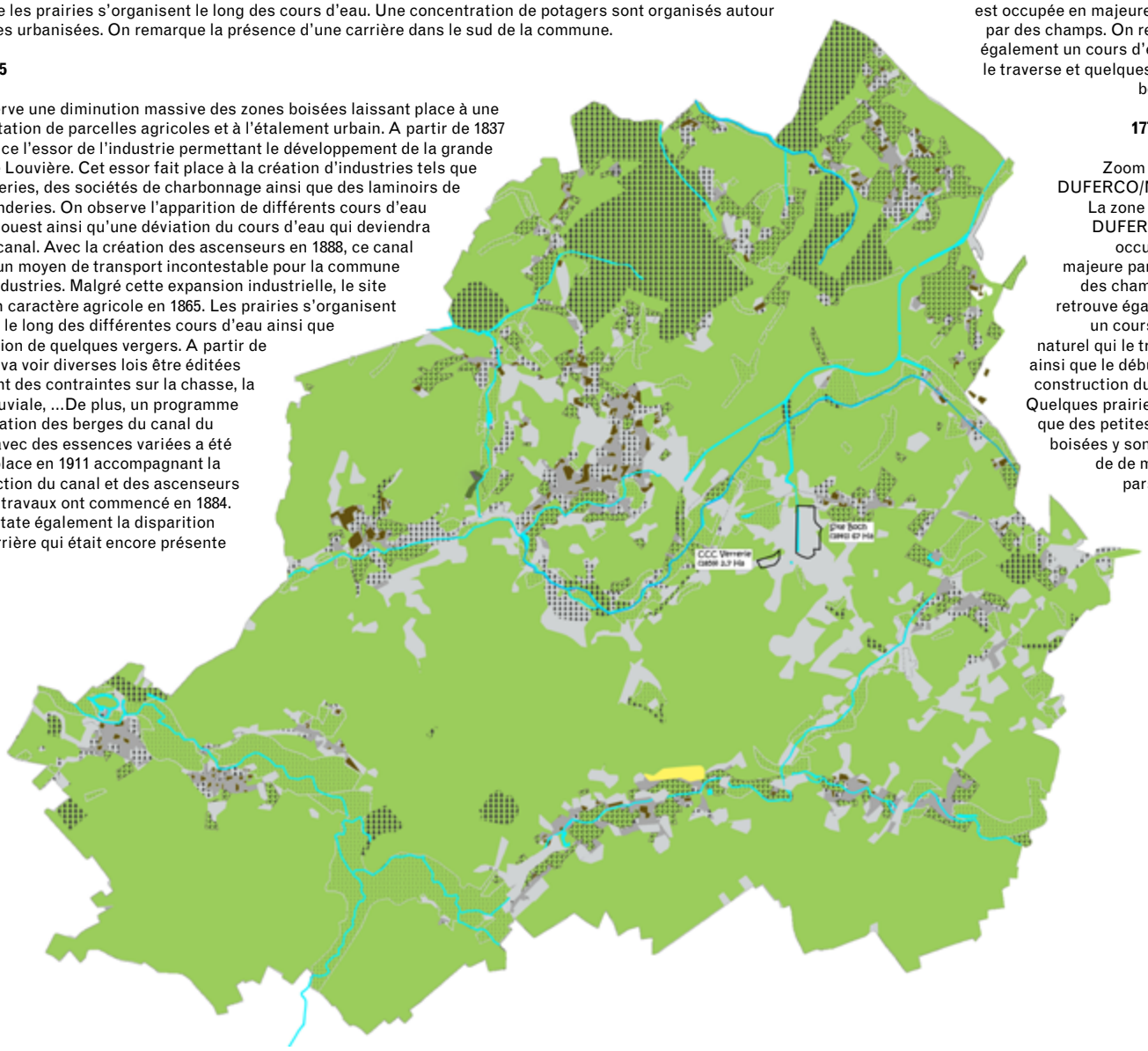
Claudia Bugar
Jolan Daniels
Déborah Girboux
Jules Grenu

1777

On constate à cette époque que la dominance de terrain est dédiée à la culture des champs qui constitue environ 70% du territoire. On remarque une forte concentration d'espace boisé au nord de la carte. Ces différentes zones boisées ainsi que les prairies s'organisent le long des cours d'eau. Une concentration de potagers sont organisés autour des zones urbanisées. On remarque la présence d'une carrière dans le sud de la commune.

1777-1865

On observe une diminution massive des zones boisées laissant place à une augmentation de parcelles agricoles et à l'étalement urbain. A partir de 1837 commence l'essor de l'industrie permettant le développement de la grande et basse Louvière. Cet essor fait place à la création d'industries tels que des verreries, des sociétés de charbonnage ainsi que des laminoirs de fer et fonderies. On observe l'apparition de différents cours d'eau au nord-ouest ainsi qu'une déviation du cours d'eau qui deviendra le futur canal. Avec la création des ascenseurs en 1888, ce canal permet un moyen de transport incontestable pour la commune et ses industries. Malgré cette expansion industrielle, le site garde un caractère agricole en 1865. Les prairies s'organisent toujours le long des différentes cours d'eau ainsi que l'apparition de quelques vergers. A partir de 1882, on va voir diverses lois être éditées apportant des contraintes sur la chasse, la pêche fluviale, ...De plus, un programme de plantation des berges du canal du Centre avec des essences variées a été mis en place en 1911 accompagnant la construction du canal et des ascenseurs dont les travaux ont commencé en 1884. On constate également la disparition de la carrière qui était encore présente en 1777.



1777

Zoom terrain DUFERCO/NLMK : La zone du site DUFERCO est occupée en majeure partie par des champs. On retrouve également un cours d'eau qui le traverse et quelques zones boisées.

1777-1865

Zoom terrain DUFERCO/NLMK : La zone du site DUFERCO est occupée en majeure partie par des champs. On retrouve également un cours d'eau naturel qui le traverse ainsi que le début de la construction du canal. Quelques prairies ainsi que des petites zones boisées y sont aussi de de manière parsemée.

1777 1865
- Champs
- Boisé
- Prairiés
- Prairies/Verger (double fonction)
- Grands potagers
- Carrières
- Cours d'eau
- Urbanisation
- Cours d'eau de surface

N 0 1 km

Source : Geoportail de Wallonie
Cette cartographie a été produite par des étudiants en cours de formation universitaire. Révisé, ce document pourrait néanmoins contenir des imprécisions.

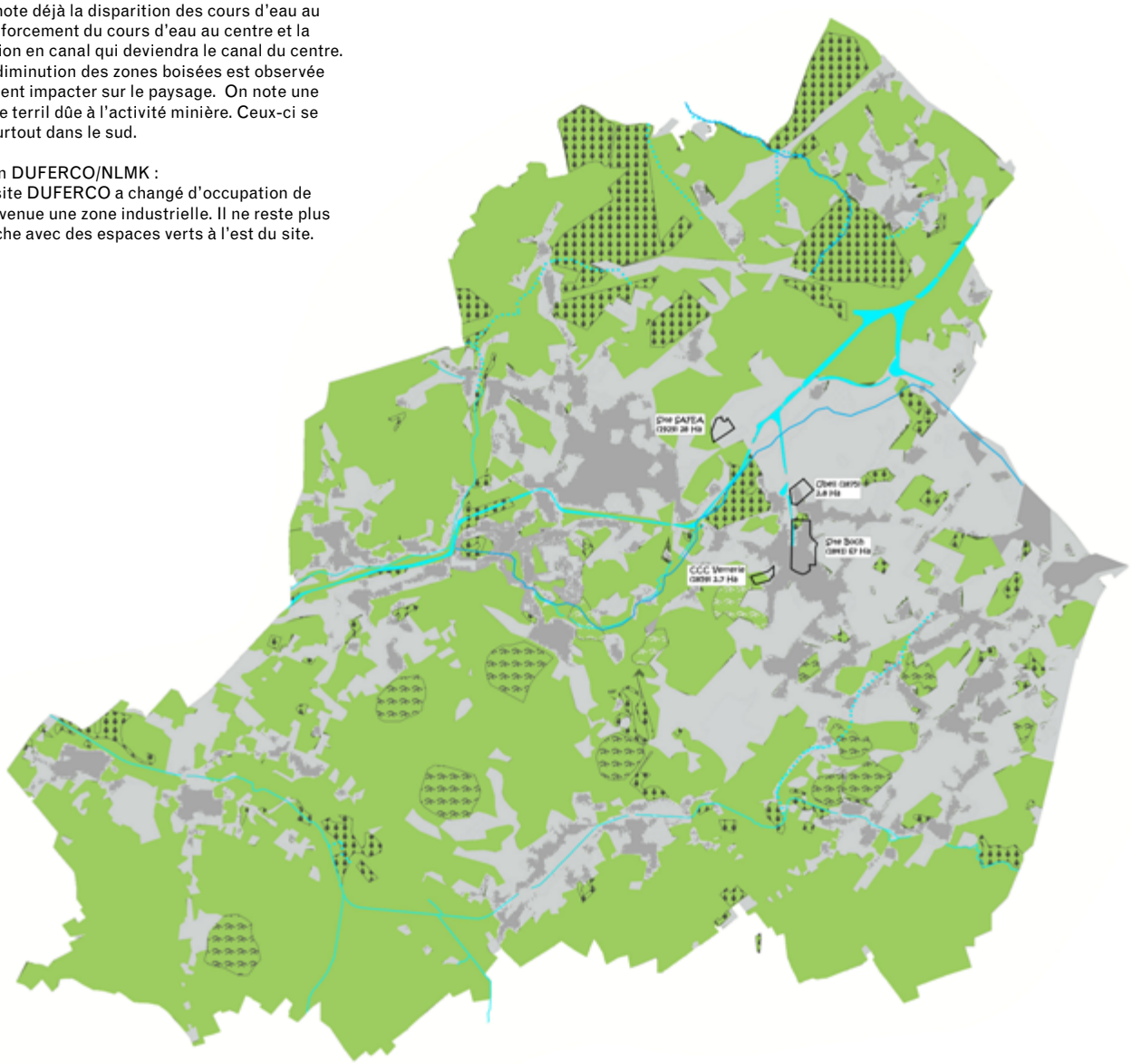
Carte 15 — Évolution des espaces naturels

Claudia Bugar
Jolan Daniels
Déborah Girboux
Jules Grenu

1865-1971

On remarque un étalement urbain massif, ce qui réduit fortement l'espace vert du territoire. Le territoire change, on note déjà la disparition des cours d'eau au nord. Un renforcement du cours d'eau au centre et la transformation en canal qui deviendra le canal du centre. Une légère diminution des zones boisées est observée sans forcément impacter sur le paysage. On note une apparition de terril dûe à l'activité minière. Ceux-ci se localisent surtout dans le sud.

Zoom terrain DUFERCO/NLMK :
La zone du site DUFERCO a changé d'occupation de sol et est devenue une zone industrielle. Il ne reste plus qu'une tranche avec des espaces verts à l'est du site.



1865 1971
- Champs/Prairies
- Boisé
- Terrils non boisés
- Terrils boisés
- Cours d'eau/Canal
- Urbanisation
- Cours d'eau de surface

N 0 1 km

Source : Geoportail de Wallonie
Cette cartographie a été produite par des étudiants en cours de formation universitaire. Révisé, ce document pourrait néanmoins contenir des imprécisions.

Carte 16 — Évolution des espaces naturels

Claudia Bugar
Jolan Daniels
Déborah Girboux
Jules Grenu

1971-2017

Ala fin des années 1990, on note que le château Boël et son parc ont été racheté par la société Duferco de même que l'usine qui y était associée. A côté de cela plusieurs décrets et lois ont été mis en place ainsi que le Plan communal de préservation de la nature et la zone Natura 2000 au sud du territoire.

Aujourd'hui, on redonne une importance aux zones végétalisées. On constate notamment une augmentation des zones boisées un peu partout sur le territoire avec une certaine importance au nord et le long des autoroutes. Deux décrets ont eu une influence. Tout d'abord le décret sur la valorisation des terrils. Le second vise un décret relatif au parc naturel apportant une augmentation des zones vertes. On remarque l'apparition de cultures maraichères apparues dans le sud ainsi que l'apparition de zones marécageuses. Pour finir, cette période est marquée par l'édition de nouvelles lois et surtout la sensibilisation du grand public aux impacts sur la nature et les ressources. Cette sensibilisation se fait beaucoup autour du thème de l'eau avec la présence de la Haine et est organisée par les membres du contrat de rivière de la Haine.

Zoom terrain DUFERCO/NLMK :
Sur la zone du site DUFERCO se localise une petite partie d'industrie, mais le site est devenu, pour sa plus grande partie, une friche. On remarque que la zone boisée correspond à la masse de matières stockées sur le terrain. Laissée ainsi pendant quelques dizaines d'années, la nature a repris ses droits.

1971 2017
- Champs
- Boisé
- Terrils non boisés
- Terrils boisés
- Prairiés
- Cultures maraîchères
- Zones marécageuses
- Cours d'eau
- Urbanisation
- Cours d'eau de surface

N 0 1 km

Source : Geoportail de Wallonie
Cette cartographie a été produite par des étudiants en cours de formation universitaire. Révisé, ce document pourrait néanmoins contenir des imprécisions.

La nature jardinée : les champs, les jardins et les bois comme ressource nourricière primaire

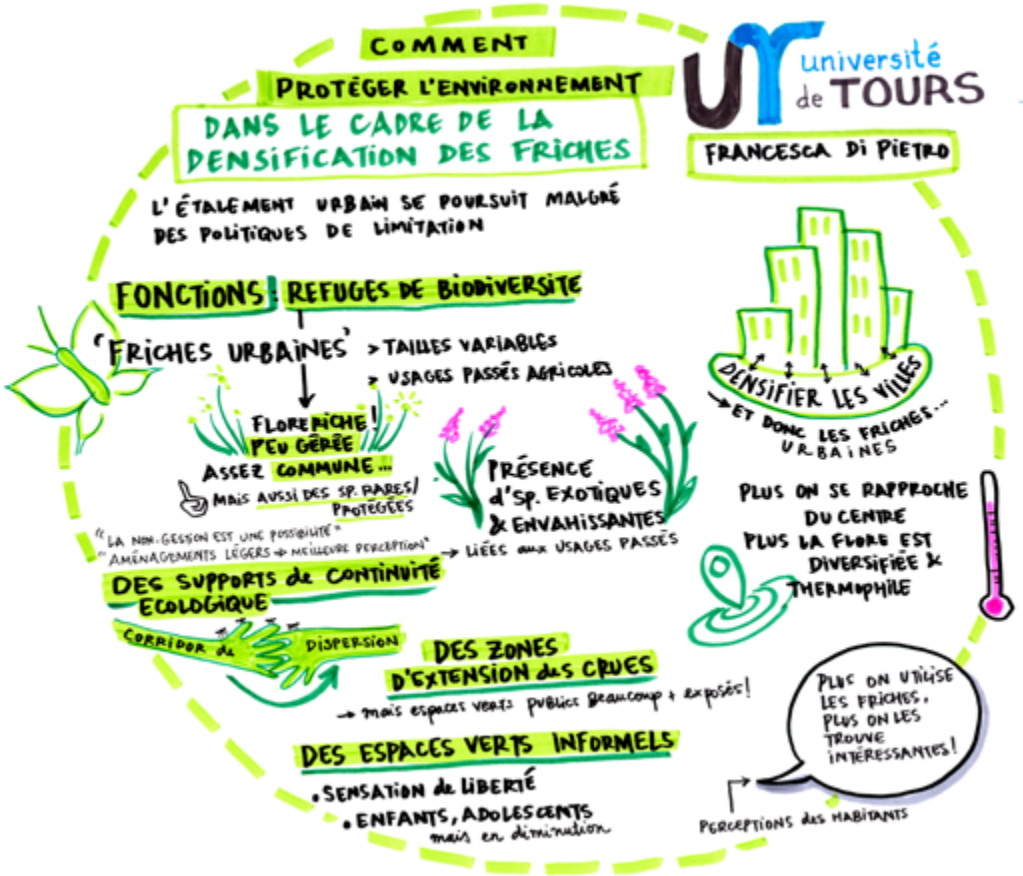
Les cultures agricoles et maraîchères ont soutenu l'accroissement démographique d'un point de vue nourricier. Elles se sont développées en même temps que la ville s'étalait. Nous pourrons noter également la présence de jardins ouvriers qui est le reflet d'une volonté de la part des propriétaires industriels de conserver la population à proximité des lieux de production. Ces deux approches, jardinière et nourricière (cultures maraîchères, prairies, zones marécageuses, bois), sont aujourd'hui les lieux privilégiés de nature jardinée, supports d'une potentielle nouvelle répartition spatiale contemporaine. Il y a lieu de les préserver et de les améliorer pour continuer à alimenter la population. Toutefois, la population qui habite à proximité de ces espaces et qui est bien souvent présente depuis plusieurs générations, qui a vécu la déprise industrielle, n'est pas sensibilisée et armée pour faire face à ce genre de défis. Les surfaces en déprise sont vastes. Les actions et initiatives sont de fait individuelles, ponctuelles et rarement soutenues par les pouvoirs publics. Il conviendrait, dans une approche entrepreneuriale, de mettre à disposition des espaces mutualisés sur base d'actions collectives de type *bottom-up* soutenues, pour voir apparaître une trame multiple et diversifiée productive.

La nature éphémère et héritée : les friches industrielles (terrils et chancres) et fluviales comme chance pour le territoire

Il est d'une évidence que le paysage actuel de La Louvière résulte d'une déprise industrielle importante. Il suffit de cerner le nombre de terrils (boisés ou non boisés) mais aussi les bâtiments industriels abandonnés pour comprendre l'histoire du territoire. Il est commun d'appeler ces lieux ou ces « tas » de déchets des « chancres ». Ce sont des lieux ou l'humain n'est plus intervenu depuis un certain temps, soit parce qu'il a terminé d'exploiter la ressource, soit parce que le marché a évolué ou parce qu'il a été pris dans une décroissance industrielle. Ce sont souvent des grandes surfaces accompagnées de bâtiments, hangars, volumes... qui ont progressivement été recolonisés par la végétation. Ces plantes pionnières, ces adventices, vagabondes, annuelles... qui s'installent dans les interstices de murs et du sol et contre lequel l'humain a tendance à se battre (par une peur de la nature ?) trouvent ici un refuge qui leur permet de s'épanouir pleinement. Ainsi, on peut voir sur des anciens tas de scories (terrils) apparaître des forêts, dans des bras abandonnés de canaux s'installer

Schéma 10 — Friche et biodiversité, le regard d'une géographe de l'environnement

Francesca Di Pietro (Université de Tours)



Judith Dufaux : facilitatrice graphique

des plantes sauvages semi aquatiques ou aquatiques, dans les anciennes gares de triage des prairies calcicoles...ou même découvrir de nouvelles espèces animales protégées à l'échelle européenne. Ces espaces, berceaux d'un renouvellement naturel, faunistique et floristique, sont des lieux d'expression de la diversité qui ont une valeur à l'échelle d'un territoire, à la fois écologique mais aussi économique. Comme l'a bien expliqué Francesca Di Pietro[19], de l'université de Tours, les friches sont des supports de continuité écologique, des « espaces verts » (au sens gestion de la ville) informels, mais aussi des zones d'extension des crues, etc... et ces friches, tantôt à la périphérie proche ou à la marge des villes deviennent « friches urbaines » et sont soumises à des pressions foncières, comme à La Louvière.

Schéma 10

19 Géographe de l'environnement, Laboratoire CITERES, *https://www.univ-tours.fr/annuaire/francesca-di-pietro*

La nature rêvée ou comment s'appuyer sur une ressource inespérée venue de la « résilience naturelle »

Ce sauvage qui s'installe dans les espaces abandonnés par l'homme est à saisir comme une chance pour requalifier une identité meurtrie par des années d'exploitation des ressources et une image sombre qui en ressort. À l'échelle du paysage de la Louvière, ce sont des terres polluées qui s'étirent sur de longs chapelets et qui forment ce qu'appelle le paysagiste Gilles Clément le « tiers paysage »[20]. Ces espaces morcelés, bien souvent inaccessibles, de différentes dimensions, formes, matérialités, etc... constituent potentiellement des refuges individuels mais surtout des « corridors » écologiques quand ils sont pris de manière collective. Ces espaces peuvent facilement être mis en réseau pour former un maillage « vert et bleu » à l'échelle du grand paysage et être le support d'une nouvelle vision urbanistique territoriale. « Ainsi, le patrimoine naturel et paysager de La Louvière est articulé autour des maillages bleu et vert établis dans le cadre d'une conservation de la nature, outil de l'aménagement du territoire. Il découle de ce maillage bleu trois grands axes : le nouveau canal traversant le nord de la ville, l'ancien canal sinuant à travers les zones urbaines et la Haine, serpentant à travers les milieux agricoles »[21]. Les usages, qualités, etc... se complètent avec une capacité de résilience et d'adaptation aux terrains rencontrés. Nous pouvons ainsi identifier des techniques qui vont dépolluer certaines terres souillées, regroupées sous le terme de « phytoremédiation ». En prenant en compte les différentes temporalités d'un territoire, il n'est ainsi plus nécessaire de procéder à de lourdes et coûteuses dépollutions qui bien souvent nient le passé du terrain (extraction des terres etc...).

20 Voir manifeste pour le tiers paysage, *http://www.gillesclement.com/fichiers/_tierspaypublications_92045_manifeste_du_tiers_paysage.pdf*

21 Negrinotti, Thierry, 2012, « Le patrimoine naturel et paysager » in Julien Maquet (dir.), La Louvière, le patrimoine d'une métropole culturelle, Namur : Institut du Patrimoine Wallon.

Conclusion : quelle place pour la nature à La Louvière?

Au travers les visions prospectives dégagées par les étudiants dans le cadre de l'atelier ATSP de l'UMons et de l'atelier du micro-projet Interreg BLUE à La Louvière, nous pouvons dégager trois axes de réflexion pour le territoire de La Louvière. Le premier travail de Céline BIGAN et Livia STRAZZERI nous propose de « mettre sous cloche » cette nature afin de la « magnifier ». Nous entendons par là qu'il y aurait lieu de la préserver, la protéger et la mettre en scène. Cette approche qui peut paraître, de prime abord, conservatrice, abonderait dans le sens des politiques européennes de protection des milieux à haute valeur écologique et environnementale, comme les réseaux Natura 2000[22]. Un deuxième axe de réflexion, introduit par les travaux de Paul BARONNET et Antoine VANKEERBERGHEN s'appuie sur le paysage naturel comme ressource et outil à profit d'un renouvellement urbain. Le végétal, isolé et reproduit en culture de type pépinière, pourrait non seulement servir dans la redynamisation des espaces publics (voir aussi l'exemple de la pépinière citoyenne à Uccle[23]) et dans une logique d'éducation à l'éco-citoyenneté en devenant un laboratoire de la dépollution par les plantes, exemplaire à l'échelle (régionale) d'un cordon industriel en pleine déprise depuis 30 ans. Ces deux axes posés, nous pouvons dès lors orienter la question de l'émergence d'un débat, substrat d'un troisième axe de réflexion sur la nécessité de consommer l'espace de friche à destination d'un foncier bâti, d'espaces de loisirs, d'équipements communautaires, d'industrie... ou de le laisser comme espace à part entière avec toutes les spécificités d'un espace abandonné (usages informels potentiels, mise à l'écart d'espaces de nature, image du sauvage...). C'est ce que le réseau inter-friches tente de questionner à travers les ateliers mis en place à l'échelle internationale depuis 2018. ◇

Projet 5

Projet 6

22 *http://biodiversite.wallonie.be/fr/natura-2000.html?IDC=829*

23 *https://urban-ecology.be/pepiniere-citoyenne/*

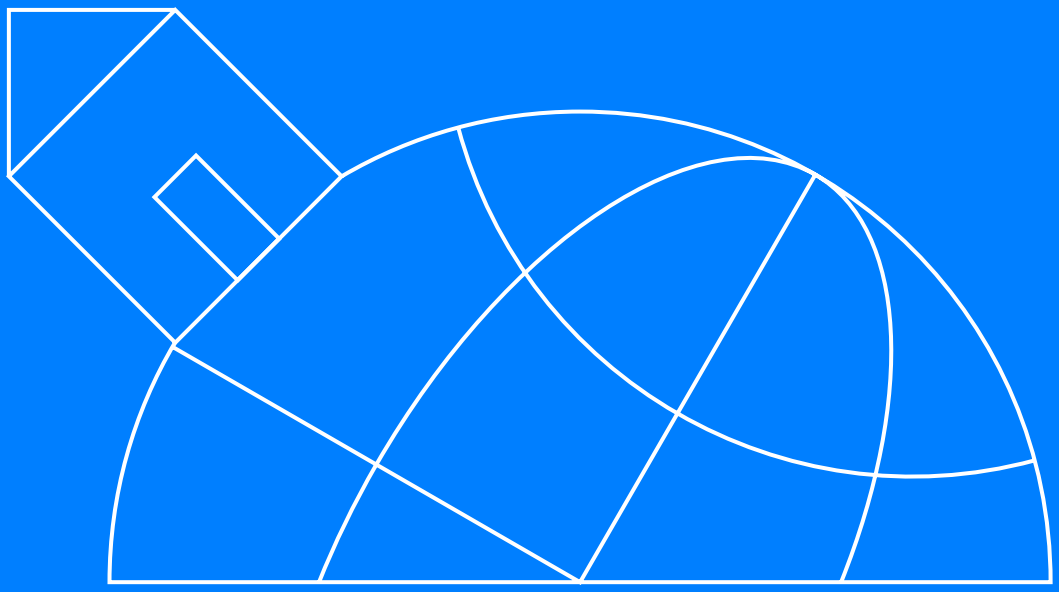
Projet 5 — Prospectives à partir d'un regard sensible sur la biodiversité

Céline Bigan
Livia Strazzeri

Projet 6 — Prospectives à partir d’un regard sensible sur la biodiversité

Paul Baronnet
Antoine Vankeerberghen

LILLE



1

LILLE

DYNAMIQUES D'URBANISATION

ANNETTE GROUX

UNIVERSITÉ DE LILLE, FACULTÉ DES SCIENCES ÉCONOMIQUES, SOCIALES ET DES TERRITOIRES
LABORATOIRE TERRITOIRES, VILLES, ENVIRONNEMENT & SOCIÉTÉ (TVES)
PROFESSEURE D'AMÉNAGEMENT ET URBANISME

PAULINE BOSREDON

UNIVERSITÉ DE LILLE, FACULTÉ DES SCIENCES ÉCONOMIQUES, SOCIALES ET DES TERRITOIRES
LABORATOIRE TERRITOIRES, VILLES, ENVIRONNEMENT & SOCIÉTÉ (TVES)
MAÎTRESSE DE CONFÉRENCES EN AMÉNAGEMENT ET URBANISME

Introduction

D'après l'INSEE, la Métropole européenne de Lille compte en 2017, 1 146 320 habitants, pour une densité humaine de 1 769,6 habitants au km², c'est la capitale régionale des Hauts-de-France. Sa situation transfrontalière, au cœur d'un système urbain complexe, lui confère un positionnement central au cœur de l'Europe du Nord-Ouest et dans une euro-région de plus de 3 900 000 d'habitants (SCoT Lille Métropole, 2017). Elle est bien desservie par les infrastructures autoroutières, ferroviaires et fluviales et bénéficie d'une situation privilégiée entre Paris, Bruxelles, Londres et Amsterdam ; 80 millions d'habitants habitent dans un rayon de 350 km, « au cœur d'un des espaces européens qui se caractérise par la plus forte densité de centres urbains d'importance internationale » (Schéma Directeur Lille Métropole, 2002). Cette région de l'Europe est l'une des plus prospères et créatrices de richesse au Monde (PLU Lille Métropole, 2020). C'est un pôle d'emplois majeur des Hauts-de-France.

La Métropole de Lille, bien que la plus agricole de France, a été façonnée par l'industrie

La Métropole de Lille s'est construite autour d'un bourg appelé L'Isle et de deux gros villages : Roubaix et Tourcoing. Au XIe siècle, Lille est une grosse bourgade féodale édifiée sur une île, entre deux bras de la Deûle. Au regard de sa situation géographique, elle sera convoitée et sera successivement flamande, bourguignonne et espagnole, pour devenir française en 1667.

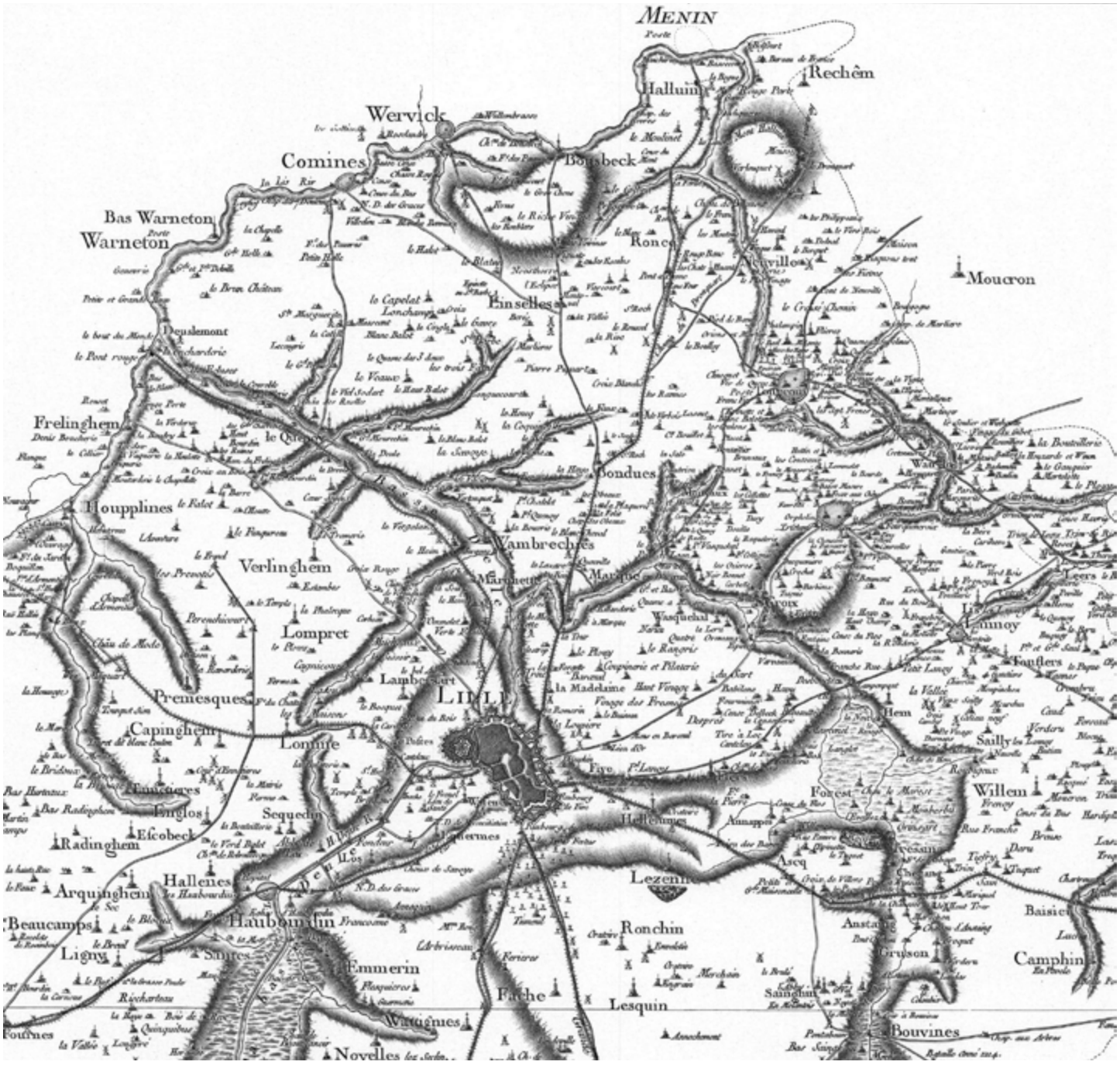
Carte 1

C'est dans la deuxième partie du XIXe siècle que l'industrie accélère ses implantations sur ce territoire, générant une croissance urbaine sans précédent en « tache d'huile », avec la construction sur un même quartier de l'usine et de différentes typologies d'habitats : maisons ouvrières, semi-bourgeoises, bourgeoises, maisons de maîtres. En première couronne de Lille, l'industrie se développe à proximité des rivières et des canaux (le long de la Deûle, de la Lys, du canal de Roubaix), mais également des voies. Les communes s'étendent alors de façon spontanée et discontinue, sans plan d'ensemble, au gré de l'ouverture des nouvelles usines. Les territoires environnants sont ruraux, certains de ces villages se développent au XIXe siècle grâce également à l'installation de manufactures. De nombreux centres industriels secondaires vont voir le jour (Croix, Mouvaux, Saint-André, Wattrelos...).

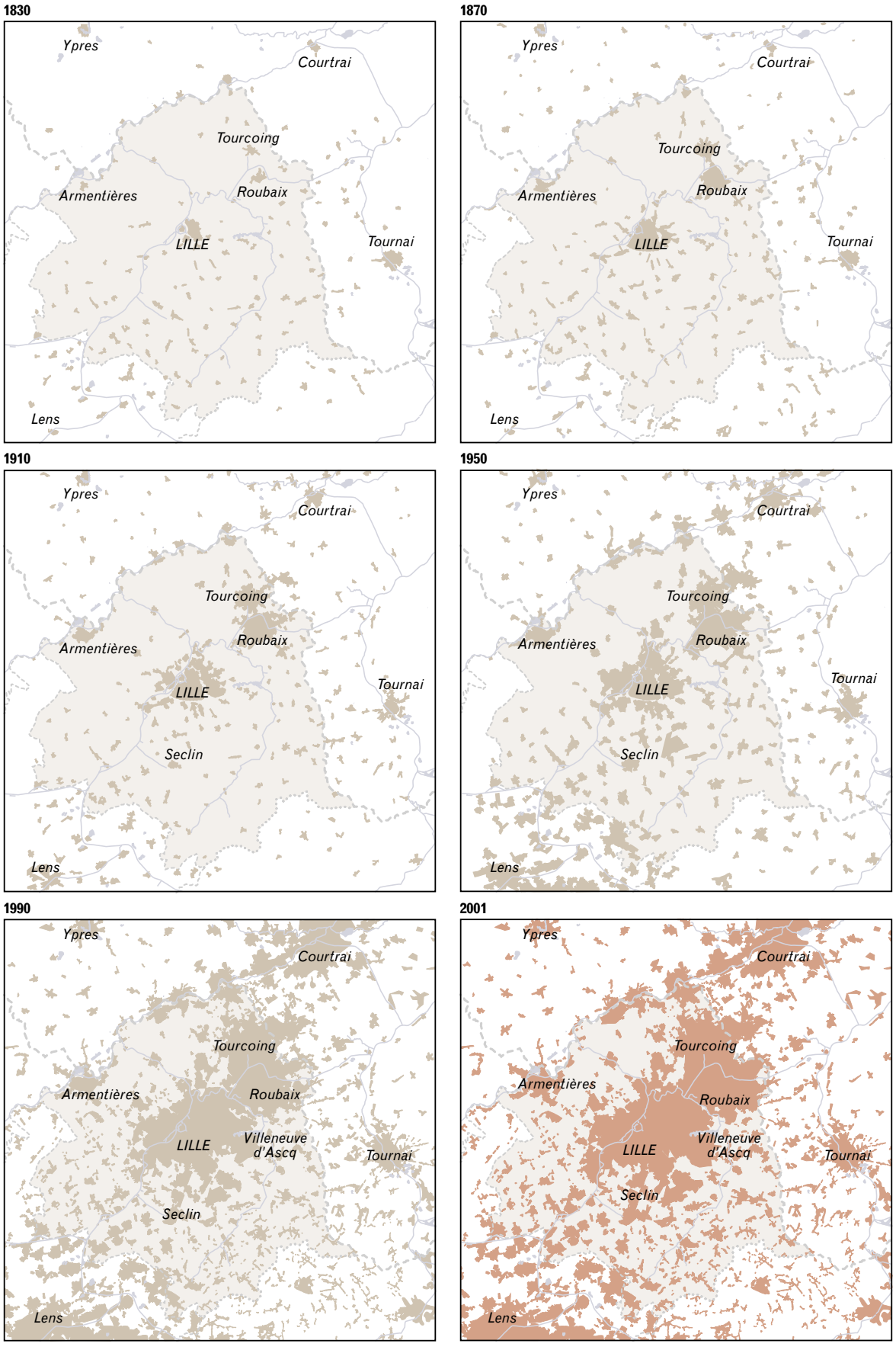
Carte 2

Carte 1 — La période pré-industrielle

Carte de Cassini, 1740

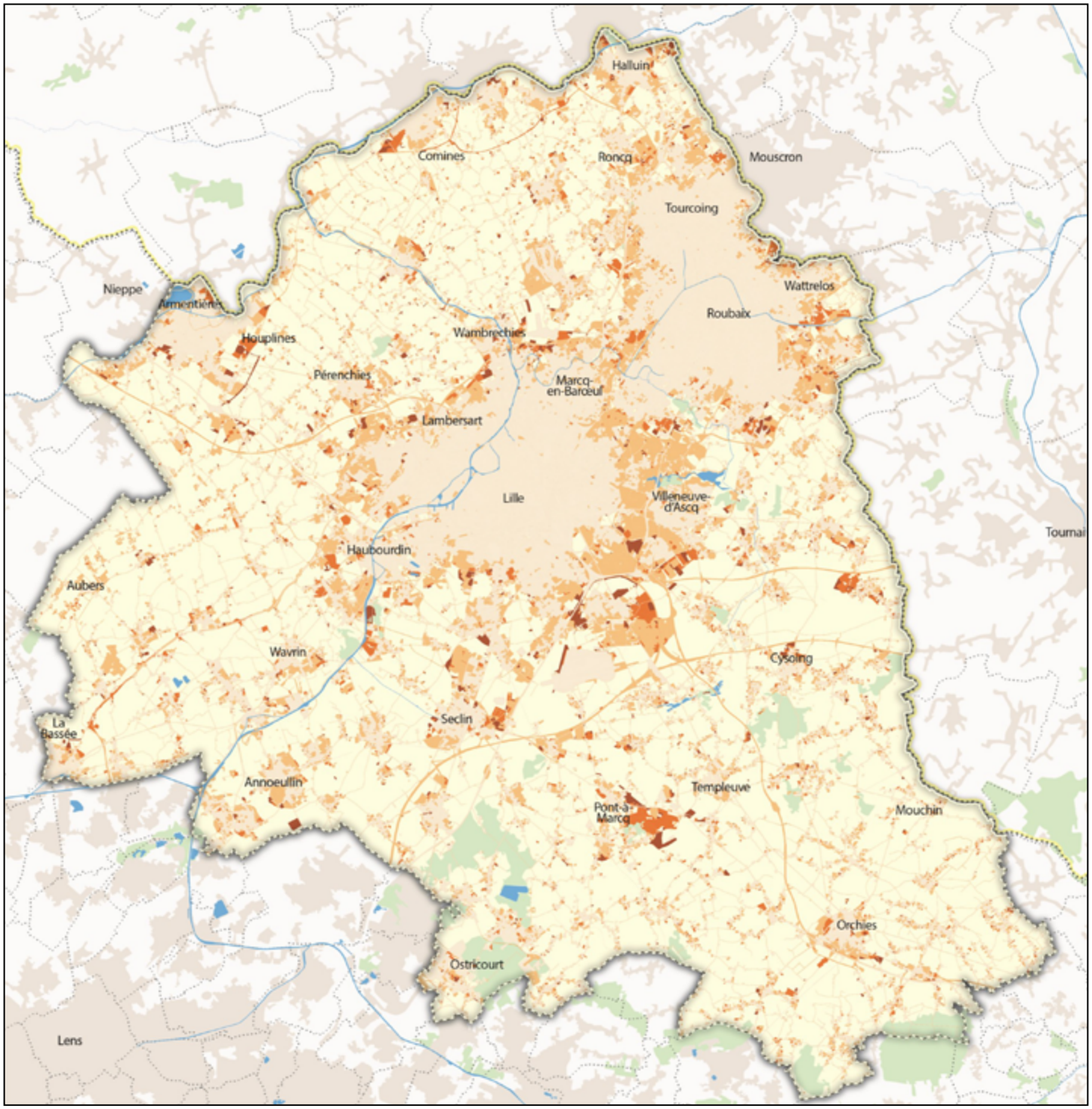


Carte 2 — Évolution de l'espace bâti de l'agglomération lilloise entre 1830 et 2001



Source : Syndicat mixte du schéma directeur de Lille métropole, *Schéma directeur de développement et d'urbanisme de Lille Métropole*, 2002.

Carte 3 — L'artificialisation des sols entre 1971 et 2013



État de l'artificialisation

- 1971
- 1971-2001
- 2001-2008
- 2008-2013

- Frontière
- Limite du SCOT
- Limite communale

N 0 2 4 km

Source : Syndicat mixte du SCOT de Lille métropole, *Schéma de cohérence territoriale de Lille Métropole*, 2017.

La seconde guerre mondiale cause la destruction et le pillage de nombreuses villes ainsi que le démantèlement d'entreprises.

La période des « trente glorieuses » (1945-1975) est caractérisée par une croissance démographique importante, une obsolescence des centres anciens qui feront l'objet d'opérations de rénovation urbaine ; une urbanisation progressive de la couronne péri-urbaine afin de faire face aux besoins grandissants de logements décents (construction de grands ensembles, de lotissements pavillonnaires et de la ville nouvelle de Villeneuve d'Ascq). La construction de grandes infrastructures routières (A25, RN 41, A1) accélère le développement urbain en périphérie au détriment des secteurs anciens.

Un héritage industriel lourd à porter, face aux enjeux environnementaux contemporains

A partir de la fin des années 70, suite au premier choc pétrolier et à la mondialisation, de nombreuses entreprises qui n'ont pas su se réinventer et se diversifier, ferment et ou se délocalisent à l'étranger afin de trouver une main d'œuvre bon marché. En moins de 15 ans, c'est une grande partie du système industriel qui périclite, laissant à l'agonie des quartiers voire des villes entières de l'agglomération lilloise.

Dans les années 1990, face à l'obsolescence de certains quartiers, tant immobilière, urbaine que sociale et économique, la Métropole décide de créer une politique innovante de renouvellement urbain appelée « Ville renouvelée », qui fera l'objet d'une inscription dans le Schéma Directeur de Lille Métropole en 2002. Des choix spatiaux volontaristes sont ainsi opérés en matière de lutte contre les extensions urbaines. A l'heure actuelle, même s'ils sont jugés insuffisants au regard de l'objectif national de « Zéro Artificialisation Nette »[1], ces choix ont permis d'enclencher des stratégies novatrices d'interventions sur les tissus urbains dégradés, constitués de friches industrielles[2] et/ou d'habitats anciens dégradés, insalubres ou indécents. Le bilan de cette démarche est encourageant, puisque sur 232 sites de friches de plus de 2 000 m² recensés en 2002, plus d'un tiers a été réhabilité ou est en cours de reconversion.

Carte 3

1 Plan biodiversité de l'Etat (2018)

2 Le territoire métropolitain concentre à lui seul 40 % des anciens sites industriels régionaux

Saint-André-lez-Lille, une commune voisine de Lille sur les bords de Deûle

La ville de Saint-André située sur les bords de Deûle est voisine de la ville de Lille. Au XI^e^ siècle c'est un village rural, mais à proximité, la création d'un port au niveau de l'avenue du Peuple Belge à Lille apporte la possibilité d'échanges commerciaux importants avec les villes du Nord notamment de la Flandre, en empruntant la Basse Deûle et le réseau fluvial. Les routes se développent également vers Ypres, Messines, Cassel et le transit des marchandises est ainsi facilité. Celui-ci prendra encore plus d'ampleur après l'édification de l'Abbaye de Marquette en 1226.

Carte 4

Ces phénomènes entraînent une dynamique économique et un accroissement de la population qui passe au cours du XIX^e^ siècle d'environ 350 à 5 000 habitants, puis à 10 000 au début des années 1960. En 2018 Saint-André compte environ 13 000 habitants.

Carte 5

Au cours de la période industrielle, la ville se construit sur des terres agricoles et de nombreux sites industriels s'installent sur les bords de Deûle.

Carte 6

Depuis les années 1990, dans le cadre d'une politique volontariste de renouvellement urbain, la Métropole européenne de Lille recycle de nombreuses friches industrielles polluées, afin d'y aménager de nouveaux projets urbains (*https ://www.villesaintandre.fr/*, consulté le 10/04/21).

Carte 7

Carte 4 — Situation des friches en bord de Deûle de Saint-André-lez-Lille dans la Métropole européenne de Lille

A. Charollais
M. Etienne
J. Garraud
N. Ivon
O. Jotrau
A. Beaubois-Jude

Territoire d'étude
Limites communales
Hydrographie

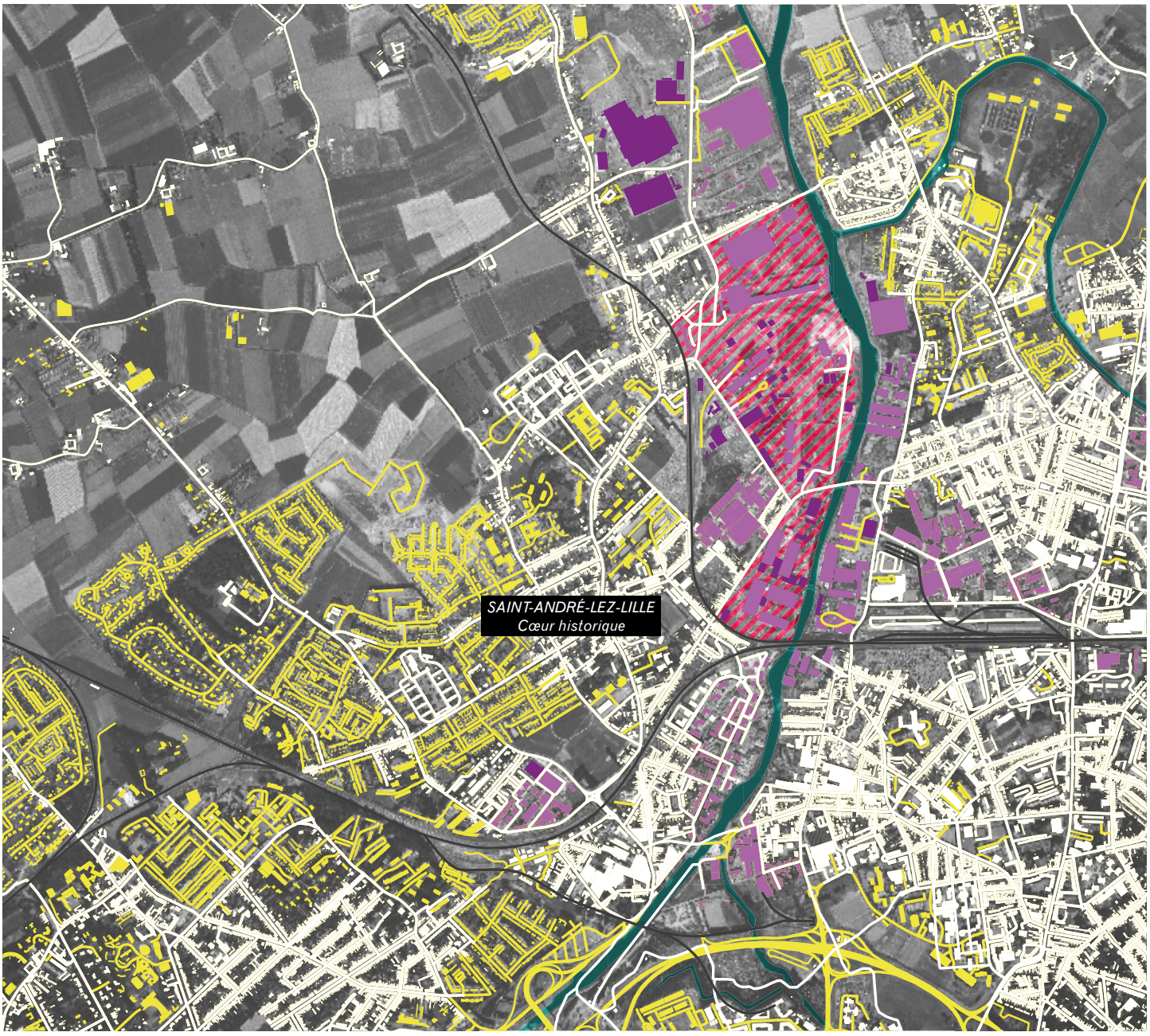
N

0 5 km

Données : IGN

Carte 5 — Évolution de l'espace bâti
1950-1983 : Urbanisation et densification rapide

A. Beaubois-Jude



Espaces urbains
Urbanisation entre 1950 et 1983
Industries (et logistique)
Territoire d'étude
Hydrographie

Données : IGN

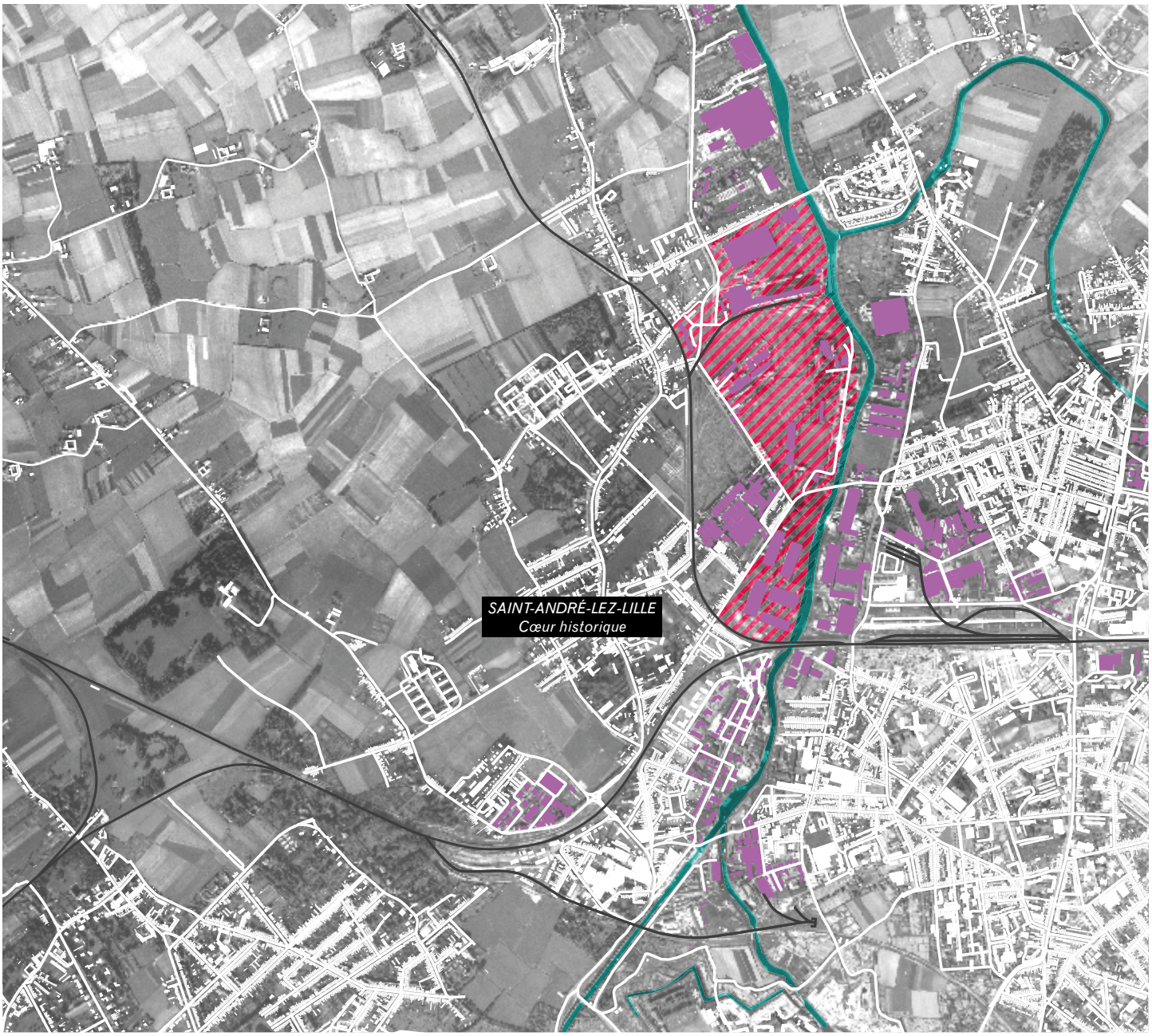
Carte 6 — Évolution de l'espace bâti
1950 : Industrialisation des bords de Deûle

A. Beaubois-Jude

1929 : Usine Jean Caby

1940 : Usine Dalkia (énergie)

1947 : Usine Kuhlmann-Rhodia (chimie)



Espaces urbains en 1950
Industries (et logistique)
Territoire d'étude
Hydrographie

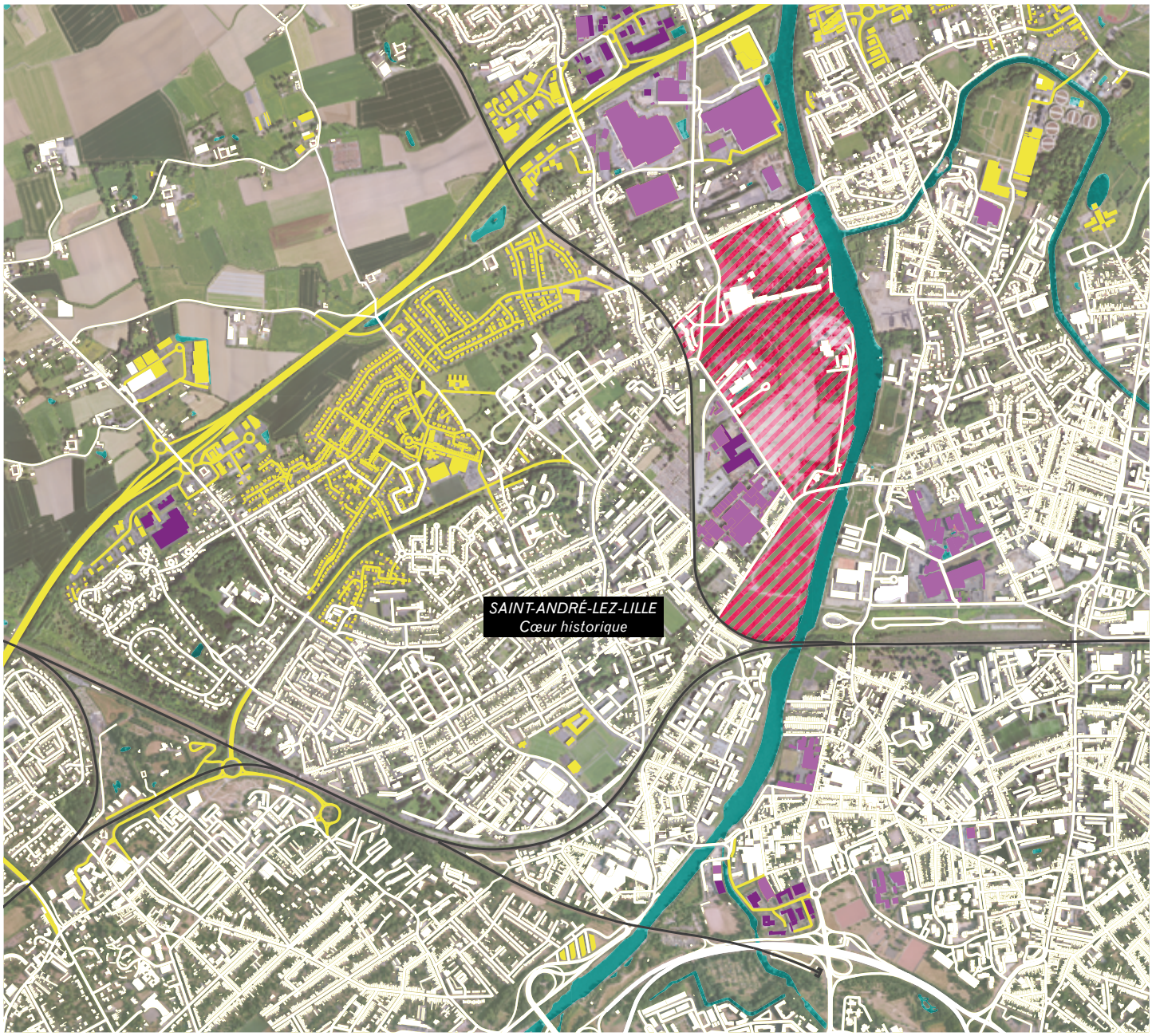
Données : IGN

Carte 7 — Évolution de l'espace bâti 1983-2018 : La période post-industrielle

A. Beaubois-Jude

1970-1980
Désindustrialisation

2000-2020
Fermeture et reconversion des sites industriels



Espaces urbains
Urbanisation entre 1983 et 2018
Industries (et logistique)
Territoire d'étude
Hydrographie

Données : IGN

Planche 1 — Arpentage sensible du territoire, regards sur l'espace public

Zahir Banouh
Maxence Carlier
Adèle Charollais
Emilien Creach
Louis Delahaye
Clarisse Dumoulin
Maëlys Etienne
Jules Garraud
Lucile Garrot
Nicolas Ivon
Océane Jotrau
Steve Laethem
Antoine Leclet
Thomas Petit
Ynam Rehia
Adèle Vandeville
Corentin Wierzba

Des espaces publics encore peu valorisés le long de la Deûle, en bordure des friches.

Mais dont le potentiel est important (paysage urbain, mobilités douces, renaturation).

Certains friches font déjà l'objet de projets, principalement de construction de logements neufs..

Synthèse des enjeux et des défis à relever

A l'échelle de la métropole : des défis urbains à relever qui nécessitent des besoins en foncier constructible importants

Le potentiel actuel de renouvellement urbain représente un total de 3 650 ha, soit près du double de l'enveloppe des extensions prévues dans les documents de planification. Deux tiers de cette surface permettront la réalisation de logements et un tiers la mise en place de zones économiques et d'activités non gênantes pour les habitants (SCoT Lille Métropole, 2017).

L'économie productive historique laisse la place depuis la fin des années 1990 à une économie tertiaire entraînée par la création de pôles d'excellence économique tels qu'Euralille, Euratechnologie, Eurasanté, la Haute Borne et l'Union. Cette économie tertiaire, créatrice de nombreux emplois qualifiés, n'a malheureusement pas su résoudre les difficultés socio-économiques entraînées par la désindustrialisation ; de fortes inégalités socio-spatiales demeurent. La plupart des activités productives sont aujourd'hui implantées en périphérie dans des zones dédiées[3], loin des centres urbains et des transports en commun. La question de la réintroduction d'activités productives et créatrices d'emplois peu qualifiés en zone urbaine dense, afin de recréer une mixité de fonctions, se pose actuellement comme un défi.

3 Un programme d'aménagement de « 1 000 hectares à vocation économique » a été initié au milieu des années 2000, majoritairement en extension urbaine.

Par ailleurs, la Métropole a également des besoins importants en matière de production de logements. Sous l'effet des changements de modes de vie (décohabitation, familles monoparentales, vieillissement et veuvage, etc.), le nombre de ménages augmente beaucoup plus vite que la population : entre 2006 et 2011, la croissance du nombre de ménages a été de + 0,64 %, alors que la croissance démographique sur la même période n'était que de + 0,11 % (cf. Plan Local de l'Urbanisme de la MEL, 2017). Les besoins sont également accrus par les retards de construction qui se sont cumulés depuis plusieurs décennies. Les besoins en constructions neuves sont estimés à plus de 6 000 logements/an par le SCoT (2017) et le Plan Local de l'Habitat (2011).

A ce jour, l'objectif national de « Zéro Artificialisation Nette » oblige la Métropole à encore intensifier son action de renouvellement urbain, sur les friches industrielles notamment. [4] Le rythme d'artificialisation entre 1975 et 2015 était de 253 ha/an, mais s'infléchit entre 2005 et 2015 avec 160 ha/an. Par ailleurs, entre 2001 et 2015, ce sont 139 ha/an de renouvellement urbain qui sont à remarquer.

4 En 2017, l'occupation des sols se répartit de la manière suivante sur la métropole : 22 % d'habitat, 10 % de zones économiques, 9 % d'infrastructures et 9 % d'autres espaces artificialisés, contre 46 % d'espaces agricoles et seulement 4 % d'espaces naturels.

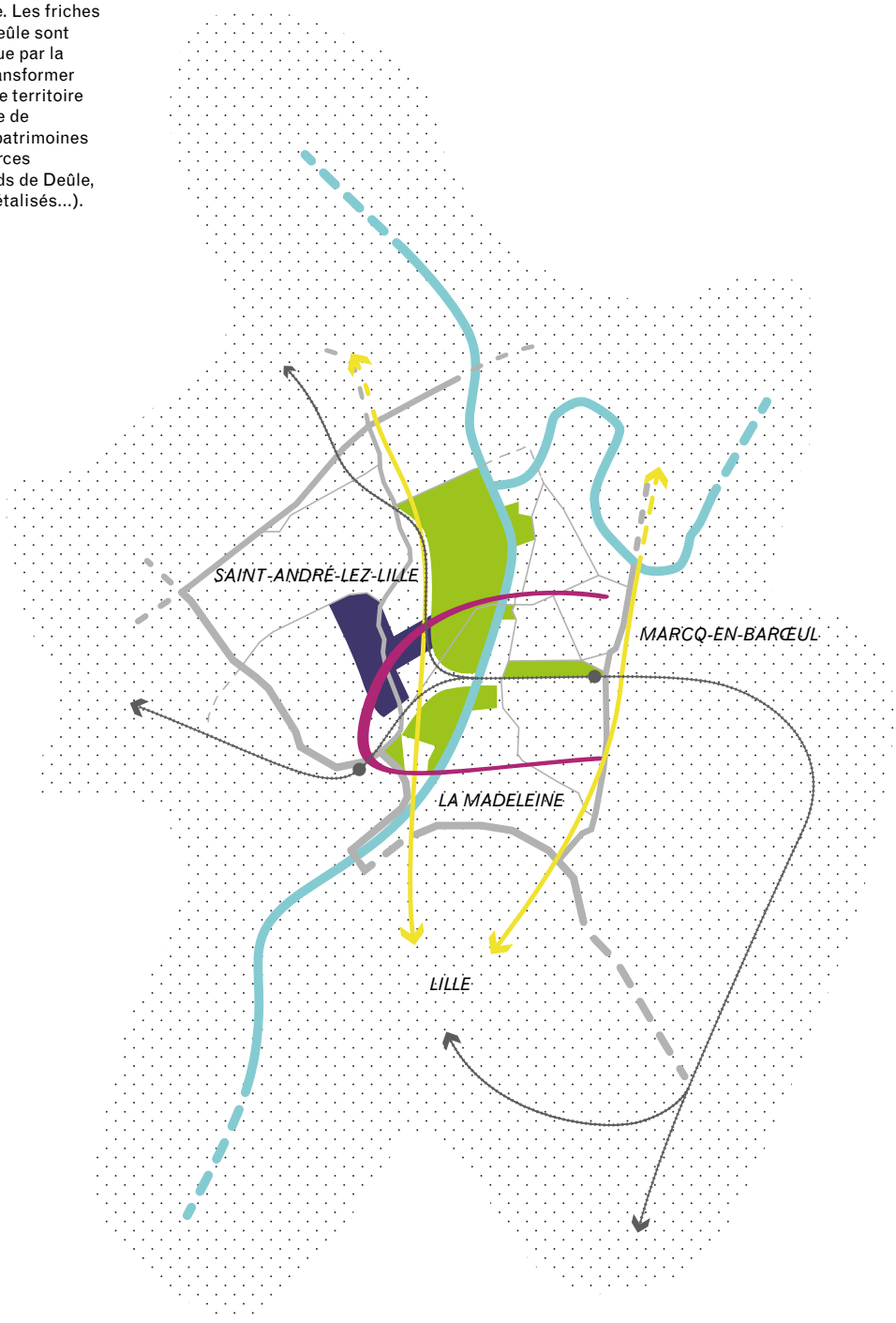
A l'échelle du territoire d'étude : des enjeux en matière de développement urbain

Carte 8

Carte 8 — Schéma de synthèse des enjeux en matière de développement urbain

A. Charollais
M. Etienne
J. Garraud
N. Ivon
O. Jotrau

Le centre-ville de Saint-André concentre la majorité des commerces, services et équipements de la commune. Les friches en projet sur les bords de Deûle sont une réelle opportunité, accrue par la proximité avec Lille, pour transformer la ville et ses dynamiques. Le territoire comprend un certain nombre de ressources à valoriser, des patrimoines remarquables et des ressources naturelles inexploitées (bords de Deûle, anciens chemins ferrés végétalisés...).



- Concentration de commerces et services
- Espaces en friche
- Arc patrimonial
- Voie ferrée
- Route
- Hydrographie
- Principaux axes de transports en commun

Friches et développement urbain : les regards croisés d'urbanistes, d'aménageurs, d'étudiants et de chercheurs

Ces défis (requalification des friches industrielles, réintroduction d'une mixité des fonctions, garantie de la mixité sociale dans les logements, développement des circulations douces, prise en compte des enjeux paysagers, participation des habitants...) se posent aujourd'hui avec acuité aux élus des communes concernées et de la métropole.

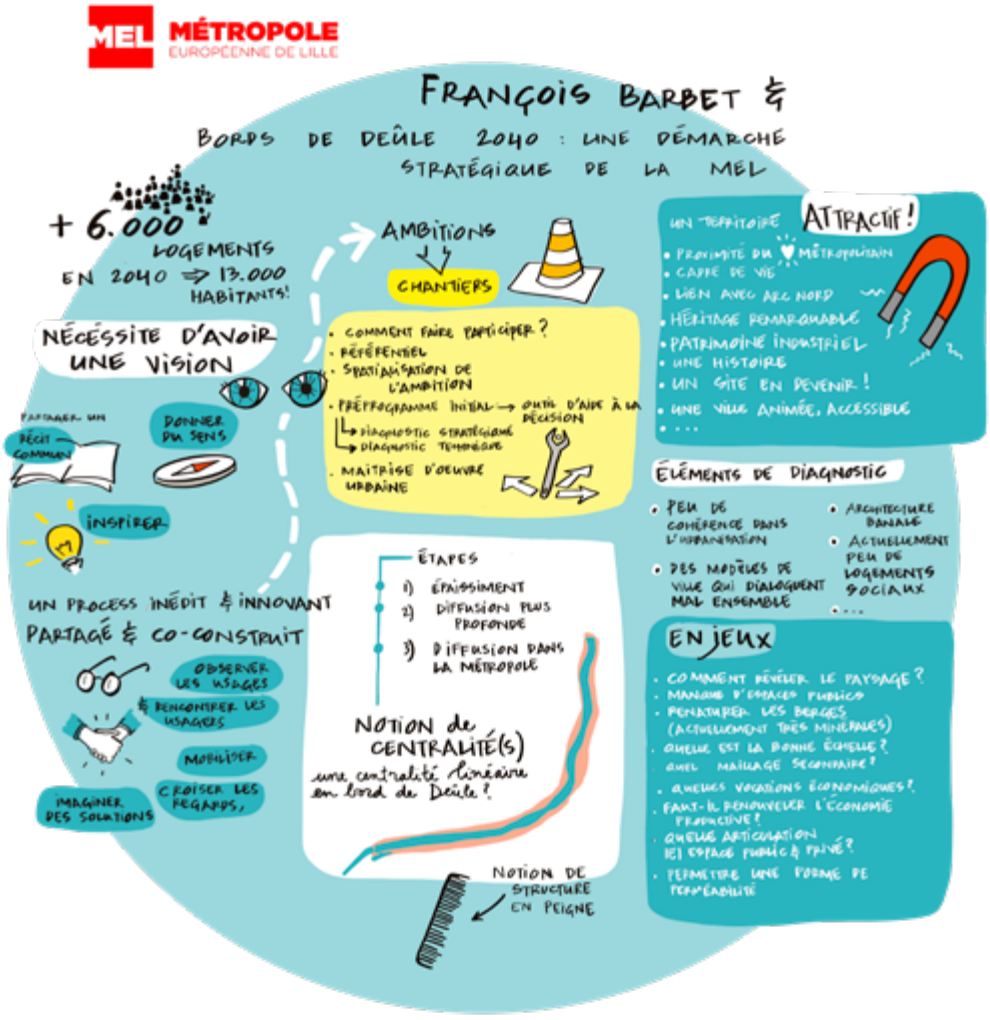
Schéma 1

Au cœur de notre territoire d'étude, la démarche Bords de Deûle 2040 a été initiée pour relever ces défis. Il s'agit d'une démarche construite à partir de 2019 à l'initiative de la Métropole européenne de Lille et qui consiste à la définition d'une stratégie pour le redéveloppement du secteur reposant sur une vision commune. Le territoire concerné est attractif – du fait de sa proximité avec le cœur métropolitain ainsi qu'avec l'arc Nord plus naturel et plus rural ; il est doté d'un héritage remarquable – un canal urbain, un patrimoine industriel monumental (les Grands Moulins de Paris), une histoire qui prend racine il y a plus de sept siècles comme en attestent les traces de l'Abbaye Jeanne de Flandres sur le site Solvay. Il suscite de ce fait les appétits des opérateurs immobiliers comme l'a déjà montré le quartier Sainte-Hélène issu de friches récemment requalifiées pour la construction de mille nouveaux logements en bord de Deûle, sans plan d'ensemble ni réflexion préalable sur le rapport à l'eau.

C'est pour éviter de réitérer ce genre d'opération que la Métropole a souhaité la définition de la démarche Bords de Deûle. L'objectif est le partage d'un récit commun et d'un vision commune entre tous les acteurs (élus, aménageurs,

Schéma 1 — Bords de Deûle : une démarche stratégique de la Métropole européenne de Lille

François Barbet (MEL)



Judith Dufaux : facilitatrice graphique

promoteurs, habitants et usagers), de manière à adapter les projets en cours et à inspirer la programmation et la conception des projets à venir autour de cinq intentions principales : refaire de la Deûle un lien avec la nature, répondre aux besoins en logement de tous les ménages dans un souci de mixité sociale, garantir la qualité architecturale et urbaine du territoire, animer la ville et la rendre accessible.

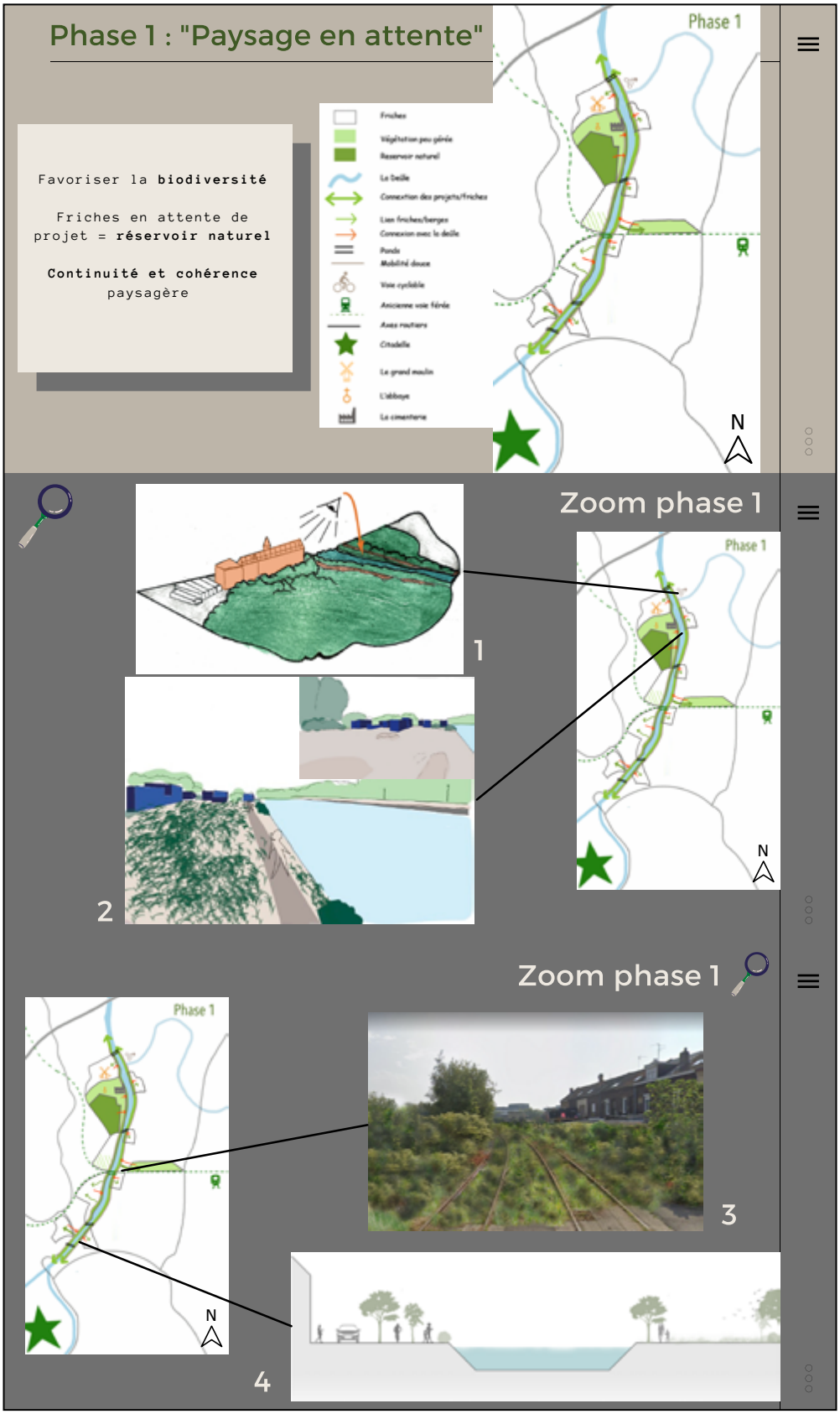
Parmi les méthodologies mises en œuvre pour parvenir à ces objectifs, la démarche Bords de Deûle s'appuie sur l'implication des habitants et un diagnostic partagé du territoire. La proposition formulée par les étudiants propose de prolonger cette approche par la mise en œuvre d'une gestion transitoire du secteur. Après une première phase destinée à rétablir la Deûle et les espaces en friche situés le long de la voie d'eau dans une continuité paysagère grâce à la valorisation de la ressource en matière de nature et de biodiversité, le projet prévoit une deuxième phase d'appropriation citoyenne durant laquelle les usages libres et spontanés de l'espace par les habitants sont encouragés. La troisième phase doit ensuite permettre d'observer, modifier, améliorer les transformations en cours de l'espace et ses modes d'appropriation de façon à adapter les projets à venir à la demande et aux besoins des habitants. Le projet Natur'Eco 21 fait aussi appel à l'urbanisme transitoire, au service de l'écologie et de la sensibilisation aux enjeux environnementaux, pour renforcer les liens et les connexions de l'espace en friche avec le coeur de la métropole lilloise.

Projet 1

Projet 2

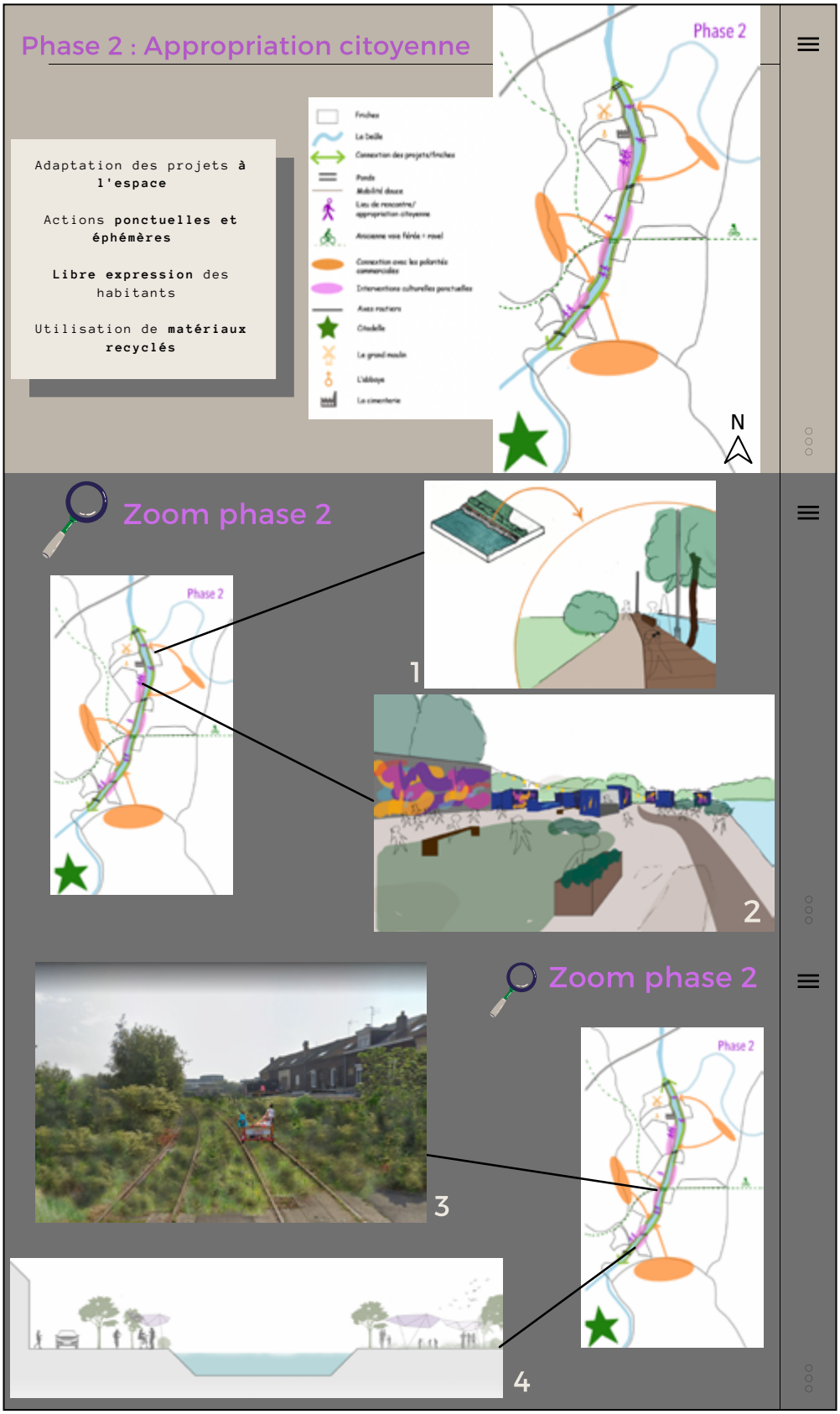
Projet 1 — Phase 1 : Prospective territoriale « Au fil de la Deûle ». L'urbanisme transitoire au service de la requalification des bords de Deûle

Camille Delhaye
Maëlys Etienne
Lucile Garrot
Djaber Moumen
Marie Stillemant
Benjamin Yede



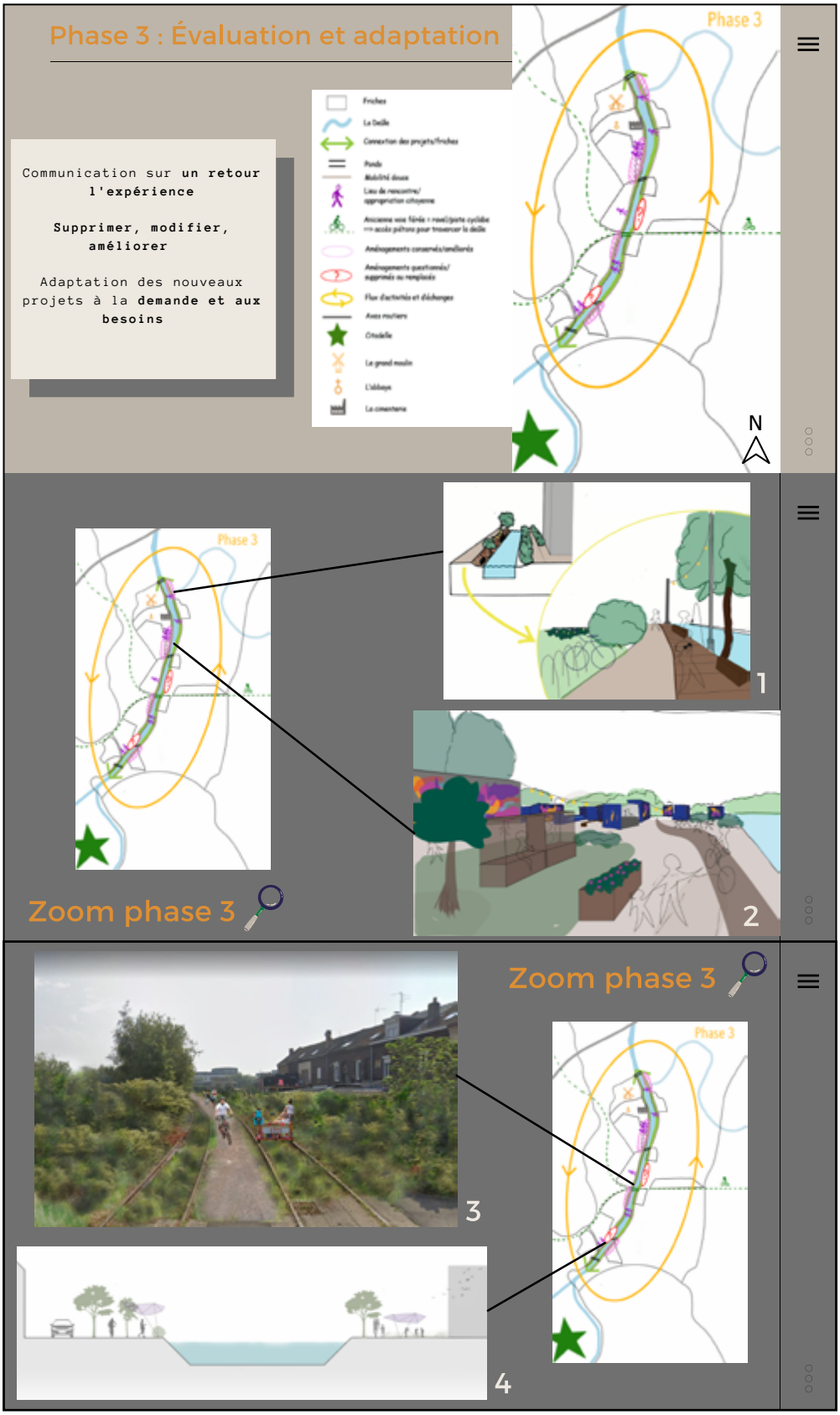
Projet 1 — Phase 2 : Prospective territoriale « Au fil de la Deûle ». L'urbanisme transitoire au service de la requalification des bords de Deûle

Camille Delhaye
Maëlys Etienne
Lucile Garrot
Djaber Moumen
Marie Stillemant
Benjamin Yede



Projet 1 — Phase 3 : Prospective territoriale « Au fil de la Deûle ». L'urbanisme transitoire au service de la requalification des bords de Deûle

Camille Delhaye
Maëlys Etienne
Lucile Garrot
Djaber Moumen
Marie Stillemant
Benjamin Yede



Projet 2 — Natur'ECO 21 : L'urbanisme transitoire au service de l'écologie

Nada Dahbi
Marie Stillemant

Natur'ECO 21

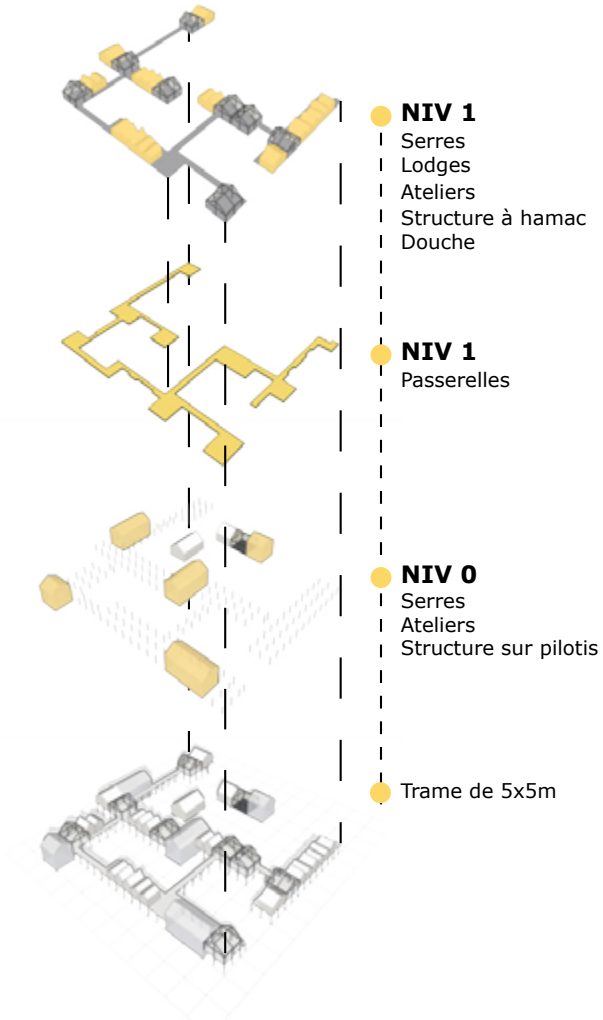
L'urbanisme transitoire au service de l'écologie

Comment restaurer et reconnecter les friches à leur sol et au centre de la métropole lilloise ?

PHASE 1 | PHASE 2 | PHASE 3 | PHASE 4

Projet 2 — Natur'ECO 21 : L'urbanisme transitoire au service de l'écologie

Nada Dahbi
Marie Stillemant

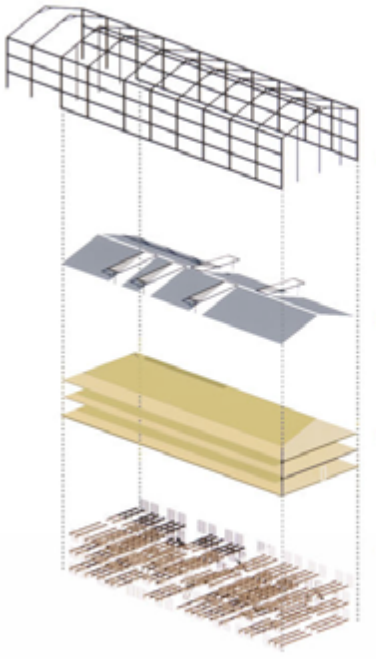


NIV 1
Serres
Lodges
Ateliers
Structure à hamac
Douche

NIV 1
Passerelles

NIV 0
Serres
Ateliers
Structure sur pilotis

Trame de 5x5m



STRUCTURE METALLIQUE

COUVERTURE EN VERRE

PLANCHER LEGER (R+3-4)

BAC DE RANGEMENT DE FRUITS ET LEGUMES

OBJECTIFS

- La dépollution du sol
- Créer un lieu de pédagogie et de sensibilisation aux enjeux environnementaux
- La flexibilité qui va être offerte par les différentes occupations et infrastructures.
- Une structure modulable qui permet de faire évoluer le site au cours du temps.
- Apporter de réels lieux de rassemblement qui se concentre le long de la Deûle et qui sont attractif à l'échelle de la commune St André et Marquette et par ailleurs renforce les connexions avec la métropole de Lille.
- Accompagner le site vers un projet plus pérenne et cohérent.

D'autres exemples d'occupation temporaire et d'appropriation des friches urbaines par les habitants, à travers une multiplicité d'usages plus ou moins encadrés par les pouvoirs publics, sont étudiés par les chercheurs.

Schéma 2

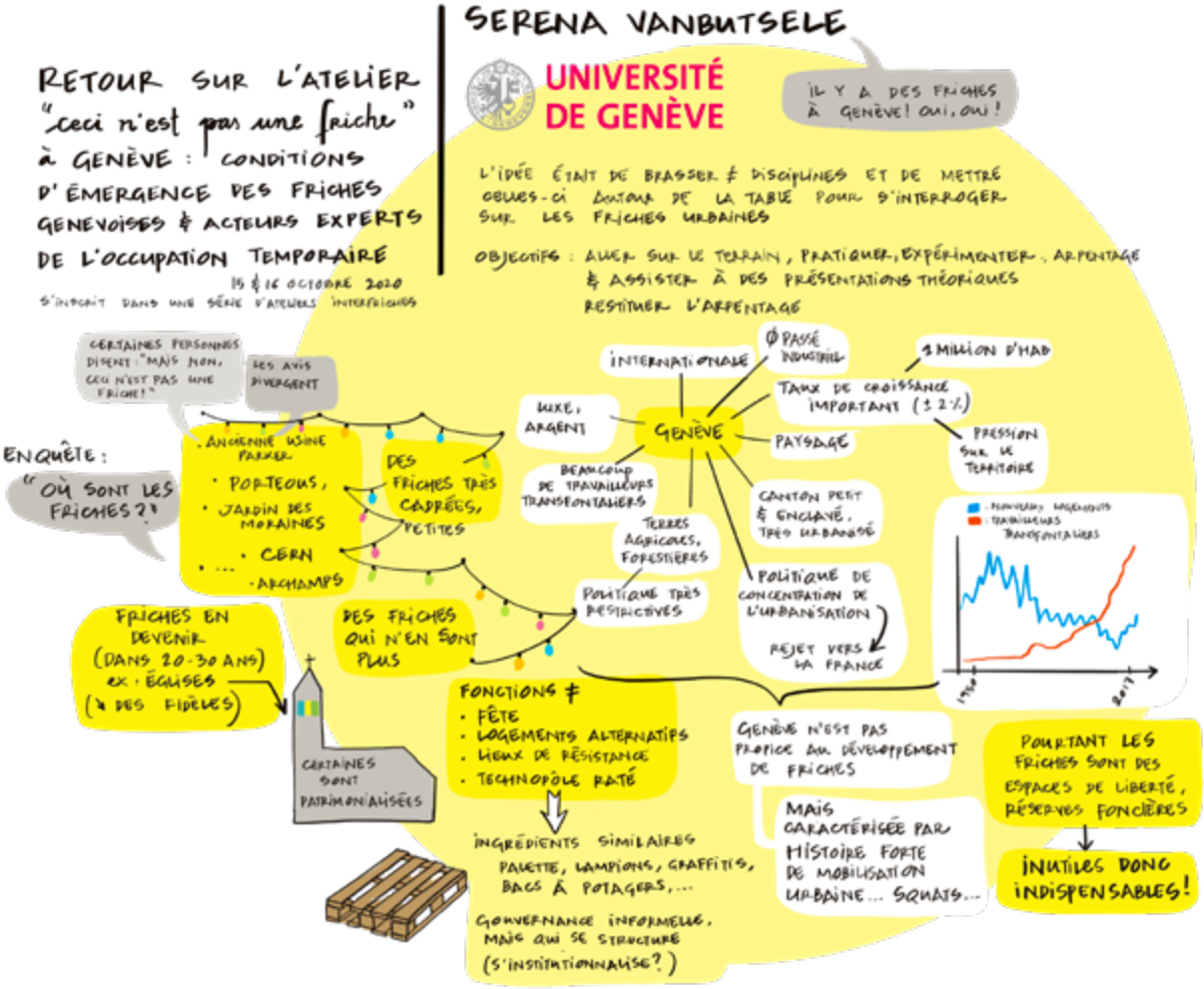
A travers les conclusions d'un atelier d'arpentage sensible mené avec des chercheurs et des acteurs de terrain dans différentes friches du Grand Genève, Serena Vanbutsele met ainsi en lumière l'existence de différents types d'appropriation. Quel que soit le degré d'institutionnalisation de la friche, visible notamment dans la signalétique, la constante semble être l'emploi d'un mobilier léger fabriqué à partir de matériaux de réemploi, facile à installer mais aussi à démonter, ainsi que l'existence d'acteurs experts dans les occupations temporaires de friches.

Schéma 3

À partir de l'exemple d'une friche située dans la banlieue nord de Paris, Cécile Mattoug observe quant à elle le jeu d'acteurs qui se met en place dans la production de la ville durant ce qu'elle nomme « le temps de la friche », un état intermittent où les usages informels peuvent trouver leur place : jardins, campements, petits trafics, ces usages variés cohabitent, tirant parti des ressources présentes sur la friche. Les pouvoirs publics métropolitains s'en accommodent, au travers d'un plan-guide intégrant certains usages habitants même si les associations locales et les habitants eux-mêmes sont peu pris en compte dans la gouvernance du projet pour la friche. ◇

Schéma 2 — Retour sur l'atelier « ceci n'est pas une friche » à Genève : conditions d'émergence des friches genevoises et experts de l'occupation temporaire

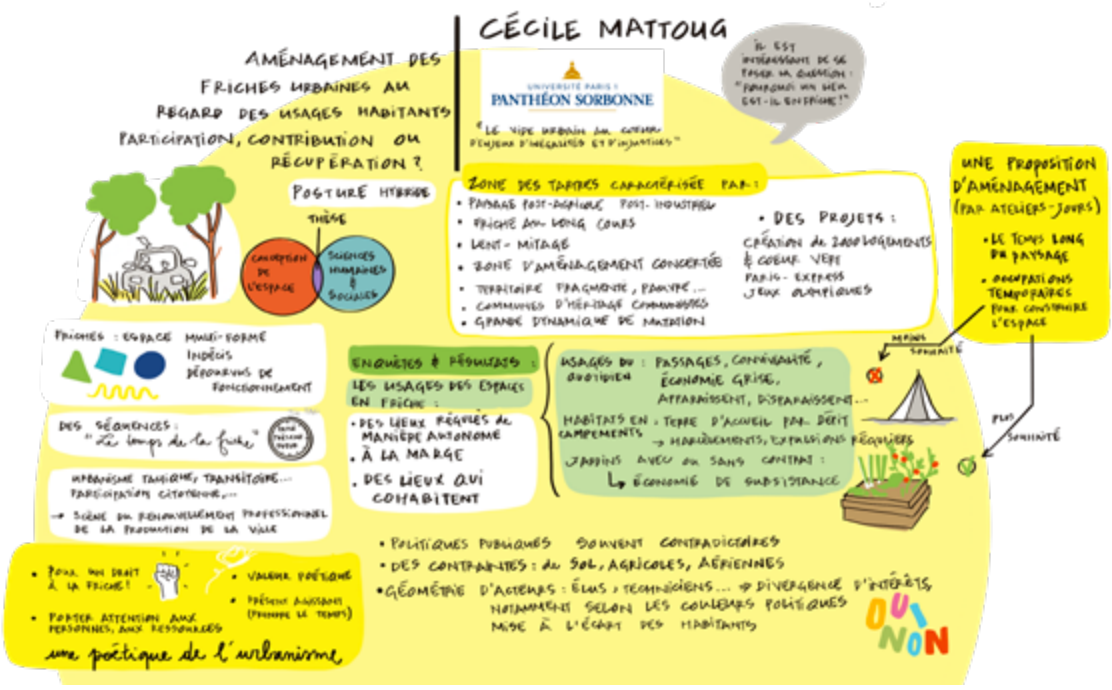
Séréna Vanbutsele (Université de Genève)



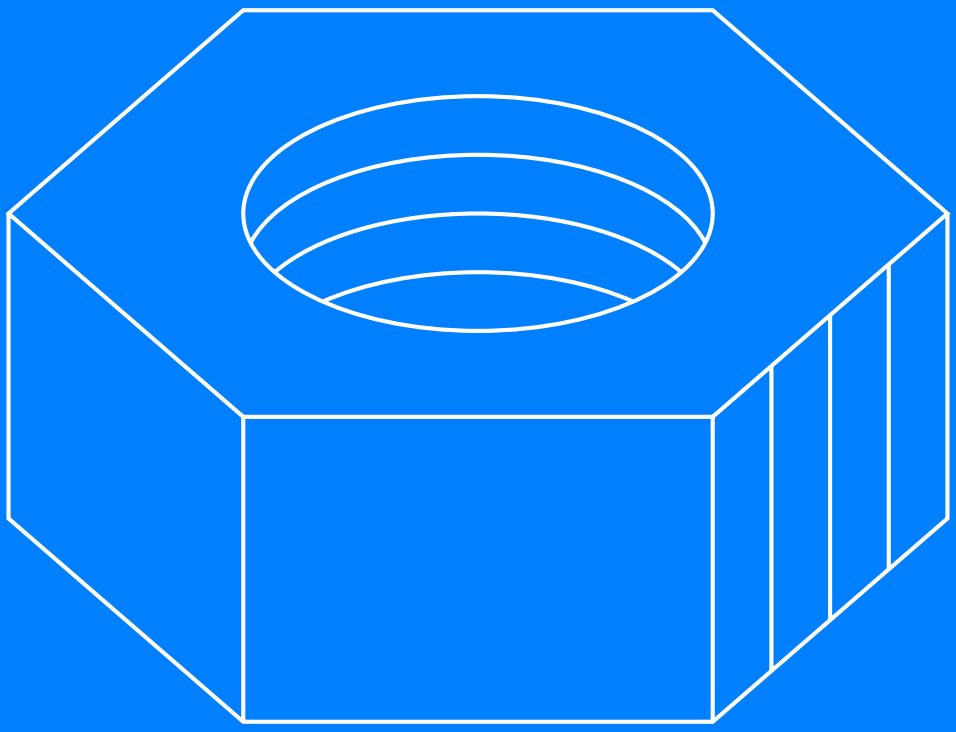
Judith Dufaux : facilitatrice graphique

Schéma 3 — Aménagement des friches urbaines au regard des usages habitants : participation, contribution ou récupération ?

Cécile Mattoug (Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne)



Judith Dufaux : facilitatrice graphique



2

LILLE

MUTATIONS INDUSTRIELLES

DIDIER PARIS

UNIVERSITÉ DE LILLE, FACULTÉ DES SCIENCES ÉCONOMIQUES, SOCIALES ET DES TERRITOIRES
LABORATOIRE TERRITOIRES, VILLES, ENVIRONNEMENT & SOCIÉTÉ (TVES)
PROFESSEUR D'AMÉNAGEMENT ET URBANISME

PAULINE BOSREDON

UNIVERSITÉ DE LILLE, FACULTÉ DES SCIENCES ÉCONOMIQUES, SOCIALES ET DES TERRITOIRES
LABORATOIRE TERRITOIRES, VILLES, ENVIRONNEMENT & SOCIÉTÉ (TVES)
MAÎTRESSE DE CONFÉRENCES EN AMÉNAGEMENT ET URBANISME

Introduction

De l'industrialisation à la métropolisation : trajectoire et défis de l'agglomération lilloise

Industrialisation, tertiarisation, désindustrialisation, métropolisation : à l'heure où se pose aujourd'hui la question stratégique, face à l'Asie, d'un nécessaire retour de l'industrie en Europe et singulièrement en France, l'agglomération lilloise vient illustrer, comme d'autres à travers le continent, à commencer par la Belgique toute proche, l'histoire industrielle de l'Europe.

Commencée à la fin du XVIII^{e} siècle et au début XIX^{e}, cette aventure explose avec la révolution industrielle, l'essor du grand capitalisme et l'émergence de grands « capitaines » d'industrie, à l'exemple de Frédéric Kuhlmann à Lille. Elle s'amplifie jusqu'au milieu du XX^{e} siècle, avant de révéler de premières fragilités (du milieu des années 1960 à la fin des années 1970), puis, à partir des années 1980, d'être concurrencée et remise en cause dans le contexte d'une mondialisation accélérée et de l'évolution vers un capitalisme financier, détaché de tout ancrage territorial.

L'évolution économique de l'Europe occidentale à partir des années 1960 se conjugue alors avec la tertiarisation, au point que « la faiblesse du tertiaire » qualifie alors les territoires restés plus industriels, comme le Nord-Pas-de-Calais et Lille-Roubaix-Tourcoing. La tertiarisation devient un objectif de développement territorial (au début des années 1970 : construction du centre directionnel du Forum, à proximité de la gare Lille Flandre, et de la Tour Mercure entre Roubaix et Tourcoing). Elle offre des opportunités au redéploiement du capital industriel vers les services ou le commerce, à l'exemple de la constitution du groupe Mulliez, nébuleuse familiale de la grande distribution (Auchan, Leroy Merlin, Décathlon...) issue du capitalisme textile. Cette évolution met à mal l'emploi ouvrier.

A partir des années 1980, s'impose le paradigme de la métropolisation, qui intègre plus largement la question du renouvellement des bases productives, désormais fondées sur des activités à caractère technologique ou culturel, générant des « fonctions métropolitaines supérieures » et des « emplois métropolitains supérieurs » (EMS) de l'INSEE, plus qualifiés : recherche, TIC, filière image, création culturelle...

C'est sur ce modèle qu'évolue la métropole lilloise[5]. Comme dans d'autres métropoles, le processus amplifie le risque de relégation sociale de certains territoires et des exclus de la métropolisation, ce qui a généré l'émergence de politiques publiques comme celle dite de « la ville renouvelée » à partir des années 1990.

Mais ici, ce processus s'accompagne d'une valorisation de toute une architecture industrielle à travers de nouveaux usages permis par la nouvelle dynamique. Cela commence dès la fin des années 1970 par l'initiative privée (anciennes usines reconverties en centres de bureaux du programme « Lille Tertiaire ») ou publique (transformation de l'ancienne filature Le Blan à Lille-Moulins en logement sociaux et équipement culturel par Reichen et Robert). Cela se poursuit à Roubaix (Eurotéléport), Tourcoing (logements), Lille (faculté de Droit) et s'amplifie avec l'essor de la nouvelle économie métropolitaine : Euratechnologies à Lomme, dans une ancienne filature le long du canal de la Deûle, le Pôle image à Roubaix-Tourcoing dans d'anciennes usines textiles. C'est alors le risque de gentrification qui émerge, à l'exemple des anciens quartiers ouvriers autour d'Euratechnologies : mais quelle alternative dès lors que l'emploi ouvrier a décliné ? La solution passe par la régulation et l'introduction d'un volume de logements sociaux dans les nouveaux programmes urbains.

Le territoire des bords de Deûle dans les communes de Saint-André-lez-Lille, Marquette-lez-Lille et Wambrechies

Planche 2

Le territoire situé autour du canal de la Deûle, dans l'ouest lillois, illustre plusieurs aspects de cette évolution, en particulier le secteur de Saint-André, Marquette et Wambrechies.

Les bords de cette rivière canalisée ont ainsi été le fief de l'une des plus puissantes entreprise de la chimie française, Kuhlmann, fondée en 1825, et qui deviendra l'un des fers de lance du capitalisme européen en fusionnant avec Ugine (sidérurgie) en 1966, puis Pechiney (aluminium) en 1971, avant un cycle de restructuration-démembrement du groupe ainsi constitué (PUK) et d'abandons de sites, dont celui de Saint-André.

Frédéric Kuhlmann, jeune chimiste âgé de 20ans, arrive de son Alsace natale pour prendre la chaire de chimie appliquée à l'Ecole des Arts industriels de Lille, l'ancêtre de l'actuelle Ecole centrale de Lille. Il la cèdera en 1954 à Louis Pasteur,

5 Paris Didier et Stevens François, 2000. *Lille et sa région urbaine : la bifurcation métropolitaine*. Paris : L'Harmattan.

premier doyen de la nouvelle faculté des Sciences de Lille tout juste créée.

Kuhlmann crée en 1825 un premier établissement le long de la Deûle, à Loos, au sud-ouest de Lille, d'abord pour produire de l'acide sulfurique (blanchiment des textiles), mais qui se diversifiera ensuite avec les productions d'acide nitrique, de chlore, de colorants et de superphosphates (des engrais, utilisés notamment par les betteraviers du nord et l'agro-industrie). Face à ce développement, l'industriel acquiert des terrains pour ouvrir de nouveaux établissements, toujours aux abords de la Deûle, situés au nord-ouest de Lille, à La Madeleine (1847) puis de l'autre côté du canal, en 1852, à cheval sur Saint-André et Marquette, le site ici étudié. Dès 1854, ces deux ensembles sont reliés par des conduites au dessus de la Deûle en une seule entité étendue sur 40 hectares. Tout autour, se développent un habitat ouvrier et divers équipements, à l'exemple du stade Donat-Agache, abandonné. Egalement actif dans le domaine bancaire, Kuhlmann créée le Crédit du Nord (1848).

L'essor de l'entreprise se poursuit, en dépit des aléas liés aux deux guerres mondiales, et profite de la croissance économique des années 1950-1970, jusqu'à la constitution du premier groupe industriel privé français, Péchiney-Ugine-Kuhlmann (PUK) en 1971... puis son démantèlement. Le site de Saint-André revient à Rhône-Poulenc, devenu Rhodia en 1999. En 2005, le site de production est arrêté. C'est sur cet emplacement qu'est actuellement développé le nouveau quartier *Quai 22*.

Non loin de là, plus au sud, le récent quartier de logements de Sainte-Hélène occupe également l'emplacement d'anciennes friches dépolluées, et plus au sud encore, l'ancienne usine de charcuterie Jean Caby est en attente d'un projet immobilier, après sa récente acquisition par un acteur privé. Créée en 1929, l'entreprise se développe jusqu'aux années 2000, mais son intégration à un groupe américain puis sa revente relèvent de logiques financières conduisant à la fermeture du site historique en 2018.

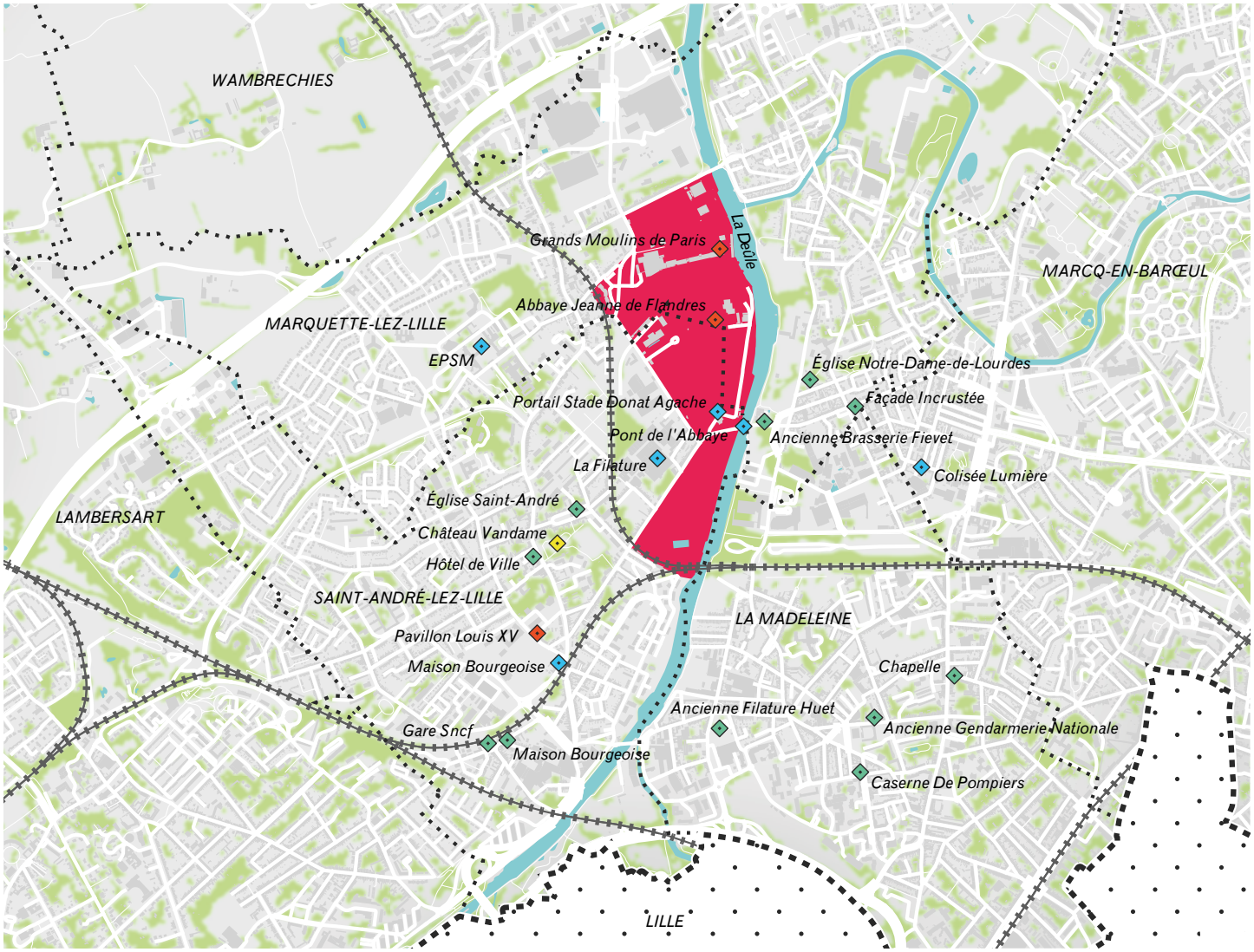
Attenant au secteur Rhodia, côté nord, à Marquette, les Grands Moulins de Paris, situés bord à canal pour permettre l'arrivée du blé, constituent un élément puissant de patrimoine, structurant fortement le paysage. Abandonnés après leur fermeture en 1986, ils font l'objet aujourd'hui d'une reconversion en logements, de standing et social, après plusieurs années d'incertitude.

Carte 9
Planche 2

Carte 9 — Les ressources patrimoniales

O. Jotrau
J. Garraud
A. Beaubois-Jude

Les vestiges anciens révèlent les grandes richesses culturelles et historiques du territoire. L'eau y a toujours été une ressource essentielle. C'est l'ère industrielle qui laisse les traces les plus nombreuses. Le patrimoine bâti issu de cette période est riche, il marque profondément l'identité du territoire et constitue un levier de son développement (Les Grands moulins de Paris).



Monument historique	Territoire d'étude
Inventaire général	Limites communales
IPAP	
Autre élément de patrimoine	

N

0 500 m

Données : IGN

Planche 2 — Arpentage sensible du territoire, regards sur le patrimoine et les paysages du bord de Deûle

Zahir Banouh
Maxence Carlier
Adèle Charollais
Emilien Creach
Louis Delahaye
Clarisse Dumoulin
Maëlys Etienne
Jules Garraud
Lucile Garrot
Nicolas Ivon
Océane Jotrau
Steve Laethem
Antoine Leclet
Thomas Petit
Ynam Rehia
Adèle Vandeville
Corentin Wierzba

Vue sur les Grands Moulins de Paris en cours de réhabilitation.

« Boulevard du patrimoine »: la signalétique indique la présence d'un patrimoine industriel remarquable, en cours de mutation.

Vue sur les Grands Moulins de Paris en cours de réhabilitation.

L'entrée du stade Donat Agache, construite à l'emplacement de l'Abbaye Jeanne de Flandre, est un vestiges de l'équipement sportif inauguré par la société Kuhlman en 1939.

Les Grand Moulins de Paris sont une ancienne minoterie datant de 1921 et utilisée jusqu'en 1989. L'édifice, sur la commune de Marquette-lez-Lille, est inscrit au titre des monuments historiques. Il fait actuellement l'objet d'un projet de réhabilitation et de reconversion en logements.

Plus loin vers le nord encore, à Wambrechies, la dernière grande usine en activité, issue de la période de la révolution industrielle, est la distillerie Claeyssens, créée en 1817, et spécialisée dans l'alcool de grain, le fameux genièvre. C'est désormais aussi un lieu patrimonial, ouvert au public.

Mais ce canal en milieu urbain, au-delà des activités industrielles, a représenté également l'opportunité d'y localiser des activités liées au fonctionnement même de la ville, à son métabolisme comme la centrale à béton, toujours active, situé au nord du périmètre étudié, sur la commune de Marquette (EQIOM Bétons), ou encore la casse automobile (Cibié Recyclage) non loin de là.

Ainsi marqué par les stigmates de la révolution industrielle, de vastes friches aux sols pollués, des équipements déclassés, un habitat ouvrier à améliorer, ce territoire est entré depuis une quinzaine d'années dans un processus de transformation, principalement au profit de programmes de logements, accompagnant ainsi sa mutation fonctionnelle, morphologique et sociologique. Celle-ci interroge sur la compatibilité de certains programmes (logements) avec l'existant (casse), mais aussi sur l'enjeu d'un territoire bord à canal qui, sur le plan économique, peut toujours apparaître stratégique pour le développement de fonctions métaboliques nécessaires à la ville.

Planche 3

Dans ce cadre, les traces du passé préindustriel (site de l'abbaye Jeanne de Flandres) ou industriel (le stade, le pont de béton sur la Deûle et le canal par lui-même, les Moulins de Paris...) méritent sans doute une attention particulière dans les programmes d'aménagement, en tant que témoignages d'une histoire qui peuvent contribuer à révéler l'esprit du lieu.

Carte 9
Planche 2

Mutations des friches industrielles : les regards croisés d'urbanistes, d'aménageurs, d'étudiants et de chercheurs

Le regard de l'aménageur sur la reconversion des friches

Au cœur de la stratégie de renouvellement du secteur se trouve un acteur très important dans l'aménagement de la Métropole européenne de Lille : il s'agit de la société d'économie mixte (SEM) Ville Renouvelée, l'une des sociétés d'aménagement de la métropole dont le rôle est d'acheter, viabiliser et valoriser le foncier dégradé (en friche, pollué, occupé par des usines désaffectées...) afin de lancer des opérations d'aménagement et de générer des droits à bâtir pour des promoteurs. La SEM Ville Renouvelée intervient donc plutôt en secteur de renouvellement urbain et a acquis une grande expérience d'interventions sur des territoires de friches bord à voie d'eau comme celles de Saint-André-lez-Lille.

Schéma 4

Sur ce territoire, la SEM Ville Renouvelée assure l'aménagement des sites Quai 22 et Portes de l'Abbaye, situés en bord de Deûle à l'emplacement de l'ancienne usine Rhodia. L'aménageur porte à la fois l'ambition de révéler les grandes opportunités de ce territoire, stratégiquement positionné à proximité du parc de la Citadelle de Lille, par un programme mixte de logements et d'activités économiques, mais aussi celle de tisser des liens avec le tissu urbain existant (cohérence urbaine et paysagère) et avec la Deûle.

Planche 3

Planche 3 — Arpentage sensible du territoire, regards sur la reconversion des friches

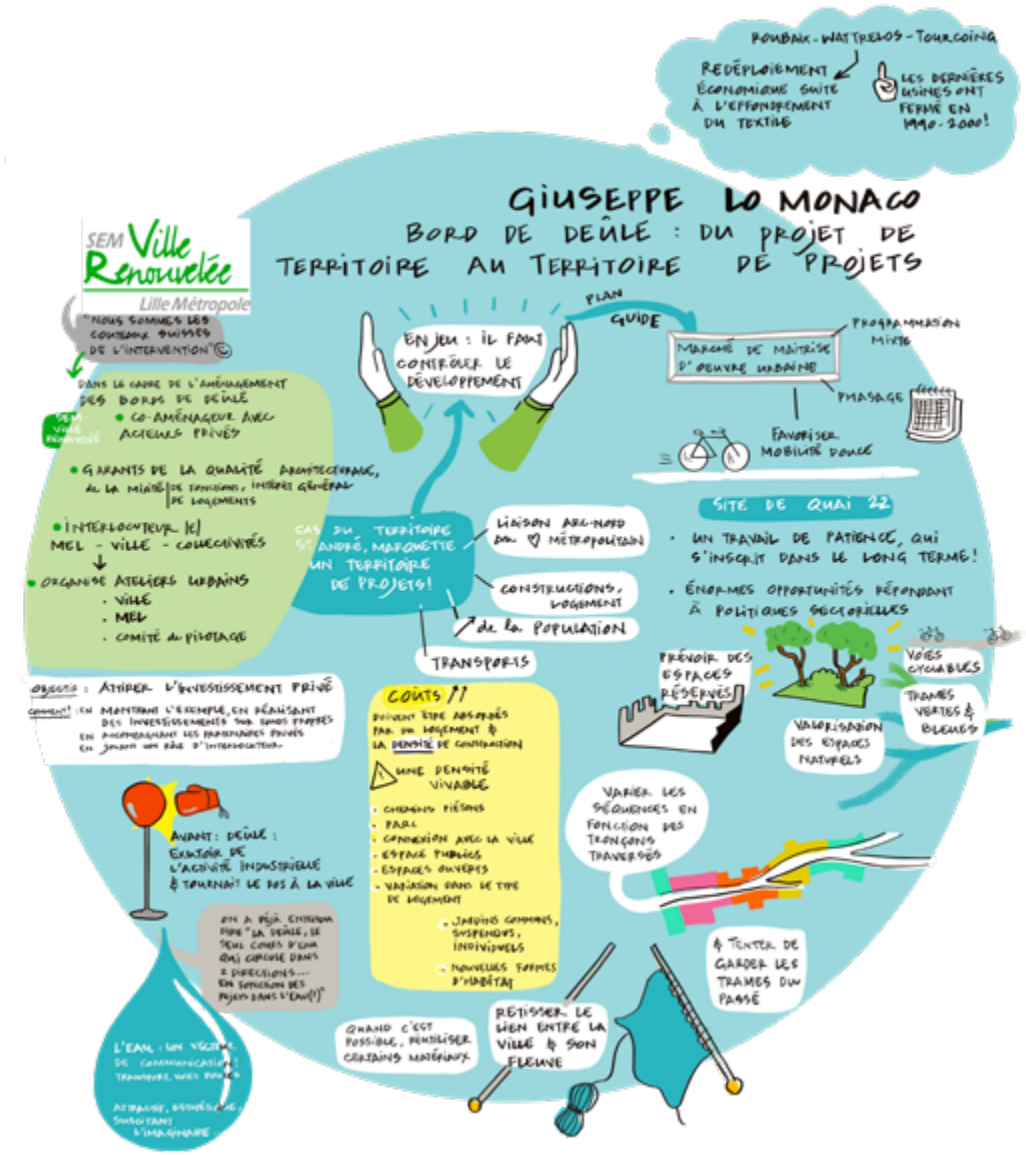
Zahir Banouh
Maxence Carlier
Adèle Charollais
Emilien Creach
Louis Delahaye
Clarisse Dumoulin
Maëlys Etienne
Jules Garraud
Lucile Garrot
Nicolas Ivon
Océane Jotrau
Steve Laethem
Antoine Leclet
Thomas Petit
Ynam Rehia
Adèle Vandeville
Corentin Wierzba

Vue sur le site du projet « Quai 22 / Portes de l'Abbaye » (ancien site industriel Kuhlmann- Rhodia).

Vue sur le site du projet « Rivéo / Pont de l'Abbaye » (ancien site industriel Kuhlmann- Rhodia), situé sur la commune de Marquette-lez-Lille et qui fait face à Quai 22.

Schéma 4 — Bord de Deûle : du projet de territoire au territoire de projets

Giuseppe Lo Monaco (SEM Ville Renouvelée)



Judith Dufaux : facilitatrice graphique

Friches et héritages industriels, le regard des chercheurs

Sur d'autres espaces en friche, des chercheurs observent à partir d'entretiens ethnographiques et de documents d'urbanisme la manière dont varie le récit, ou « narratif », des lieux qui furent des friches avant de faire l'objet de requalification et de reconversion. Notamment, leur questionnement porte sur les mémoires, les pratiques et les imaginaires qui participent à la continuité de ces lieux. Deux récits-types ressortent de leur étude qui a porté sur la friche de La Bavière à Liège et le Rockerill à Charleroi, entre vocabulaire de la ruine et de l'abandon mettant en exergue le vide et l'indispensable redéveloppement urbanistique et économique, et vocabulaire de l'expérimentation et de la transition, soutenu par la mise en valeur de l'esthétique des ruines industrielles, les pratiques culturelles et artistiques, la réinterprétation des formes architecturales héritées.

Schéma 5

Aujourd'hui, la stratégie métropolitaine s'appuie fortement sur le potentiel de la Deûle en matière de loisir, de circulations douces et de qualité paysagère et travaille à l'articulation de la voie d'eau avec les cœurs des villes de Saint-André, Marquette et La Madeleine afin de lui redonner une épaisseur propre à faire de la voie d'eau un lien et un élément fort du projet. La cartographie des équipements culturels, des commerces et des services permet de comprendre où sont aujourd'hui les centralités de ce territoire et le rôle de rotule, ou de charnière, que les friches en bord de Deûle pourront être amenées à jouer dans l'avenir.

Carte 10 — 12

Le projet des étudiants intitulé « L'économie locale au cœur du territoire », propose ainsi une reconnexion du territoire à la Deûle, véritable colonne vertébrale amenée à jouer un rôle primordial dans leur projet de développement de l'économie locale. Le projet s'appuie sur les ressources économiques existantes et les centralités du territoire d'étude, en particulier les entreprises déjà en activité et les ressources patrimoniales.

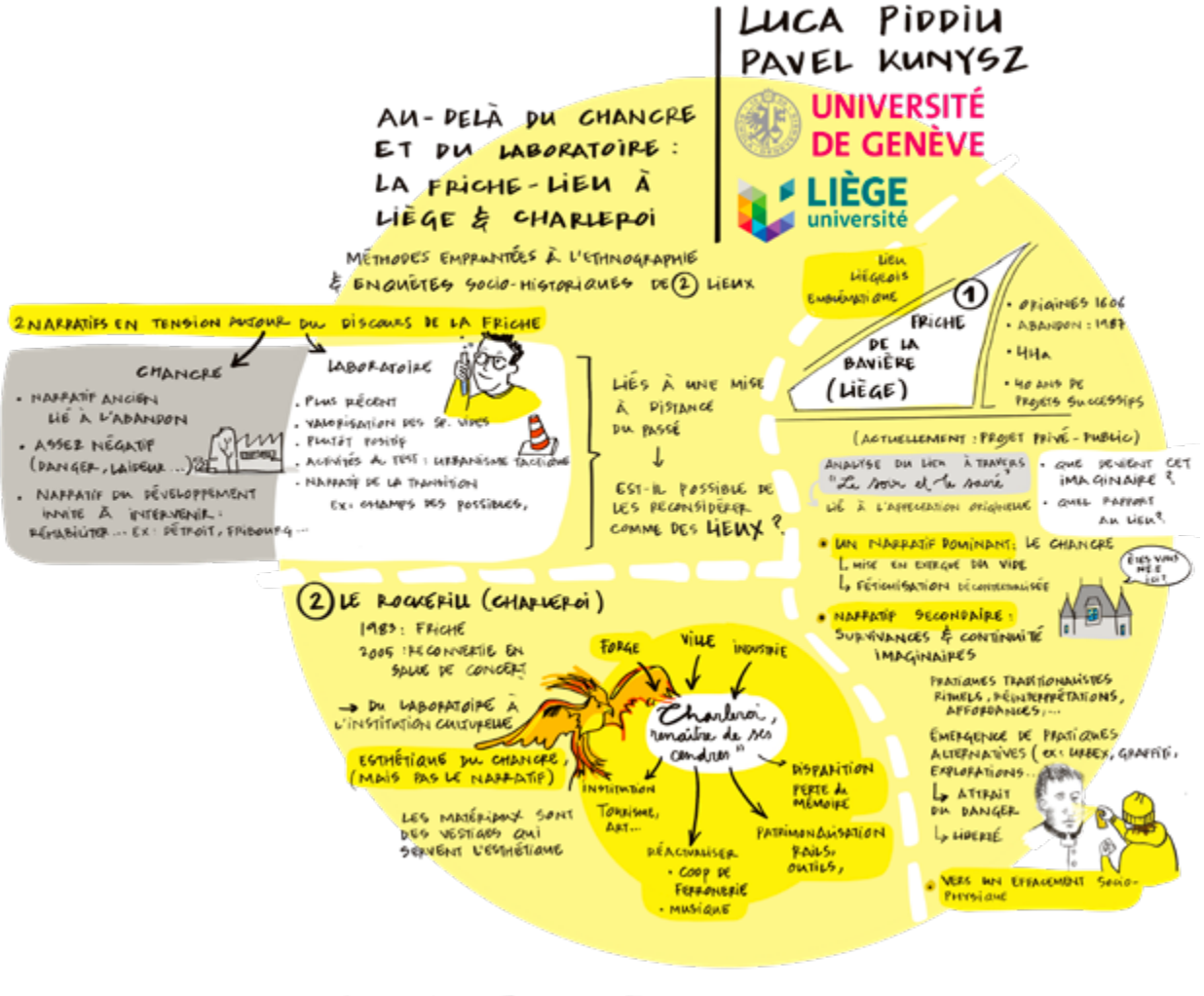
Projet 3

La reconnexion aux ressources territoriales locales est aussi au cœur du projet « Lille & son Artisanat 3.0 » (Projet 4) qui propose la création d'une nouvelle centralité attractive organisée autour du travail du lin, modernisé et devant permettre un redéveloppement économique du secteur. ◇

Projet 4

Schéma 5 — Au-delà du chancre et du laboratoire : la friche-lieu à Liège et Charleroi

Luca Piddiu (Université de Genève)
Pavel Kunisz (Liège Université)

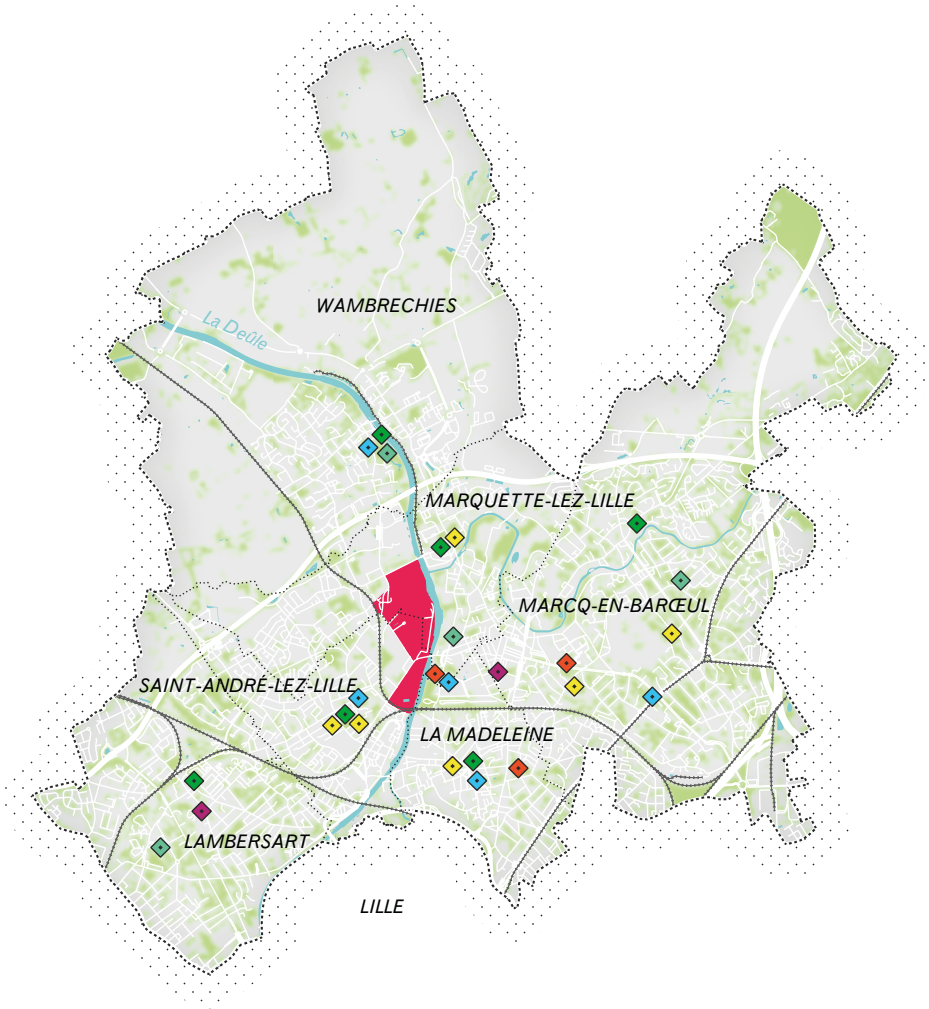


Judith Dufaux : facilitatrice graphique

Carte 10 — Les équipements culturels

N. Yvon
A. Beaubois-Jude

Les communes de Saint-André-lez-Lille, La Madeleine et Wambrechies voient leurs équipements culturels concentrés dans leur centre-ville. C'est moins le cas pour Marquette-lez-Lille et Marcq-en-Barœul où les équipements sont plus dispersés. La Deûle apparaît ici comme un élément structurant du territoire, beaucoup d'équipements prenant place le long de son axe.



- Cinémas
- Salles de spectacles
- Espaces d'exposition
- Espaces culturels polyvalents
- Conservatoires et écoles de musique
- Médiathèque

- Territoire d'étude
- Limites communales
- Communes avoisinantes

N

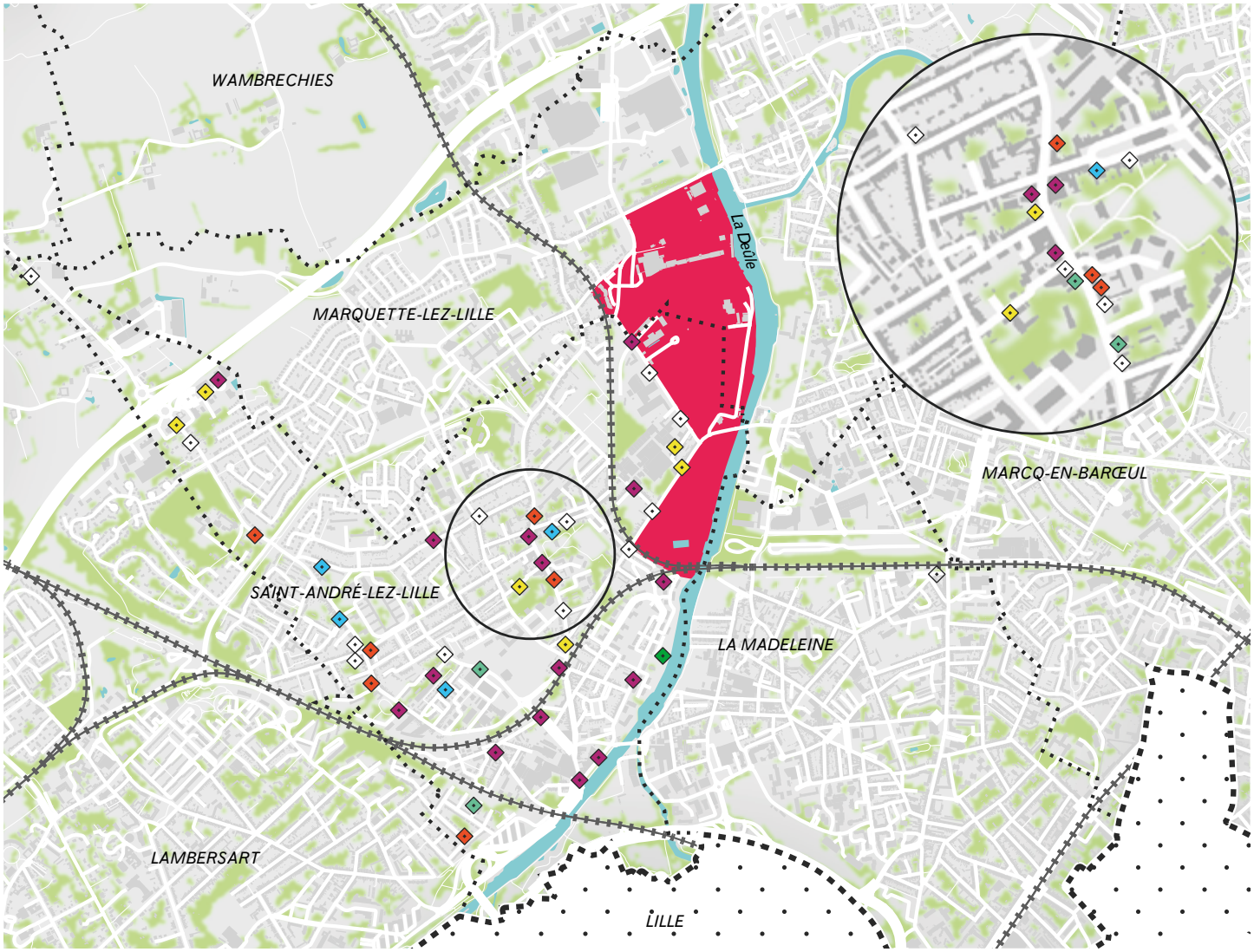
0 2 km

Données : IGN

Carte 11 — Les ressources économiques : commerces de Saint-André-lez-Lille

A. Charollais
A. Beaubois-Jude

Les commerces sont principalement situés le long de la rue du Général Leclerc. La vie économique de Saint-André-lez-Lille est fragile en raison de sa proximité du centre-ville de Lille. Il sera nécessaire de porter attention à l'impact d'une nouvelle infrastructure de transport collectif sur les commerces de la commune, un appel d'air vers les commerces de Lille pouvant en effet avoir des conséquences négatives sur ceux de Saint-André.



- Commerces de gros
- Commerces alimentaires
- Pharmacies
- Autres commerces
- Commerces d'équipements de foyer
- Magasins de sport
- Restaurants

- Territoire d'étude
- Limites communales

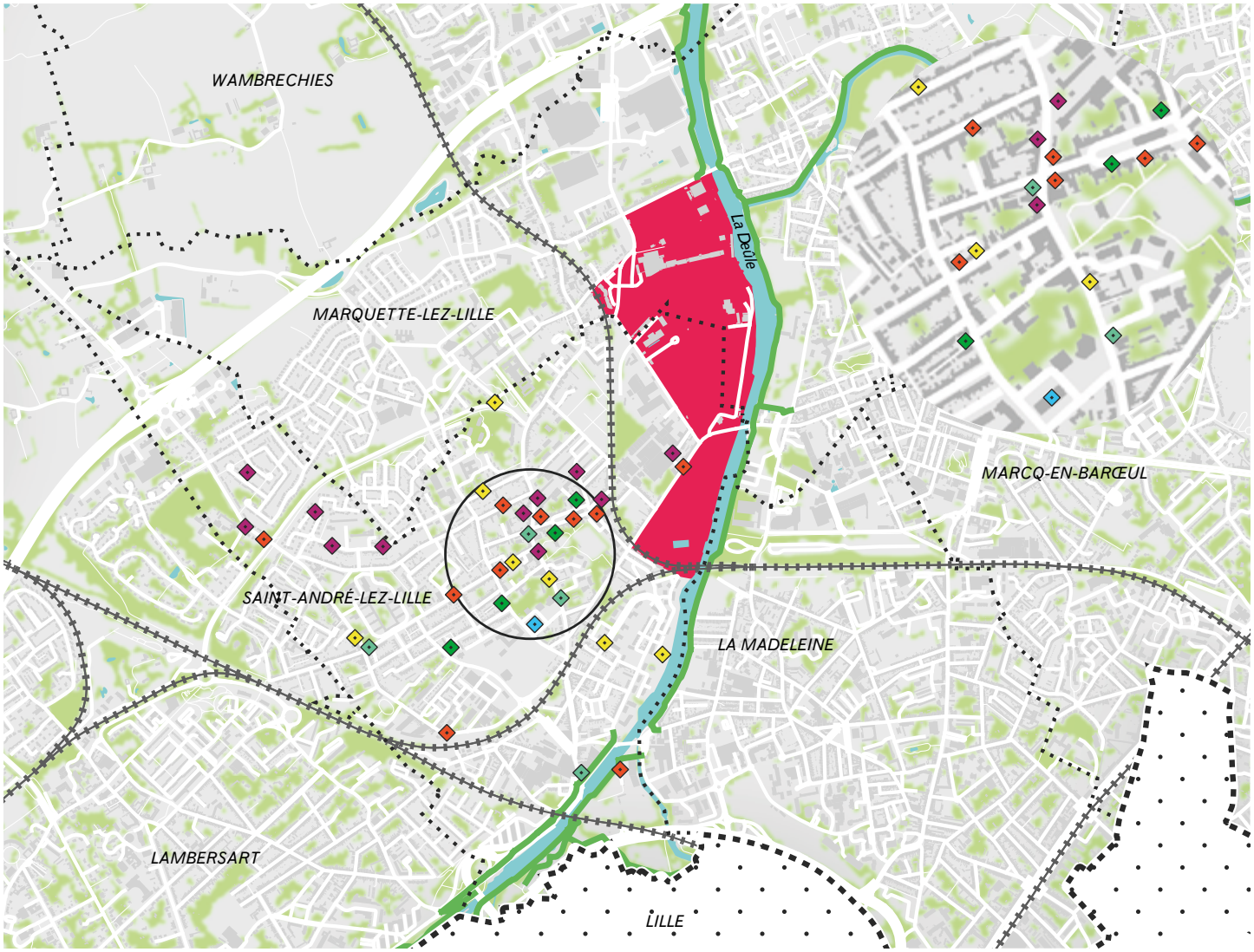
N 0 500 m

Données : IGN

Carte 12 — Les ressources de la vie quotidienne

A. Charollais
A. Beaubois-Jude

Comme pour les commerces, les services sont principalement localisés le long de la rue du Général Leclerc. Le passage de la Deûle au cœur du territoire offre une possibilité de développement, notamment par de nouveaux équipements de loisir qui peuvent s'envisager le long de ses berges, délaissées à l'heure actuelle.



- Établissements scolaires
- Services administratifs et juridiques
- Établissements publics de santé
- Postes
- Équipements sportifs
- Piscines

- Voies vertes et chemins cyclables
- Territoire d'étude
- Limites communales

N

0 500 m

Données : IGN

Projet 3 — Prospective territoriale : « L'économie locale au cœur du territoire ». L'économie locale et circulaire au service du redéveloppement économique d'un ancien territoire industriel

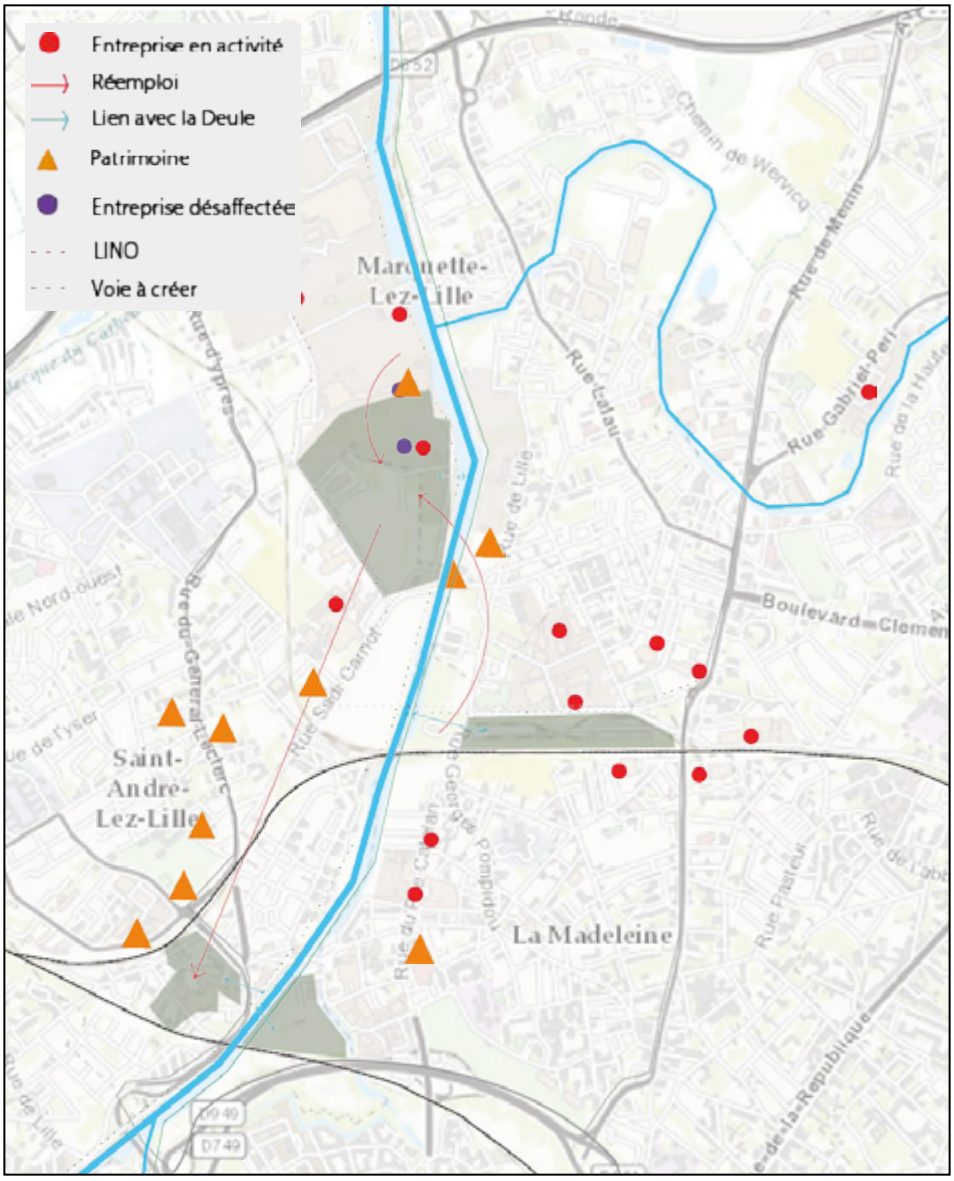
Emilien Creach
Jules Garraud
Lucie Heinen
Alicia Pinier
Sara Scarafile
Marie Vanderstraeten

Orientations stratégiques :

Développer l'économie circulaire et le réemploi en favorisant les circuits courts et en valorisant les industries locales.

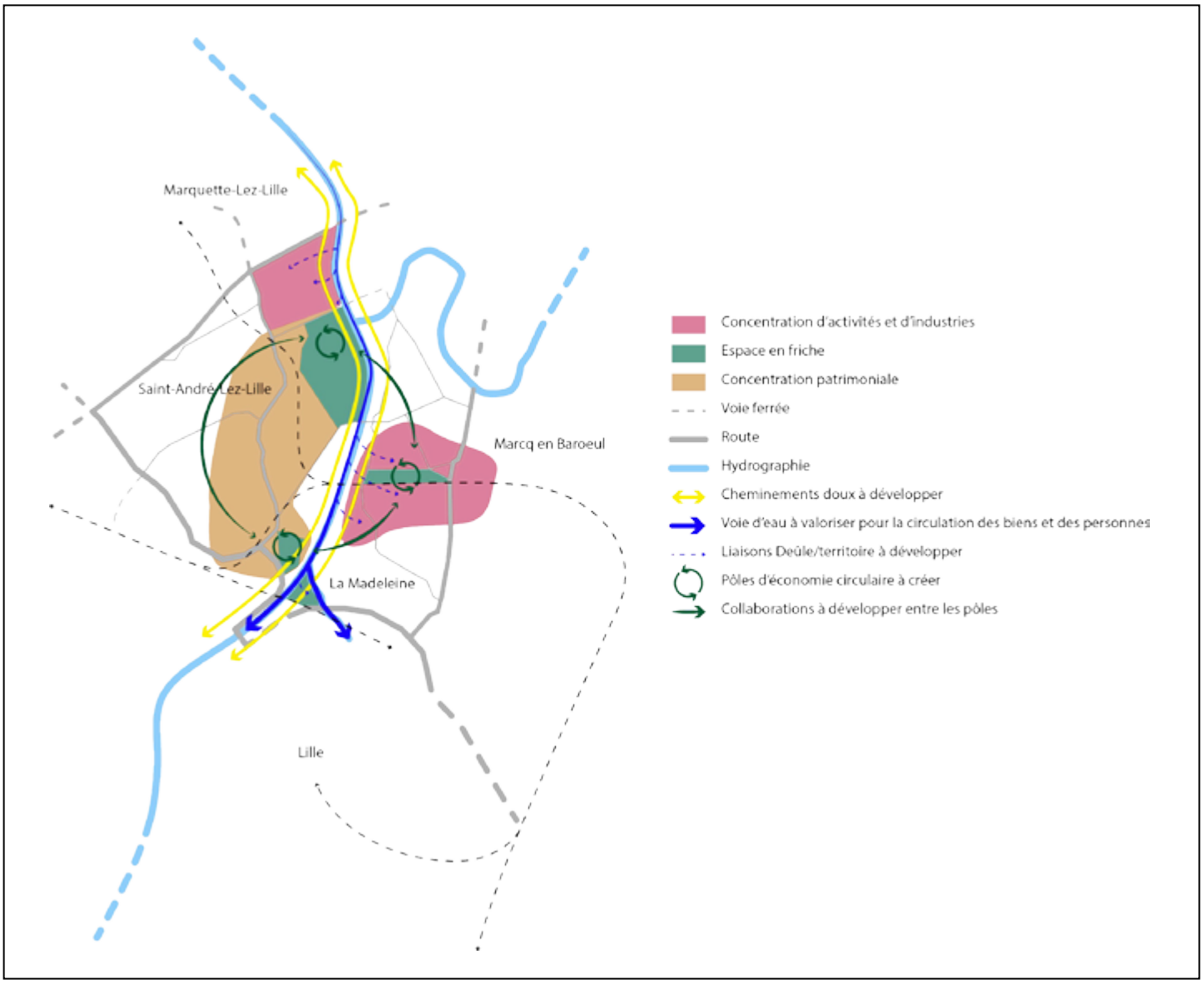
Améliorer la visibilité du patrimoine local en valorisant les patrimoines bâtis et les savoir-faire.

Reconnecter le territoire à la Deûle en développant la Deûle comme moyen de transport et d'approvisionnement et en prolongeant les cheminements doux en bord de rivière



Projet 3 — Synthèse

Emilien Creach
Jules Garraud
Lucie Heinen
Alicia Pinier
Sara Scarafile
Marie Vanderstraeten

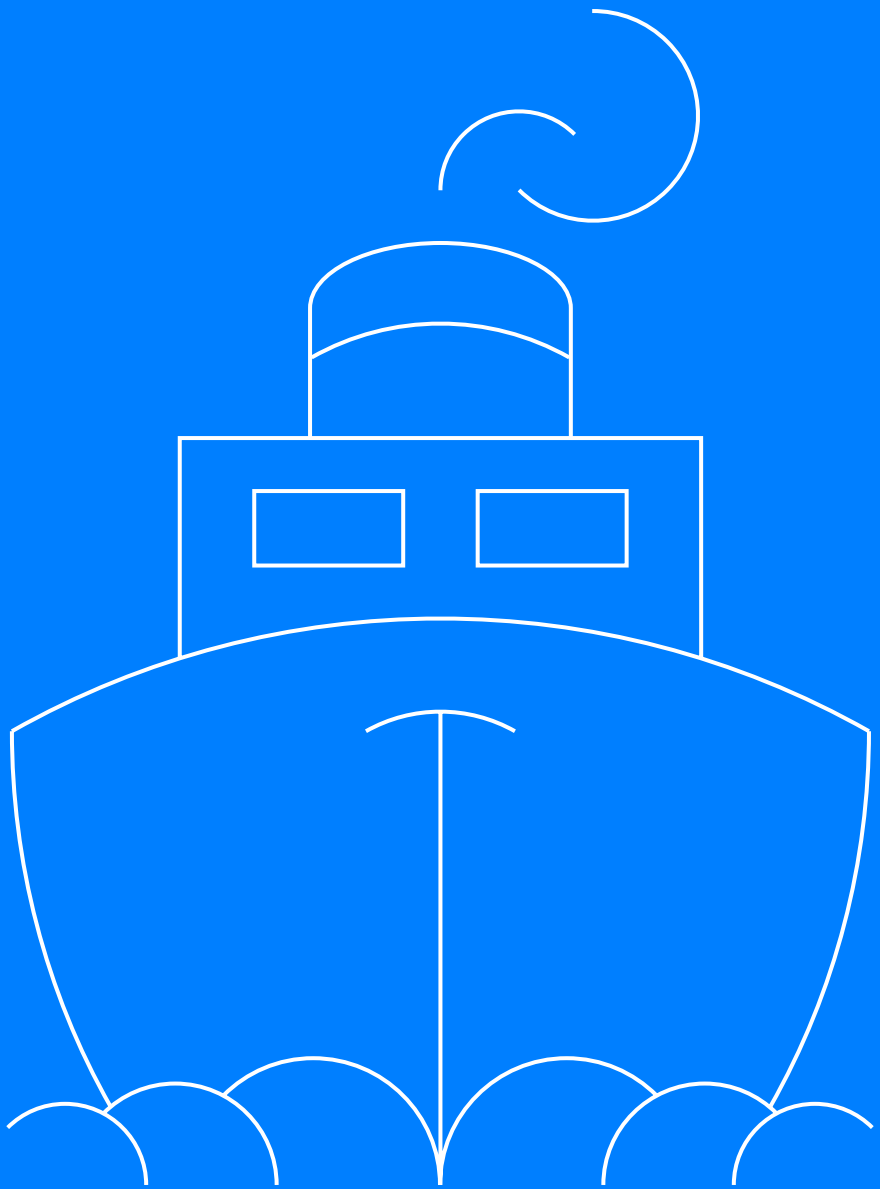


Projet 4 — Lille & son Artisanat 3.0

I. Barbier
C. Delhaye
C. Ducarme

Projet 4 — Lille & son Artisanat 3.0

I. Barbier
C. Delhaye
C. Ducarme



3

LILLE

RÉSEAUX, INFRASTRUCTURES ET CONNEXIONS

PAULINE BOSREDON

UNIVERSITÉ DE LILLE, FACULTÉ DES SCIENCES ÉCONOMIQUES, SOCIALES ET DES TERRITOIRES
LABORATOIRE TERRITOIRES, VILLES, ENVIRONNEMENT & SOCIÉTÉ (TVES)
MAÎTRESSE DE CONFÉRENCES EN AMÉNAGEMENT ET URBANISME

Introduction

Les mobilités et les infrastructures de transport : un enjeu important pour une métropole

Forte de ses 1,17 millions d'habitants en 2018 et de ses 675 km2, la Métropole européenne de Lille est la quatrième agglomération de France, organisée autour d'une centralité urbaine ancienne (la conurbation Lille-Roubaix-Tourcoing), d'un tissu urbain aggloméré et d'un espace périurbain moins dense, résultat de l'explosion pavillonnaire et de l'évolution des villages ruraux périphériques. L'enjeu de la mobilité et des infrastructures de transport y est donc prégnant, aussi bien sous l'angle de la desserte de l'agglomération (par les réseaux autoroutier, ferroviaire, fluvial et aérien) que sous l'angle des mobilités quotidiennes et de leur impact sur la congestion routière, la pollution, le cadre de vie et la santé des habitants.

En juin 2019, la Métropole européenne de Lille a d'ailleurs adopté un Schéma directeur des infrastructures de transport 2020-2035 dont le maître-mot est l'intermodalité et qui prévoit la densification du réseau de transports en commun avec, notamment, la réalisation de lignes de bus à haut niveau de service et la création de cinq nouvelles lignes de tramway.

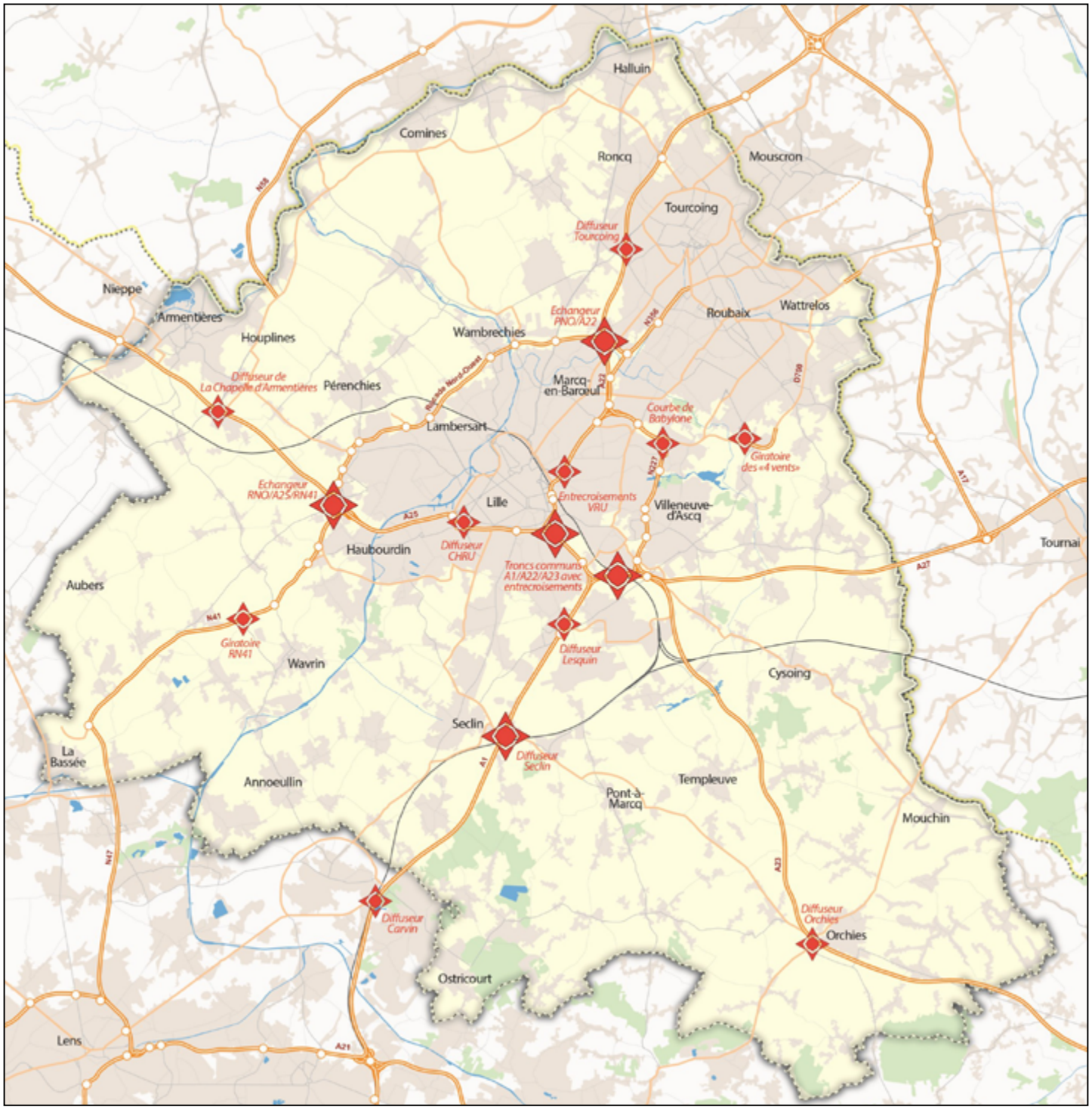
A l'échelle de la métropole, la prépondérance de la route

Carte 13

L'agglomération lilloise se situe au cœur d'un système routier structuré par six axes principaux qui rayonnent en étoile autour de Lille et assurent la liaison vers les principaux pôles de la région (autoroutes A25 vers Dunkerque et A23 vers Valenciennes, routes nationales N41 et N47 vers Lens et le bassin minier), vers la Belgique (autoroutes A22 vers Courtrai et Gand et A27 vers Tournai et Bruxelles) et vers l'ensemble de la France (autoroute A1 vers Paris). Le réseau est complété par des liaisons rapides qui desservent le cœur de l'agglomération, comme la Rocade Nord-Ouest qui borde notre zone d'étude ou la Voie Rapide Urbaine (RN 356).

L'agglomération ne bénéficie ainsi pas d'un contournement routier qui permette d'éviter de la traverser et la convergence des flux produit de nombreuses zones de congestion comme le montre la carte du Schéma de cohérence territoriale (SCOT) de Lille Métropole en 2017. Cette congestion

Carte 13 — Le réseau routier de la métropole lilloise et ses principaux points noirs



Zones de congestions les plus critiques	Voie capacitaire eurométropolitaine
Autres points de congestions	Voie structurante
	Frontière
	Limite du SCOT
	Limite communale

N 0 2 4 km

Source : Syndicat mixte du SCOT de Lille métropole, *Schéma de cohérence territoriale de Lille Métropole*, 2017.

des réseaux routiers est amplifiée par le phénomène d'étalement urbain lié à la périurbanisation, les échanges avec les territoires voisins ainsi que le transit des passagers et des marchandises. Il est toutefois à noter que depuis plusieurs années, la mobilité des habitants de la métropole évolue et que le trafic routier interne à l'agglomération diminue au profit d'une augmentation de la fréquentation des transports collectifs.

Le train

Le chemin de fer est quant à lui arrivé très tôt à Lille : un premier tracé de la ligne Paris-Lille est en effet proposé dès 1839, avec une gare initialement prévue au sud de Lille, dans l'ancienne commune de Wazemmes. Le projet prévoit également la mise en relation de Lille avec le réseau des chemins de fer de Belgique. En 1843 est achevé le tronçon de Mouscron (en Belgique) à Lille, via la gare de Roubaix. La ligne Paris-Lille est ensuite inaugurée en 1846. L'actuelle gare Lille-Flandres n'est alors encore qu'un simple débarcadère de voyageurs et une gare de marchandises est installée à l'extérieur du mur d'enceinte.

La seconde gare, la gare Lille-Europe, est mise en service un siècle et demi plus tard, en 1994, lors de l'ouverture de la ligne à grande vitesse. La gare Lille-Europe accueille les TGV (trains à grande vitesse) en transit, à destination ou en provenance de Bruxelles, Amsterdam, Londres et Paris. Elle est aussi dédiée aux trains régionaux à grande vitesse vers la côte d'Opale (Dunkerque, Calais, Boulogne-sur-mer). Elle prend place au cœur du grand projet urbain d'activités tertiaires Euralille.

Le réseau des transports en commun

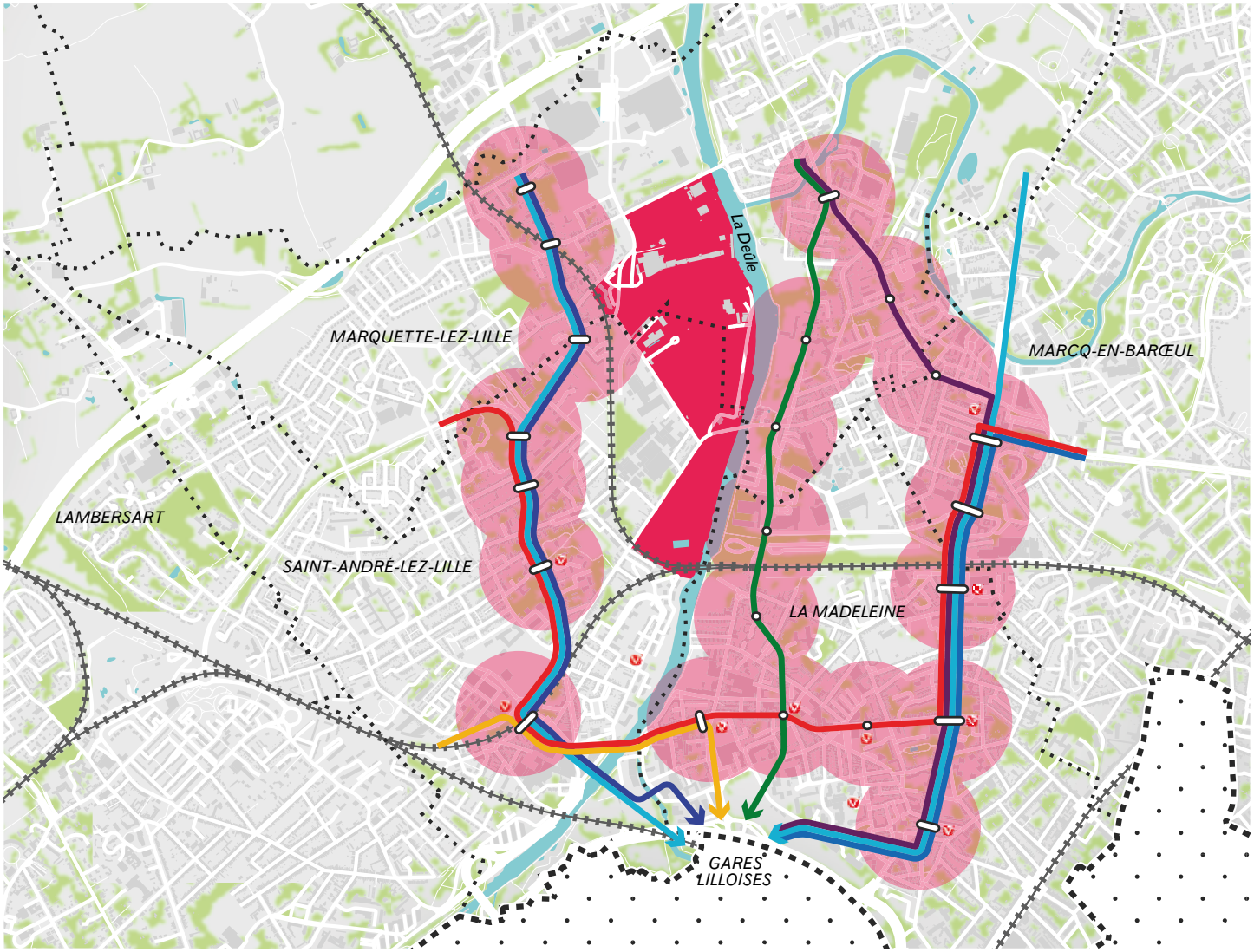
Carte 14

Tout comme les réseaux routier et ferroviaire, le réseau des transports en commun est polarisé sur Lille et présente une structure étoilée. Ce réseau se compose principalement d'un tramway, d'un métro et de lignes d'autobus, aujourd'hui complété d'un service de vélos en libre-service. Le SCOT de Lille Métropole notait en 2017 une nette augmentation de la fréquentation des transports collectifs par les habitants de l'agglomération depuis le début des années 2000.

Historiquement, le tramway de Lille a été créé en 1874 avec la mise en service de deux premières lignes. D'autres lignes sont ensuite créées, dépassant les limites de la commune de Lille pour atteindre sa proche banlieue. La ligne ORS

Carte 14 — Les transports en commun dans le territoire des bords de Deûle Saint-André / Marquette / La Madeleine

J. Garraud
A. Beaubois-Jude



50 C03 L90 L1 14 L91 88 L5
Disque de Valorisation des Axes de Transport (DIVAT)
Station de V'Lille

Territoire d'étude
Limites communales

N
0 500 m

Données : IGN

Lille-Wambrechies-Quesnoy-sur-Deûle longeait la Deûle et desservait Saint-André et notre zone d'étude jusqu'au début des années 1960, ce réseau de tramways ayant ensuite été progressivement remplacé par des autobus.

Un réseau de tramway a également été créé sur les communes de Roubaix et de Tourcoing en 1875 ; il a fonctionné jusqu'en 1956 et a lui aussi été remplacé par des autobus. Un seul réseau a subsisté jusqu'à aujourd'hui, c'est le Tramway du Grand Boulevard né en 1909 et composé de deux lignes allant pour l'une de Lille Flandres à Roubaix Eurotéléport (à proximité de la grand place centrale de Roubaix), et pour l'autre de Lille Flandres à Tourcoing-Centre. L'une et l'autre traversent la commune de Marcq en Barœul et les stations sont donc assez éloignées de notre zone d'étude.

Quant au métro, il est le premier au monde à utiliser la technologie du véhicule léger automatique (VAL) créé à Lille au début des années 1970. Inauguré en 1983, il comporte aujourd'hui deux lignes : la première relie Lille à Villeneuve d'Ascq et la seconde relie Lomme à Roubaix et Tourcoing, en passant par Lille. Aucune des deux ne traverse ni même approche notre zone d'étude en bord de Deûle.

Enfin, un réseau d'autobus dessert l'ensemble de l'agglomération. Les premières lignes ont été créées dans les années 1930 et le réseau s'est ensuite progressivement densifié, en particulier après la suppression des lignes de tramways de Lille, Roubaix et Tourcoing. Il se compose aujourd'hui d'un réseau de lignes régulières et de Lianes urbaines et périurbaines qui sont des lignes de bus à haut niveau de service (BHNS).

Regards sur la Deûle comme axe privilégié de transport et de mobilités douces

La Deûle, un axe de transport logistique

La métropole lilloise dispose d'un port fluvial situé sur la Deûle, au sud de la Citadelle. Ce port, plateforme multimodale où convergent les transports fluviaux, routiers et ferroviaires, est connecté à un vaste réseau de voies navigables dont 241 km de voies à grand gabarit.

On naviguait déjà sur la Deûle à l'époque gallo-romaine entre Lille et la Lys. La rivière, très sinueuse, n'était bien sûr pas encore canalisée et ses méandres traversaient de multiples marais. Sa canalisation commence au Moyen-Âge mais ce n'est qu'au XVII^{e} siècle que la Deûle est définitivement connectée à la Scarpe, au sud-est de Lille, et à la Lys au Nord.

Si la Deûle a ainsi été canalisée, c'est bien sûr pour faciliter le transport, en particulier de marchandises. L'exploitation du charbon dans les houillères du bassin de l'Escaut a ainsi suscité au XIX^{e} siècle un certain nombre d'aménagements destinés à améliorer son acheminement jusqu'à Lille, comme le canal de Roubaix qui connecte la Marque et la Deûle à l'Escaut, ouvert en 1877.

C'est en 1948 qu'est créé le port fluvial de Lille et dès 1954, les voies navigables de l'Escaut, de la Deûle et de la Lys sont élargies pour que les bateaux de plus de 1000 tonnes puissent y naviguer. Auparavant, le canal de la Deûle était au gabarit « Freycinet », norme européenne mise en place en 1879 pour permettre le passage de péniches de 350 tonnes maximum. Peu de temps après, en 1959, la mise à grand gabarit (3000 tonnes) de la Deûle est déclarée d'utilité publique mais, faute de financements suffisants, le gabarit est réduit entre Lille et Marquette. Le canal de la Deûle ne passe donc dans un premier temps au grand gabarit que dans sa partie amont, jusqu'à Lille.

Planche 4 — Arpentage sensible du territoire, regards sur le patrimoine et les paysages du bord de Deûle

Zahir Banouh
Maxence Carlier
Adèle Charollais
Emilien Creach
Louis Delahaye
Clarisse Dumoulin
Maëlys Etienne
Jules Garraud
Lucile Garrot
Nicolas Ivon
Océane Jotrau
Steve Laethem
Antoine Leclet
Thomas Petit
Ynam Rehia
Adèle Vandeville
Corentin Wierzba

Certains tronçons des bords de Deûle sont déjà aujourd'hui aménagés pour la promenade et la circulation à vélo.

La Deûle est resté jusqu'à aujourd'hui un axe majeur de transport fluvial.

Une première étape des travaux d'élargissement de la section aval s'achève en 2004 lorsque la Basse Deûle est enfin ouverte au gabarit de 1300 tonnes. Il faudra attendre 2012 pour que débutent les travaux devant permettre la navigation des péniches jusqu'à 3000 tonnes entre Lille et Deûlémont. La Deûle voit chaque année passer plus de cinq millions et demi de tonnes de marchandises (selon le chiffre fourni par Vois Navigables de France).

Sans attendre cette modernisation du canal, un nombre important d'industries et d'entreprises diverses ont compris l'intérêt de s'implanter le long ou à proximité de la voie d'eau pour exploiter les possibilités offertes par le transport fluvial. C'est notamment ce qui explique la localisation en 1847 du complexe chimique Kuhlmann-Rhodia le long de la Deûle, à cheval sur les communes de Saint-André-lez-Lille, Marquette-lez-Lille et La Madeleine, au cœur de notre zone d'étude. Jusqu'à l'arrêt des activités de l'usine en 2005, les matières premières (charbon, souffre) sont acheminées par péniche et les déchets sont également évacués par voie fluviale.

La Deûle en projet, un axe de mobilités douces

Pendant longtemps, les canaux ont été considérés comme les arrières de la ville industrielle dont ils étaient tout à la fois les égouts et l'infrastructure logistique. C'est récemment, au cours de la dernière décennie, que la voie d'eau a été redécouverte dans le cadre du développement urbain, en particulier pour son potentiel en matière d'aménagements dédiés aux mobilités douces.

Planches 4

Le secteur dit des « Bords de Deûle », qui s'étend de l'extrémité nord du parc de la Citadelle de Lille jusqu'aux portes de Wambrechies, sur les communes de La Madeleine,

Saint-André-Lez-Lille et Marquette-Lez-Lille, représente ainsi à l'heure actuelle un atout majeur des projets portés par la Métropole du fait de sa localisation – à proximité du cœur de l'agglomération – et de la présence du canal. La Métropole travaille aujourd'hui à sa revalorisation à travers une démarche qui ambitionne de définir, avec les communes concernées et leurs habitants, une stratégie globale pour l'ensemble de ce territoire parsemé de friches. Il s'agit d'un secteur identifié par la Métropole pour son grand potentiel. Sa revalorisation, qui passe par la construction de 6000 nouveaux logements d'ici 2040, implique de relever un certain nombre de défis en matière de mobilité, d'infrastructures de transports et de déplacements de tous modes. Dans ce contexte, une place importante est faite à l'enjeu de l'accessibilité par des déplacements durables, enjeu où la Deûle joue un rôle central notamment via l'aménagement de pistes cyclables le long de la voie d'eau.

Les friches fluviales entre ville et port : les regards croisés d'une chercheuse et d'étudiants

Les interfaces ville-port : ce que nous apprend l'analyse comparative entre Lille et Bruxelles

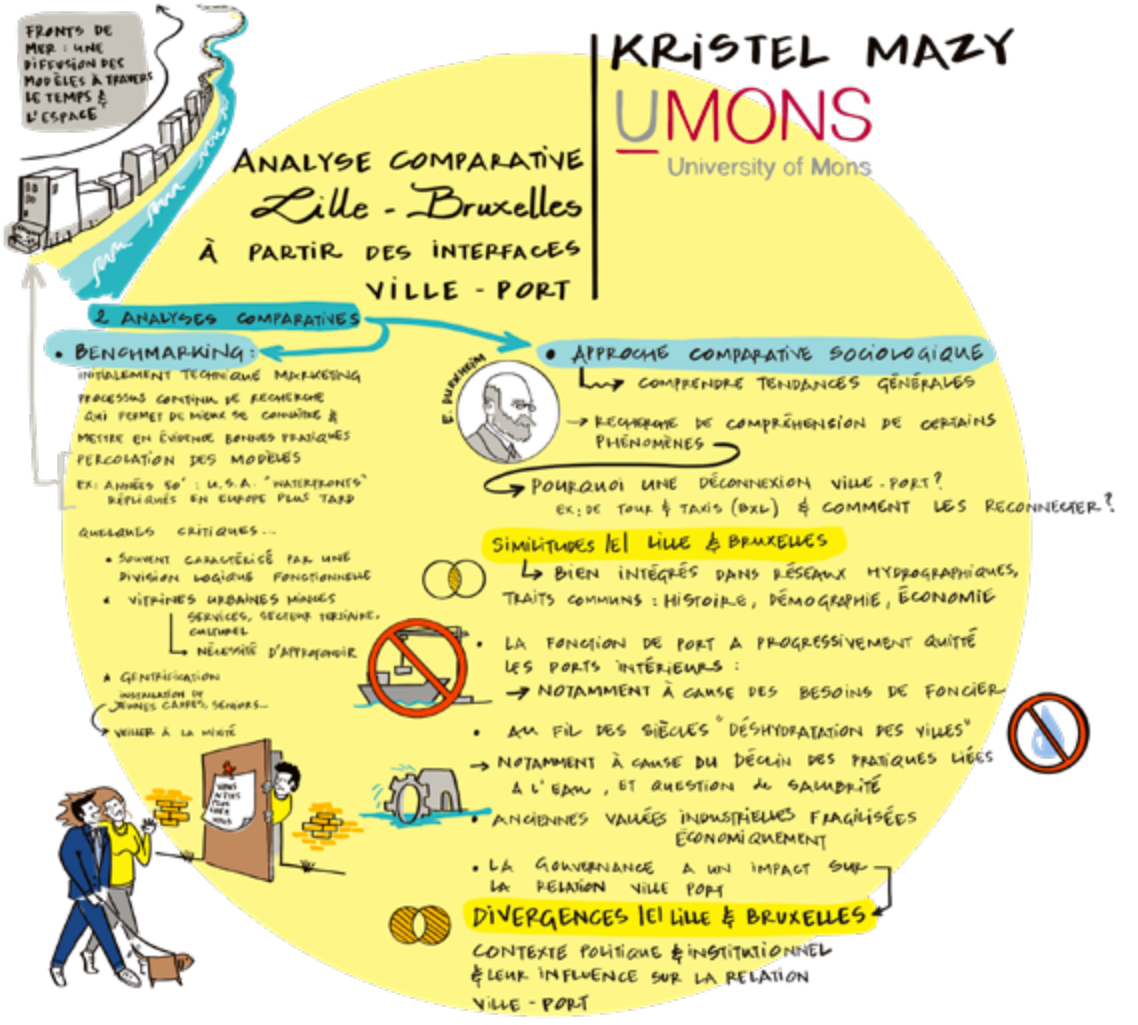
Schéma 6

Au travers des interfaces ville/port de Lille et de Bruxelles, Kristel Mazy interroge la pratique de l'analyse comparative. Cette dernière est très présente dans les sciences sociales où elle permet d'expliquer certains phénomènes et de mettre en lumière de grandes tendances générales, mais aussi dans le projet urbain par le biais du benchmarking qui contribue à la diffusion de modèles – par exemple, le modèle du water-front qui s'est développé dans les villes américaines avant de percoler en Europe.

Kristel Mazy tire plusieurs enseignements de la comparaison entre Lille et Bruxelles. Le premier est la déconnexion ville-port, tout autant due au port qui cherche à se développer, suivant en cela la modernisation du transport fluvial, qu'à la ville qui s'étend au fur et à mesure de sa croissance. Observée également à Lille et à Bruxelles, la récente reconnexion ville-port qui s'opère autour des objectifs de durabilité et du rôle nouveau de la voie d'eau dans la ville, notamment pour les mobilités actives. La valorisation et le déclin des pratiques et des territoires liés à l'eau ont ainsi fluctué au cours du temps dans les deux villes au gré des bouleversements économiques et de la succession des types d'activités liées à l'eau (moulins, transport de marchandises, industrie, logistique, loisirs...). Kristel Mazy note enfin le poids du contexte politique et institutionnel sur l'évolution de la relation ville-port, en particulier à Lille où les acteurs en charge de la gestion du port ne sont pas les mêmes que les acteurs en charge de l'aménagement urbain.

Schéma 6 — Analyse comparative Lille-Bruxelles à partir des interfaces ville-port

Kristel Mazy (Université de Mons)



Judith Dufaux : facilitatrice graphique

Le projet de l'intermodalité

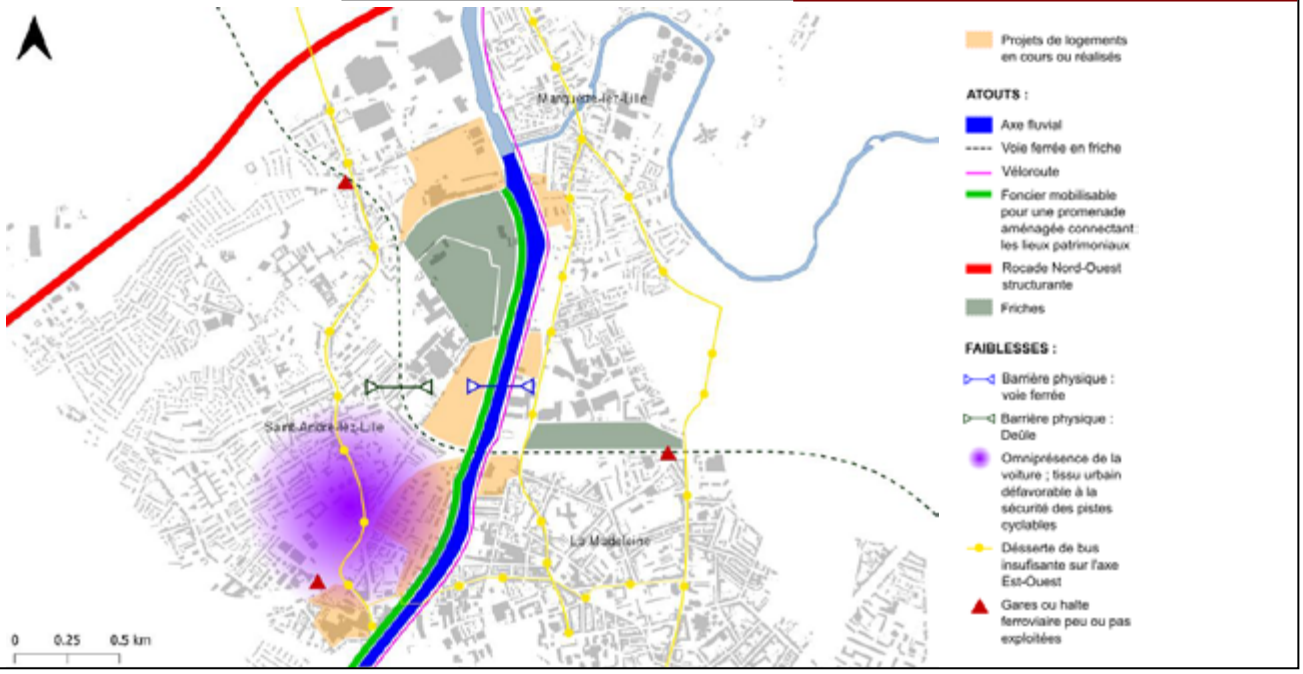
Projet 3

Les étudiants, partant d'un état des lieux des projets en cours de part et d'autre de la Deûle impliquant à terme la production de plus de 6000 nouveaux logements, organisent leur stratégie autour d'une ambition centrale : garantir l'accessibilité du territoire et la fluidité des déplacements. La Deûle et les friches attenantes encore en attente de destination apparaissent comme l'un des atouts importants de ce territoire, aux échelles locale et métropolitaine. Les orientations stratégiques du projet reposent sur le développement des mobilités douces et la reconnexion piétonne des friches en bord de Deûle avec les centres de Saint-André, Marquette et La Madeleine, sur la création d'un pôle d'échanges multimodal, le renforcement du réseau de transport fluvial et celui de la véloroute le long de la voie d'eau.

Projet 3 — L'intermodalité : analyse SWOT

Dehbia Azzi
Yahia Cherif
Elise De Jonckheere
Nicolas Ivon
Steve Laethem

Analyse SWOT Ech. locale



Analyse SWOT Ech. métropolitaine

Opportunités

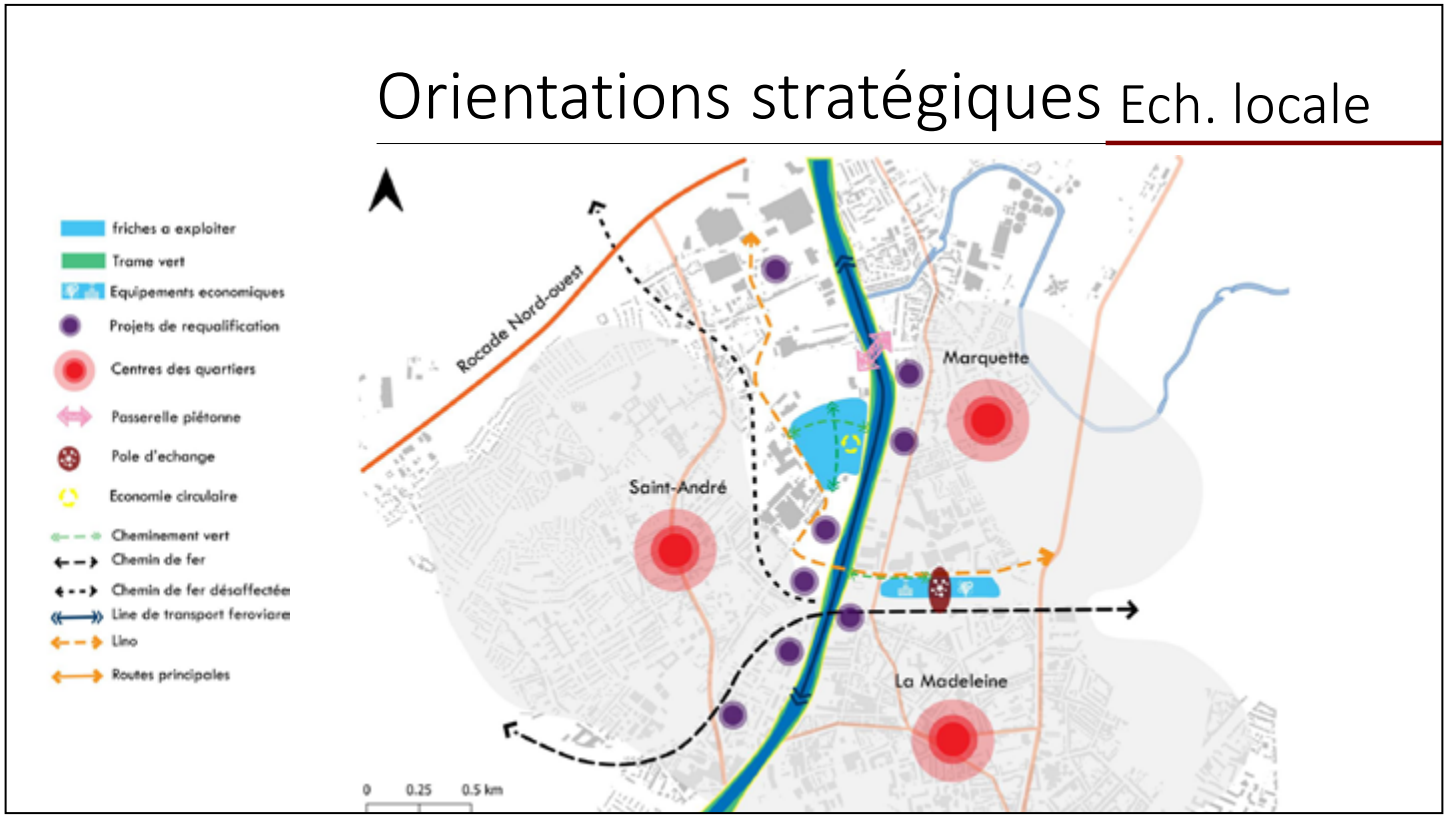
- Axe de la Deûle
- Projet routier LINO
- Voie ferrée désaffectée
- Voie ferrée
- Densité croissante

Menaces

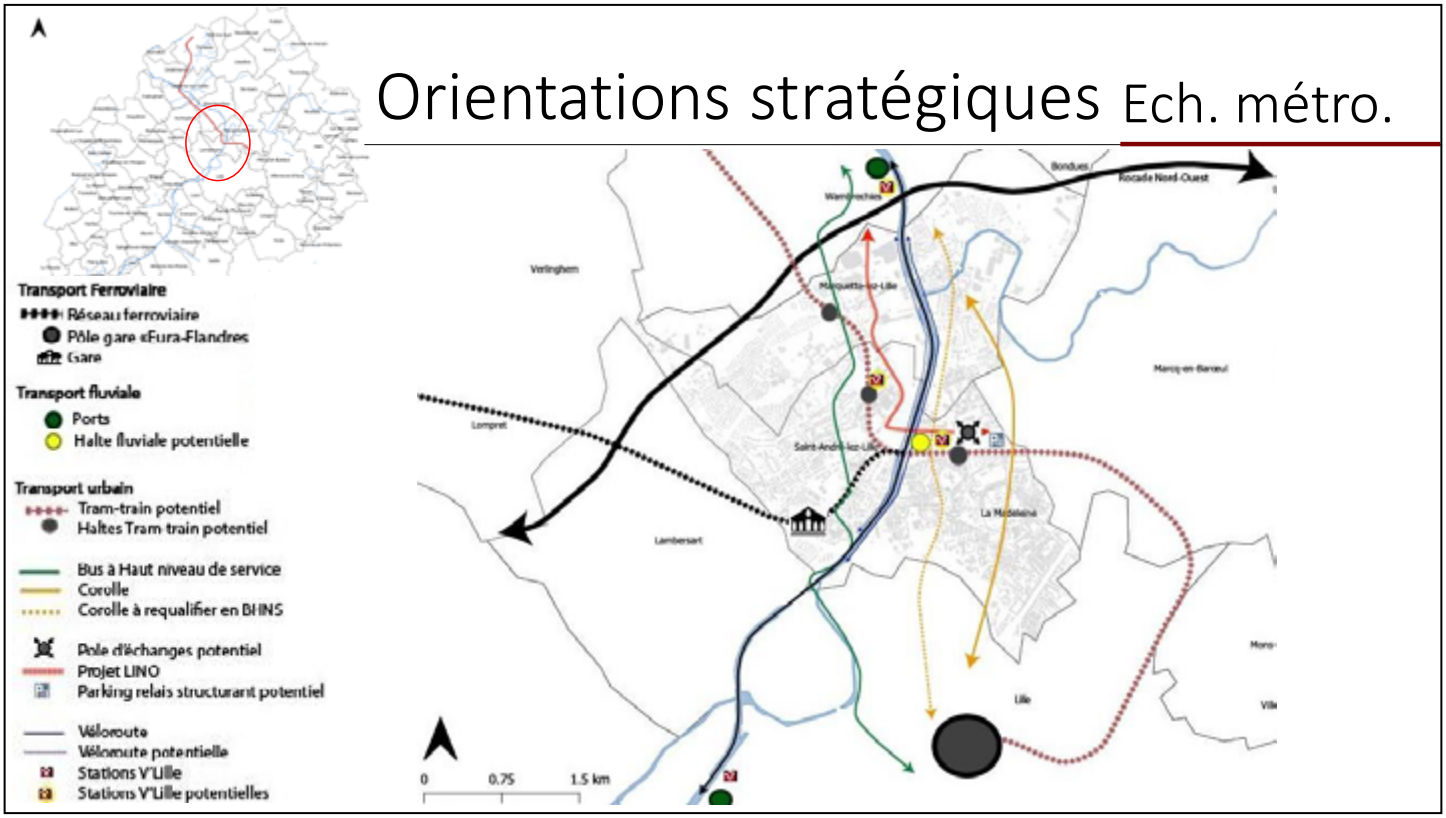
- Congestion en lien avec le transit métropolitain
- Pressions environnementales exemple de la cimenterie

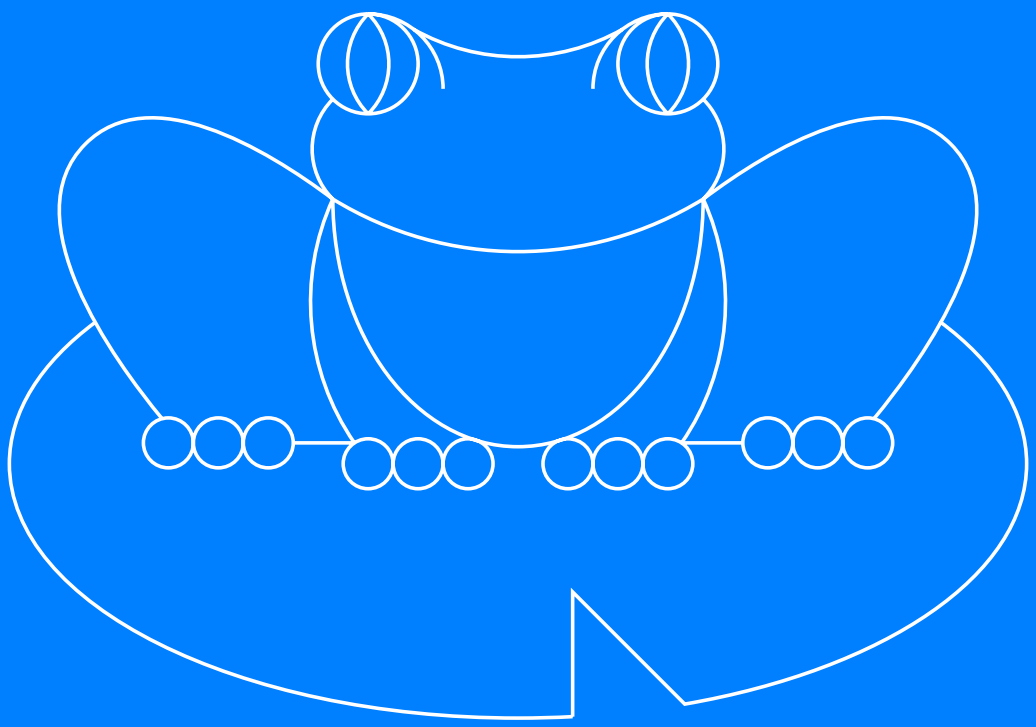
Projet 3 — L'intermodalité : orientations stratégiques

Dehbia Azzi
Yahia Cherif
Elise De Jonckheere
Nicolas Ivon
Steve Laethem



Orientations stratégiques Ech. métro.





4

LILLE

NATURE ET BIODIVERSITÉ

THOMAS PERRIN

UNIVERSITÉ DE LILLE, FACULTÉ DES SCIENCES ÉCONOMIQUES, SOCIALES ET DES TERRITOIRES
LABORATOIRE TERRITOIRES, VILLES, ENVIRONNEMENT & SOCIÉTÉ (TVES)
MAÎTRE DE CONFÉRENCES HDR EN AMÉNAGEMENT ET URBANISME

PAULINE BOSREDON

UNIVERSITÉ DE LILLE, FACULTÉ DES SCIENCES ÉCONOMIQUES, SOCIALES ET DES TERRITOIRES
LABORATOIRE TERRITOIRES, VILLES, ENVIRONNEMENT & SOCIÉTÉ (TVES)
MAÎTRESSE DE CONFÉRENCES EN AMÉNAGEMENT ET URBANISME

Introduction

La métropole lilloise, une métropole non seulement européenne, mais aussi verte ? Quoi de plus logique à l'heure du Pacte vert, nouvelle feuille de route de l'Union européenne lancée par la Commission Von der Leyen fin 2019. Depuis 2006, la Commission européenne décerne également chaque année un prix de la Capitale verte de l'Europe pour encourager les villes à prendre en compte l'environnement dans leurs opérations d'aménagement.

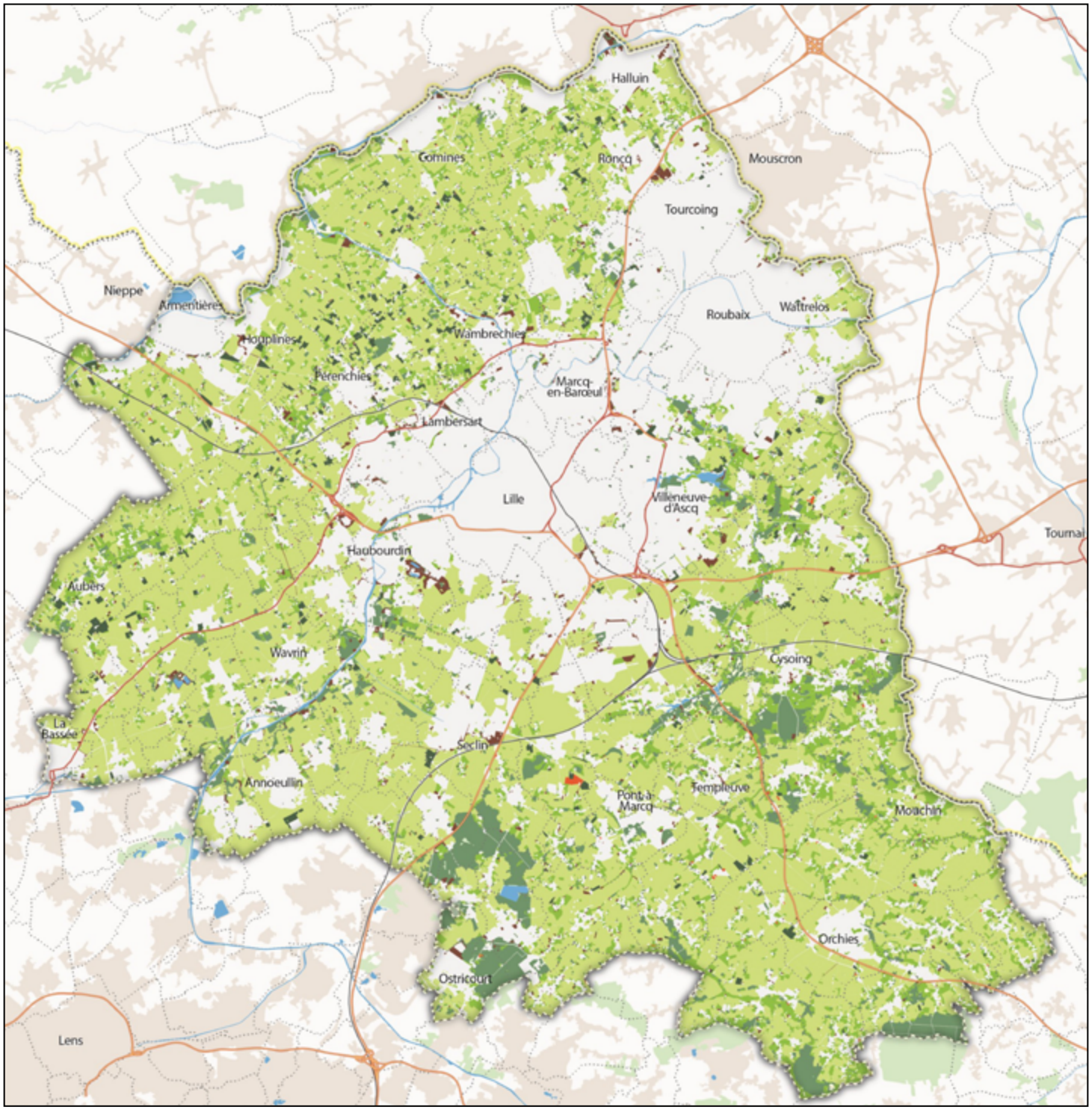
Au-delà de l'anecdotique ou de l'effet de mode, on observe qu'après la transition tertiaire, notamment vers une économie dite créative et de la connaissance dans les années 1990 et 2000, les préoccupations environnementales ont pris une place de plus en plus importante pour le développement des agglomérations urbaines… et le bien-être des populations qui les habitent. Certes le débat n'est pas nouveau, mais il a atteint un niveau de consensus sociopolitique bien plus important qu'à l'époque où, dans les années 1910, Patrick Geddes initiait les premières visions « bio-régionales » du développement urbain ; ou encore depuis la publication par le Club de Rome, en 1972, du rapport Meadows sur les limites de la croissance productiviste[6].

6 Cf. par exemple le dossier spécial *Quelle ville durable ?* coordonné par Albert Levy et Cyria Emelianoff, *Espaces et sociétés*, vol. 147, n° 4, 2011.

Sur le terrain, les enjeux de préservation et de valorisation des trames bleues et vertes sont aujourd'hui bien présents dans les stratégies d'aménagement et de planification de la Métropole européenne de Lille (MEL). Le Schéma de cohérence territoriale (SCOT) approuvé en 2017 positionne ainsi l'armature verte et bleue comme un des champs prioritaires d'intervention pour garantir les grands équilibres de développement. Son rôle doit être affirmé pour « constituer une métropole 100 % paysages dans un territoire mi-urbain, mi-agricole ». Dans le Plan local d'urbanisme adopté en 2019, la préservation et la reconquête de la trame verte et bleue figurent aussi parmi les paramètres principaux d'une stratégie qui se veut « innovante et exemplaire sur le plan environnemental », alors que le territoire de la MEL présente actuellement une faible proportion d'espaces naturels, 4 % environ de la superficie du territoire. La démarche vise à mettre en synergie différents types d'entités spatiales : réservoirs de biodiversité, espaces naturels relais, zones tampons et corridors écologiques.

Carte 15

Carte 15 — Surfaces naturelles et agricoles de la métropole lilloise en 2013



- Cultures annuelles
- Prairies permanentes et temporaires
- Maraîchages et serres
- Vergers traditionnels
- Espaces agricoles non cultivés
- Espaces boisés
- Espaces artificialisés

- Frontière
- Limite du SCOT
- Limite communale

N 0 2 4 km

Source : Syndicat mixte du SCOT de Lille métropole, *Schéma de cohérence territoriale de Lille Métropole*, 2017.

Dans cet ensemble vert et bleu en recomposition, l'atlas de l'atelier BLUE resserre la focale au cœur de la Métropole européenne de Lille, sur une zone qui présente plusieurs enjeux clés en termes de nature et de biodiversité. Située le long de la Deûle, « corridor bleu » par excellence de la métropole, la zone comprend des parcelles en friches et donc pour certaines en processus de renaturation. Dans le même temps, plusieurs opérations d'aménagement et d'urbanisme ambitieuses y sont menées, du fait même de sa situation centrale au sein de la métropole.

Carte 16

À l'aide de cartes, de photographies et de croquis originaux, l'atlas livre un diagnostic des enjeux de nature et de biodiversité dans cette zone. L'arpentage sensible du territoire fait le lien entre les bords de Deûle et les friches en requalification. Sur cette base, le projet « Deûle-Corridor », inscrit pleinement ces friches du bord de Deûle dans la trame verte et bleue de la métropole.

Planches 5 — 6

Projet 4

Carte 16 — Les espaces naturels et les espaces verts

A. Beaubois-Jude

- Nature en ville
- Espaces agricoles
- Friches
- Territoire d'étude
- Hydrographie

Données : IGN

Planche 5 — Arpentage sensible du territoire, regards sur la nature et la biodiversité en bord de Deûle

Zahir Banouh
Maxence Carlier
Adèle Charollais
Emilien Creach
Louis Delahaye
Clarisse Dumoulin
Maëlys Etienne
Jules Garraud
Lucile Garrot
Nicolas Ivon
Océane Jotrau
Steve Laethem
Antoine Leclet
Thomas Petit
Ynam Rehia
Adèle Vandeville
Corentin Wierzba

Planche 6 — Arpentage sensible du territoire, regards sur la nature et la biodiversité dans les friches

Zahir Banouh
Maxence Carlier
Adèle Charollais
Emilien Creach
Louis Delahaye
Clarisse Dumoulin
Maëlys Etienne
Jules Garraud
Lucile Garrot
Nicolas Ivon
Océane Jotrau
Steve Laethem
Antoine Leclet
Thomas Petit
Ynam Rehia
Adèle Vandeville
Corentin Wierzba

L'enjeu de la nature et du paysage dans les friches fluviales : les regards croisés de la MEL et des étudiants

Les travaux présentés questionnent le devenir des éléments naturels et de biodiversité au sein d'un nouvel ensemble de logements et d'équipements dense et connecté à la métropole, dont la Deûle et ses rives forment un axe structurant. Le traitement de cette problématique va consister à résoudre l'équation entre, d'une part, la préservation de la faune et de la flore liées notamment à la voie d'eau, d'autre part l'accessibilité et les usages des populations métropolitaines dans ces espaces « verts et bleus ». La solution peut passer par un dosage équilibré entre protection et mise à disposition, entre espaces « conservatoires » – à l'image du triangle des Rouges-Barres entre Lille et Marcq-en-Barœul – et espaces ouverts aux publics. Cela suppose, par exemple, une végétalisation rigoureuse et soignée, ou encore des actions d'information et de médiation envers les populations sur l'intérêt faunistique et floristique de cette zone. Un équilibre qui nécessite une concertation et une coordination entre les différentes parties prenantes à l'aménagement de cette zone, et à ce titre la Métropole européenne de Lille fait figure d'ensemblière et chef d'orchestre.

Schéma 7

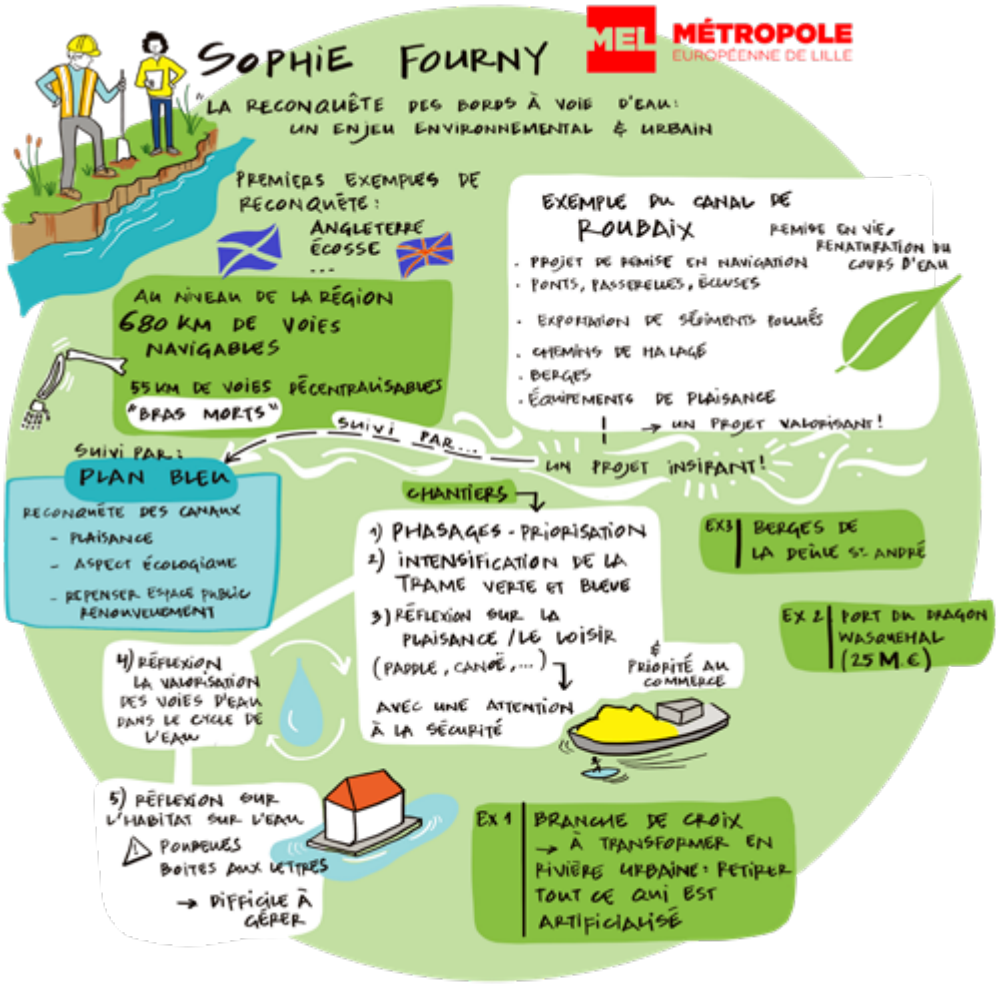
Le plan local d'urbanisme de la métropole inclut d'ailleurs cette partie des bords de Deûle dans le parc urbain formé à partir du parc de la Citadelle. Cette même zone bénéficie par ailleurs d'une situation particulière, à l'interface entre l'agglomération urbaine centrale et d'importants espaces agricoles et naturels que le SCOT dénomme « hémicyles » : sorte de ceinture verte à l'intérieur de la métropole, qui à la fois permet une « transition douce » entre l'agglomération centrale et les communes périphériques, garantit des

espaces récréatifs de qualité ainsi que le maintien d'activités agricoles.

À ce titre, la prise en compte de la nature et de la biodiversité lors de la requalification des friches des bords de Deûle à Saint-André et à Marquette peut être un levier pour améliorer les mobilités douces, qu'elles soient récréatives ou quotidiennes, et ce faisant pour mieux connecter entre eux des espaces nodaux de la métropole : l'hypercentre, le poumon vert de la Citadelle, les zones d'activités et de logement en développement aux franges de l'agglomération centrale et, au-delà, le vaste « hémicycle » nord-ouest métropolitain d'intérêt écologique. ◇

Schéma 7 — La reconquête des bords à voie d'eau : un enjeu environnemental et urbain

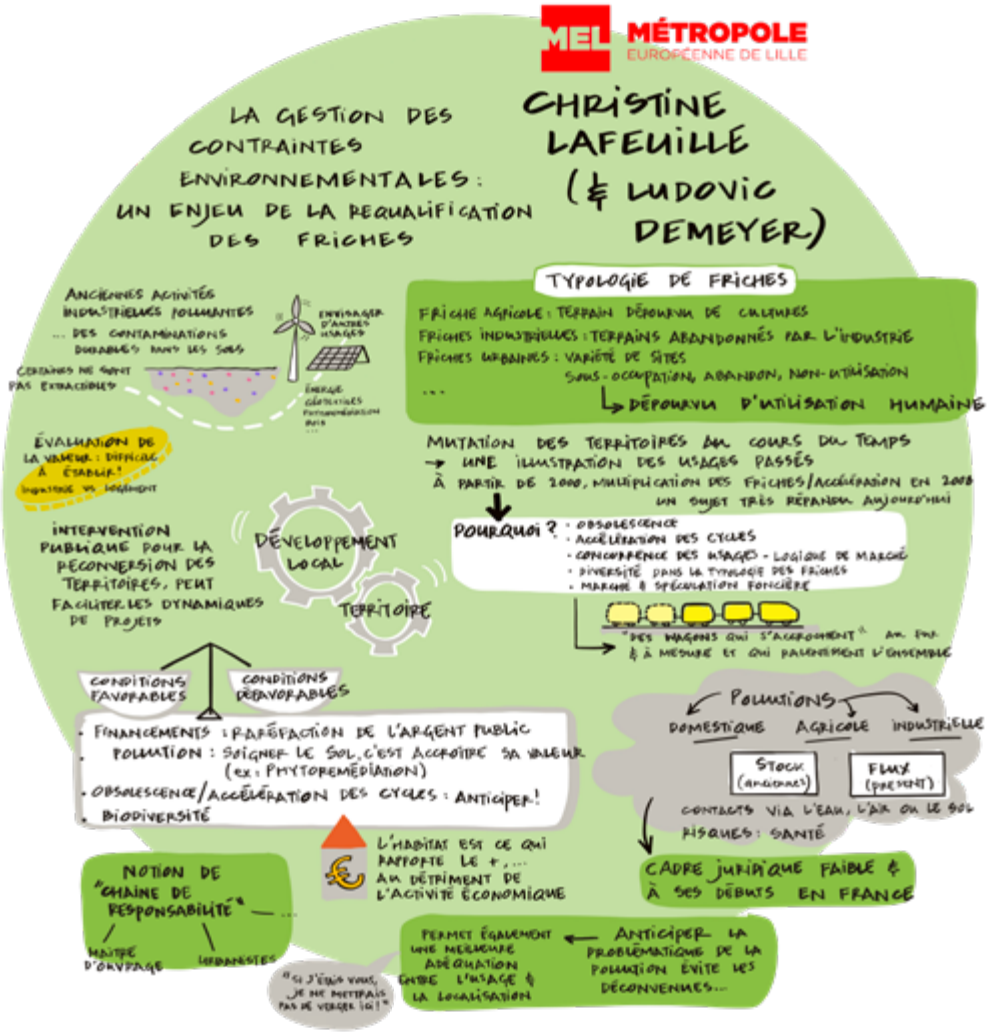
Sophie Fourny (MEL)



Judith Dufaux : facilitatrice graphique

Schéma 8 — La gestion des contraintes environnementales : un enjeu de la requalification des friches

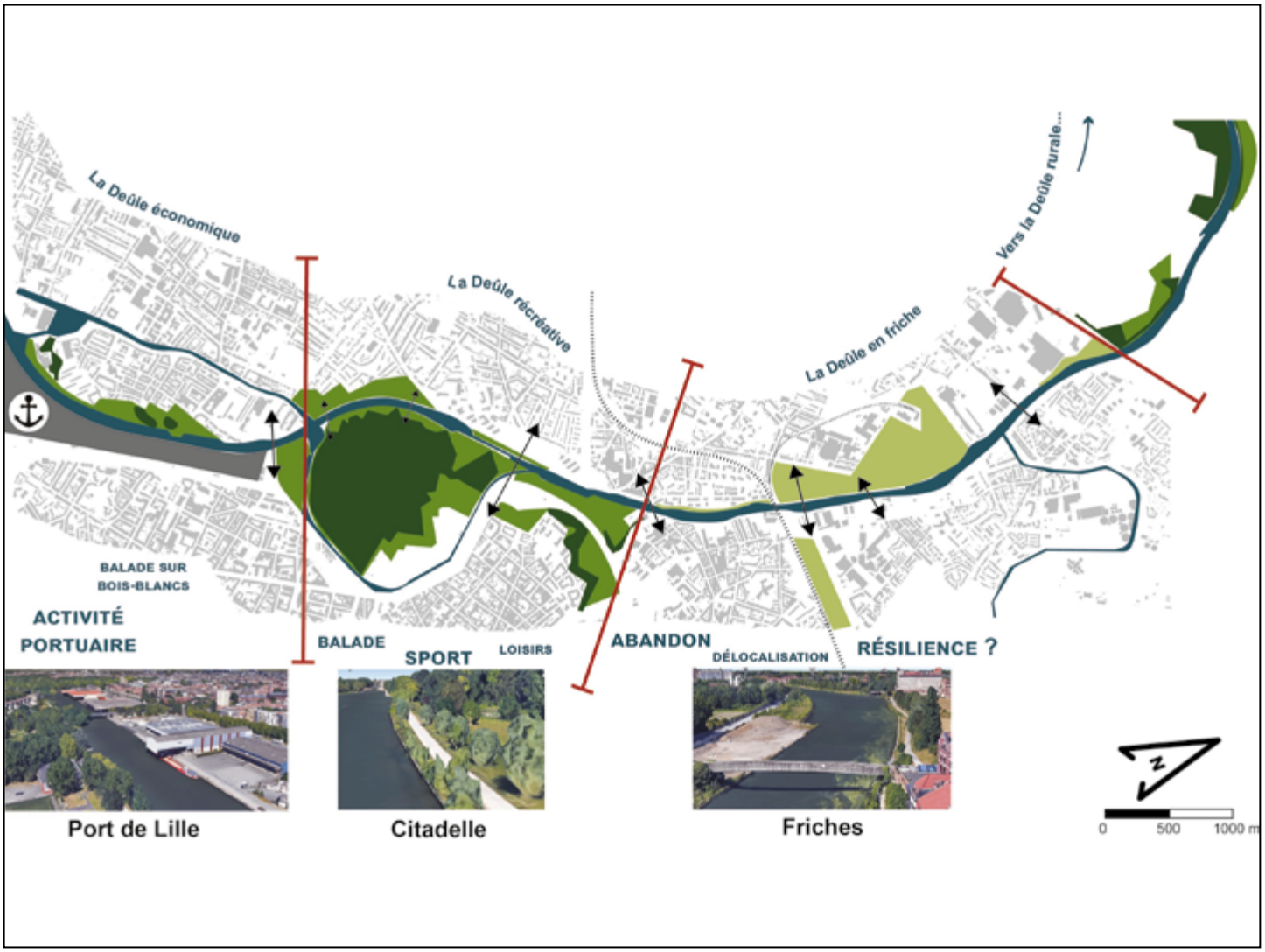
Christine Lafeuille (MEL)



Judith Dufaux : facilitatrice graphique

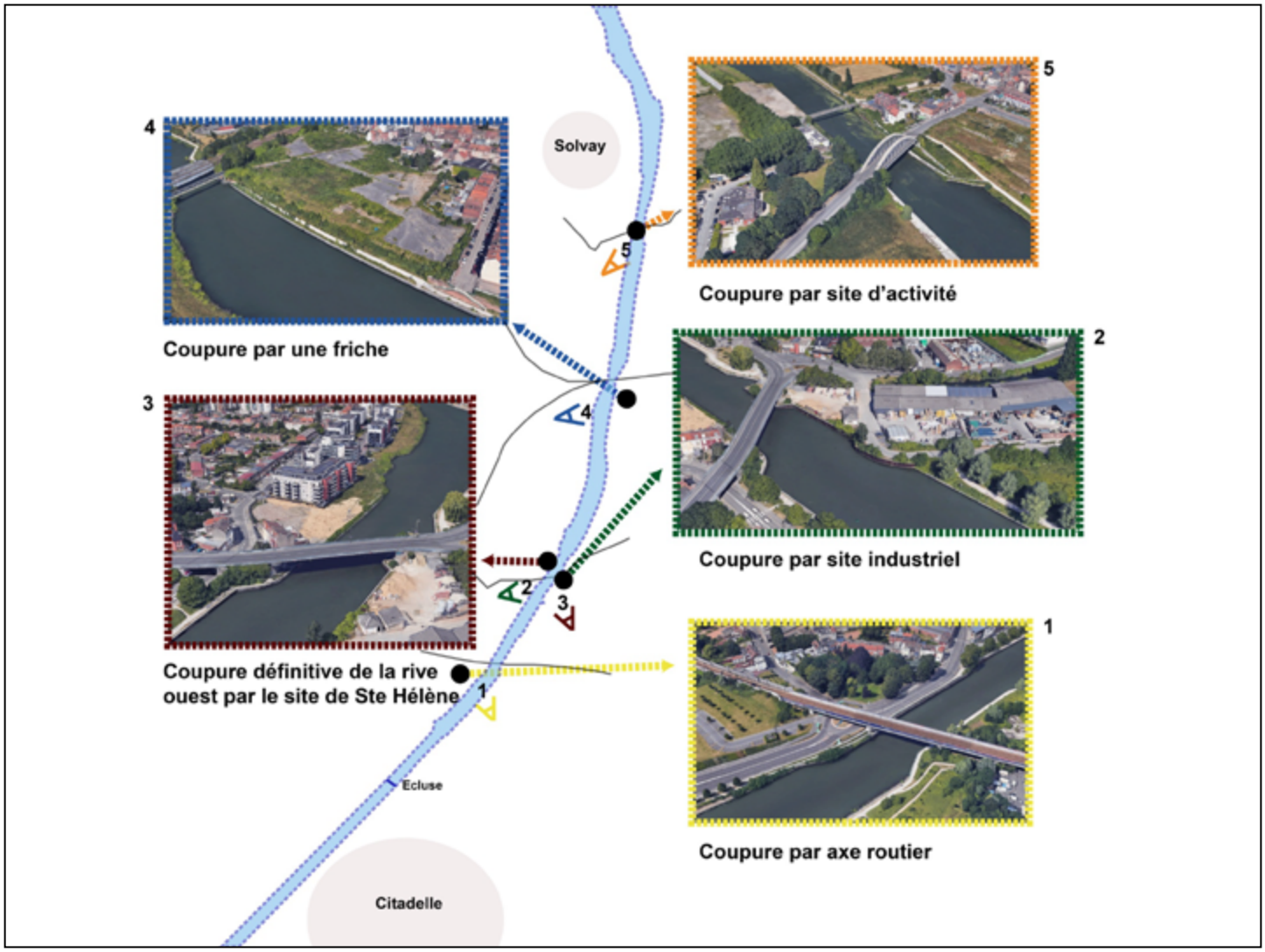
Projet 4 — La Deûle-corridor : fonctions et ambiances le long de la Deûle

Maxence Carlier
Antoine Leclet
Precilia Musungayi
Kevin Quesne
Akram Yakoubi



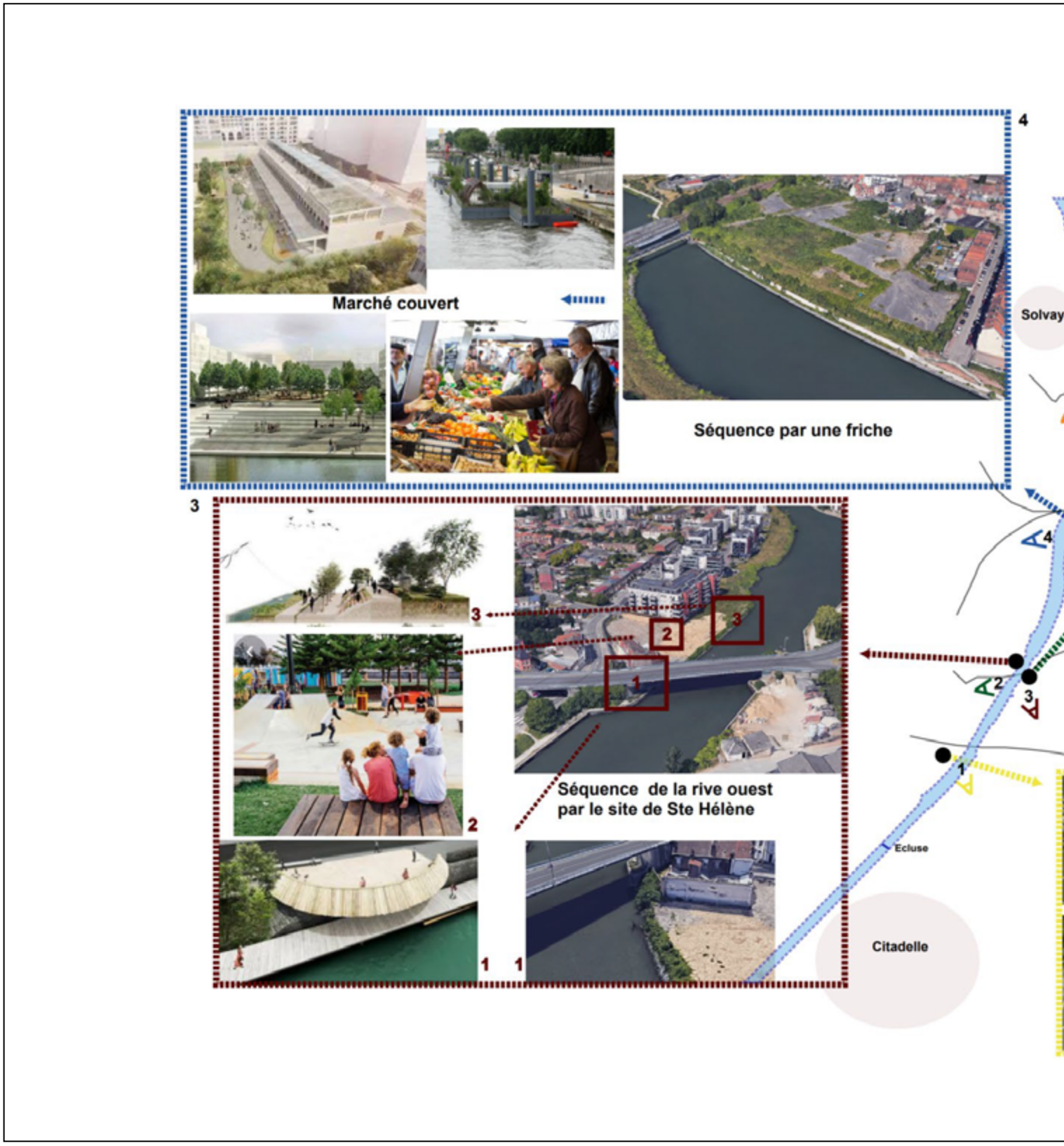
Projet 4 — La Deûle-corridor : coupures en bord de Deûle

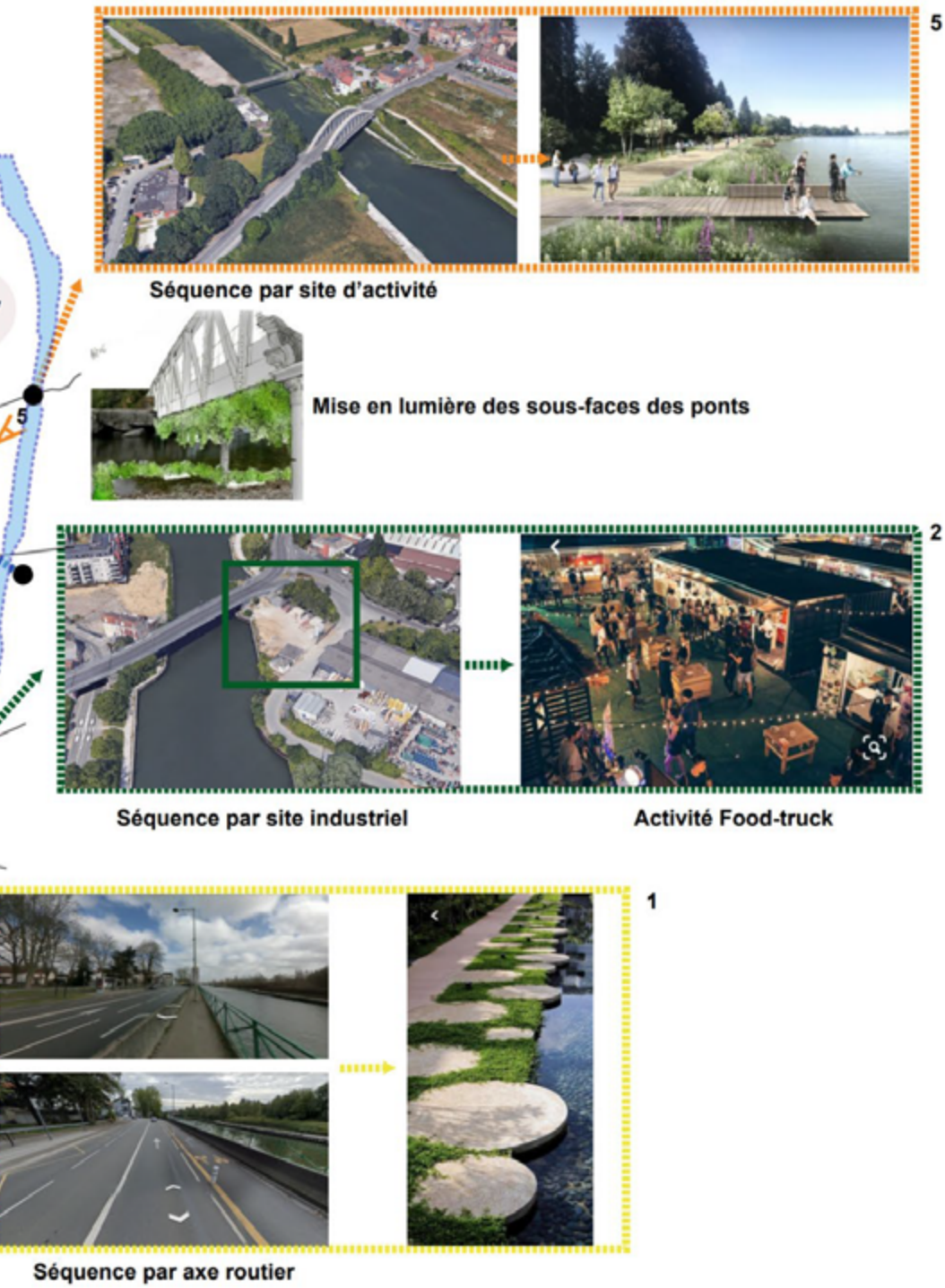
Maxence Carlier
Antoine Leclet
Precilia Musungayi
Kevin Quesne
Akram Yakoubi



Projet 4 — La Deûle-corridor : coutures en bord de Deûle

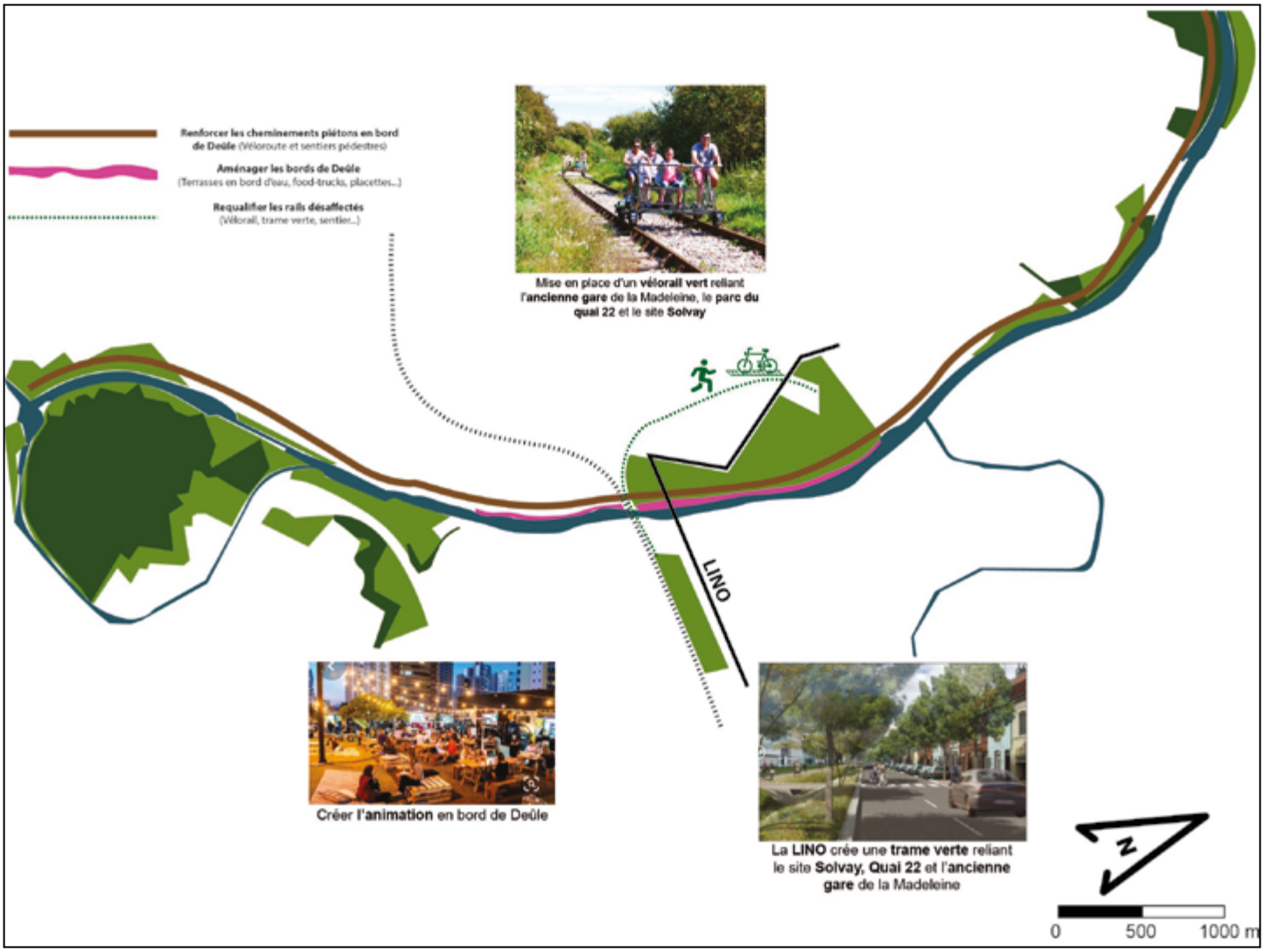
Maxence Carlier
Antoine Leclet
Precilia Musungayi
Kevin Quesne
Akram Yakoubi




5
Séquence par site d'activité
5
Mise en lumière des sous-faces des ponts
2
Séquence par site industriel
Activité Food-truck
1
Séquence par axe routier

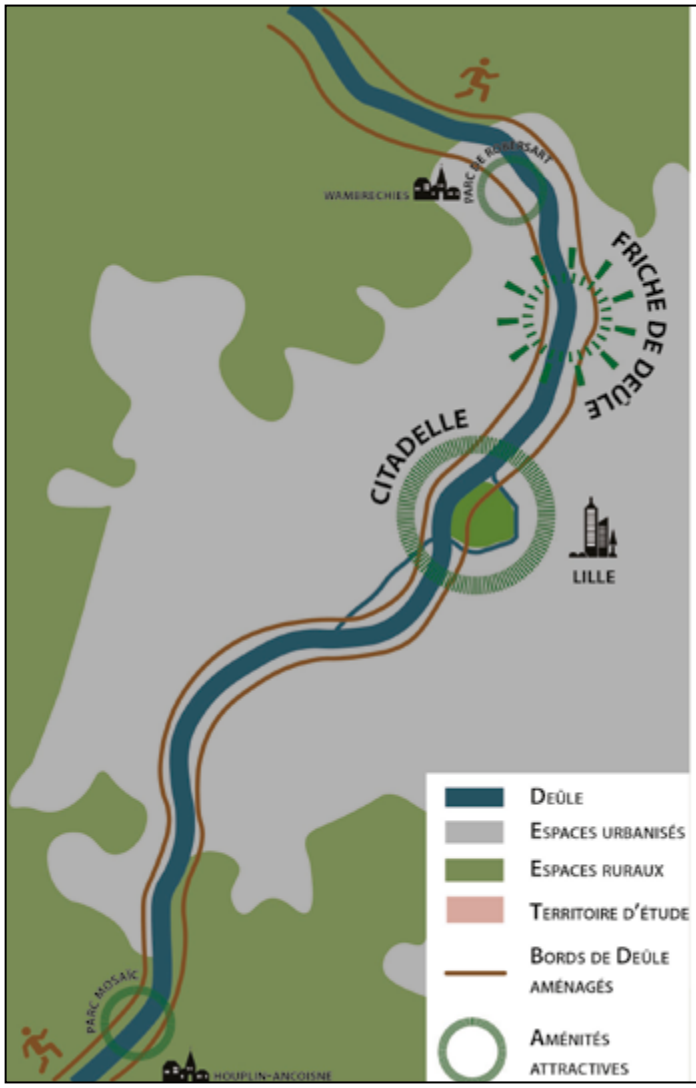
Projet 4 — La Deûle-corridor :
Stratégie 1re phase : la revitalisation du territoire

Maxence Carlier
Antoine Leclet
Precilia Musungayi
Kevin Quesne
Akram Yakoubi



Projet 4 — La Deûle-corridor : Stratégie 2e phase : continuité paysagère des bords de Deûle et connexion aux aménités existantes

Maxence Carlier
Antoine Leclet
Precilia Musungayi
Kevin Quesne
Akram Yakoubi



Un **sentier pédestre** de 15 kilomètres, réalisable en 3h30

-

Support d'une qualité paysagère **renforçant l'identité du territoire**

-

Les friches deviennent **supports de vie urbaine**

CONCLUSION

KRISTEL MAZY

UNIVERSITÉ DE MONS, FACULTÉ D'ARCHITECTURE ET D'URBANISME
ARCHITECTE ET URBANISTE, DOCTEURE EN ART DE BÂTIR ET URBANISME
CHARGÉE DE COURS

A l'heure où nous finalisons cet ouvrage, les inondations exceptionnelles de cet été 2021 nous rappellent la nécessité d'un aménagement du territoire attentif aux spécificités de ces friches fluviales, à la fois vulnérables et riches d'une variété de ressources.

Deux raisons principales portent ces territoires sous les projecteurs des débats urbanistiques.

D'une part, leur état de friche est une opportunité pour instaurer une logique d'urbanisme circulaire, dans laquelle ces espaces seraient renouvelés, transformés ou intensifiés, afin d'éviter l'artificialisation de sols qui n'auraient pas encore été urbanisés. Du point de vue du développement urbanistique, les friches permettraient donc de lutter contre l'étalement urbain, provoquant de lourdes conséquences environnementales. Parallèlement, cette stratégie qui viserait à concentrer les nouveaux projets urbains sur les friches est mise en débat par les écologues ou géographes de l'environnement. En effet, les friches sont aussi un lieu d'accueil privilégié de la diversité (en opposition aux espaces cultivés de manière monospécifique). Ces espaces sont le réceptacle des plantes dites pionnières, des vagabondes et deviennent des lieux de ressources et de refuge pour la faune. Du point de vue de la protection de la biodiversité, l'abandon de l'action anthropique dans ces espaces laisse donc place à une biodiversité qui construit progressivement des écosystèmes particuliers, qu'il convient de valoriser et/ou protéger.

D'autre part, la présence de l'eau à proximité de ces espaces, délaissés et ouverts aux possibles, est intéressante à plusieurs titres. Pour les acteurs portuaires et du transport, l'eau est moyen d'acheminement des marchandises vers les centres urbains, offrant une alternative au mode autoroutier, en émettant trois à quatre fois moins d'émissions de gaz à effet de serre. Pour les acteurs concernés par le développement urbain, l'eau est régulièrement envisagée comme outil de marketing, permettant une plus-value en termes de cadre de vie. Pour les défenseurs des patrimoines, la présence de l'eau est le témoignage du développement historique, sur le plan à la fois économique, démographique ou culturel, rendu grâce à ses rôles de défense, de production d'énergie, de moyen de transport, d'exutoire, etc. Pour les acteurs de l'environnement, l'eau et les espaces à l'échelle du bassin versant, sont à envisager comme réservoirs de biodiversité, espaces naturels relais, zones tampons et corridors écologiques au sein des plans de gestion de l'eau ou des stratégies de trames vertes et bleues.

Enfin, et de manière non exhaustive, nous pouvons aussi retenir l'atout de la présence des cours d'eau comme possibles tracés de cheminements doux (cyclables et pédestres), et comme potentiel pour la production d'énergies renouvelables.

Avec autant d'atouts, ces espaces tantôt délaissés et aujourd'hui convoités, nécessitent une attention particulière. Comment articuler ces différents intérêts ? Comment sensibiliser les futurs aménageurs à engager une réflexion nécessairement pluridisciplinaire ?

Après avoir arpenté les friches louviéroises et lilloises, écouté les professionnels de l'aménagement, les étudiants en architecture et en urbanisme des universités de Mons et Lille ont notamment épinglé ces problématiques :

- Comment valoriser la présence de l'eau, présente sur la friche ?
- Comment dynamiser les espaces publics, parfois désertés par ses habitants, dans un contexte post-industriel ?
- Comment valoriser les héritages industriels, symboles du développement historique de ces territoires ?
- Comment protéger des espaces de nature, tandis que la présence de l'eau et l'état de friche ont permis le développement d'une biodiversité spécifique ?
- Comment cohabiter avec des espaces industriels encore en activités, alors que les besoins en logement sont croissants ?
- Peut-on à la fois valoriser une voie d'eau navigable comme élément de nature et comme fonction de transport ?

Touchant aux différentes ressources des friches fluviales, ces questions témoignent des spécificités de ces territoires. Ces interrogations sont ancrées à la fois dans la gestion, les pratiques quotidiennes et dans la sphère des choix politiques à plus long terme. Ces problématiques mobilisent aussi les savoirs et savoir-faire de plusieurs métiers et disciplines associés à l'aménagement du territoire, tels que des architectes, des urbanistes, des aménageurs, des géographes, des ingénieurs, des paysagistes, des politologues, des historiens, des développeurs, des écologues, des sociologues, etc.

Les réflexions menées pendant les ateliers explorés à partir du cas louviérois en 2019 et à partir du cas lillois en 2021 ont

ouvert plusieurs pistes, comme autant de thématiques porteuses et durables pour penser ces territoires.

L'économie circulaire, par ses activités de recyclage des matériaux, permet une synthèse de plusieurs ressources en présence : la voie d'eau comme moyen d'acheminement des marchandises, la disponibilité des quais pour l'entreposage ou la production d'énergies renouvelables, les savoir-faire liés à la revalorisation des matériaux comme facteur de création d'emplois. La question de la réintroduction d'activités productives et créatrices d'emplois peu qualifiés en zone urbaine dense, afin de recréer une mixité de fonctions, se pose en effet actuellement comme un défi.

Les mobilités douces offrent aussi une possibilité de synthèse de plusieurs ressources : par essence, plats, linéaires, et offrant une vue dégagée, les cheminements longeant les voies d'eau offrent des possibilités de mobilités douces accessibles et agréables. En développant une meilleure connexion aux noyaux urbains, ils permettent aux espaces fluviaux de se développer en épaisseur dans le territoire.

La valorisation patrimoniale, qu'elle soit paysagère, architecturale, liée aux savoir-faire, mérite une attention particulière dans les programmes d'aménagement, en tant que témoignage d'une histoire qui peuvent contribuer à révéler l'esprit du lieu.

L'expérimentation et la transition permettent une déclinaison de propositions, en jouant sur un usage temporaire ou transitoire de ces friches. Ces usages peuvent être soutenus, par exemple, par la mise en valeur de l'esthétique des ruines industrielles, les pratiques culturelles et artistiques, la réinterprétation des formes architecturales héritées. Cette temporalité peut aussi être envisagée plus radicalement en empêchant tout usage anthropique de la friche, afin d'offrir le temps nécessaire à la dépollution par phytoremédiation, par exemple, ou laisser ces espaces à part entière, avec toutes les spécificités d'un espace abandonné, telles que des usages informels, le développement d'une biodiversité spécifique, permettant un instant des représentations d'une nature sauvage.

INTERREG FRANCE-WALLONIE-VLAANDEREN
MICRO-PROJET / MICROPROJET BLUE

UMONS – UNIVERSITÉ DE MONS, UNIVERSITÉ DE LILLE,
LA LOUVIÈRE, IDEA, SEM VILLE RENOUVELÉE LILLE MÉTROPOLE