

Equipe Haubourdin
Membre : Béharelle Romain

Le Poumon **Vert** du Vieux Lille

Concours d'idées pour l'avenue du Peuple belge à Lille
Organisé par L'association « Axe Culture »

Equipe Haubourdin

Membre :

Béharelle Romain
Haubourdin

Beharelle.romain@gmail.com
<http://beharelleromain.wix.com/brlarchitecte>

Architecte diplômé de la Faculté d'architecture, d'ingénierie architecturale et d'urbanisme
UCL - LOCI site de Bruxelles (anciennement Saint-Luc) en juin 2015.

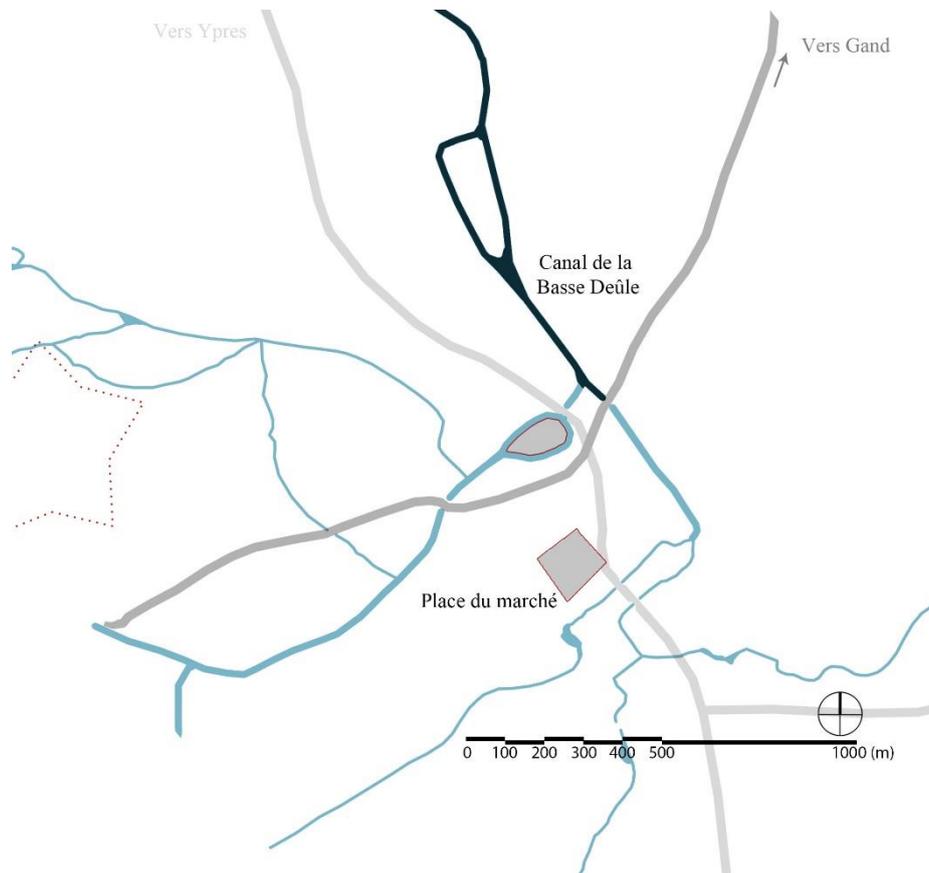
*Depuis les années 1980, le projet de remettre les canaux dans la ville de Lille, comme ils l'ont
longtemps été au cours de son histoire, ne cesse d'être reporté.
Après une brève histoire du canal de la basse Deûle qui permettra de voir son évolution au cours des
siècles, ce mémoire portera sur la présentation du projet de réaménagement de l'avenue du Peuple
belge.
Le but de ce mémoire est de comprendre le passé de ce canal afin d'offrir aux lecteurs une proposition
d'avenir envisageable.*

1 PRESENTATION DU SITE

1 UN PEU D'HISTOIRE ...

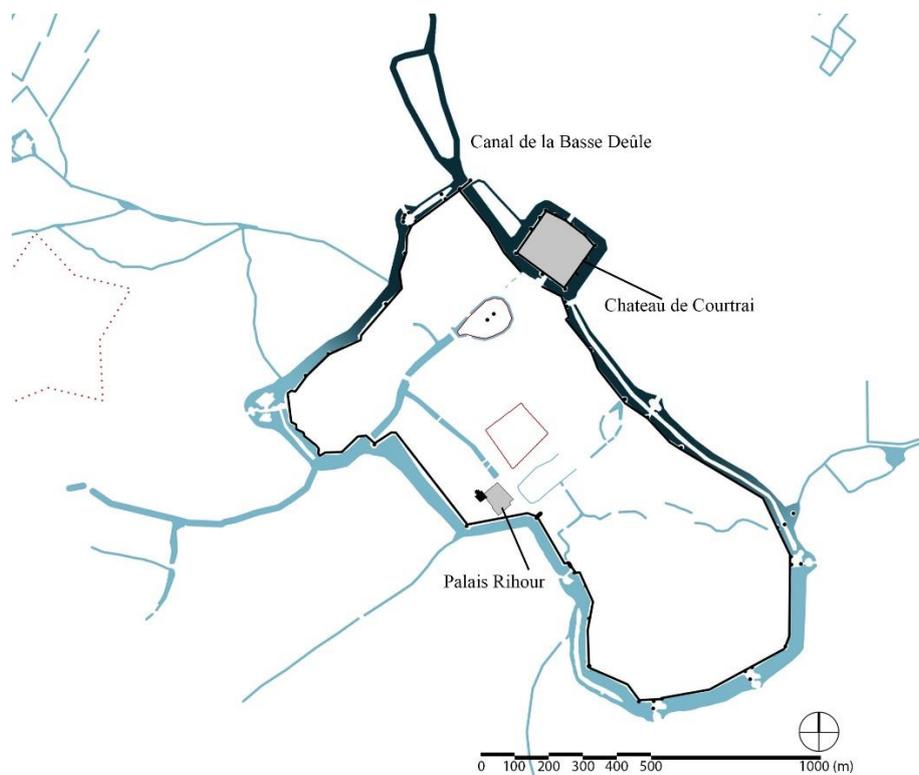
Pour comprendre ce qu'est le site d'étude aujourd'hui et imaginer son futur, il faut tout d'abord comprendre son histoire.

Actuellement connu sous le nom d'avenue du Peuple belge, le canal de la Basse Deûle fut le dernier des canaux du centre-ville de Lille. Il a été présent dès la création de la ville comme on peut le voir dans la carte ci-après, et il est resté un port pour Lille pendant près de 800 ans.



Lille en l'an 1000

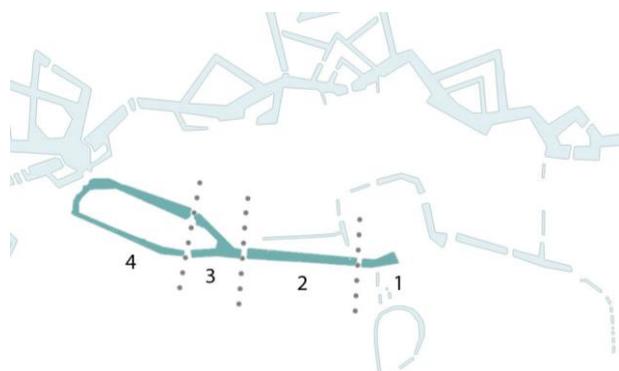
Durant les quatre premiers siècles de la ville, il servit de barrière naturelle défensive au nord-est de la ville. Accompagné de remparts dès le XII^{ème} siècle, il longera en 1577 le château de Courtrai, offert à la ville par Philippe II. Les murs sud de l'enceinte du château furent alors détruits pour créer des quais en réponse à ceux que l'Hospice Comtesse a cédés à la ville quelques années plus tôt.



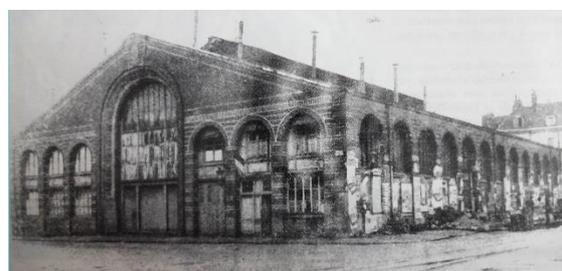
Lille en 1450

A la fin du XVII^{ème} siècle, suivant l'aménagement de Vauban, le canal s'intègre totalement à la ville et le roi décide de doubler la surface des quais en étendant le port au-delà le pont Neuf reconstruit en 1701. Les quais sont alors rénovés dans leur entièreté et les entrepôts autour se multiplient.

Au début du XIX^{ème} siècle, le canal de la Basse Deûle est alors divisé en quatre parties distinctes, chacune séparée par un pont.



Lille en 1708



Marché Saint Martin

La première partie commençait par des maisons construites pour relier le faubourg de Courtrai au reste de la ville et s'étendait jusqu'au pont de l'Assistance. En 1857, un brusque accroissement du marché sucrier oblige la ville à combler l'extrémité est de la basse Deûle pour créer une halle de marché perpendiculaire à l'axe du canal et de 1 300 m². Pour ce faire, une opération de nivellement et de repavage a été réalisée sur tout le secteur entourant le marché. Les travaux s'achèvent l'année suivante par la suppression du pont de l'Assistance qui n'avait plus d'utilité réelle.

La seconde partie du canal s'étalait du pont de l'Assistance jusqu'au pont Neuf en longeant le palais de Justice, qui fut construit une première fois par l'architecte Victor Leplus en 1839. Sa façade côté Deûle avait l'allure d'un temple grec. Il fut détruit en 1963 pour être reconstruit au même endroit en 1969, sous la direction de Jean Willerval, offrant plus de place par l'édification d'une tour en son centre. Cette tour a d'ailleurs permis de découvrir des vestiges de la collégiale Saint-Pierre en creusant ses fondations.

La troisième formait un coude entre le pont Neuf et le pont Maudit, en passant devant la place du marché au charbon, qui sera par la suite comblé par la Halle aux Sucres édifée par Charles-César Benvignat au début du XIX^{ème} siècle.

La quatrième et dernière partie rejoignait le pont maudit à la porte d'eau, porte dans la continuité des remparts de Vauban qui fut détruite en même temps que l'enceinte de la ville, à la fin du XX^{ème} siècle. Cette portion du canal longe l'Hôpital Général construit à la fin du XVIII^{ème} siècle pour supplanter l'Hospice Comtesse en réunissant les enfants et les mendiants devenus trop nombreux à cette époque.



L'hôpital Général et les quais de la basse Deûle

2 LE RECOUVREMENT DU CANAL

Au début du XIX^{ème} siècle, comme nous avons pu le constater sur la photo de l'Hôpital Général, l'industrie bat son plein.

Le textile, mais aussi la métallurgie, offrent à la ville un essor économique mais aussi une augmentation considérable de la population. Bien que d'un côté, l'effet semble bénéfique, de l'autre (la population), il est dévastateur. La Basse Deûle sert d'égout à ciel ouvert, à la fois aux industries mais aussi aux lillois qui y déversent leur déchets (ordures, toilettes publiques, morts, etc.).

Ce genre de procédé a rapidement transformé le centre-ville en lieu insalubre où les épidémies naissent, comme le choléra en 1832. En ce qui concerne la Basse Deûle, deux projets pour la mise en place des égouts collecteurs voient le jour en 1894 :

- Le premier supposait la sauvegarde des canaux en insérant les égouts sous les quais existants
- Le second proposait de les recouvrir et d'utiliser l'espace du canal pour le dédier aux égouts

A ces deux propositions s'ajoute un conseil municipal datant du 14 avril 1894. La suppression coûterait 1 125 000 francs. Dans son rapport, le maire fait clairement part de son intérêt pour la sauvegarde des canaux. En effet, pour lui, il aurait été plus intéressant de sauvegarder le canal, en y ajoutant deux égouts limitrophes au canal et une station pour en purifier l'eau. Ce choix permettrait ainsi de préserver l'esprit des lieux à moindre coût (850 000 fr soit 300 000 fr de moins que pour la suppression) et offrirait la possibilité éventuelle de combler ultérieurement le canal sans travaux supplémentaires.

Mais ce n'était pas uniquement l'insalubrité qui était en cause. Ce problème avait d'ailleurs été résolu. D'après le directeur des travaux municipaux, quelle que soit la solution adoptée, il était déjà préférable de réaliser les égouts sous les quais de la Basse Deûle. Des égouts ont donc été installés dans les quais existants.

L'autre souci majeur que rencontre le canal de la basse Deûle à la fin du XIX^{ème} siècle est son accessibilité. En effet, les bateaux ne sont plus les mêmes qu'au siècle précédent. Les dimensions ont grandi et la ville étouffe dans ses remparts. Le passage devient difficile, le halage impossible ; les canaux sont désertés au profit des quais de la haute et de la moyenne Deûle.

Quatre mois plus tard, au mois d'août 1894, rien n'est encore décidé. Les quatre problèmes majeurs restent non résolus :

- la création de la moyenne Deûle rend la basse Deûle obsolète
- les bateaux sont de plus en plus grands et lourds
- l'accès reste difficile par navigation ou par le chemin de halage
- les infections sont de plus en plus présentes autour du canal.

Encore une fois, chaque membre du conseil semble pour la sauvegarde du canal, moyennant une série de travaux conséquents mais pas impossibles pour améliorer la vie de la basse Deûle. Le projet reste en suspens, le maire préférant consacrer un budget important pour couvrir d'autres canaux comme celui du Becquerel (proche de la future gare ferroviaire) en 1899, vestige du tracé originel de la Deûle.

La première guerre mondiale arrive et ce n'est que pendant l'Entre-deux-guerres qu'un vaste projet d'aménagement, d'embellissement et d'agrandissement de Lille se met en place, sous la direction du maire Roger Salengro. Le sort de la basse Deûle est finalement décidé: elle sera définitivement comblée. Les travaux durent vingt ans et se terminent en 1953. Vingt ans plus tard, avec l'avènement de l'association Renaissance du Lille Ancien, le projet de les remettre en eau voit le jour, sans pour autant se réaliser.

Aujourd'hui, peu de gens connaissent le passé de l'avenue du Peuple belge, en tant que canal apprécié des lillois. Pourtant cette avenue est encore entourée des bâtiments qui ont été les témoins des changements urbanistiques radicaux que la ville a entrepris.



C'est aujourd'hui une immense avenue qui se décompose en deux parties distinctes séparés par le pont Neuf (dont seul le tablier est d'origine).

A l'est du pont, une grande rampe permet aux voitures de rejoindre le niveau haut du pont. En continuant vers l'est, on rejoint un parking à ciel ouvert, puis un square devant le palais de Justice et enfin une étendue de verdure mal entretenue recouvrant un parking souterrain.

A l'ouest, un espace vert fait symétrie à la rampe et s'étend jusqu'au niveau du sol de l'hôpital général occupé aujourd'hui par l'IAE, une école de management. Enfin, l'extrémité de l'avenue, qui était terminée par la Porte d'eau, a été aménagée en rond-point afin de gérer l'articulation entre le vieux Lille et la voie rapide qui aujourd'hui fait le tour de Lille.

L'ensemble de ces différents espaces est entouré d'une voie carrossable en sens unique tournant autour de l'espace central, ainsi que par une série de parkings latéraux qui obstrue la vision globale de l'avenue.

2 LE PROJET

L'idée principale est de transformer cette avenue envahie par les voitures en une voie tournée vers l'avenir, dédiée à l'environnement et aux circulations douces.

Ainsi, sur les traces du canal, une grande piste cyclable est aménagée, longeant par moments un cours d'eau, à d'autres de la végétation, et reliant l'Hospice Comtesse à la Basse Deûle. Le but est de créer un passage loin des voitures qui permettrait à la fois aux piétons et aux cyclistes de traverser le vieux Lille en toute sécurité. Un parcours est ainsi créé sur les traces des différents canaux : il débute au niveau du champs de Mars, passe par les quais du Wault, la rue Thiers, la rue des Weppes, la place de la Treille, l'Hospice Comtesse et enfin cette nouvelle avenue du Peuple belge.



Parcours à travers la ville (sur la trace des anciens canaux)

1 LA CIRCULATION

La voiture n'est plus au centre de l'attention dans ce nouveau projet. Toujours présente, elle devient discrète et disparaît même autour du pont Neuf pour laisser pleinement les piétons profiter de l'espace. La rampe disgracieuse est remplacée par un terrain cultivable et un bassin, comme nous le verrons un peu plus loin. De l'autre côté, la rampe des voitures est réduite tout en laissant quand même la possibilité de circuler dans les deux sens le long du trottoir de l'IAE. La plupart du temps, la rue garde son sol en pavés, mais elle est réduite afin de limiter la circulation à 30km/h maximum. Elle traverse parfois des zones couvertes par des dalles obligeant ainsi la voiture à ralentir une fois encore. Ces différents aspects visent à contraindre les automobilistes à éviter le Vieux Lille.

Le bus suit la même voie que les voitures et se dote de deux plateformes multimodales à chaque extrémité de l'avenue afin, par exemple, de troquer le bus pour le vélo, ou inversement.



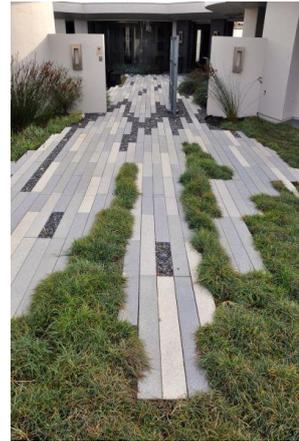
Ce sont bel et bien les vélos ainsi que les piétons qui sont mis à l'honneur dans ce projet. La piste se déroule tout au long de l'avenue et crée des espaces aux multiples fonctions. Elle se dédouble au niveau du pont Neuf et laisse place à un bassin. Celui-ci permet ainsi de mettre en scène le pont Neuf, reconstruit à l'image de ce qu'il était autrefois. Elle s'abaisse au niveau du square Grimonprez pour laisser apparaître un nouveau pont en mémoire du pont maudit. Elle longe l'ancien quai devant l'IAE et finit sa course là où la promenade pour rejoindre la Basse Deûle commence. Elle ne traverse que trois fois la voie des voitures : deux fois autour du palais de Justice et une fois pour traverser la rue Saint Sébastien.

2 LES SOLS

La promenade est en dolomie (roche sédimentaire compactée qui donne l'aspect d'un sable collé) afin d'éviter l'aspect glissant des pavés. Tandis que les routes restent en pavés, les différentes places sont parsemées de dalles de pierre ou de béton pour distinguer l'espace piéton de la rue. Cette surface se fond à la fois dans les zones herbeuses et dans les pavés de la rue existante.



Ce dernier permet ainsi d'aménager le mobilier pour que l'on ait l'impression que le banc est une dalle sortie du sol. La végétation prend d'ailleurs le dessus sur le sol minéral dalle après dalle.



¹Cf note en bas de page

3 L'EAU

Un espace avec des jets d'eau vient s'insérer au pied de l'Hospice Comtesse, permettant ainsi de créer une zone rafraîchissante mais aussi une sorte de miroir pour refléter l'architecture du passé. C'est aussi le point de départ pour un chemin d'eau (1) qui va venir dans un premier temps longer la promenade pour ensuite la traverser et générer quelques ramifications laissant place à des jardins potagers. En passant, l'eau va être une première fois filtrée. L'ensemble vient se réunir une dernière fois au bord de la « maison de la culture » pour finir en se jetant dans un bassin autour du « nouveau » Pont Neuf. L'eau sera alors de nouveau filtrée par les différentes plantes qui s'y trouvent et pourra alors être réutilisée.



Référence pour l'espace de jets d'eau au pied de l'Hospice Comtesse (www.landezine.com)

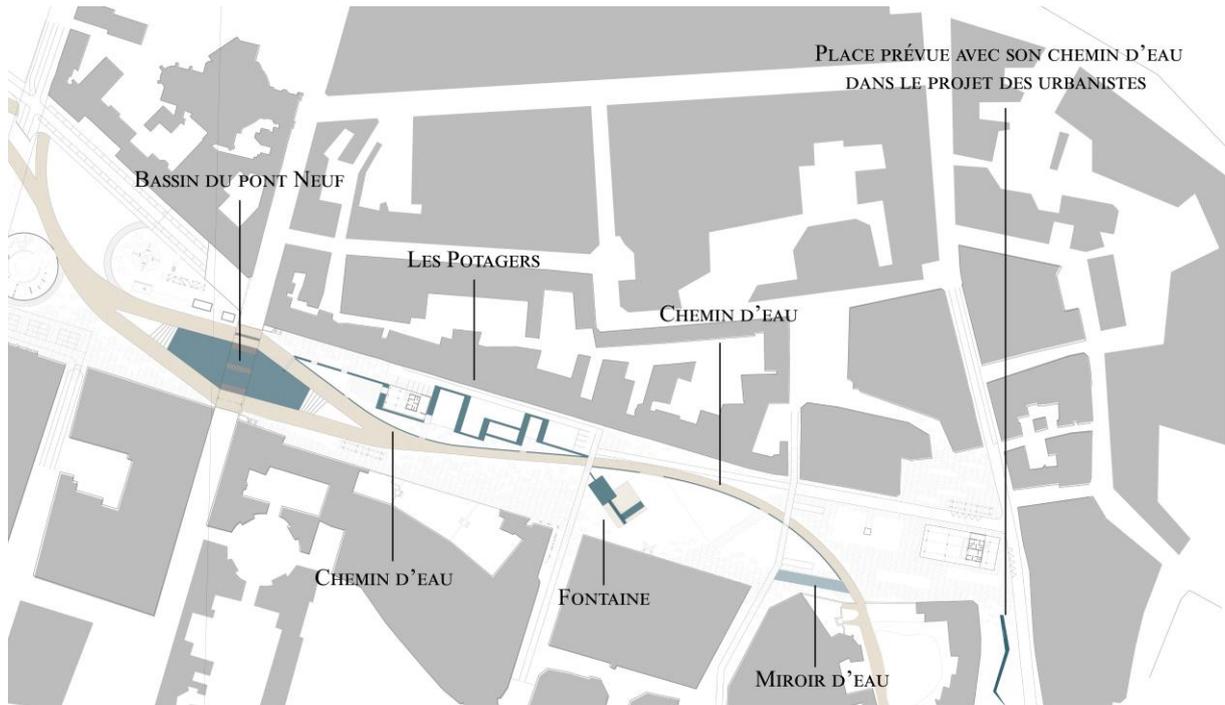
¹ http://www.departmentofarchitecture.co.th/?page_id=345#!prettyPhoto
<http://www.land8.com>



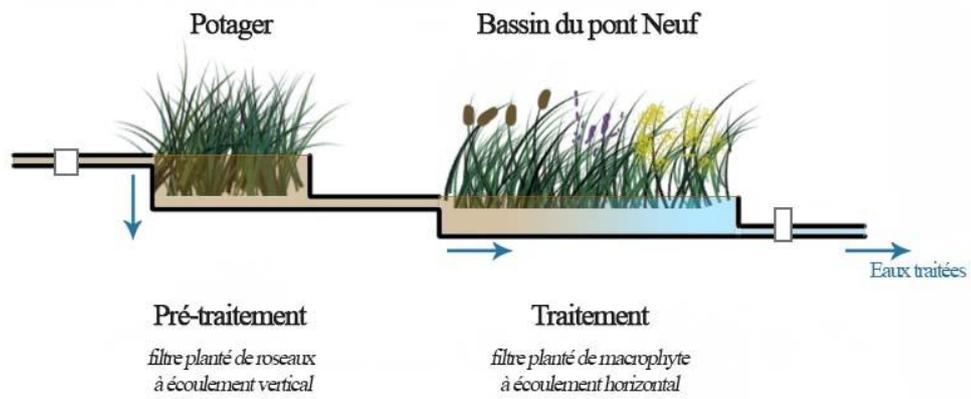
1 Chemin d'eau (landezine.com)



Réf. Parcours de l'eau autour des potagers (www.swagroup.com)



Impact de l'eau dans le projet

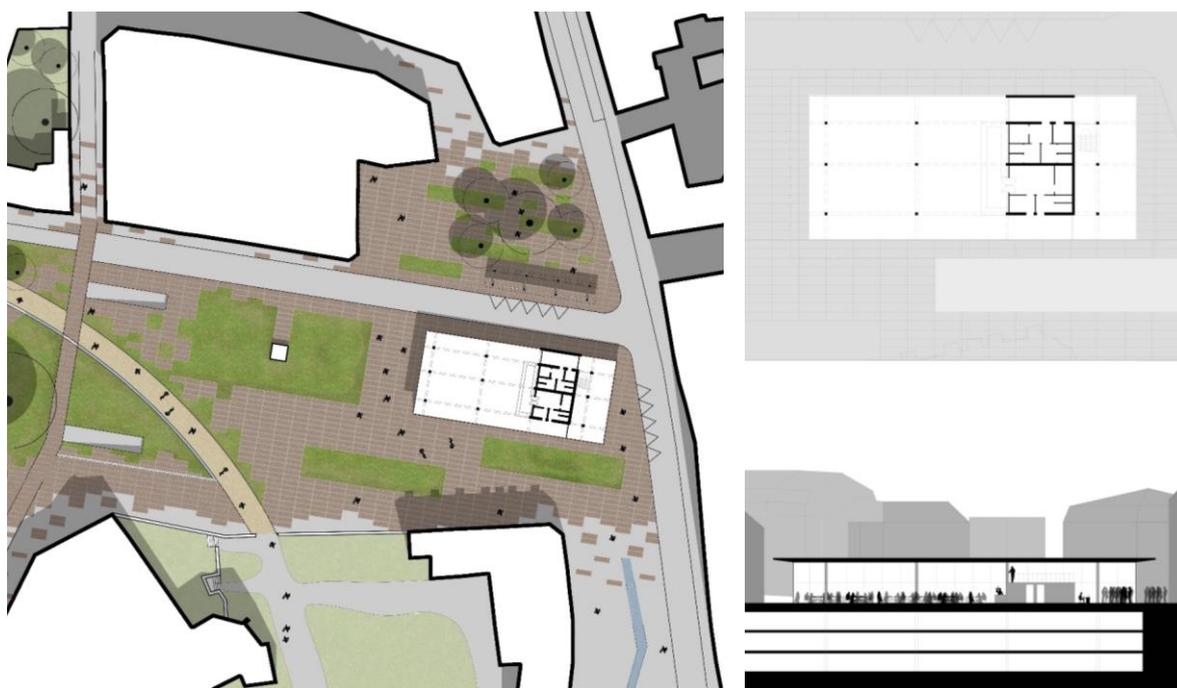


4 LES ESPACES

Nous expliquerons ici les différents espaces, depuis la place de la Halle à l'arrière de l'Hospice Comtesse, jusqu'à la Porte d'eau, au niveau de la rue Saint Sébastien. Chaque espace correspond à une action.

1. *Rencontrer – La Halle*

La place de la Halle, en référence à la halle datant de l'époque industrielle qui a comblé une partie du canal, se développe depuis la place Louise de Bettignies et vient se terminer par la rue reliant le palais de Justice avec la rue Saint Joseph.



Cette nouvelle halle permet de créer un espace de rencontre couvert pour différents événements tels que la Braderie, un marché, ou des expositions. Un bar y est installé afin qu'une partie de l'espace puisse être continuellement occupé. On y retrouve aussi un accès au parking souterrain et un espace dédié à Transpole.

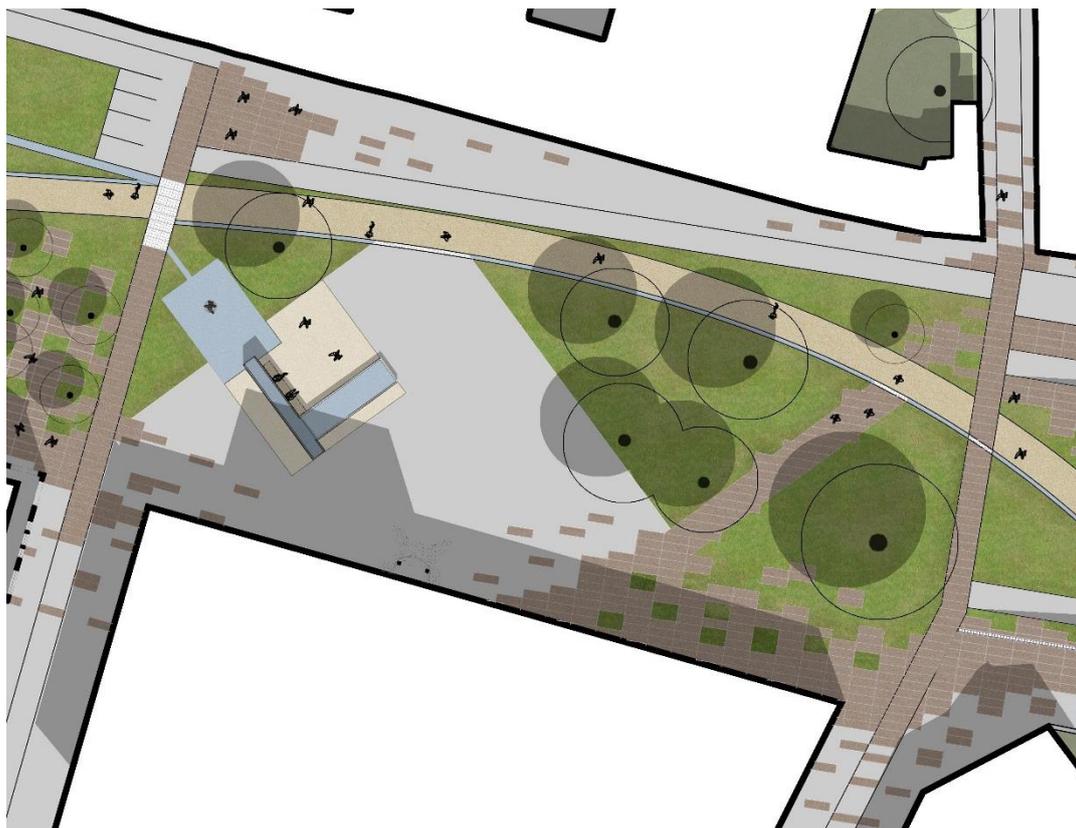
Largement vitrée, elle permet aux passants venant de la place Louise de Bettignies d'y voir le reflet de l'Hospice Comtesse tout en apercevant en transparence la nouvelle place devant l'Australian Bar ; celle-ci, très arborée, permet de déguster son verre à l'abri des voitures, à l'ombre comme au soleil. Un abri à vélo vient cadrer la zone de détente et fait face à la Halle

La voie carrossable en double sens, le long de la place Louise de Bettignies, contourne la Halle pour se séparer en deux voies à sens unique au niveau de la rue Saint Joseph, et permettre ainsi l'accès au parking.

C'est de cette place que part la nouvelle promenade, commençant là où se termine celle de l'Hospice Comtesse. Elle vient d'ailleurs contourner le miroir d'eau.

2. *Se Détendre – Le parvis*

Le Parvis vient faire face au Palais de Justice pour créer un lieu composé de trois espaces : un espace minéral couvert des anciens pavés, un espace végétal pour venir se détendre à l'ombre d'un arbre, et un espace aquatique, pour venir se relaxer au bord de l'eau et d'une fontaine.

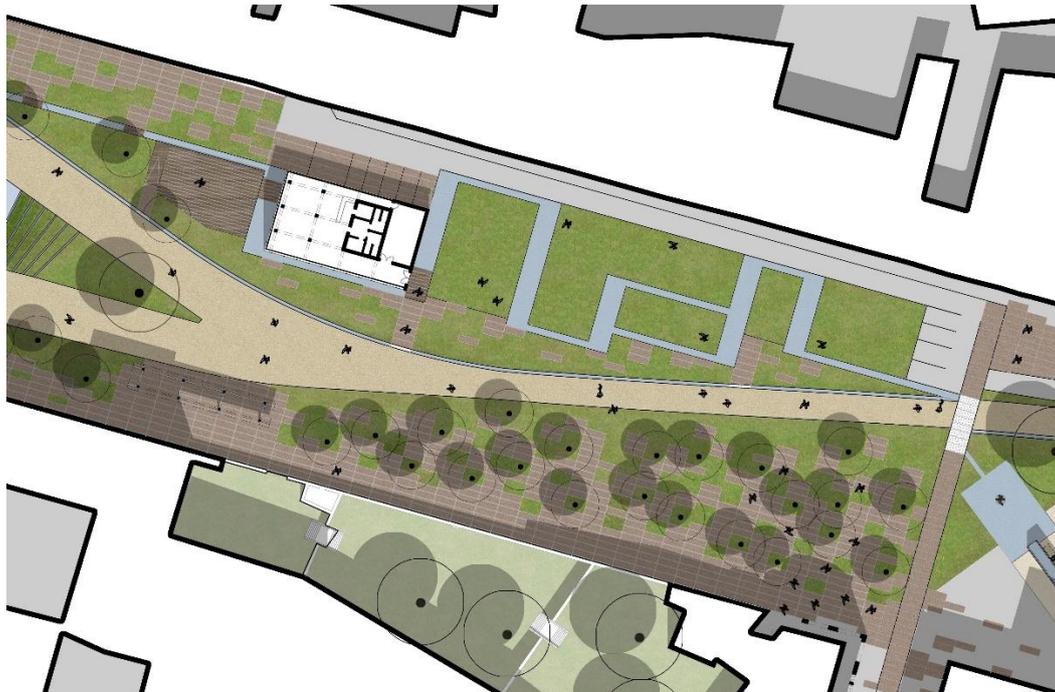


C'est d'ailleurs au cœur de cette étendue d'eau que vient se déposer délicatement la statue qui aujourd'hui se perd au bord du square à ce même endroit.

La rue, cette fois-ci en sens unique, vient cadrer l'ensemble. Elle s'écarte progressivement des façades afin d'offrir un plus bel espace aux habitants et passe au-dessus du cours d'eau en traversant la promenade. Il faut contourner la place et le palais de Justice pour atteindre le parking sous-terrain de la place de la Halle. Ce choix contraignant pour l'automobiliste vise à le dissuader de venir dans le Vieux Lille en voiture.

3. *Cultiver – Le potager et son verger*

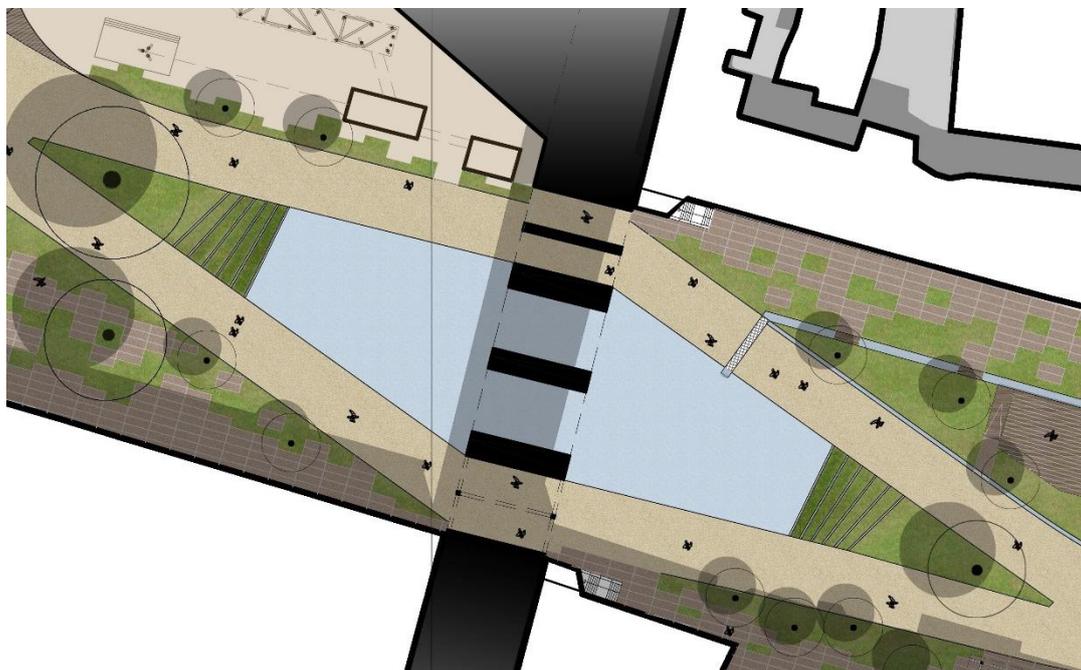
Nous nous trouvons maintenant devant le conservatoire et à l'arrière du Lycée Notre Dame de la Paix. Ici la promenade passe à travers une zone de culture ; coté conservatoire, il s'agit d'un verger afin d'offrir aux étudiants un endroit pour se détendre et déguster de bon fruits à l'ombre des arbres. De l'autre côté, le cours d'eau permet de délimiter des potagers qui pourraient être, soit publics et gérés par la « maison de la culture », soit loués par des habitants du quartier.



Grâce à un *pass*, un accès aux voitures est possible le long des façades pour atteindre les différents parkings intérieurs existants ; bien entendu, cette solution n'est que temporaire. Petit à petit les habitants seront invités à laisser ce moyen de transport au profit d'autres, plus appropriés pour circuler en ville. Un petit parking réservé aux PMR et aux voitures électriques vient se placer au coin de la rue et un autre à l'arrière de la « maison de la culture ». Enfin, on trouvera un parking à vélos en face du bâtiment, de l'autre côté de la promenade.

4. *Renaître – le « nouveau » Pont Neuf*

En lieu et place de la rampe, un étang vient se placer de part et d'autre du Pont Neuf reconstruit tel qu'il fut autrefois.





Le pont Neuf en 1796

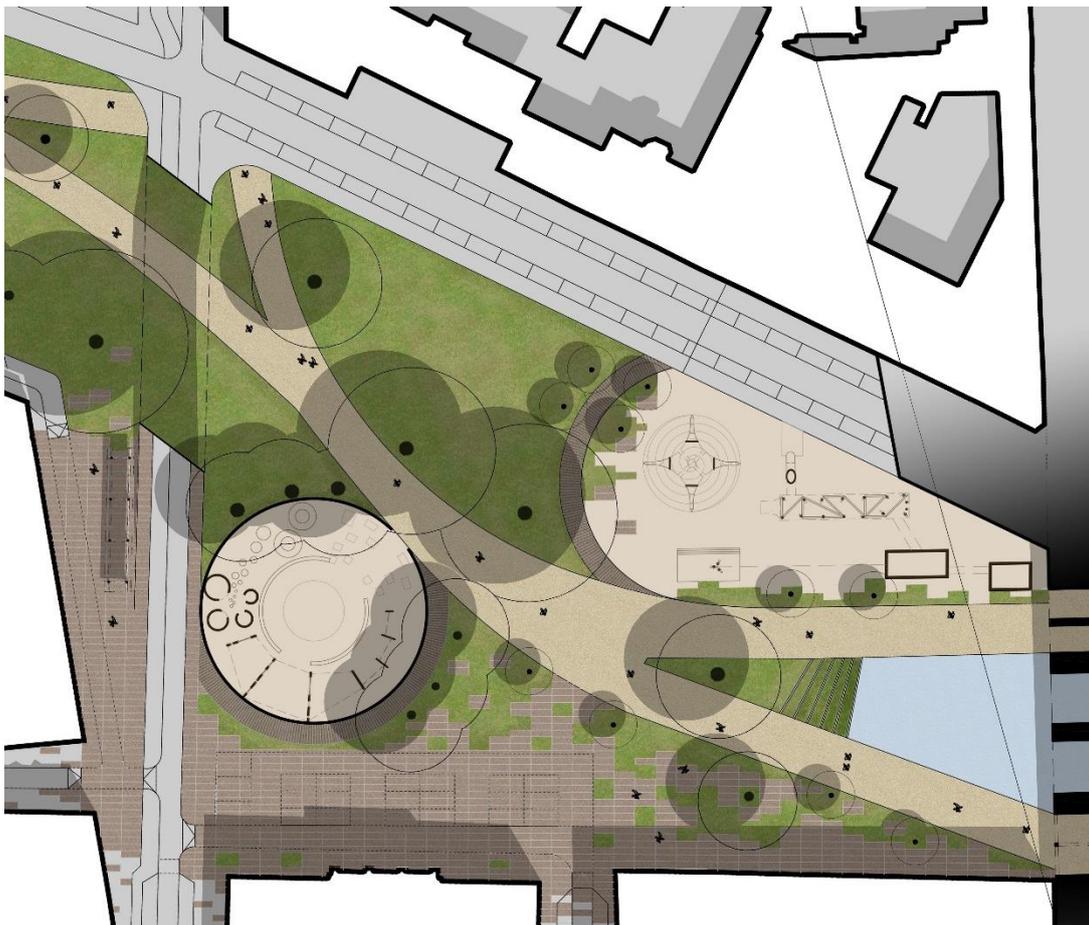


Le pont Neuf fin XIXème siècle

Les promeneurs peuvent ainsi marcher le long de l'eau et contempler le pont qui renaît de ses cendres. Le cours d'eau qui alimentait les potagers vient ici se jeter dans le canal en une petite cascade. Des marches de verdure permettent de descendre au plus proche du niveau de l'eau et de créer des terrasses vertes sur lesquelles on pourra venir s'allonger l'été (comme on peut déjà le voir au quai du Vault).

5. *Jouer*

Avec la création d'un pont à l'emplacement du pont maudit, apparaît un espace « entre deux ponts » qui aujourd'hui est occupé par un terrain de jeux. Cet espace va rester dédié à l'amusement des plus jeunes mais il est réaménagé pour offrir deux zones en fonction de leur âge, de part et d'autre de la promenade. Au sud de la promenade, l'espace 3-6 ans offre des balançoires, un bac à sable, des cabanes, des toiles d'araignées basses, etc. Au nord, l'espace 6-12 ans permet aux enfants de tester leur agilité avec des toiles d'araignées plus hautes, des passerelles, une tyrolienne, des cabanes, etc.

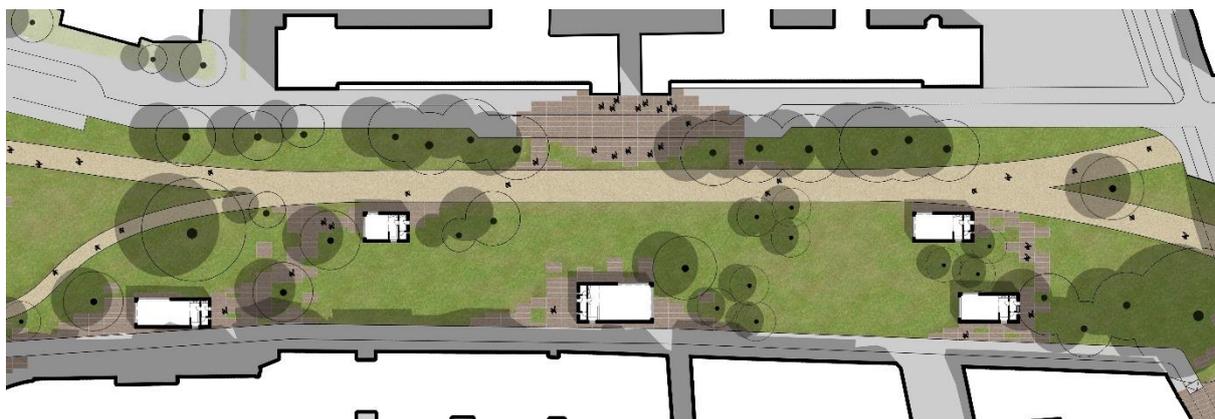


Un petit parking vient se greffer en face de la halle au sucre, et ce sera le seul parking extérieur de l'ensemble du site. Il permettra d'accéder aux terrains de jeux mais aussi aux différents services de la Halle aux sucres (police, maison de quartier, poste, ...).

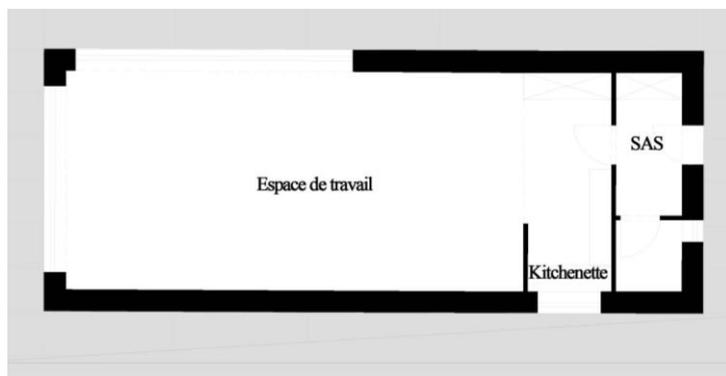
Le carrefour au pied du pont maudit, du côté de la halle aux sucre a été réaménagé pour plus de clarté et pour que le piéton s'y sente en sécurité. De l'autre côté, la rue longeant ce « canal de verdure » est en double sens et continue sa route sur la rampe menant au pont Neuf, rampe qui a été réduite en largeur pour laisser toute la place aux usagers de la promenade et des espaces de jeux.

6. *Travailler*

Cet espace n'a subi que peu de transformations. Simplement, une large terrasse a été imaginée devant l'entrée de l'IAE pour permettre aux étudiants de sortir plus aisément. On descend ensuite quelques marches ou une rampe pour atteindre la promenade qui est ici rectiligne et suit le mur des quais tels qu'ils le sont aujourd'hui.



Coupe schématique devant l'IAE



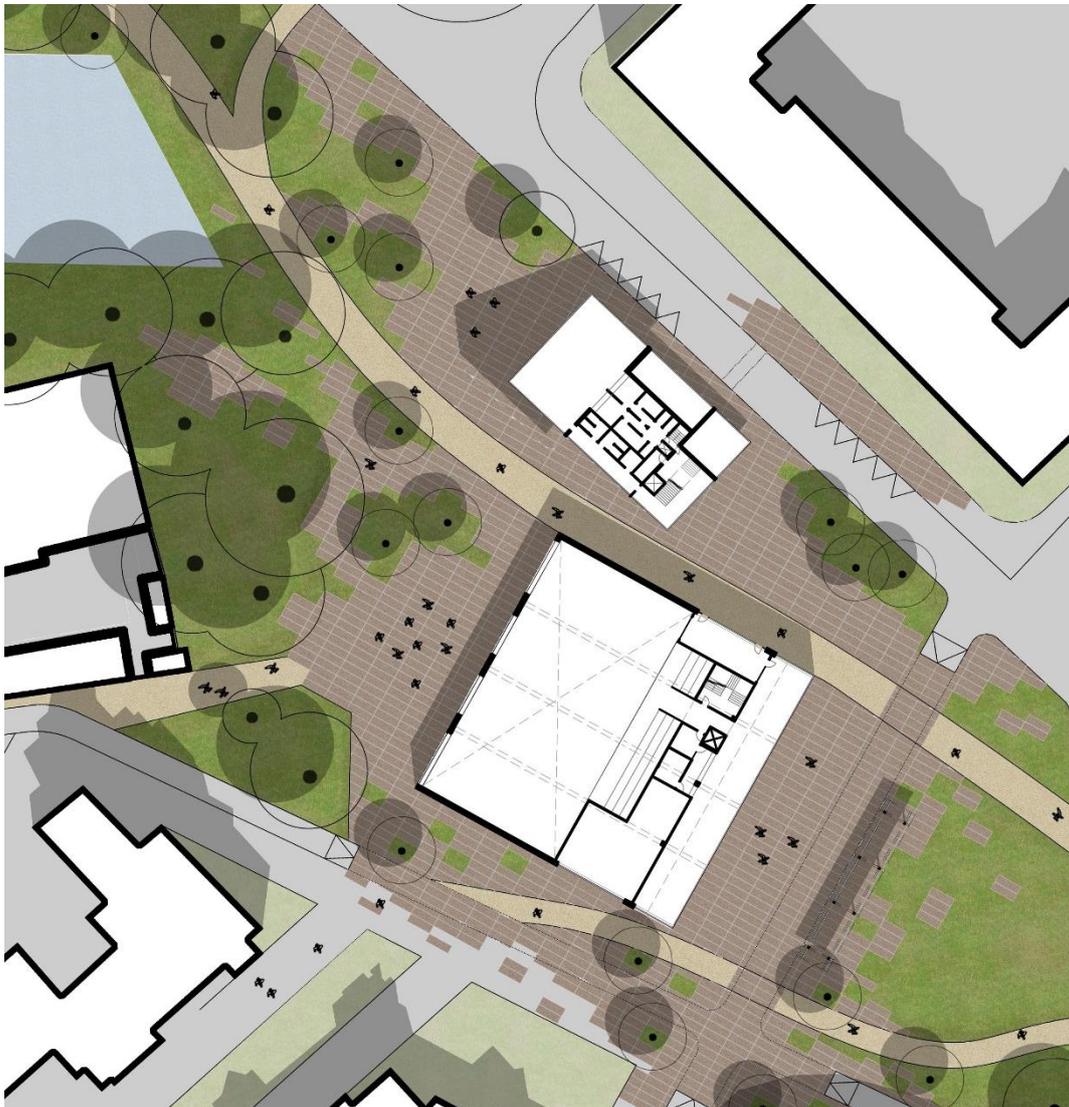
Cellule de travail

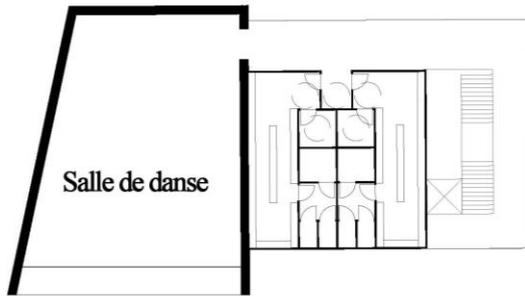
Des cellules de travail viennent ensuite ponctuer l'espace. Ces cellules sont à la disposition des étudiants mais aussi de travailleurs indépendants, l'idée étant que l'IAE en soit le gardien. De 50 à 120 m², elles permettent de se réunir, de travailler seul ou en équipe tout en profitant des larges vues sur la végétation du parc. Elles sont composées simplement d'une salle de travail, d'une kitchenette et d'un sas d'entrée avec des sanitaires. De préférence en bois, leur taille et leur forme sont actuellement standard mais pourrait faire l'objet d'un projet pour les étudiants d'architecture de Lille (comme on a pu le voir pour le petit bâtiment de Lille 3000 dans la cours de la gare Saint Sauveur).

La rue le long de l'IAE est à double sens mais vient s'écarter de la façade devant l'entrée pour casser la ligne droite et ainsi obliger les voitures à ralentir.

7. *S'entraîner – La Porte d'eau*

Dernier espace de cette nouvelle avenue, son nom rend hommage à la Porte d'eau qui s'y trouvait lorsque les remparts de Vauban étaient encore en place. Mais en créant deux nouveaux bâtiments, une porte est bel et bien de nouveau mise en place ici.

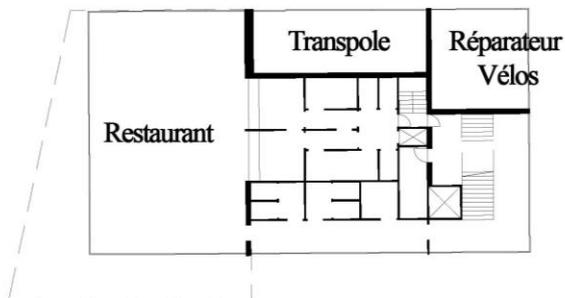




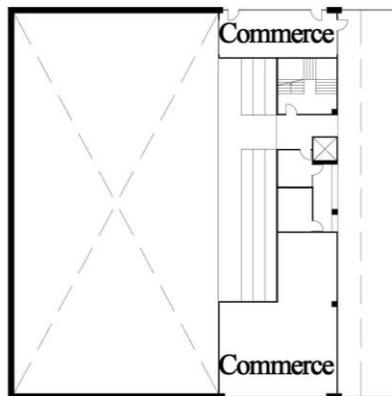
1er étage



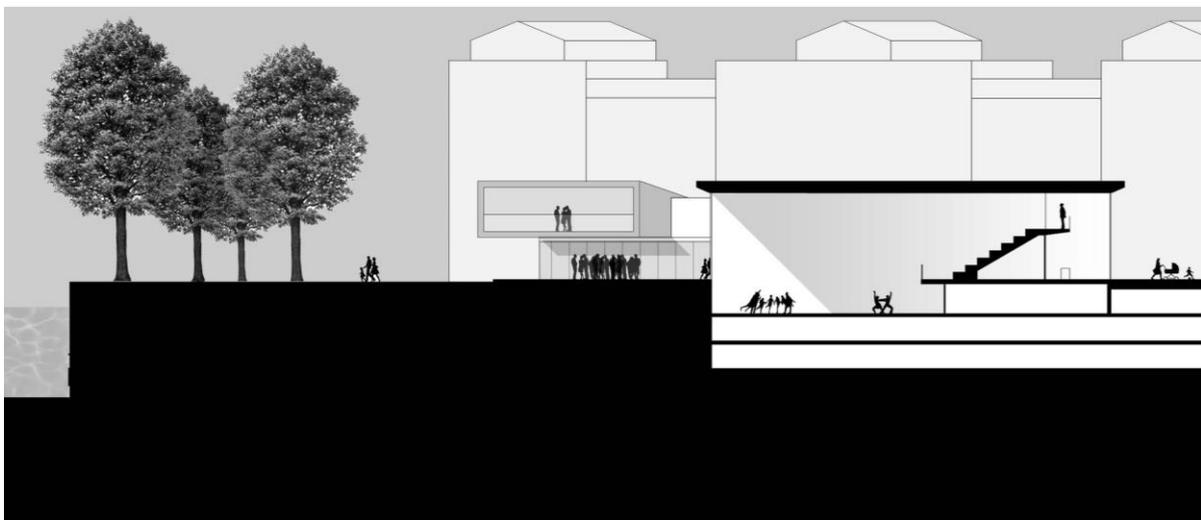
1er étage



RDC



RDC



Le rond-point encombrant a disparu au profit d'une simple rue en double sens dans la continuité de la rue saint Sébastien. La suppression du rond-point a permis la création d'une large place verdoyante encadrée et protégée par les deux nouveaux volumes. Le plus imposant des deux renferme un terrain

multisport semi-enterré ainsi que deux locaux commerciaux qui viendront dynamiser la place. Le second accueille au rez-de-chaussée un restaurant, un espace Transpole et un réparateur de vélos, tandis qu'à l'étage, on trouvera une salle de danse dont les baies vitrées s'ouvriront sur la place et le bras de la Deûle.

Profitant de la construction de ces deux bâtiments, un parking sous-terrain de dissuasion est installé sous ces deux constructions, offrant aux visiteurs la possibilité de s'y garer pour ne pas encombrer les rues du Vieux Lille.

3 CONCLUSION

Les canaux ont toujours eu une place importante dans l'aménagement progressif de la ville et ce n'est qu'à l'époque industrielle que ceux-ci ont posé problème et qu'ils ont commencé à disparaître pour n'être plus aujourd'hui qu'un lointain souvenir. Beaucoup de Lillois ne savent même pas que ces canaux internes à la ville existaient réellement. Alors pourquoi ne pas les remettre en valeur ?

La solution apportée ici n'est pas de les remettre en eau, ce qui serait beaucoup trop coûteux et poserait de nombreux problèmes. L'idée est de transformer cette entrée portuaire du passé en une échappée vers l'avenir. L'usager pourra ainsi retrouver les traces que suivaient autrefois les barques, pour rejoindre la Basse Deûle actuelle, le long d'un chemin sinueux, une coulée verte, à travers le Vieux Lille.

En y créant des espaces distincts mais reliés entre eux par un même langage, l'avenue retrouve ainsi son unité. Chacun peut la parcourir, s'y détendre ou y travailler. La voiture, elle, est contrainte de disparaître au profit des nouveaux transports, pour la préservation de l'environnement.

Le projet vise à redynamiser l'espace en y proposant des activités diverses pour que chacun puisse en profiter : les touristes pourront s'y détendre et se désaltérer à l'ombre sur une terrasse, les enfants auront leur coin de jeux et seront à l'abri des voitures, les étudiants pourront se dépenser dans une nouvelle salle de sport ou au contraire travailler au calme, etc.

Ce nouvel aménagement a aussi pour but de reconnecter la ville avec la nature, et, par la nature, de reconnecter le passé au présent. La piste cyclable ainsi créée et végétalisée, qui s'étendrait bien au-delà de l'avenue du Peuple Belge pour rejoindre les bras de la Deûle (à travers le Vieux Lille), permettrait de générer un écosystème continu qui, jusqu'alors, restait difficile à sauvegarder.

C'est donc en regardant vers le passé que je vous propose de réaménager ce quartier de la ville de Lille, pour l'emmener vers un futur qui respecterait à la fois son histoire et la nature, en symbiose avec ses habitants. Qu'attendons-nous alors pour commencer ? Il est vrai que ce réaménagement peut sembler contraignant, notamment pour les automobilistes, mais il faut aussi prendre en compte l'enjeu et les bénéfices qui en découleront par la suite. Il ne reste maintenant qu'à convaincre les plus réticents d'orienter la ville de Lille vers un avenir meilleur, respectueux de son environnement et du charme de son passé.