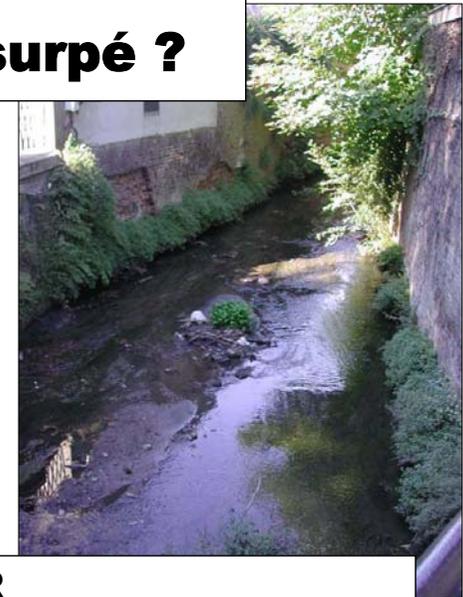
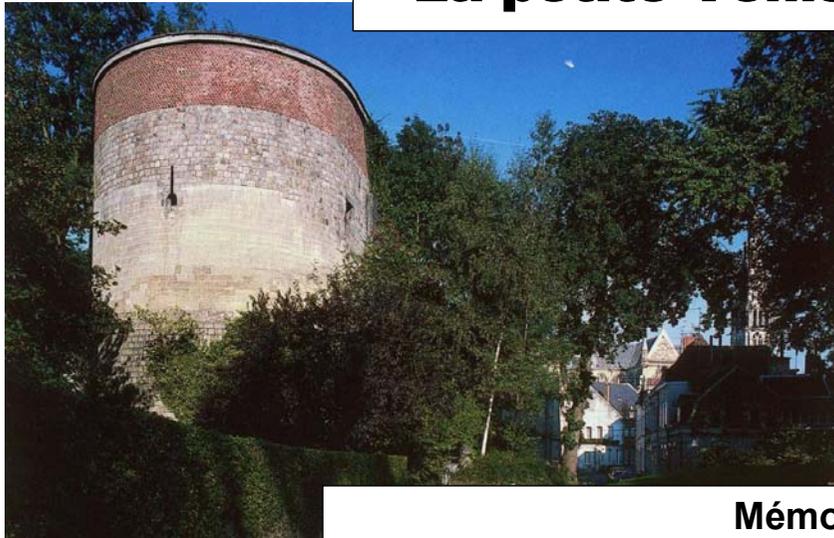


# VALENCIENNES

## La petite Venise du Nord : Un titre usurpé ?



### Mémoire de stage de Lydéric DE WEVER

Master Sciences et Technologies, mention Aménagement, urbanisme et développement des territoires, spécialité Ville et Projets  
Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de Lille

### Tuteurs :

M. MEILLIEZ Francis, Professeur en Sciences de la Terre, USTL

M. DEBOUDT Philippe, Maître de conférences en Géographie, USTL



## SOMMAIRE

REMERCIEMENTS.....	3
INTRODUCTION.....	4
PRESENTATION.....	5

### Première partie

#### VALENCIENNES : CROISSANCE ET REPRESENTATIONS URBAINES

<b>I – LES ECHELLES DE LA CROISSANCE URBAINE / DU FOND DE VALLEE A L'AIRE URBAINE.....</b>	<b>8</b>
1 – LE SITE DE VALENCIENNES.....	8
2 – LES DEBUTS DE VALENCIENNES.....	9
3 – VALENCIENNES A L'EPOQUE CLASSIQUE.....	11
4 – L'ESSOR INDUSTRIEL DU XIX <sup>EME</sup> SIECLE.....	12
5 – L'AIRE URBAINE DU XX <sup>EME</sup> SIECLE.....	13
<b>II – LES REPRESENTATIONS URBAINES.....</b>	<b>15</b>
1 – EPOQUE CLASSIQUE.....	15
2 – EPOQUE CONTEMPORAINE.....	21
<b>III – L'EVOLUTION DU PAYSAGE URBAIN.....</b>	<b>25</b>
1 – DE L'ANTIQUITE AU XIX <sup>EME</sup> SIECLE.....	25
2 – LE XIX <sup>EME</sup> SIECLE.....	26
3 – LE XX <sup>EME</sup> SIECLE.....	27
4 – PERSPECTIVES.....	31

### Deuxième partie

#### L'EAU ET LA VILLE

<b>I – VALENCIENNES: VILLE D'EAU.....</b>	<b>35</b>
1 – L'ESCAUT.....	35
2 – LA RHONELLE.....	38
3 – LES CANAUX ET LES FOSSES.....	39
4 – LES MARAIS.....	42
5 – LES OUVRAGES LIES A L'EAU.....	42
<b>II – LES VILLES REDECOUVRENT L'EAU.....</b>	<b>49</b>
1 – LA REMISE EN VALEUR D'UN COURS D'EAU.....	50
2 – L'EAU UTILISEE COMME SUPPORT DE DEVELOPPEMENT.....	52
3 – LA CREATION D'UN LIEN INTERQUARTIER OU INTERCOMMUNAL.....	53
4 – LA REOUVERTURE DE CANAUX OU RIVIERES.....	55
5 – LE PLAN BLEU DE LILLE.....	56
6 – LE PROJET FLEUVE, VILLE ET CAMPAGNE DANS LA RUHR.....	57
<b>III – LA VALORISATION DE L'EAU A VALENCIENNES.....</b>	<b>59</b>
1 – VALENCIENNES A LA RECONQUETE DE L'EAU.....	61
2 – LE CANAL DE L'ESCAUT : UN LIEN INTERCOMMUNAL.....	71
<b>CONCLUSION.....</b>	<b>78</b>
<b>REFERENCES.....</b>	<b>79</b>
<b>LISTE DES FIGURES.....</b>	<b>80</b>

## REMERCIEMENTS

Je remercie toutes les personnes qui ont rendu ce stage possible, autour d'un sujet qui me tenait à cœur et qui s'est révélé très enrichissant tant du point de vue humain que professionnel.

Mes remerciements s'adressent particulièrement :

A Monsieur Philippe DEBOUDT, maître de conférences à l'USTL pour m'avoir accordé du temps à la relecture de ce travail ;

A Monsieur Didier PARIS, responsable du Master S et T, mention A.U.D.T. spécialité « Urbanisme Ville et Projets », qui m'a permis de réaliser ce stage.

A Monsieur Francis MEILLIEZ, directeur de l'UFR Sciences de la Terre de l'USTL, pour la confiance qu'il m'a accordée et la générosité dont il sait faire preuve en tout instant. Qu'il reçoive ici toute ma reconnaissance et mon plus grand respect ;

A Monsieur Benoît PONCELET, directeur du CAUE 59 pour le soutien qu'il a apporté au projet et ses nombreux et précieux conseils ;

Mes remerciements s'adressent également aux personnes que j'ai eu l'occasion de rencontrer afin de mener à bien ce travail. Il s'agit notamment :

Pour le CAUE du Nord, M. HAEUW et Melle DELMARLE pour les fonds iconographiques qu'ils m'ont apportés et Mme BRAQUET pour ses précieuses recommandations ;

Pour l'USTL, M. BONNET et M. MASSON pour leurs conseils en SIG ;

Pour la mairie de Valenciennes, M. HAUTCLOCCQ et M. LEKIEFFRE pour leurs informations et conseils concernant les aménagements urbains de Valenciennes ;

Pour Val Métropole, M. CIROT et Mme HUVELLE, pour leurs précieuses informations ;

Pour VNF subdivision de Valenciennes, M. DUBUISSON, Mme GARAT et M. STRICHER pour le temps qu'ils m'ont consacré et les informations qu'ils ont bien voulu me communiquer ;

M. DHERBECOURT, chargé de communication du Syndicat d'Assainissement de Valenciennes ;

Christophe DUMAS, ancien du DESS, Valenciennois et guide conférencier de sa ville.

M. et Mme CRASQUIN pour m'avoir permis de rencontrer M. MACHELARD (auteur du livre « Valenciennes fille de l'Escaut et de la Rhônelle », pour leur gentillesse et leur envie de partager leurs connaissances sur l'histoire de leur ville.

Je tiens également à remercier toutes les autres personnes qui m'ont accompagné lors de ce stage et qui l'on rendu si agréable.

## INTRODUCTION

Ce mémoire du Master Ville et Projets est le résultat d'un travail réalisé lors d'un stage de 6 mois dans le cadre de la Zone Atelier de l'Escaut du CNRS, dirigée par le professeur Meilliez à l'université des Sciences et Technologies de Lille (USTL).

Ce stage s'est physiquement déroulé dans le bâtiment SN5 des Sciences de la Terre. Le territoire d'étude de la Zone Atelier est le bassin versant de l'Escaut, de sa source dans le Cambrésis à son embouchure dans le Zéland néerlandais.

La problématique concerne d'une manière générale, la gestion de l'eau dans un territoire en mouvement. En mouvement car depuis les premières implantations humaines, l'Homme n'a de cesse de transformer les paysages, en développant des zones urbaines et agricoles, en modifiant l'écoulement naturel des eaux, ou encore en creusant des kilomètres cubes de galeries pour exploiter le charbon. En mouvement également parce que cette région densément peuplée constitue un axe de passage privilégié pour le transport des biens et personnes et des marchandises. Le transport fluvial est particulièrement développé dans la région où il tient une part importante jusqu'au XIX<sup>ème</sup> siècle. En mouvement enfin, car même si cette région présente un faible relief elle n'en est pas moins naturellement active. Certaines zones se soulèvent, comme la ride de l'Artois, d'autres zones sont en subsidence, comme les plaines d'inondation de la Lys et de la Scarpe et certaines zones du bassin minier.

Dans un territoire où l'eau est omniprésente, qu'elle soit en surface, souterraine ou de subsurface, la relation qu'elle entretient avec l'Homme y est privilégiée.

L'utilisation de cette eau par l'Homme n'est pas sans conséquences. La canalisation des cours d'eau entrave leur fonctionnement naturel, entraînant des problèmes de gestion des sédiments qui s'accumulent dans les canaux plutôt que de remplir les plaines d'inondations.

L'Homme aménage l'espace, exploite les ressources naturelles et modifie ainsi les paysages. L'exploitation houillère, en créant de nombreux vides souterrains, localise des mouvements de subsidence différentielle dans la zone du bassin minier, or l'eau y est très proche du niveau du sol. Ce qui a pour principal effet d'augmenter le risque d'inondabilité et de modifier l'écoulement naturel des eaux.

Dans un tel contexte, la compréhension des mécanismes, qui contrôlent l'évolution physiqued'un territoire demande une collaboration entre disciplines afin de porter au mieux la connaissance auprès de la population, de ses élus et des services techniques en charge de son aménagement..

Le travail réalisé dans ce mémoire est le fruit de cette collaboration entre l'USTL, le CNRS et la CAUE du Nord.

Le CAUE du Nord porte actuellement le projet « Septentrion, de la ville forte à la ville durable ».

Même si Valenciennes n'est pas partenaire du projet, elle n'en a pas moins été une grande ville fortifiée. Elle est aussi située à une place stratégique vis-à-vis de l'eau, puisqu'elle se place précisément là où le fleuve Escaut devenait navigable, par l'apport des eaux de la Rhônelle. Enfin, Valenciennes est une ancienne ville minière et sidérurgique dont l'héritage est justement au cœur des opportunités de développement de la région.

Bouchain et Condé-sur-l'Escaut, respectivement en amont et en aval de Valenciennes, appartiennent toutes deux au réseau Septentrion. Elles bénéficient l'une et l'autre, d'un carnet de ville réalisé par le CAUE du Nord. C'est pourquoi il a semblé intéressant de compléter l'approche à une échelle plus vaste, celle de la vallée de l'Escaut, de Bouchain à la frontière belge. Valenciennes est au cœur de ce « carnet de territoire », travail sur lequel se penche actuellement le CAUE du Nord. L'étude de Valenciennes, sous les mêmes approches que le CAUE était un préalable. C'est pourquoi, ce mémoire s'attache à réaliser l'ébauche d'un « carnet de ville » de Valenciennes.

Un « carnet de ville » se décline par la suite en projets, en alimentant une base de réflexion par la spécificité des sites.

Le thème de l'eau à Valenciennes appartient à cette démarche de projets. Or la pratique du projet urbain, décliné aux différentes échelles, du quartier à la ville, de la ville à l'agglomération représente un axe essentiel de la formation du Master « Ville et Projets ».

Valenciennes ville forte, Valenciennes ville d'eau, deux particularités de la ville que l'on oublie puisqu'elles sont aujourd'hui cachées. Même si leurs témoignages structurent encore le paysage urbain. Leur remise à jour est l'opportunité pour la ville de renouer un lien avec son passé mais aussi de lui redonner une image.

L'eau était omniprésente dans Valenciennes, sous forme de canaux, de fossés ou de marais. L'Escaut et la Rhônelle ont fait naître la ville, l'Escaut lui apporta la richesse. Aujourd'hui, ce même Escaut ne respire plus que sur 10 mètres dans sa traversée de la ville, mais encore sous une couche de bidons et de gravats.

Le canal de l'Escaut, qui n'a rien à voir avec le tracé de l'Escaut, est un axe stratégique important pour le transport fluvial. L'ouverture du canal Seine/Nord le place en liaison directe avec la Belgique, l'Allemagne et le Bassin Parisien. Sa mise au grand gabarit est l'occasion de le rajeunir et le projet de port de plaisance de lui attribuer une fonction plus touristique.

L'eau est un thème repris par de nombreuses villes dans leurs projets d'aménagement, il procure notamment un cadre paysager de qualité, souvent associé à l'image durable d'une ville, mais il peut être aussi le support d'un pôle d'attractivité.

La reconquête de l'eau à Valenciennes est possible, de nombreux projets sont réalisables, nous en présenterons quelques uns, mais la volonté d'action reste un préalable

## PRESENTATION

### I - VALENCIENNES UNE VILLE DU NORD, CAPITALE DU HAINAUT

Sous-préfecture du département du Nord, d'une population de 41 278 habitants (recensement 1999) au cœur d'un arrondissement de 349 262 habitants, Valenciennes s'étend sur une superficie de 1380 hectares ; L'agglomération valenciennoise constitue la seconde unité urbaine de la région Nord Pas-de-Calais. C'est un lieu de passage et d'échanges, situé à 200 kilomètres de Paris, 100 kilomètres de Bruxelles et 50 kilomètres de Lille.

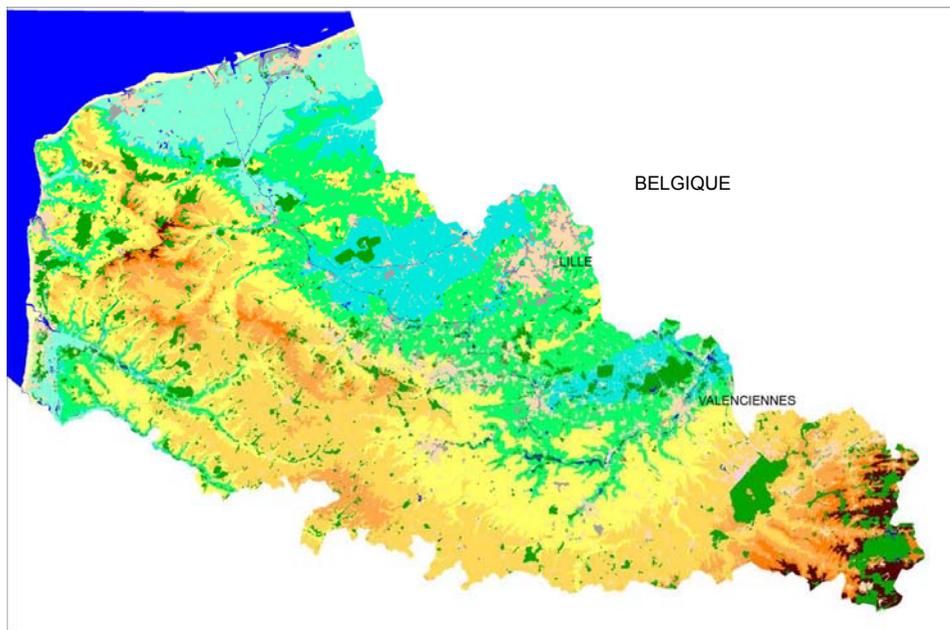


Figure 1 : Localisation de Valenciennes

Dans la région, les villes se sont installées en fonction des rivières, en fond de vallée. En effet en l'absence de monts remarquables, le système défensif des villes est facilité par la présence de l'eau (inondations et marais). De plus, la rivière procure un moyen de transport efficace. Les routes empruntent les plateaux, plus secs, plutôt que les vallées humides et boueuses, quelles se contentent de traverser.

Valenciennes est l'une de ces villes qui s'est installée en fond de vallée, celle de l'Escaut.

L'Escaut, qui devient ce fleuve du Nord en Belgique, n'est à cet endroit qu'une rivière qui permet la navigation des bateaux à partir de sa confluence avec une autre rivière, plus vive, la

Rhône. C'est l'endroit le plus en amont où les navires permettaient le transport des marchandises. Il est donc tout naturel qu'un quai de débarquement s'y installe, juste après la confluence.

Le traité de Verdun de 843 sépare la région en différents empires et l'Escaut sert de frontière entre l'empire Germanique et l'empire Français. Le site de Valenciennes devient alors un lieu stratégique, qui permet le franchissement de l'Escaut et le transport des marchandises par voie d'eau.

Valenciennes est née. Elle devient vite une ville marchande, une ville artistique et une ville militaire. Une belle ville, tapie au fond de la vallée de l'Escaut, une ville des Pays-Bas.

Puis Valenciennes devient française lors de la campagne de Louis XIV et bénéficie du génie militaire de Vauban.

La découverte du charbon à Fresnes en 1723, marque un tournant dans l'histoire de Valenciennes. La commune d'Anzin, voisine immédiate de Valenciennes, est le siège d'une importante compagnie minière qui se développe rapidement (1734-1945). L'espace est alors organisé autour de ses fonctions économiques. Les voies ferrées desservent les sites miniers, le canal de l'Escaut devient un lieu d'implantation pour de nombreuses industries.

L'agglomération valenciennoise prend naissance à cette période et Valenciennes s'ouvre vers sa périphérie et s'affranchit de la barrière physique imposée par les fortifications. De ces imposantes murailles, de ses portes, de ses fossés, de ses tours et autres ouvrages, il ne restait, jusqu'à l'année dernière (2004) que la tour de la Dodenne.

La rivière Escaut, la Rhône et les plus de trois kilomètres de canaux, devenus inutiles, ou plutôt servant de réseau d'assainissement à ciel ouvert, disparaissent dans un tube de béton et sont recouverts de bitume ou d'immeubles.

La ville est détruite à deux reprises, lors du siège autrichien en 1793, et lors d'un incendie durant de la Seconde Guerre mondiale en 1940, si l'on excepte les malheurs de la révolution. Ces catastrophes ont été fatales à de nombreux édifices valenciennois, qui faisaient la renommée de la ville.

On comprend alors mieux le besoin pour Valenciennes de retisser un lien avec son passé.

La réalisation de tels projets nécessite une bonne connaissance de ces différents héritages qui sont autant d'opportunités de développement qui s'offrent aujourd'hui à la ville de Valenciennes.

La prise en compte du contexte naturel et historique de la ville dans le projet urbain est un préalable. Le travail présenté ici s'attache à expliquer comment la croissance urbaine était liée au site naturel jusqu'au XIX<sup>ème</sup> siècle et pourquoi elle s'en est affranchie depuis.

La recherche de fonds iconographiques, bibliographiques et cartographiques a permis de mieux comprendre quelles ont été les structures urbaines qui ont composé la ville, quelles images Valenciennes a véhiculé au cours de l'histoire et quels sont les choix qui s'offrent aujourd'hui pour retrouver les traces des éléments du passé.

## II - VALENCIENNES UNE VILLE D'EAU, SUR L'ESCAUT

La confluence entre la Rhônelle et l'Escaut est à l'origine du développement de la ville de Valenciennes, comme le rappelle l'exposition et le livre récemment publié sur l'eau à Valenciennes intitulés « Valenciennes fille de l'Escaut et de la Rhônelle <sup>1</sup> ». La multiplication des canaux, comme à Bruges, lui valait son surnom de petite Venise du Nord et de nombreuses activités étaient liées à la présence de cette eau si précieuse.

Mais la qualité des eaux s'est très vite dégradée et pour faire face aux problèmes de salubrité publique engendrée par la présence de ces eaux sales, la municipalité a décidé de les enterrer. Il ne reste de cette trame hydraulique que de rares témoins.

L'Escaut est canalisée à la fin du XVIII<sup>ème</sup> siècle, hors des murs de la ville pour améliorer le transport fluvial, et de nombreuses industries se développent sur les berges. Valenciennes tourne alors le dos à son fleuve, perd de vue son paysage fluvial et son identité : la confluence entre la Rhônelle et l'Escaut, qui est à l'origine de la ville, n'apparaît plus aujourd'hui..

Les années 1970 marquent la fin des activités florissantes de la ville, entraînant la fermeture de nombreuses usines et entreprises. Les berges de l'Escaut se transforment alors en friches industrielles créant une rupture entre la ville et son fleuve. Ces sites sont souvent pollués et deviennent dans les années 1990, de véritables opportunités pour la municipalité, qui souhaite retourner la ville vers l'Escaut.

De nombreuses villes françaises et européennes mènent depuis quelques années, une politique de reconquête de l'eau. Aujourd'hui, restituer à l'eau la place qui lui revient dans la ville est devenu un élément important de l'aménagement urbain. Cette mise en valeur du patrimoine prend des formes très diversifiées et fait l'objet de nombreux projets. Elles montrent l'intérêt croissant que portent les collectivités face à ce type d'aménagement.

Certains exemples de ces projets peuvent servir d'exemple à la ville de Valenciennes. Par les thèmes communs que ces villes partagent, comme les fortifications ou l'importance du cours d'eau dans le développement urbain et commercial, ou par la volonté d'inscrire la ville dans le XXI<sup>ème</sup> siècle, ou encore le besoin d'améliorer l'image de la ville, ces projets sont une source d'inspiration nécessaires à la mise en place d'un véritable projet de valorisation de l'eau pour la ville et son agglomération.

Valenciennes a commencé à mener une réflexion autour de l'eau dans la ville dans le but de « retourner la ville vers son fleuve ».

En effet la ville mène depuis ces dernières années :

- Une politique de reconquête des friches industrielles et urbaines (« ZAC des Tertiales », « Lycée de l'Escaut »...) et des berges de l'Escaut,
- Des actions de réhabilitation et de renouvellement urbain menées dans les anciens quartiers centraux dégradés (quartiers des « Canonniers » et du « Neuf Bourg »),

- La réalisation de la première ligne de tramway et l'opération « Cœur de ville », ainsi que la restructuration des espaces publics centraux attenants à ces deux projets phares.

Ces efforts sont entrepris pour repositionner Valenciennes en tant que pôle d'attraction du Sud du Département du Nord, et offrent aujourd'hui à la ville et à son agglomération de nouvelles perspectives de développement.

En 2004, les travaux de déconnexion des rivières souterraines du réseau d'assainissement sont l'occasion de sensibiliser les Valenciennois sur leur patrimoine. C'est dans ce but que l'exposition sur les rivières souterraines est organisée, complétée par une plaquette, et enrichie par la publication d'un livre paru fin janvier 2005.

Certains aménagements de l'Escaut sont envisagés ces prochaines années. Ainsi, la mise au grand gabarit du canal et l'implantation d'un port de plaisance à proximité du centre-ville, sont des occasions à saisir pour renouer le lien entre la ville et son fleuve. La vocation de transport et de tourisme de l'Escaut doit servir de levier au développement urbain.

Le sujet est donc d'actualité et ce projet se propose d'avoir un regard extérieur et d'amener quelques éléments susceptibles d'enrichir la réflexion. Il ne constitue pas un projet ni même un avant-projet d'aménagement, mais ouvre quelques pistes et fait quelques propositions concrètes d'aménagement autour du thème de l'eau à Valenciennes.

<sup>1</sup> Valenciennes fille de l'Escaut et de la Rhônelle. F. Machelart. Punch Editions, 2005. 127 pages.

**VALENCIENNES : CROISSANCE ET REPRESENTATIONS URBAINES**

L'EAU ET LA VILLE

PREMIERE PARTIE

**VALENCIENNES :  
CROISSANCE ET REPRESENTATIONS URBAINES**

I – LES ECHELLES DE LA CROISSANCE URBAINE / DU SITE DE FOND DE VALLEE A L'AIRE URBAINE

- 1 – Le site de Valenciennes
- 2 – Les débuts de Valenciennes
- 3 – Valenciennes à l'époque classique
- 4 – L'essor industriel du XIX<sup>ème</sup> siècle
- 5 – L'aire urbaine du XX<sup>ème</sup> siècle

II – REPRESENTATIONS URBAINES

- 1 – Epoque classique
- 2 – Epoque contemporaine

III – EVOLUTION DU PAYSAGE URBAIN

- 1 – De l'antiquité au XIX<sup>ème</sup> siècle
- 2 – Le XIX<sup>ème</sup> siècle
- 3 – Le XX<sup>ème</sup> siècle
- 4 - Perspectives

# I – LES ECHELLES DE LA CROISSANCE URBAINE / DU SITE DE FOND DE VALLEE A L'AIRE URBAINE

## 1 – LE SITE DE VALENCIENNES

La localisation de la ville n'est pas fortuite, située au cœur de la vallée humide et marécageuse de l'Escaut (marais de Bourlain en amont et marais de l'Epaix en aval), à la confluence de la Rhônelle et à une altitude moyenne de 25 mètres, la ville de Valenciennes forme un verrou sur la vallée entre le plateau crayeux au Sud et à l'Ouest et les marais au Nord. Le fond de la vallée est relativement plat puisque l'Escaut entre dans la ville médiévale de Valenciennes à 24 mètres et en sort à 21 mètres. Le site est dominé par des reliefs crayeux comme le Rôleur (51 m), Marly (50 m), le Mont Anzin (56 m) et le Mont Houy (81 m).

L'apport des eaux de la Rhônelle (anciennement nommé l'Onnian) et du Rôleur en rive droite rendait l'Escaut navigable à partir de cet endroit. La pointe crayeuse située entre les deux marais permettait le franchissement du fleuve à l'aide d'un gué (d'après J. Mereau, rapport de présentation de la ZPPAUP).

D'un point de vue géologique, Valenciennes se situe à la limite sud du bassin minier, à proximité de la faille du Midi.

Les sédiments crétacés (90 à 80 Millions d'années) sont constitués de marnes et de craie. Ils reposent sur le vieux socle primaire et sont déformés, surtout dans la zone du bassin minier en suivant les mêmes directions que ce dernier ; preuve que les failles du socle sont encore actives depuis le dépôt du crétacé.

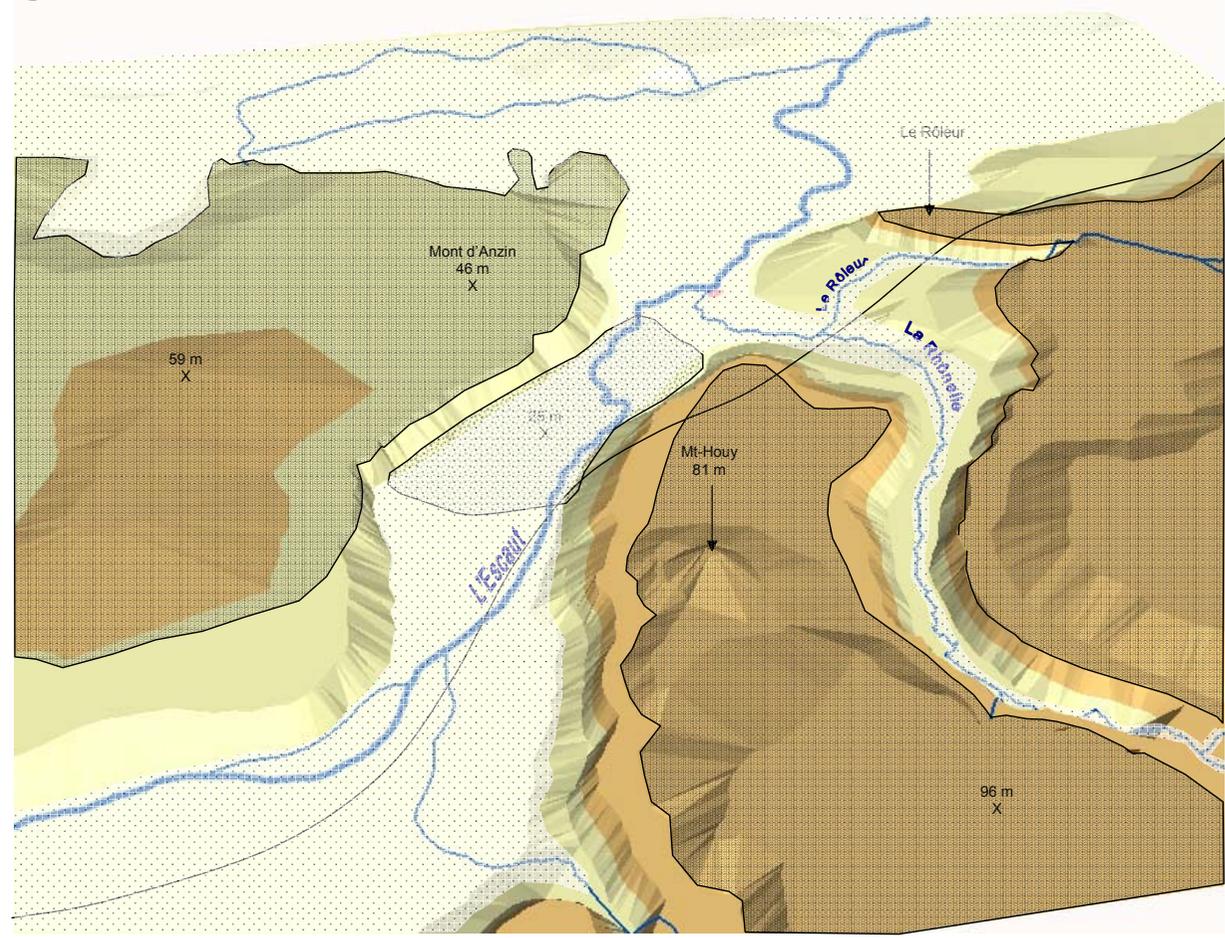
Ces failles du socle, de direction SW-NE et dont la plus importante est la Faille du Midi, individualisent deux compartiments :

- Le compartiment Sud, en surrection,
- Le compartiment Nord, en subsidence, accentuant ainsi le caractère humide de la vallée de l'Escaut et de la plaine de la Scarpe.

Les marnes, également appelées « bleues » des mineurs, constituent une couche imperméable sous la craie. Cette craie, glauconieuse (minéral argileux riche en fer), a été utilisée comme pierre de taille sous le nom de « bonne pierre de Valenciennes » et renferme la plus grande nappe d'eau potable de la région. Elle représente en effet 90% de l'alimentation en eau potable régionale.

Valenciennes est donc située en fond de vallée, dans une zone sèche mais entourée de zones humides. C'est un lieu favorable au franchissement du fleuve, à la

Figure 2 : Le site naturel de Valenciennes

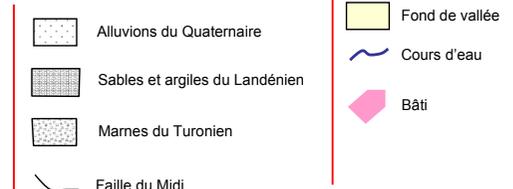


confluence de l'Escaut et de la Rhônelle, rendant le fleuve navigable à partir de cet endroit.

Ces caractéristiques naturelles sont très favorables à un essor économique et commercial, à la croisée entre les voies terrestres et les voies fluviales, tout en assurant un contrôle sur cette partie de la vallée de l'Escaut.

Mais le sous-sol imperméable de la vallée laisse aussi présager de grandes catastrophes, à moins de maîtriser ce facteur pour l'utiliser.

La représentation du site (Fig. 1) est arbitraire. En effet, par manque d'informations les espaces boisés ne sont pas figurés. De même, le cours de l'Escaut devait sans doute être plus divagant et posséder quelques bras non représentés ici.



## 2 - LES DEBUTS DE VALENCIENNES

### 2.1 – D'une villa gallo-romaine...

A l'époque romaine, l'Escaut échappe aux grands trafics internationaux et ne connaît que des échanges strictement locaux.

Après la conquête romaine, le territoire des Nerviens, qui s'étendait de Cambrai à Anvers, devint la *civitas* de *Bavacum* (Bavay). Sous les royautes franques, la partie comprise entre la Haine et l'Escaut prit le nom de *pagus fanomartensis*, territoire centré sur la localité de Famars.

Pour faciliter le transport des marchandises et le passage des troupes, il est indispensable de réaliser un vaste réseau routier. En effet, les Romains préféraient les routes aux voies navigables. Le grand axe Ouest-Est permet, en venant d'Angleterre, de débarquer à Boulogne pour rejoindre Théroouanne, Cassel, Tournai puis Bavay en franchissant l'Escaut à Escaupont et à Trith (de *Trajectum*<sup>2</sup>), et atteindre enfin Cologne.

Les routes, rectilignes et rayonnantes à partir des villes, évitent les vallées leur préférant les coteaux et plateaux.

Au IV<sup>ème</sup> siècle, la fonction marchande et artisanale de Bavay s'efface peu à peu. Sa fonction militaire est transférée au *castellum* de Famars (Fig. 2), sur les ruines des anciens thermes dédiés à Mars<sup>3</sup>, et Cambrai hérite de la fonction administrative.

Valenciennes n'est sans doute à cette époque qu'une grande villa (Valenciennes tire sans doute son nom de Valentinien, propriétaire de la villa) avec ateliers et dépendances agricoles. L'ascension progressive de la ville se fait au profit du lent déclin de Famars.



Figure 3: Du *pagus* de Famars au *pagus* du Hainaut (IV<sup>e</sup> – IX<sup>e</sup> siècle)  
source M. Culot 2001

<sup>2</sup> A côté de Trith, des fouilles archéologiques ont permis de dégager des pierres bleues dans un hameau du nom de Pont. Ces pierres ne peuvent être apportées que par voie fluviale.

<sup>3</sup> A l'origine du nom de Famars (*Fanium Martis*)

### 2.2 - ... A la naissance d'un portus...

Au VIII<sup>ème</sup> et au IX<sup>ème</sup> siècle naissent les *portus*, comme Valenciennes, simples lieux d'entrepôts et de marché ; Ils sont préférentiellement installés aux croisements entre les routes et les canaux, ou aux ruptures de charges d'un cours d'eau : ici l'Escaut. Le **portus de Valencianis** (actuellement situé à l'emplacement de la Poste) devient rapidement une agglomération peuplée de commerçants et de bateliers. Il draine ce que produisent les riches plaines du Hainaut et du Cambrésis, et attire marchands et artisans.

A la suite du traité de Verdun, en 843, l'Escaut sert de frontière entre l'empire germanique en rive droite et l'empire français en rive gauche.

Vers 870, les comtes Régnier fondèrent sur l'ancien *pagus*, la maison de Hainaut dont Mons devint le centre administratif et militaire. C'est à cette époque que s'impose le vocable de *pagus hainoensis*, en usage dès le VIII<sup>ème</sup> siècle.

L'Escaut sert également de voie de transports aux invasions normandes. *Valencianis* est dévastée par les raids normands de 879 à 883 et mettra un certain temps à se relever de ces actes de barbaries.

A la fin du X<sup>ème</sup> siècle, les empereurs germaniques sont inquiets de l'importance que prend le comte de Flandres. Otton II (973-983) élève alors trois forteresses, chacune sur une place stratégique en rive droite de l'Escaut, là où la frontière est trop facilement franchissable. Valenciennes, Ename et Anvers deviennent des marches fortifiées de l'Empire.

Valenciennes, Anzin, Marly, l'Epaix et Bruay forment le comté de Valenciennes dans le Hainaut. Valenciennes est alors une ville marchande, un centre judiciaire et religieux et un haut lieu de défense et de protection du Hainaut (Fig. 3).

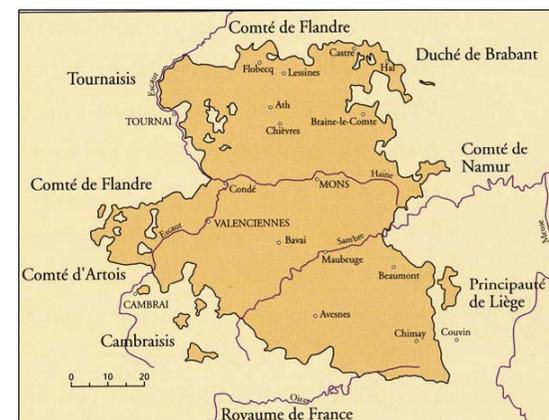


Figure 4: Formation du comté de Hainaut (XI<sup>e</sup> – XV<sup>e</sup> siècle)  
source M. Culot 2001

## 2.3 - ... Protégé par un castrum et une enceinte

Le *portus* est protégé par un **castrum**, vaste citadelle, en forme de triangle, allongée sur un axe formé par la rue de Paris. Accolé à l'Escaut et entouré d'eau, le *castrum* se compose d'un donjon, le château St-Jean, qui surmonte une motte, accompagné de l'abbaye St-Jean et d'une Hostellerie. C'est une trilogie classique dans la politique urbaine des princes de cette époque. L'extrémité orientale est formée par la confluence de la Rhônelle et de l'Escaut et aboutie au Pont Néron.

De 1050 à 1120, Valenciennes change de physionomie, le centre se déplace du castrum vers les « bourgs », où le commerce et l'artisanat commencent à s'y développer.

La situation frontière de la cité nécessite une enceinte fortifiée. Ce fut l'œuvre de Baudouin IV l'Edificateur qui entoure le *castrum* et l'agglomération marchande d'une même enceinte fortifiée de bois et de terre. Les fortifications s'accompagnent d'un nouveau palais : la Salle-le-Comte.

Le bourg ainsi constitué est appelé **Vieux-Bourg**, par opposition au **Neuf-Bourg** fondé à la fin du XI<sup>ème</sup> siècle. L'église de St-Géry est alors située hors de la ville et l'église Notre-Dame la Grande est construite dans le quartier du Neuf-Bourg. **A l'intérieur des fortifications**, la ville comporte de nombreux espaces non bâtis. Chaque agrandissement est accompagné de fossés.

Au début du XII<sup>ème</sup> siècle, Baudouin III, comte du Hainaut, accorde à Valenciennes une paix, c'est-à-dire une charte communale, base de l'autonomie et de la naissance de la commune de Valenciennes, qui se dote d'un sceau en 1155.

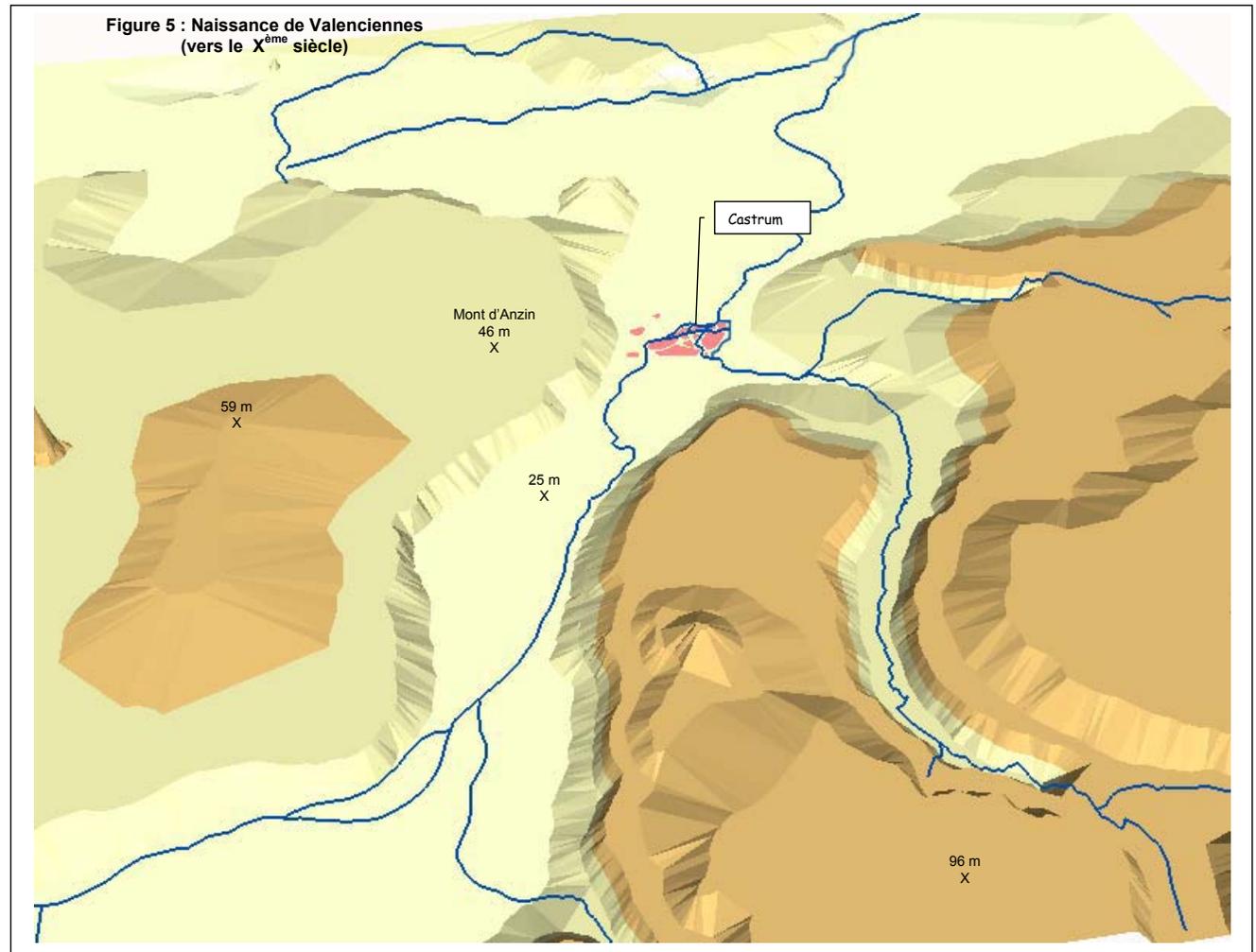
**Le grand incendie de 1171 détruit une grande partie de la ville. A cette occasion on construit des halles, une maison de ville et un beffroi.**

En 1226, le donjon est détruit, la motte est nivelée et la ville construit sur cet emplacement une église et un couvent pour accueillir les franciscains.

Afin d'assainir la ville, 3500 mètres de canaux sont réalisés *intra-muros*, d'où le nom donné à la ville de Petite Venise du Nord.

A l'extérieur, de profonds fossés drainant assurent la défense de la ville. L'eau est également une ressource énergétique et de nombreux moulins s'implantent à Valenciennes.

Au XII<sup>ème</sup> et XIII<sup>ème</sup> siècle, la ville prend de plus en plus d'importance et devant l'abondance des nouveaux habitants,



les paroisses de Saint-Géry et de St-Vaast sont découpées en 6 paroisses qui constituent les premiers quartiers de la ville.

En 1330, Valenciennes compte près de 8 000 habitants.

A cette époque, Valenciennes est la ville la plus riche et la plus peuplée du comté de Hainaut. Les auberges et hôtelleries y sont prospères.

La ville se développe en fond de vallée et les églises se multiplient en périphérie.

Les canaux et fossés, nouvellement creusés, assurent l'assainissement et la défense de la cité.

Il ressort déjà que les destructions successives sont l'occasion de repenser l'organisation urbaine. Valenciennes saura tirer profit de ces opportunités tout au long de son histoire.

### Légende

- Plateau
- Versant
- Fond de vallée
- Cours d'eau
- Bâti

### 3 – VALENCIENNES A L'EPOQUE CLASSIQUE

A la Renaissance, Valenciennes est une ville marchande, une ville politique et occupe une position stratégique à la frontière entre le royaume de France, le duché de Bourgogne et le Saint Empire Germanique. Elle abrite à cette époque de nombreuses demeures comtales aujourd'hui disparues.

La ville, au carrefour de la route du grain est alors en pleine expansion et le commerce y est prospère jusque qu'à la moitié du XVII<sup>ème</sup> siècle, notamment grâce à la neutralité du Comté du Hainaut durant la guerre de Cent ans. Mais les produits valenciennois sont interdits de passage par le roi de France en 1655 et l'activité commerciale périclète.

Après avoir oscillé autour de 20 000 habitants dans la deuxième moitié du XVII<sup>ème</sup> siècle, la population *intra-muros* est en lente décroissance, pour atteindre 16 485 personnes en 1699.

En 1720, le premier gisement de charbon est découvert à Fresnes sur Escaut et les premières grandes exploitations houillères commencent dans l'arrondissement de Valenciennes dans la deuxième moitié du XVIII<sup>ème</sup> siècle.

Suite à la découverte de la houille et le développement industriel associé, la population augmente de 17% entre 1774 et 1789 dans la généralité de Valenciennes. La population de la ville reste quasiment stable alors que celle des campagnes (figure 6) à un taux de croissance de l'ordre de 50%.

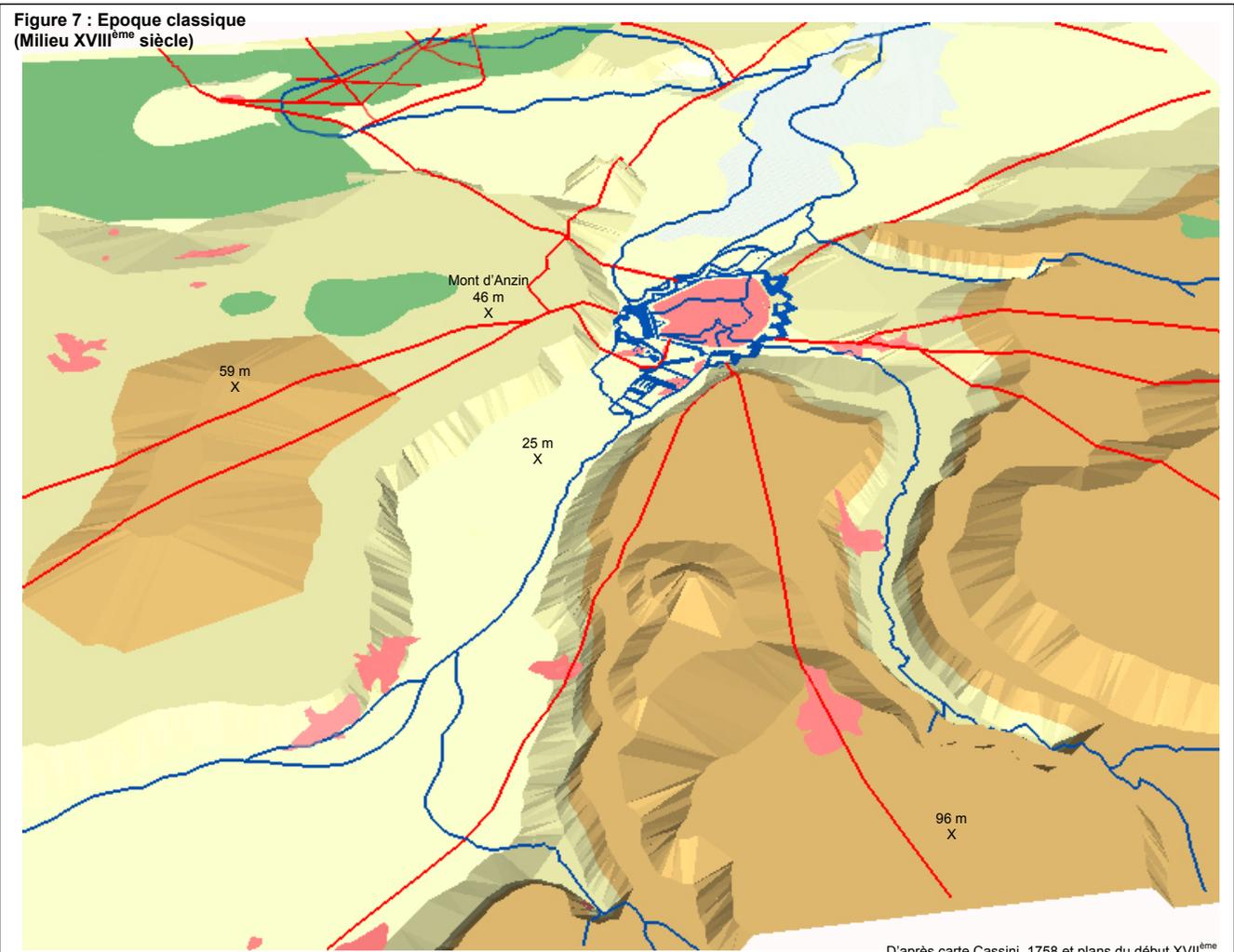
	1690	1780
<b>Saint-Saulve</b>	363	663
<b>Anzin</b>	221	1 203
<b>Bruay</b>	278	1 205
<b>Fresnes</b>	248	2 666

Figure 6: Evolution de la population entre 1690 et 1780  
Source : Histoire du Nord (1981)

Au XVII<sup>ème</sup> et XVIII<sup>ème</sup> siècle, Valenciennes est au cœur des rivalités entre les espagnols, les français puis les autrichiens. La défense de la ville est assurée par les fortifications en étoiles caractéristiques de cette époque et sont accompagnées d'un système d'inondations efficace pour maintenir l'ennemi à distance.

Les fortifications sont plus imposantes là où l'eau ne peut les défendre, alors qu'elles ne constituent qu'une enceinte, là où l'eau les rend inaccessibles (dans l'axe de la vallée).

Figure 7 : Epoque classique (Milieu XVII<sup>ème</sup> siècle)



D'après carte Cassini, 1758 et plans du début XVII<sup>ème</sup>

Le système en étoile est donc mieux développé au pied des reliefs alors qu'il est quasiment absent en fond de vallée.

Le point faible du système défensif espagnol est la redoute, située au pied de la colline d'Anzin. C'est par là que les français entrent dans la ville (1677). Pour corriger cette faiblesse, Vauban fait construire une citadelle plus efficace. Il améliore également la défense de la ville en construisant de nouvelles écluses, permettant des inondations plus importantes.

Les routes convergent vers Valenciennes. Elles sont protégées par des portes à leur entrée en ville

Le système des canaux et fossés est bien visible ici. L'eau, source d'énergie, est utilisée pour la défense de la ville, les transports et l'assainissement..

Valenciennes commence à s'étendre hors des murs de la ville à partir de la deuxième moitié du XVII<sup>ème</sup> siècle avec le développement d'industries qui s'implantent à proximité de l'Escaut et des puits d'extraction de charbon.

Le rapport au site est encore très lisible dans le système défensif et dans les voies de communications. Les fortifications sont particulièrement bien développées au pied des reliefs alors que l'eau protège la ville dans la vallée.

#### Légende

- Plateau
- Versant
- Fond de vallée
- Cours d'eau
- Bâti
- Forêts
- Routes

#### 4 – L'ESSOR INDUSTRIEL DU XIX<sup>ÈME</sup> SIECLE

A la fin du XVIII<sup>ÈME</sup> et au début du XIX<sup>ÈME</sup> siècle, Valenciennes est une belle ville en pleine croissance. Le développement économique y est prospère, son activité artistique est reconnue et ses fonctions administratives augmentées quand Valenciennes devient sous-préfecture du département du Nord en 1824.

En 1817, la population de Valenciennes est de 18 000 habitants environ.

Au début du XIX<sup>ÈME</sup> siècle, la ville *intra-muros* ne possède plus que des activités commerciales et de services, **l'activité industrielle s'est relocalisée à la périphérie de la ville**. La densité de population dans la cité est de l'ordre de 220 habitants par hectare, alors qu'une commune comme Anzin voit sa population augmenter de 1 000 à 7 300 habitants en moins de 50 ans.

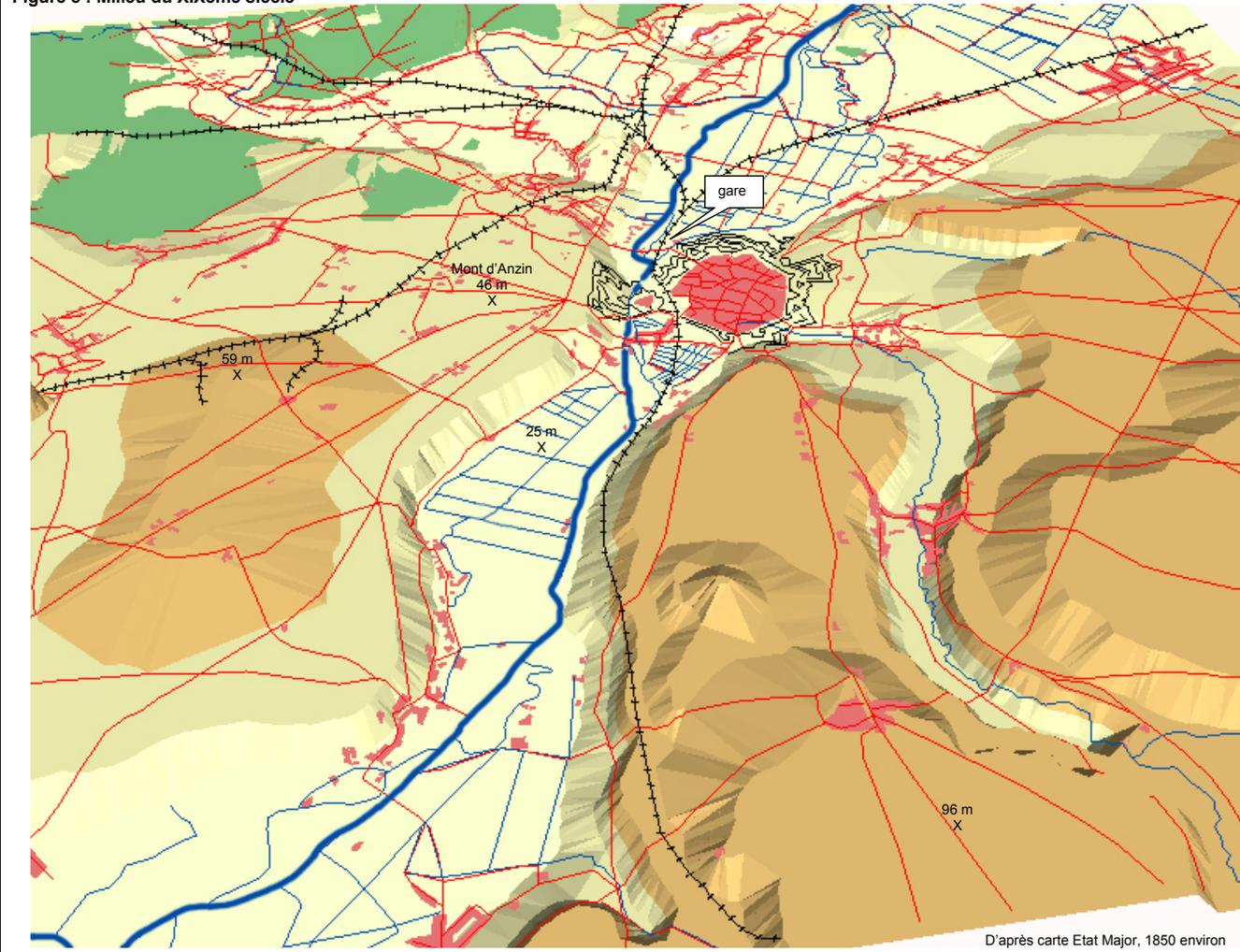
Le milieu du XIX<sup>ÈME</sup> siècle est l'époque du plan Legrand, qui organise un réseau de **voies ferrées** en étoile dont le centre est Paris et dessert en priorité les bassins miniers et les grandes villes. Le transport fluvial passe quant à lui par une phase critique, les grandes industries comme la compagnie d'Anzin lui préférant le rail pour le transport des marchandises.

La ligne de chemin de fer Paris/Bruxelles arrive à Valenciennes en 1846. La gare qui devient autant une nécessité qu'un symbole de prestige urbain est alors située à proximité immédiate de la ville. Avec l'ouverture de la ligne Lille/Valenciennes/Aulnoye, Valenciennes devient un important nœud ferroviaire (ouverture d'une ligne vers Maubeuge en 1880, vers Cambrai en 1888). La création de **la ligne vers Aulnoye a nécessité la percée des remparts de Vauban**. Cette percée des remparts se fait au Sud, au niveau de la porte Notre-Dame.

La ville s'étend de plus en plus, les fortifications constituent une rupture entre la ville centre et ses faubourgs récemment ouverts à l'urbanisation. **L'organisation du paysage est systématisée**, les routes, les fossés de drainage et les voies de chemin de fer constituent un maillage de plus en plus serré.

En 1872, Valenciennes compte près de 25 000 habitants.

Figure 8 : Milieu du XIX<sup>ÈME</sup> siècle



Le cours de l'Escaut se perd dans les nombreux aménagements hydrauliques et l'urbanisation se développe le long des routes.

A cette époque, Valenciennes est au fait de sa puissance. La ville est riche, ses ressources minières et son appareil économique sont parmi les plus importants de France.

Les cours d'eau et les routes forment un maillage de plus en plus serré et sont le support d'une nouvelle urbanisation qui quitte la ville.

Les fortifications sont tout d'abord percées pour permettre l'arrivée du chemin de fer en ville, avant leur destruction complète.

Le rapport au site devient moins lisible. L'urbanisation gagne les plateaux. En effet les réseaux de transports sont moins contingents des reliefs.

C'est l'époque du tout ferré, en oubliant ainsi le fleuve.

#### Légende

- Plateau
- Versant
- Fond de vallée
- Cours d'eau
- Bâti
- Forêts
- Routes
- X Voies ferrées

## 1.5 – L'AIRE URBAINE DU XX<sup>ÈME</sup> SIECLE

Depuis le **démantèlement des fortifications commencé en 1892**, la ville a changé d'aspect et s'est considérablement élargie.

En ce **début du XX<sup>ème</sup> siècle**, la ville continue d'attirer de nouvelles populations. En 1906, 27 % des personnes recensées sont nées en dehors de l'arrondissement. Son **appareil économique puissant** est convoité par les Allemands et la première guerre mondiale est très meurtrière à Valenciennes. La population passe de 34 766 en 1911 à 27 988 en 1917.

**L'entre deux guerres** est marqué par une **difficile relance économique**. Après la lente reconstruction de l'appareil économique détruit par les Allemands, la ville se heurte comme toute la région à de nombreux conflits sociaux. C'est l'occasion d'une diversification économique de la ville. A la veille de la seconde guerre mondiale, Valenciennes compte 32 000 habitants.

Les espaces libres sont rares en centre-ville et l'urbanisation récente s'effectue sur le territoire des communes voisines. L'urbanisation gagne les plateaux, le fond de vallée, les coteaux, elle s'affranchit du relief pour se localiser préférentiellement le long des axes de transport (routes, voies ferrées, canal).

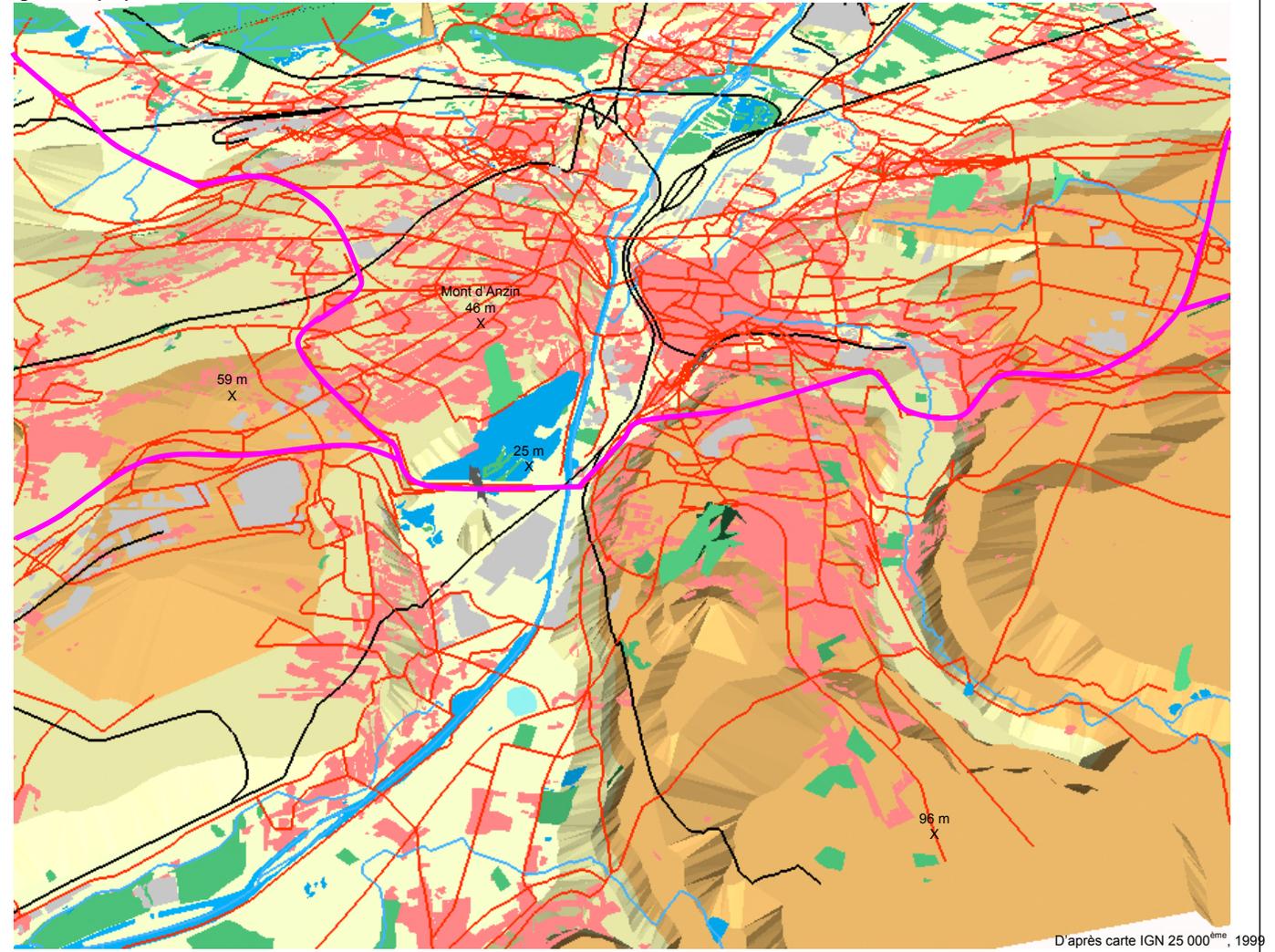
L'eau disparaît de la ville, les canaux sont recouverts et utilisés pour l'assainissement. La place de l'eau est réduite au canal de l'Escaut, utilisé exclusivement pour les transports.

En mai **1940, le centre-ville brûle entièrement** dans un immense incendie de 14 jours, Valenciennes, ville sinistrée programme sa reconstruction.

**Le centre-ville est reconstruit** plus aéré, plus régulier. La politique de destruction / reconstruction menée des années 1962 à 1980 entraîne des substitutions de personnes, des redistributions entre le centre et la périphérie. Ce qui conduit à un affaiblissement du poids de la ville dans l'agglomération.

**Mais les promesses de la reconstruction se heurtent à l'effondrement des industries lourdes** et des crises sociales qui les accompagnent. L'industrie valenciennoise perd plus de 50 000 emplois en dix ans. Les espaces libres se font rares et le réaménagement interne du tissu urbain doit l'emporter.

Figure 9 : Epoque actuelle



La nappe urbaine s'étale, les industries se localisent à proximité immédiate des axes de transports. Le rapport de la ville avec son site naturel est totalement perdu.

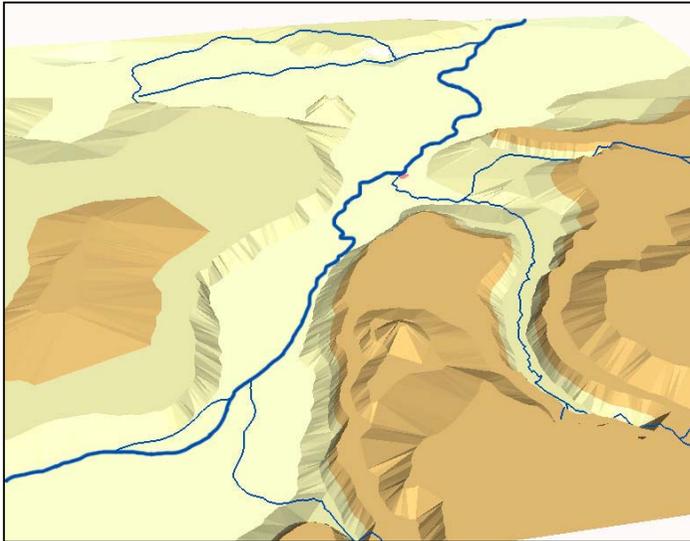
Valenciennes développe une économie tertiaire et mène actuellement une politique de reconquête des berges de l'Escaut et des friches industrielles.

La population de Valenciennes passe de 38 441 en 1990 à 43 000 en 2004.

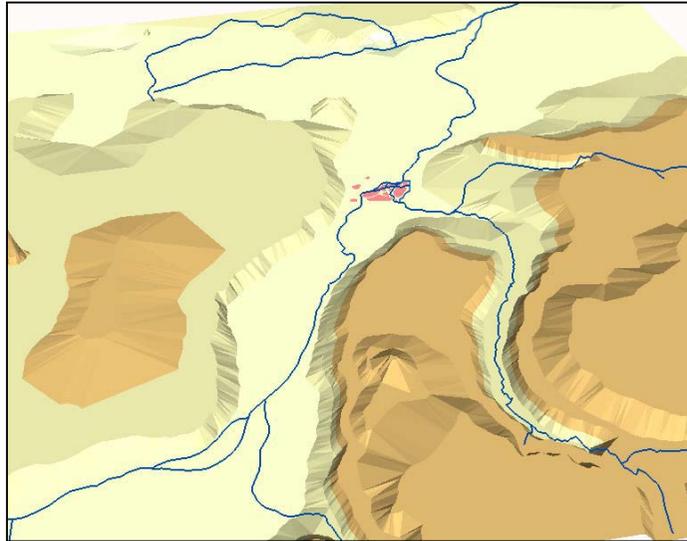
Face aux effets conjugués de l'étalement urbain et de la dérive industrielle et minière du XIX<sup>ème</sup> et du XX<sup>ème</sup> siècle, Valenciennes, pour s'inscrire dans le XXI<sup>ème</sup> siècle, doit mener une politique de renouvellement urbain. Les espaces libres étant rares et les friches et sites pollués nombreux, cette reconquête et réorganisation de l'espace est l'occasion de redonner un sens à la ville, d'utiliser le passé pour construire l'avenir; S'appuyer et revaloriser ses atouts naturels tels que l'omniprésence de l'eau, aujourd'hui cachée sont des axes qu'il convient sûrement de saisir pour construire une ville moderne, qui ait un sens et diffuse une image de ville durable qui intègre ses éléments naturels.

### Légende

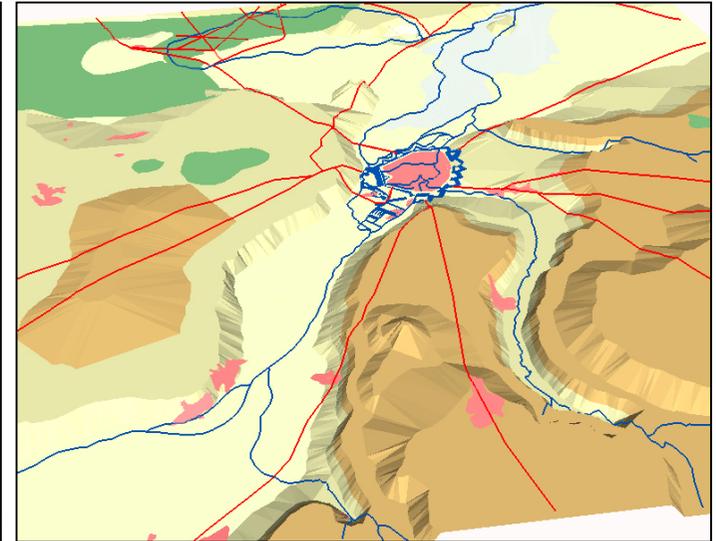
- Plateau
- Versant
- Fond de vallée
- Etangs
- Cours d'eau
- Bâti
- Forêts
- Voies ferrées
- Zones industrielles
- Autoroutes



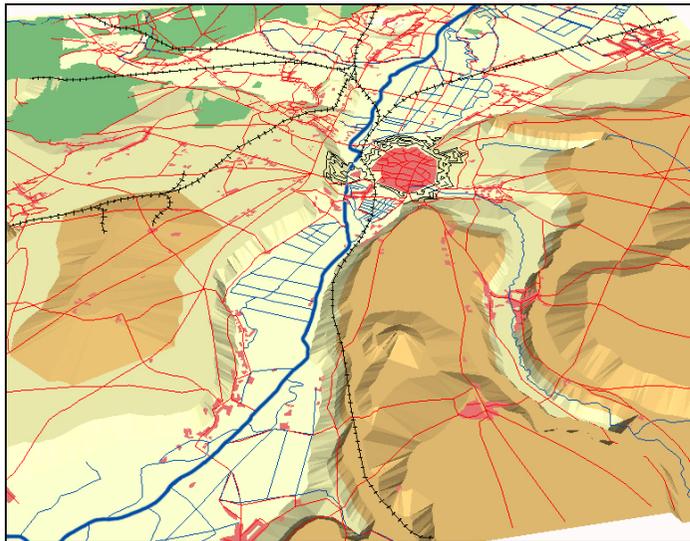
**Le site naturel de Valenciennes**  
(d'après BDalti, IGN 1999)



**La naissance de Valenciennes**  
Vers le X<sup>ème</sup> siècle



**Valenciennes à l'époque Classique**  
Milieu du XVIII<sup>ème</sup> siècle  
(d'après la carte de Cassini, 1758 et plans du début du XVIII<sup>ème</sup> siècle)



**L'essor industriel du XIX<sup>ème</sup> siècle**  
(d'après carte d'Etat Major, 1850 environ)



**L'aire urbaine du XX<sup>ème</sup> siècle**  
(d'après la carte IGN 25 000<sup>ème</sup>, 1999)

Les reconstitutions ont été réalisées à l'aide des cartes et plans cités.

Leur réalisation a nécessité :

- La numérisation de ces différents documents,
- La vectorisation du bâti, du réseau hydrographique, des espaces boisés et marécageux et des voies de transport, réalisée à l'aide de *Mapinfo v7.5*.
- L'exploitation de la banque de données altimétriques de l'IGN et son élévation à l'aide d'*Arcview 3D analyst*.
- La superposition des différentes couches d'informations avec *Armap*.
- L'exportation de la carte en fichier image. Cette image est retravaillée (couleurs, pixellisation...) à l'aide d'un logiciel de dessin.

## II – LES REPRESENTATIONS URBAINES

### 1 – EPOQUE CLASSIQUE

A l'époque classique, la ville est représentée de différentes façons. Ces représentations, plus artistiques et plus symboliques que réalistes visent davantage à montrer une image de la ville, en insistant sur ses particularités ou à représenter en détail les informations utiles comme le tracé des fortifications.

Ainsi, les **vues cavalières** mettent en avant les caractéristiques esthétiques de la ville ; les **représentations événementielles** s'attachent d'avantage à figurer les événements en question, la ville est alors dessinée de façon symbolique ; les **plans et cartes** s'attachent à représenter le plus fidèlement possible les fortifications alors que le bâti n'est qu'approximatif ; les **détails de tableaux** montrent les éléments esthétiques de la ville comme les façades, en donnant une image de certaines rues de l'époque.

Valenciennes possède un fond iconographique très riche. Certains auteurs se demandent d'ailleurs pourquoi ce fond n'a pas été utilisé pour les différents projets urbains, lors de la reconstruction d'après-guerre par exemple.

Cette richesse est sûrement due à l'importance de la ville tant du point de vue stratégique qu'artistique ou esthétique. En effet pendant longtemps la ville est considérée comme l'une des plus belles des Pays Bas et a inspiré plus d'un artiste.

#### 1.1 – LES VUES CAVALIERES

##### 1.1.1 – Les vues artistiques

La vue cavalière, qui procède d'une démarche artistique, s'attache d'avantage à représenter les éléments bâtis, symboles de la ville. Valenciennes est représentée comme une ville fortifiée, marquée par des lignes horizontales, qui enferme de nombreux clochers aux lignes verticales. Ces clochers sont surdimensionnés afin d'accentuer ce contraste.

Le tissu urbain est schématisé et les habitations sont symboliques. Malgré tout cette vue nous renseigne sur ce que représentait la ville à l'époque (présence de l'eau, les portes...). Le but de la représentation n'est pas stratégique mais se veut réaliste, en accentuant le caractère symbolique et pittoresque de la ville.

Souvent la vue cavalière accompagne et illustre une carte comme c'est le cas avec les vues des figures suivantes.

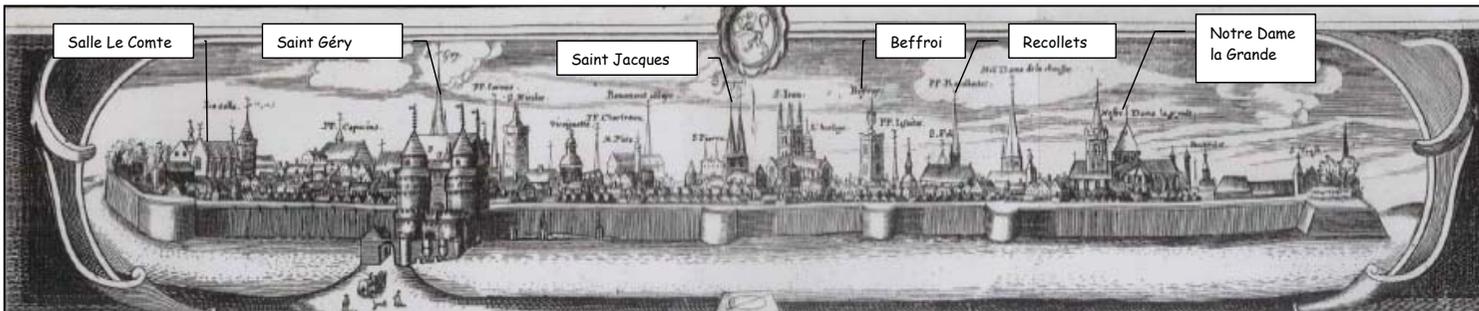


Figure 10: Vue cavalière de Valenciennes, à la fin du XVI<sup>ème</sup> siècle. Illustration de la carte « Ancien comté et chef-lieu moderne de Valenciennes ».

Cette vue est nous montre les remparts nord de la ville, les pieds dans l'eau. On aperçoit la porte de Lille à gauche.

Par Henri D'Oultreman, prévôt de Valenciennes de 1546 à 1605.

Source : Rapport de présentation de la ZPPAUP.

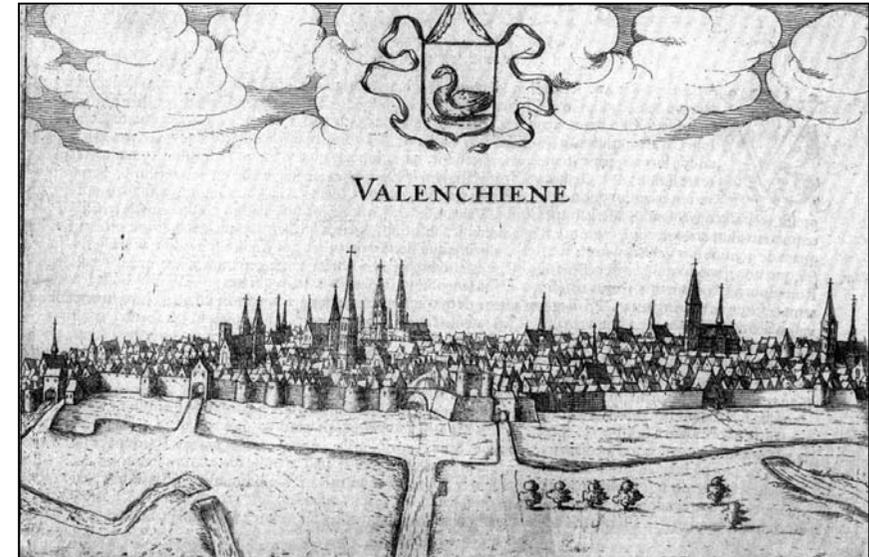


Figure 11: Illustration de Valenciennes en 1616.

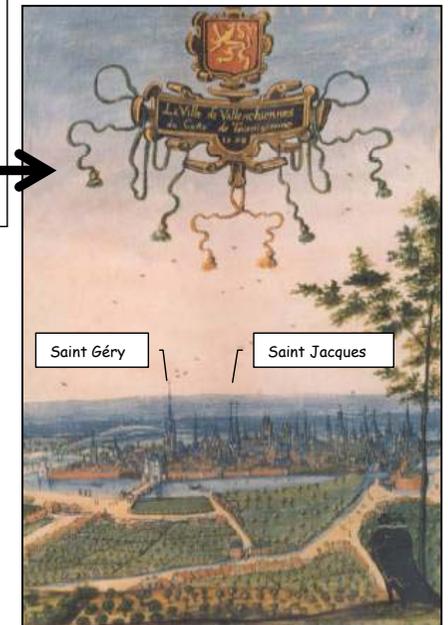
Jusqu'en 1793, Valenciennes, tapie au creux de la vallée de l'Escaut se signalait aux voyageurs par ses flèches et clochers.

Source : A. Salamagne 1999

Figure 12: Gouache de Valenciennes, à la fin du XVIème siècle.

Les gouaches de l'album de Croÿ sont l'œuvre du peintre valenciennois Adrien de Montigny. Il s'agit d'une commande de Charles de Croÿ (1560-1612) qui passa une partie de sa vie à collectionner les gouaches représentant les villes et villages des Pays Bas. Les vues de villes complètent les illustrations du cours de l'Escaut.

Source : Rapport de présentation de la ZPPAUP



## 1.1.2 – Les représentations événementielles

La représentation d'un fait historique, le plus souvent militaire, permet de visualiser la ville à l'époque concernée. La ville n'est alors qu'un support pour l'illustration d'un siège, d'une rébellion, d'une procession etc...

Dans le cas d'un fait militaire, la ville est schématisée et le détail concerne davantage la stratégie adoptée par l'assaillant et le défenseur.

Valenciennes, ville frontière, a connu de nombreux sièges qui sont l'occasion d'observer la ville à chacune de ces dates. Les sièges successifs sont l'occasion pour l'assaillant de trouver de nouvelles faiblesses au système défensif et au défenseur de le perfectionner. Ainsi la ville se modifie, se métamorphose par bons successifs. Les destructions occasionnées lors des guerres sont également l'occasion pour la ville de transformer son tissu urbain, c'est là la caractéristique essentielle de la ville de Valenciennes.



**Figure 13: Illustration du siège en plein jour de Valenciennes par Louis XIV, le 17 mars 1677.**

Après les tirs d'artillerie, la ville est prise d'assaut en moins d'une heure, alors qu'elle est défendue par 4 000 hommes.

On aperçoit le Mont d'Anzin en face, la vue est prise du Mont Houy.

Gravure de Joan Dolivar, cette illustration accompagne une carte.

Source : Rapport de présentation de la ZPPAUP



**Figure 14: Illustration du siège espagnol par Philippe II d'Espagne, fils de Charles Quint, du 20 au 23 mars 1567.**

Les assiégeants se sont emparés de la porte de Mons et s'y retranchent (à couvert et hors de portée des défenseurs). Lors du siège, l'artillerie, transportée par bateaux sur la Haine, fait feu durant 30 heures d'affilée.

Source : Rapport de présentation de la ZPPAUP



**Figure 15: Illustration de la révolte de 1576.**

Les valençiennois rééditent la manœuvre de 1292 et chassent les troupes du roi d'Espagne de la citadelle, ici représentée.

Source : Rapport de présentation de la ZPPAUP



**Figure 16: Aquarelle de Joseph Farington, peintre anglais, représentant l'inondation défensive de Valenciennes lors du siège autrichien de 1793.**

Musée des beaux arts de Valenciennes

Source : [http://www.photo.rmn.fr/fr/f\\_recherche.html](http://www.photo.rmn.fr/fr/f_recherche.html)

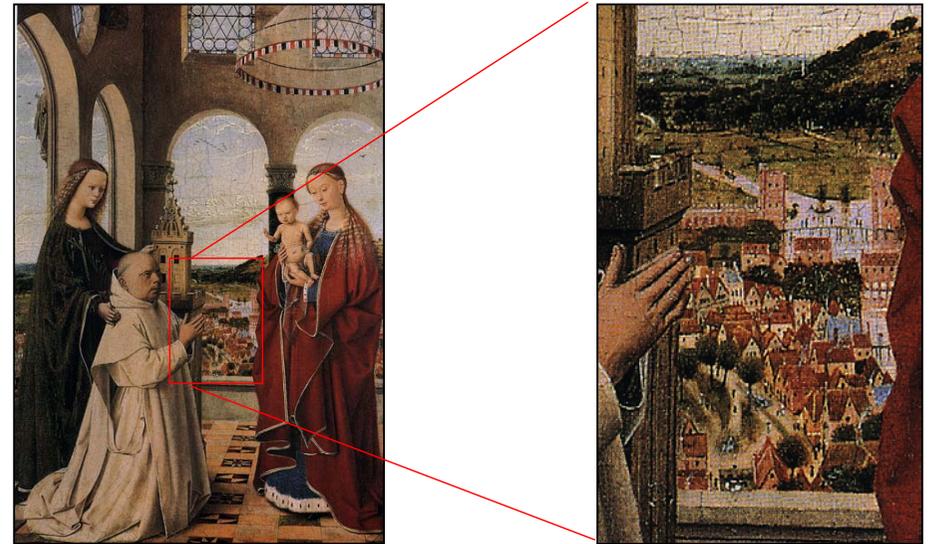


**Figure 17: Le dernier Duel Judiciaire de 1455, en présence de Philippe le Bon. Œuvre de Hubert Cailleau en 1552.**  
 Les maisons de la place d'Armes, à pans de bois ou d'ardoises, sont caractéristiques des maisons du paysage urbain de Valenciennes au XV<sup>ème</sup> siècle. En effet, le manuscrit est antérieur d'un siècle à l'événement représenté.  
 Hubert Cailleau est un contemporain de Charles Quint. La vue prise de l'Hôtel de ville représente l'ancien état du rang des cafés tel qu'il existait du temps de Charles Quint, avant l'avènement de Philippe II et l'arrivée des troupes espagnoles.  
 Source : Rapport de présentation de la ZPPAUP

## 1.2 – LES DETAILS DE TABLEAUX

Certains morceaux de la ville apparaissent déjà dans certains tableaux du XV<sup>ème</sup> siècle. La renommée de Valenciennes et son importance économique et culturelle à l'époque en fait un lieu privilégié pour la représentation de certaines scènes religieuses. Valenciennes est un lieu de pèlerinage connu et reconnu (comme en atteste les nombreuses enseignes de pèlerinage retrouvées dans la rivière canal Sainte-Catherine), il est donc logique que la ville est servie de toile de fond à la représentation de ces scènes pieuses.

Les détails de la ville apparaissent alors plus symboliques, les églises sont renversées, les vues sont écrasées.... Malgré tout ces tableaux offrent de précieux renseignements sur les façades, l'agencement des parcelles et les monuments de l'époque. En l'absence d'autres sources iconographiques pour cette période, le détail des fortifications ou la présence de certains monuments est d'un grand intérêt pour reconstituer l'histoire de la ville et la chronologie des grandes mutations urbaines.



**Figure 18: La Vierge et l'Enfant, avec Ste-Barbe et un chartreux ou Madone d'Exeter**  
 On y voit la sortie des eaux de l'Escaut, encadré par les deux tours de la porte.  
 Tableau attribué à Petrus Christus, XV<sup>ème</sup> siècle.  
 Source : Valenciennes, les Canonniers, 1998



**Figure 19: La Vierge à l'écran d'osier**  
 Panorama de Valenciennes entre la porte de Mons et la porte de Bavai.  
 De gauche à droite : la porte de Mons, l'église St-Géry et la porte de Bavai.  
 On observe également les façades des maisons du XV<sup>ème</sup> siècle. Le paysage est vu d'un édifice élevé qui pourrait être l'ancien refuge de Vicoigne (d'après J. Méreau).  
 Peinture sur bois attribuée à Bernard Campin, début du XV<sup>ème</sup> siècle.  
 Source : Valenciennes, les Canonniers, 1998

### 1.3 – LES PLANS

Les plans de Valenciennes sont nombreux à partir du XVII<sup>ème</sup> siècle. Leur précision requiert un repérage et des mesures préalables et dépend également du support choisi. En effet, de par la finesse du trait les plans gravés sont nettement moins précis que les plans peints.

Le plan levé par le géographe de Deventer (Figure 19), daté de 1550 à 1560, a certainement servi de modèle à de nombreux plans. Antérieur à beaucoup d'autres, il couvre une superficie plus vaste avec un détail remarquable.

Toutefois les plans gravés de Braun (1581) et de Guichardin (1613) représentent certains corps de bâtiments comme ceux de la Salle-le-Comte. Mais comme le plan de Blaeu (1649), certains monuments sont stéréotypés ou simplement indiqués par une légende lorsqu'ils sont récents.

Le plan peint par Adrien de Montigny (Figure 20) pour le duc de Croÿ est certainement inspiré de plans gravés (notamment celui de Braun). Le contraste entre le Grand Bourg et le Neuf Bourg est bien marqué. La lâcheté du bâti en rive gauche, d'urbanisation plus récente apparaît ici nettement.

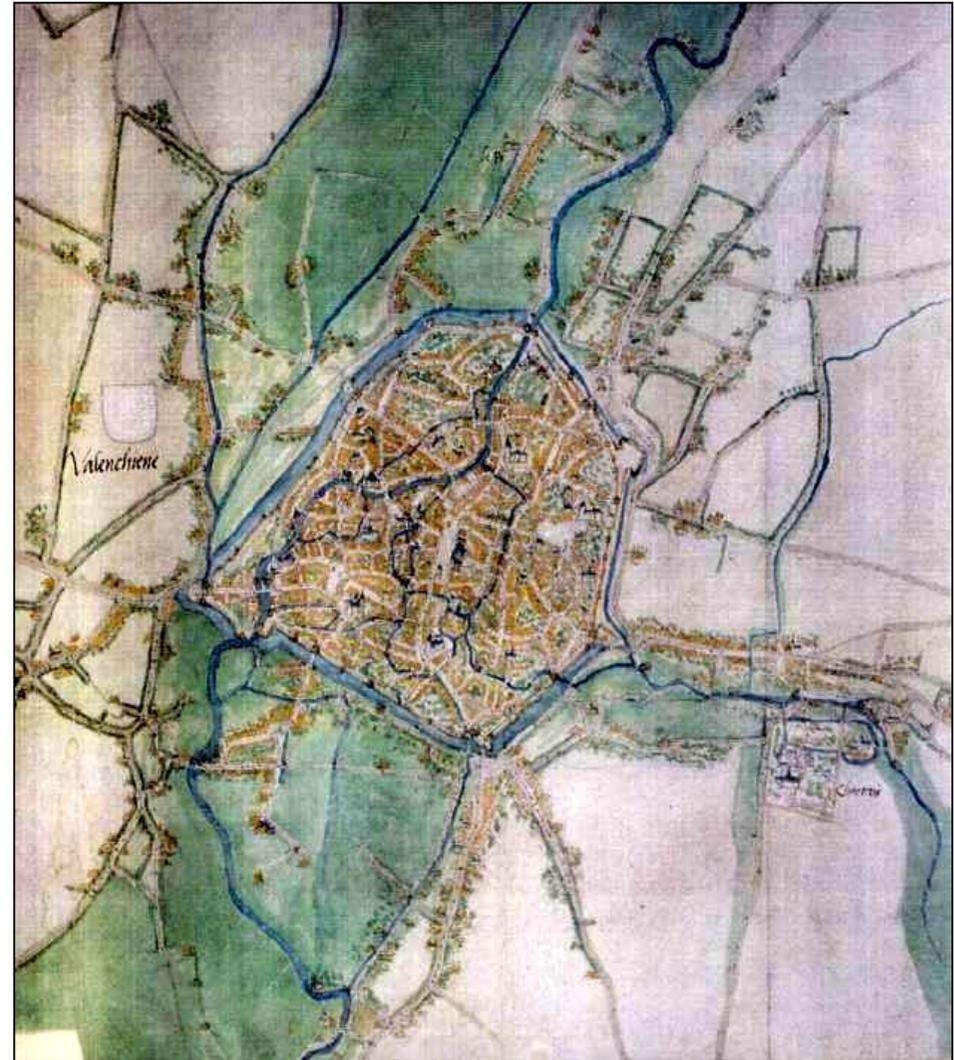


**Figure 20: Plan peint par Adrien de Montigny pour le duc de Croÿ vers 1601.**

Très inspiré de plans gravés, ce plan présente toutefois la particularité de bien représenter la densité du bâti et la nature des toits, en ardoises pour les monuments et en tuiles pour le reste de la ville. Une attention particulière est portée aux monuments religieux, que le peintre connaît bien pour les avoir déjà représenté un par un dans un précédent album.

Pour bien montrer que l'Escaut était navigable à partir du pont Néron, il représente un bateau à cet endroit alors qu'ils sont absents en amont et nombreux en aval.

Source : Albums de Croÿ, planche XIV, tome XXV



**Figure 21: Dessiné pour Charles Quint, ce plan de 1550, réalisé par le géographe Jacques de Deventer.**

C'est le plus ancien connu et le plus précis pour plus d'un siècle. Il a servi de modèle aux plans gravés, nettement moins précis et incomplets.

Les relevés du bâti et les tracés des routes sont très précis, alors que le tracé des canaux en ville le semble beaucoup moins.

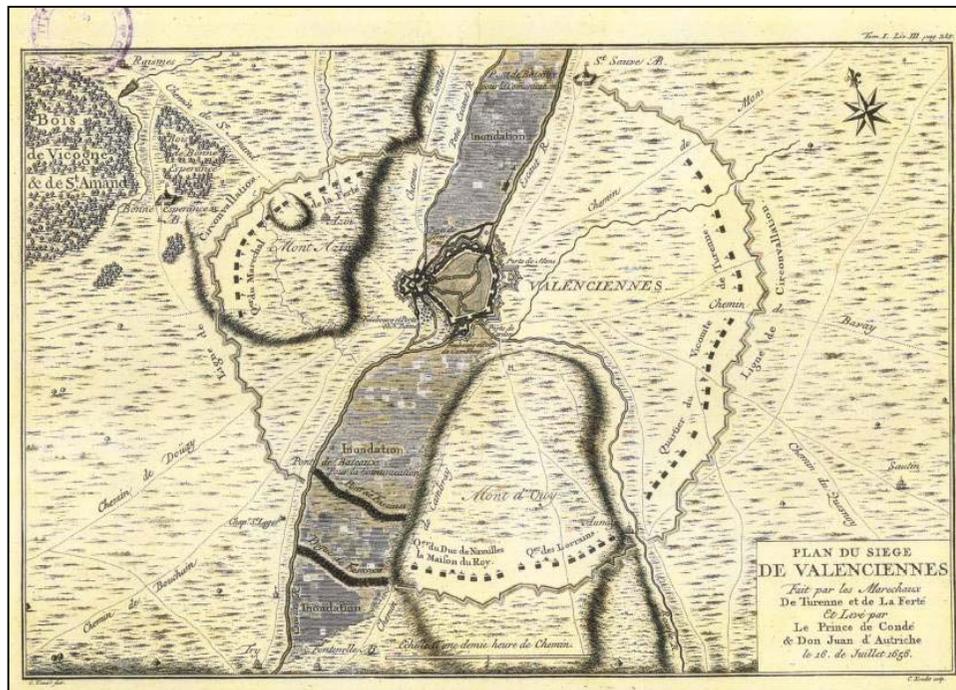
L'espace inondable est très bien représenté en vert sur ce plan et l'on s'aperçoit qu'il est bordé de routes ou chemins.

Source rapport de présentation ZPPAUP

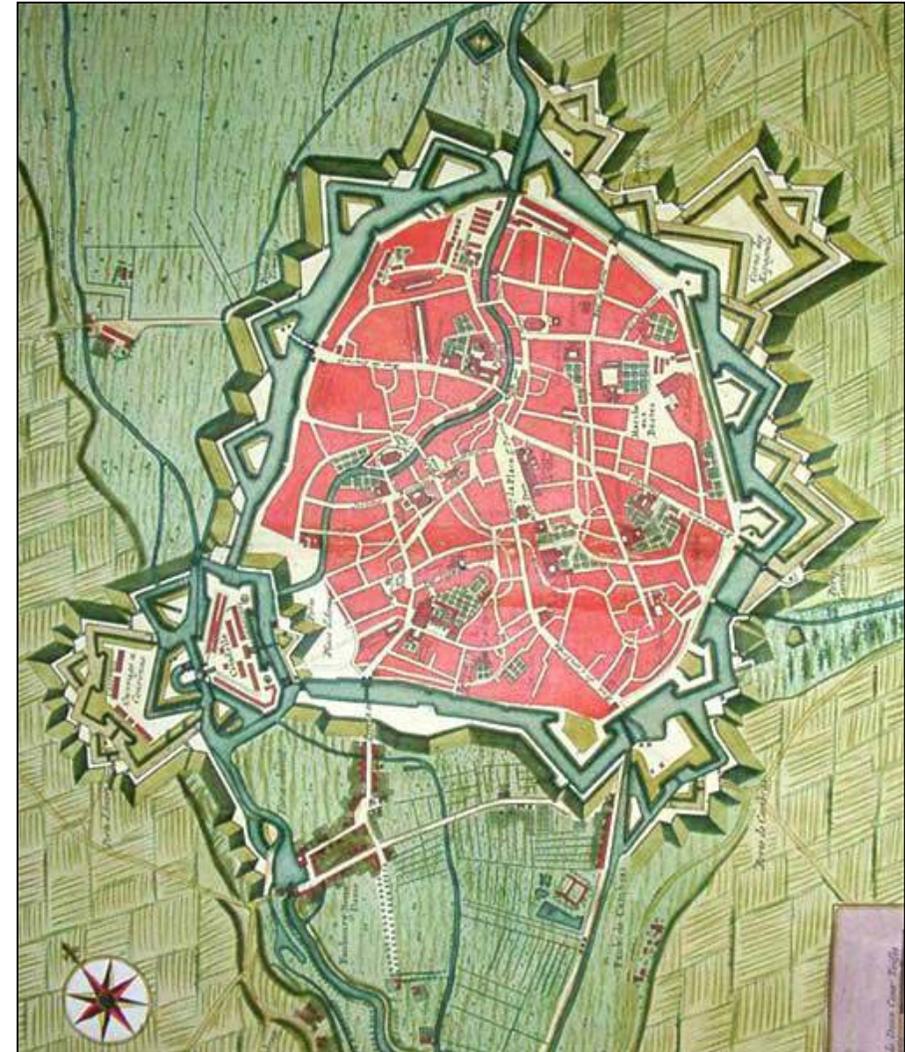
La deuxième moitié du XVII<sup>ème</sup> siècle est marquée par le conflit franco-espagnol. A cette époque le système défensif de la ville est amélioré devant la menace française puis par Vauban après la prise de la ville par Louis XIV en 1677.

Le plan commence à avoir une autre fonction. Le but de la représentation n'est plus artistique mais devient purement informatif. Le détail des fortifications prime sur la représentation du bâti, les zones sèches et humides sont systématiquement représentées. Le plan est alors utilisé comme un outil stratégique permettant de dresser un bilan des défenses de la ville, de ses points forts et de ses points faibles. L'intérêt compte autant pour l'assaillant que pour le défenseur, c'est pourquoi les représentations de Valenciennes à cette époque ne manquent pas non plus.

Le plan militaire se veut une représentation précise et fidèle. L'échelle est respectée, le plan est orienté, mais il n'offre qu'une vue plane (contrairement aux vues cavalières ou cartes avec courbes de niveaux, inventées peu avant la révolution) donc erronée du site.



**Figure 22: Plan du siège de Valenciennes par Louis XIV en 1656.**  
 La ville est fortifiée par les espagnols. Les ouvrages à cornes, les fossés et une petite citadelle sont déjà présents.  
 L'inondation amont de Valenciennes est retenue par l'écluse de la Brèteque et oblige les troupes françaises, disposées sur les deux rives, à tenter leur jonction en aval de la ville. Mais l'ouverture brutale des vannes noie les armées du Roi dans les marais de l'Epaix. Le siège est levé.  
 L'assaillant encercle la ville, hors de portée des canons défensifs.  
 Source rapport de présentation ZPPAUP



**Figure 23: Plan de Valenciennes édité par Covens et Mortier vers 1700.**  
 Le plan s'inspire des plans levés avec la plus grande rigueur possible par les ingénieurs militaires.  
 Les améliorations des fortifications par Vauban apparaissent : les ouvrages à cornes sont multipliés, des couronnes sont ajoutées, le système des inondations est amélioré par la construction de l'écluse des repentis, à côté de l'ancienne écluse de la Brèteque.  
 La citadelle est agrandie et fortifiée. En effet elle constituait le point faible de la défense de la ville. C'est par cet endroit que les troupes françaises ont menés l'assaut, en prenant la ville en moins d'une heure.  
 Source : <http://perso.wanadoo.fr/michel.turpain/pages/plan%20de%20valenciennes%20covens.htm>

## 1.4 – LE PLAN EN RELIEF

Le plan en relief est créé à l'initiative de Louis XIV et de Louvois, son ministre de la guerre. Leur objectif est de pallier la qualité insuffisante des cartes de l'époque, alors que les courbes de niveaux n'existent pas encore.

Ces maquettes, réalisées à l'échelle d'un pied pour cent toises correspondant dans le système métrique au 600<sup>ème</sup>, reproduisent avec soin, la ville forte et les travaux prévus. Elles sont ensuite fabriquées sur place par les ingénieurs militaires chargés des travaux de fortification. Elles sont constituées de bois, de tissus, d'ardoises, de sable ou autres matériaux naturels. Une fois achevées, elles sont transportées au Louvre. Le roi avait ainsi une idée très précise de l'état des places-fortes de la France. En 1697, ce sont 140 plans en relief qui sont ainsi réalisés, de Calvi, le plus petit, à Brest le plus grand.



**Figure 24: Plan en relief de Valenciennes, réalisé en 1695.**

On distingue sur ce plan : 20 clochers émergeant des fortifications, appartenant en outre à 7 églises paroissiales. Preuve qu'à cette époque, la physionomie intérieure de la ville n'a pas trop changé depuis le XVI<sup>ème</sup> siècle, où le profil de Valenciennes est marqué par un contraste entre lignes verticales, issues des clochers, beffrois etc... et des lignes horizontales marquées par les fortifications, résultat de 5 siècles d'histoire, de Baudouin l'Edificateur à Vauban.

Les édifices militaires sont également bien représentés. Ils sont massifs et localisés notamment en rive gauche de l'Escaut. La place d'Armes apparaît elle aussi très nettement.

L'eau, qui apparaît ici en blanc est bien visible sur le tracé de l'Escaut en ville et marque aussi l'inondation des fossés de protection. On observe à ce titre un double fossé ennoyé sur la partie nord.

Lors de l'invasion prussienne de 1815, et devant l'intérêt militaire d'une telle représentation, le plan est emmené à Berlin où il brûle dans l'incendie de 1945, suite aux bombardements alliés.

Source : Rapport de présentation de la ZPPAUP

## 2 – EPOQUE CONTEMPORAINE

Aujourd'hui, les représentations urbaines sont plus réalistes qu'artistique. L'apparition de la photographie, l'observation aérienne et l'évolution de l'informatique permettent l'édition de cartes précises et la représentation du relief dans lequel s'inscrit la ville.

Toutefois, les vues artistiques existent toujours. Ainsi, les peintures, les gravures etc... continuent d'enrichir le patrimoine iconographique sur les représentations urbaines. Leur intérêt n'est plus d'être le support à la représentation de la ville à une époque mais d'apporter une perception, un ressenti sur l'image que l'on se fait de la ville.

Les esquisses de projets urbains sont également des vues artistiques qui se veulent réalistes. Elles exposent une vue d'un quartier ou d'une parcelle telle que l'on peut l'imaginer après les aménagements prévus.

Le zonage est conçu comme une spécialisation fonctionnelle de l'espace. Son succès provient de la très forte croissance urbaine de l'après-guerre. Les schémas de zonage sont de nouvelles façons de représenter la ville, dans un objectif de planification.

### 2.1 - LES PHOTOGRAPHIES AERIENNES

Les photographies aériennes permettent de réaliser des cartes mais offrent également une bonne représentation de la ville, de son organisation et de son inscription dans son site naturel.

#### Figure 25: Photo aérienne de Valenciennes.

La vue est prise vers depuis le Sud-Est vers le Nord-Ouest.

Le centre historique apparaît bien, enserré dans les boulevards qui remplacent les fossés des fortifications. Les ronds-points marquent l'emplacement des anciennes portes, comme ici la place du Canada en bas à gauche, qui remplace la porte de Paris.

Le jardin de la Rhônelle, unique espace vert dans la ville est hérité de la réorganisation urbaine qui a fait suite à la destruction des fortifications. La tour de la Dodonne, unique vestige de ces fortifications, est englobée dans ce parc, bien que de l'autre côté du boulevard. Autre élément de valorisation des boulevards, le musée des Beaux-arts à droite.

L'hôpital et l'église St-Géry, se démarquent du bâti qui les entoure, par leur importance. L'hôpital représente un ensemble massif pour le quartier, avec son toit vert.

Le centre-ville reconstruit apparaît également très bien sur cette photo. Il se distingue par ces grands immeubles massifs avec notamment la barre de logement sur la place d'Armes.

Le Phénix saute aux yeux, de par sa couleur rouge, mais également sa taille, au sein d'un bâti plutôt lâche.

Source : <http://www.ville-valenciennes.fr/>



## 2.2 – LES DOCUMENTS D'URBANISME

La loi Solidarité et Renouvellement Urbains (SRU) du 13 décembre 2000 a créé les Schémas de Cohérence Territoriale en remplacement des anciens schémas directeurs.

Les SCOT permettent aux communes appartenant à un même bassin de vie de mettre en cohérence, dans le respect du principe de subsidiarité, leurs politiques dans les domaines de l'urbanisme, de l'habitat, des implantations commerciales, des déplacements et de l'environnement. Il s'agit, par exemple de lier la réalisation des infrastructures de transports et les extensions urbaines.

Le Schéma Directeur de l'arrondissement de Valenciennes, approuvé le 13 décembre 2002 a valeur de SCOT. Il permet en outre aux communes de réaliser en commun certaines études qui seront nécessaires à l'élaboration de leurs Plans Locaux d'Urbanisme (PLU), qui remplacent les anciens Plans d'Occupation des Sols (POS).

La principale différence est que le PLU doit comprendre un Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) qui présente le projet communal à partir d'un diagnostic. La loi Urbanisme et Habitat du 02 juillet 2003 a clarifié le contenu des PLU en général et la fonction du PADD en particulier.

LE PLU présente des documents graphiques et un règlement. Son contenu schématise les zones constructibles, les zones agricoles et les zones naturelles.

Les schémas de zonage sont des outils de planification urbaine ou territoriale. Ils ont connus un réel succès depuis la reconstruction et l'extension urbaine d'après-guerre et sont toujours très utilisés par les responsables des politiques d'aménagement du territoire et de la protection de l'environnement par exemple. Ils sont alors déclinés par thèmes ou par fonctions.

**Figure 27 : Le PADD de Valenciennes**

LE PADD permet à chaque commune de définir entre autres les orientations générales d'urbanisme en matière d'habitat, de développement économique, de déplacements et de protection des espaces agricoles et naturels.

**Figure 27bis: Le Schéma de zonage de la ZPPAUP de Valenciennes**

Les Zones de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager sont élaborées à l'initiative et sous sa responsabilité de la commune, avec l'assistance de l'Architecte des bâtiments de France.

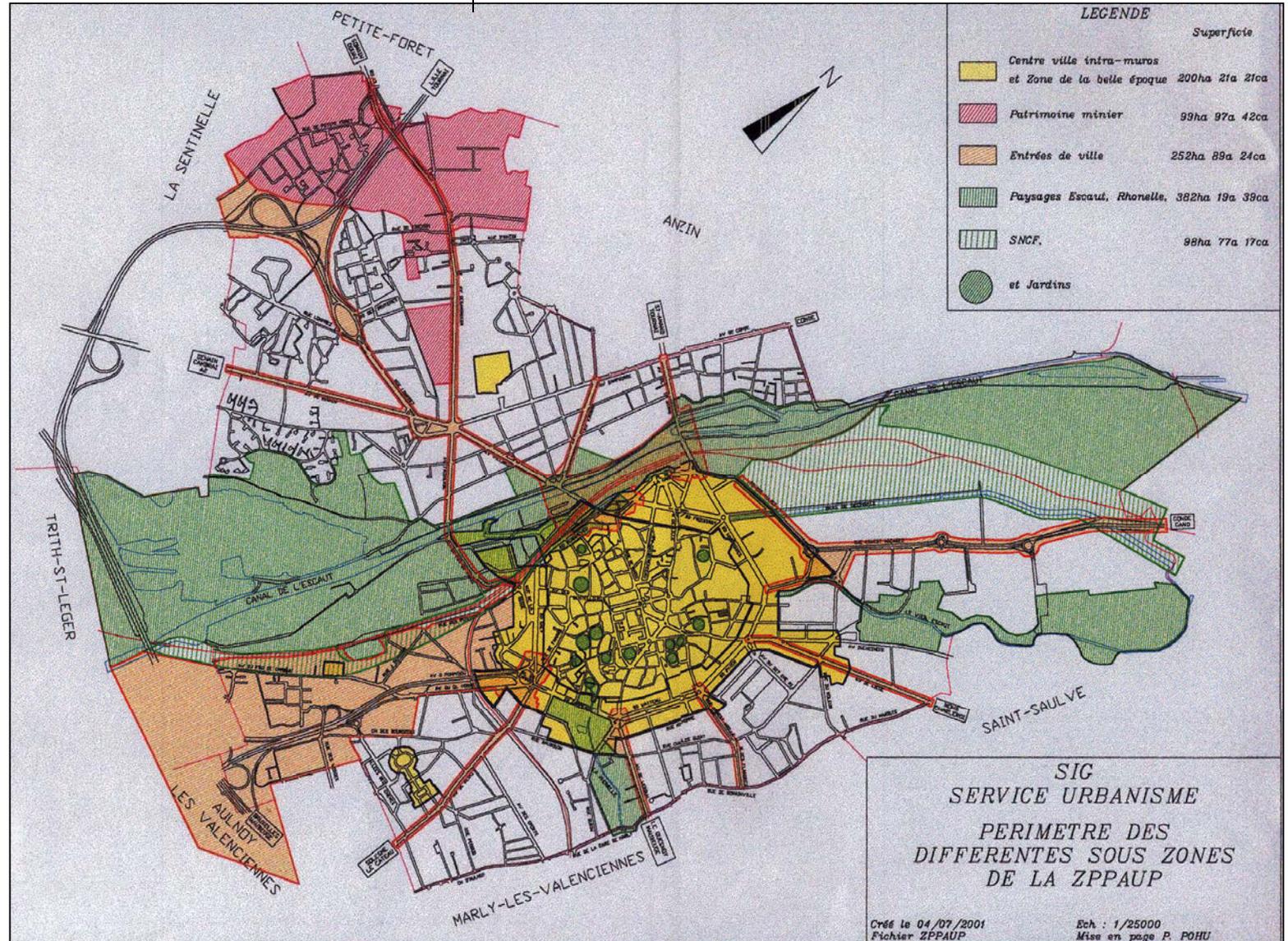
La ZPPAUP est créée et délimitée, après enquête publique, par un arrêté du préfet de région avec l'accord de la commune et après avis de la Commission régionale du patrimoine et des sites. Elle peut être instituée autour des monuments historiques, dans des quartiers et sites à protéger ou à mettre en valeur pour des motifs d'ordre esthétique ou historique.

Le plan de zonage de la ZPPAUP distingue 3 zones à protéger pour leur valeur patrimoniale :

- Le centre-ville historique,
- Le patrimoine minier, essentiellement l'habitat et un chevalet,
- Les zones humides pour leur intérêt écologique et paysager.

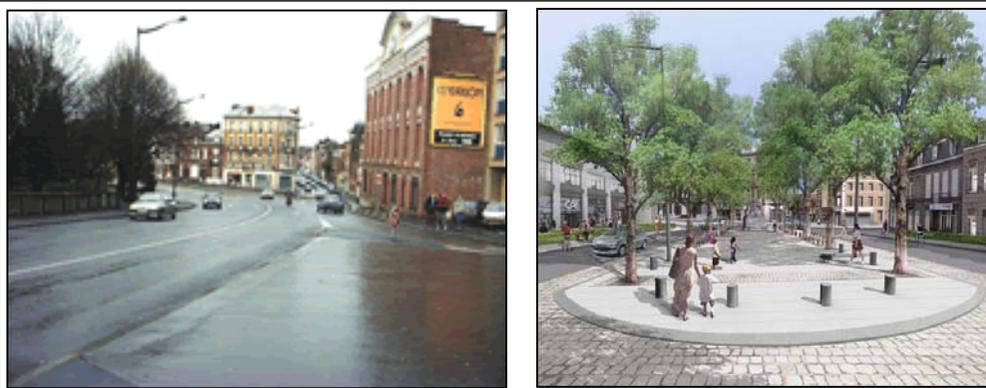
Un soin particulier est accordé aux emprises SNCF, aux jardins du centre-ville (qui ont une valeur historique) et les entrées de ville.

Les zones humides concernent la vallée de l'Escaut (Escaut canalisé, étang du Vignoble, marais de l'Épaix et le vieil Escaut en sortie de ville) et la vallée de la Rhônelle à son entrée en ville.



## 2.3 – LES ESQUISSES DE PROJETS URBAINS

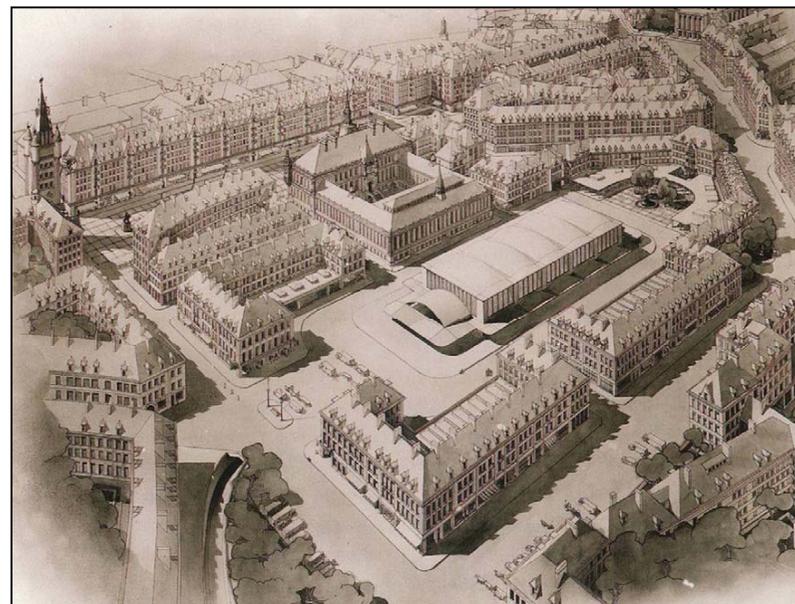
Ces vues sont moins réalistes et cherchent à justifier le projet. Souvent ces esquisses montrent en opposition une photographie de l'existant, de préférence en hiver, sous un ciel gris à une heure de forte circulation, avec une esquisse qui enjolive le lieu, de préférence en été, sous un ciel bleu et en supprimant l'omniprésence de la voiture.



**Figure 26: Photographie actuelle et esquisses du projet de réaménagement du square Carpeaux.**  
Le carrefour se transforme en place piétonne bordée de pavés. Sur l'esquisse, les arbres sont déjà grands et offrent une perspective sur la sculpture de Jean-Baptiste Carpeaux.  
Source : [http://travaux.valenciennes.fr/article.php3?id\\_article=16](http://travaux.valenciennes.fr/article.php3?id_article=16)



**Figure 27: Photographie actuelle et esquisses du projet de réaménagement de la place de la République.**  
Le carrefour, actuellement très fréquenté est transformé en grande place piétonne. L'espace qui était consacré à la voiture est rendu aux piétons, i est agrémenté de bancs et de pavés.  
Source : [http://travaux.valenciennes.fr/article.php3?id\\_article=16](http://travaux.valenciennes.fr/article.php3?id_article=16)



**Figure 28: Projet de reconstruction du centre-ville de Valenciennes en 1943, suivant les directives d'Albert Laprade.**  
Dessin de l'architecte Pierre Bailleau. On envisageait alors de faire de Valenciennes la préfecture du département du Hainaut et le projet traduit cette ambition : un beffroi et une statue équestre de Baudoin de Hainaut ravivent le passé ; les pignons flamands qui couronnent les immeubles d'habitation synthétisent la tradition ; le nouveau théâtre, le complexe commercial et les artères ouvertes à l'automobile expriment la modernité. Ce projet ne verra jamais le jour.  
Source : M. Culot 2001



**Figure 29: Esquisse du projet « Cœur de ville ».**  
La vue actuelle se résume en un grand espace en friche.  
Source : [http://travaux.valenciennes.fr/article.php3?id\\_article=16](http://travaux.valenciennes.fr/article.php3?id_article=16)

### III – L'EVOLUTION DU PAYSAGE URBAIN

#### 1 – DE L'ANTIQUITE AU XIX<sup>EME</sup> SIECLE

De l'antiquité au XIV<sup>ème</sup> siècle, Valenciennes s'agrandit par bonds successifs.

La navigabilité de l'Escaut à partir de ce lieu a permis le développement d'un *portus*. La traversée de l'Escaut, qui marque alors une frontière, a fait du lieu un endroit stratégique protégé par un *castrum*, lui-même entouré du canal des Recollets.

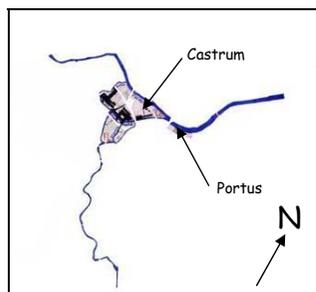


Figure 31: Valenciennes au VIII<sup>ème</sup> siècle : le castrum

Puis la ville se développe rapidement et le commerce prospère. Un premier bourg marchand se constitue à côté du port, il est protégé par le castrum et composé essentiellement de marchands. La canal, appelé la rivière Ste-Catherine est creusé afin de le protéger. La ville continue de s'agrandir avec la construction du Vieux-Bourg au XI<sup>ème</sup> siècle.

Au XII<sup>ème</sup> siècle, la ville continue de prospérer et de s'agrandir. Cette fois la rive gauche de l'Escaut s'urbanise, ce Petit-Bourg est protégé par le creusement d'un nouveau fossé : le canal des Carmes.

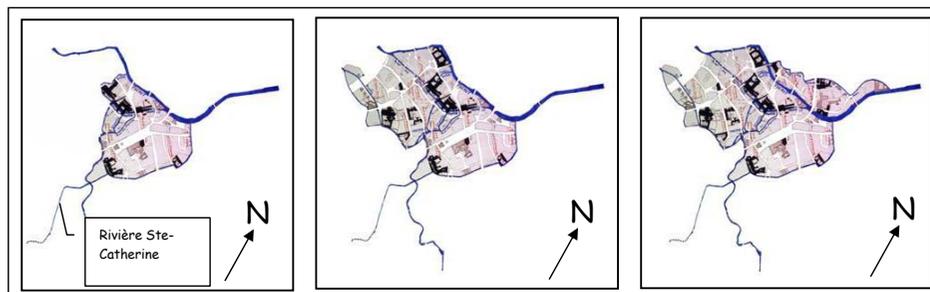


Figure 32: Valenciennes au X<sup>ème</sup>, XI<sup>ème</sup> et XII<sup>ème</sup> siècle : le Vieux-Bourg, le Neuf-Bourg et le Petit-Bourg

Hormis les églises et autres monuments importants de la ville, les constructions sont en bois. Le bois provient des grandes forêts domaniales en périphérie (Raismes, St-Amand, Mormal).

La seconde enceinte du XIII<sup>ème</sup> siècle est beaucoup plus vaste. Elle est le témoignage de l'essor économique de la ville à cette époque.

A l'intérieur des remparts la ville présente de nombreux espaces non bâtis. Le périmètre intramuros de cette époque ne sera pas dépassé jusqu'à la destruction des fortifications au XIX<sup>ème</sup> siècle.



Figure 33: Valenciennes au XIV<sup>ème</sup> siècle : la ville médiévale

Le milieu du XIV<sup>ème</sup> siècle est marqué par le remplacement du bois par la pierre dans les constructions.

Les matériaux, pour la plupart d'origine locale étaient principalement utilisés comme suit :

- Les grès, exploités dans les fossés, dans la carrière de la couture (actuelle place Verte) sont utilisés pour la construction des églises, chaussées, berges maçonnées et soubassements.
- La calcaire (craie), exploité à Anzin et à Marly est utilisé pour les maisons et les églises.
- La pierre bleue (calcaire de Givet du Dévonien) est quant à elle importée de Belgique et de l'Avesnois. Elle est utilisée pour les escaliers, terrasses et supports d'édifice.
- L'utilisation de la brique est secondaire jusqu'au XV<sup>ème</sup> siècle, elle n'est employée que pour les cheminées, quelques maisons, pignons, puits et fours.
- L'usage de la craie glauconieuse, généralisée de Louis XIV au démantèlement, a fait de Valenciennes un paysage urbain précieux mais fragile.

Valenciennes est entourée de hautes murailles aux fossés complètement inondables. A cette époque Valenciennes est une des rares villes à bénéficier de quais. Les canaux sont nombreux et favorisent le développement d'un artisanat consommateur d'eau comme les tanneries, les brasseries....

Au XVII<sup>ème</sup> et XVIII<sup>ème</sup> siècle, la ville est considérée comme l'une des plus belle des Pays-Bas.

En 1788, à l'intérieur de ses remparts verdoyants d'un développement de 2000 toises et autour de sa place d'Armes qui passe pour être l'une des plus belles des Pays-Bas. La ville enserme une population de 20 000 âmes qui prospère à l'ombre de vingt clochers (dix églises paroissiales et dix églises de communautés religieuses). De la côte d'Anzin, disent les voyageurs de cette époque, la vue est extraordinaire.

Le siège autrichien de 1793 marque un tournant dans le paysage urbain. La ville est meurtrie et l'essentiel des bâtiments détruits ne sera pas reconstruit.

## **2 – LE XIX<sup>ÈME</sup> SIECLE**

En 1815, aucune de ses églises (notamment celle de Notre-Dame la Grande), aucun de ses clochers n'aura survécu, au point qu'il sera difficile d'en retrouver l'emplacement sous les places et les monuments du XIX<sup>ème</sup> siècle. Il reste bien le beffroi de 70 mètres de haut mais, il s'écroulera en 1843 en tuant plusieurs personnes. Si bien que *l'itinéraire illustré du chemin de fer du Nord* de 1852 n'aura plus, pour désigner « l'Athènes du Nord » que ces lignes désabusées : « *Plus pauvre en curiosités qu'en braves gens, Valenciennes n'a rien d'extraordinaire à présenter à ceux qui la visitent, si ce n'est son musée* ».

### **2.1 – LA VILLE INTRA-MUROS**

*Intra-muros*, la physionomie de la ville se transforme en profondeur au XIX<sup>ème</sup> siècle, avec la construction des casernes Vincent (13 000 m<sup>2</sup>) et Espiès (5 000 m<sup>2</sup>) dans le quartier des Canonniers, au détriment des couvents et des jardins.

En 1842, la Place d'Armes est reconstruite. Elle représente un grand quadrilatère de 82 ares entouré du Théâtre, construit en 1781 et réputé pour être le plus élégant de la région. L'Hôtel de Ville, les maisons à pans de bois du XVI<sup>ème</sup> siècle, dites espagnoles et le beffroi participent également à l'esthétique générale de la place.

Devant l'arrivée en masse de nouvelles populations, les secteurs bâtis se densifient et Amédée Bultot, maire de Valenciennes décide de construire des écoles (de 1871 à 1892), d'alimenter la ville en eau potable et d'aménager un parc devant la gare en 1880.

En cette fin de XIX<sup>ème</sup> siècle, la ville s'étend au delà des fortifications et le développement des faubourgs est la répercussion de l'essor général de l'industrie du Valenciennois.

### **2.2 – LES FAUBOURGS**

A l'extérieur de la ville, la construction des coron commence en 1826. A l'origine ils étaient constitués de barres et par la suite, les cités minières se développent sous forme de maisons regroupées (par 2, 4, 6, 8) avec dépendances.

Le coron des 120 à Anzin-Valenciennes est édifié en 1867. C'est une cité jardin linéaire, constituée d'un ruban de maisons de 250 mètres de long sous la forme d'un ensemble de 6 barreaux de 20 maisons de briques construites dos à dos, à cheval sur les communes de Valenciennes et d'Anzin. Cette cité minimaliste est réputée pour annihiler tout sentiment d'individualisme.

Le faubourg de Paris offre au XIX<sup>ème</sup> siècle un aspect bucolique avec des maisons basses bordées par le canal. Il est ouvert à l'urbanisation en 1872 au mépris des risques d'inondation, c'est alors un lieu privilégié des lotissements des années 1870. La population de ce quartier passe de 2 600 à 4 000 personnes de 1864 à 1874.

La multiplication des services publics est une des caractéristiques de la ville du XIX<sup>ème</sup> siècle. Et Valenciennes n'échappe pas à la règle avec la construction des Abattoirs de 1838 à 1841 sur les plans de J. B. Bernard.

### **2.3 – LA DESTRUCTION DES FORTIFICATIONS**

La croissance urbaine et industrielle du XIX<sup>ème</sup> siècle entre en contradiction avec l'étroit corset constitué par les remparts. De plus, la zone *non aedificandi* placée en avant du mur d'enceinte, isolait la ville proprement dite de ses faubourgs, empêchant et bloquant toute velléité urbaine. L'objectif est de faire table rase du passé et montrer que la ville se tourne résolument vers la modernité.

L'évolution de la stratégie militaire, la nécessité pour la ville de se débarrasser du carcan de ses murailles, aboutissent, en 1890, au déclassement de la ville comme place de guerre en entraînant le démantèlement des fortifications.

Malgré les protestations des défenseurs du patrimoine, portes, ouvrages d'art et tours disparaissent ; n'échappe pas à la destruction que la tour de la Dodonne, de 1448. Valenciennes décide de créer un album photographique pour conserver la mémoire des lieux.

Suivant les termes d'une convention signée avec l'Etat, la ville obtient l'entière propriété de tous les terrains militaires que le déclassement rend disponibles, compensant ainsi la charge financière de la démolition qui lui revient.

### **2.4 – LES NOUVEAUX PLANS D'URBANISME**

Le plan d'Emile Dussart, architecte de la ville, du 17 août 1890 fait disparaître tous les vestiges des fortifications. Il prévoit deux petits parcs en plus de celui de la gare.

Le 13 avril 1891, Emile Dutouquet, architecte, soumet un plan alternatif, moins serré à l'Est et au Sud, ce qui permet de conserver la porte Cardon, la porte de Famars et la Tour de la Dodonne dans un même parc. Au Sud, il propose de transformer les anciens fossés Notre-Dame en deux bassins de 40 mètres de large qui formeraient le port fluvial de Valenciennes. L'ancien hôpital de siège est conservé et fait face aux bassins. Reprenant un idée de son père, l'architecte Louis Dutouquet, il suggère de surélever la voir ferrée sur un viaduc afin d'éviter une coupure avec les quartiers situés de l'autre côté du canal de l'Escaut.

Finalement c'est une solution intermédiaire qui sera choisie. Le plan d'urbanisme de 1892 donne priorité aux transports et à l'industrialisation, c'est également l'occasion d'assainir la ville en installant un égout collecteur.

Le cercle des remparts fait place à une suite de larges boulevards auxquels on donne le nom de grands artistes locaux. Cette nouvelle organisation urbaine permet à la ville de respirer, de s'étirer et de rejoindre ses faubourgs peuplés et industriels.

La ville a la volonté d'apporter à ces nouveaux espaces « air et lumière aux quartiers peuplés » et de faciliter la communication. Le choix d'un boulevard circulaire de 25 mètres de largeur, à vocation non-industrielle est adopté, une bande de 50 mètres est réservée à la construction entre la ville et le boulevard afin d'assurer une transition esthétique entre l'ancien et le nouveau. La construction des boulevards marque le passage d'une ville artisanale à une ville moderne et ouverte.

Ces nouveaux espaces accueillent des maisons bourgeoises et des équipements publics comme le musée ou le lycée des jeunes filles.

Les anciennes portes sont transformées en carrefours : la porte Cardon devient la place Cardon et la porte Famars, place du Canada.

En limite nord de la ville, le boulevard Baudouin de Constantinople (actuel boulevard Harpignies) assure la transition entre la ville et le monde industriel. Ce boulevard, relie Valenciennes à Anzin et Saint-Saulve, d'une largeur de 12 mètres, il est bordé par le chemin de fer, les tramways et de larges trottoirs. Il permet ainsi une bonne circulation entre la ville et l'usine, des matériaux et des personnes.

Après le démantèlement des fortifications, les constructions sont de bonne qualité. Dans le style éclectique de la fin du siècle homogénéisé par de bons matériaux où domine la brique. Le soin apporté dans la réalisation, qui se remarque dans le traitement des angles de rues, des retours de façades latérales et la ponctuation de l'espace public. L'ensemble est renforcé par des constructions publiques, commerciales ou industrielles à caractère monumental (gare, lycées, église St-Michel, usines diverses, « magasins modernes » qui marquent les perspectives et le panorama de la ville de nombreux lanternons, clochetons et clochers.

Le secteur de la gare est aménagé avec attention. En effet, la gare constitue la vitrine de la ville, après la séparation de la gare de voyageurs et de marchandises.

Plus tard, l'agrandissement de la gare nécessite la réorganisation des voies d'accès. Le remodelage des voies suit le principe de cinq avenues rayonnantes depuis une place centrale. Ce nouvel aménagement se fait aux dépens du jardin de la gare, unique espace vert hérité d'Hausmann.

Pour remplacer les promenades perdues par les remparts, la ville décide la réalisation du parc de la Rhônelle en 1899. Le jardin public est un élément essentiel de la ville haussmannienne. Son attrait est double :

- C'est un lieu de promenade qui prolonge l'espace commercial
- Il permet d'aérer la cité pour réconcilier ville et campagne

### 3 – LE XX<sup>ÈME</sup> SIÈCLE

Au terme de sa grande mutation, du démantèlement des fortifications et du redéploiement urbain et industriel, Valenciennes était au faîte de sa puissance.

Dans toute la couronne de Valenciennes, notamment à Anzin et à Marly, une multitude de petits constructeurs s'implantent. La métallurgie s'implante elle aussi en périphérie.

Afin de répondre à la demande croissante de la nouvelle bourgeoisie industrielle, des boulevards remplacent les anciennes fortifications le long duquel de grandes demeures se construisent, mais aussi des équipements nécessaires à une ville moderne, un parc, un musée.

Un nouveau quartier se crée également, celui de la gare. Le ferroviaire prend alors toute son ampleur, délaissant le transport fluvial.

Une « fracture » sociale s'opère entre la ville bourgeoise, siège de la réussite sociale et les villes industrielles qui l'entourent.

Valenciennes ne possède pas de bonne documentation sur les édifices du XX<sup>ème</sup> siècle. Toutefois, quelques figures marquantes nous ont laissé de nombreux bâtiments.

Citons entre autres :

- Paul Dussart, fils d'Emile avec le musée des beaux-arts, le collège de jeunes filles (actuel musée Watteau), le lycée Wallon et deux châteaux d'eau de système Hennebique,
- Eugène Soutag avec le bar moderne d'Anzin,
- Henri Sirot avec le siège des jardins ouvriers de France sur le boulevard Saly,
- Henry Armbruster avec le lycée du Hainaut et le groupe scolaire place des Acacias,
- Joseph Foyer avec le théâtre municipal d'Anzin.

Après 3 ans de d'occupation difficile durant la **guerre 1914-1918**, la ville est délivrée par les anglo-canadiens, détruite à 55%, particulièrement les faubourgs industriels ; le spectacle est désolant lors de ces jours neigeux.

#### **3.1 – LA CONSTRUCTION DE NOUVEAUX LOGEMENTS**

Dans les années 1920 la ville doit faire face au relogement des anciennes familles évacuées et de nouvelles familles d'ouvriers. C'est l'époque de la construction de la cité des Cheminots et de la cité du Rôleur. Durant ces années, un plan d'alignement hygiéniste est élaboré, il sera plus destructeur que la guerre.

En **1922**, les maisons du XVI<sup>ème</sup> siècle, à pans de bois, dites Jacob sont détruites sous la pression des commerçants. L'un d'eux ironise en chantant sur l'air de « Cadet Roussel » : « *L'mason Jacob a trop d'pignons, et valenciennes n'a pas d'pognon...* »

En 1928, des logements « loi Loucheur » se construisent dans la zone Nord de Valenciennes (dans le quartier entre la route d'Aulnoye à Marly et l'avenue du Général Horne) alors que le canton Est de la ville se dépeuple.

En 1932, l'école pratique et professionnelle de Valenciennes, qui forme la main d'œuvre qualifiée pour ses industries, est relocalisée sur les terrains du démantèlement des fortifications, près de la citadelle.

Les années 20 et 30 sont des périodes de prospérité relative, ou la machine industrielle prend à toute son ampleur, 100.000 personnes travaillent dans le Valenciennais soit dans l'exploitation charbonnière, soit dans la sidérurgie.

### 3.2 - LA 2<sup>ÈME</sup> GUERRE MONDIALE ET LE PLAN DE RECONSTRUCTION

Dès le début de la seconde guerre mondiale, ce pôle économique attise tout de suite les convoitises des belligérants. Aussi, après l'invasion de la Belgique, les allemands se dirigent vers le nord, par Valenciennes. En une semaine, la ville est évacuée, et seul 4.000 personnes restent dans la ville.

C'est durant cette période qu'un terrible incendie se déclencha durant le pillage d'un magasin. Un incendie de 14 jours que personne ne fut apte à éteindre et qui s'étouffa que par la largeur de certaines rues ; ce fut un véritable désastre :

- Destruction de l'Hôtel de ville avec son musée, de la place d'Armes et des rues avoisinantes ;
- Le théâtre municipal, joyau du XVIII<sup>ème</sup> siècle
- Sur les 10 186 immeubles d'habitation que comptait la ville de Valenciennes en 1939, 713 sont totalement détruits et 1 369 partiellement ;
- Sur 55 bâtiments publics, 5 sont totalement détruits et 39 partiellement ;
- Sur 112 immeubles à usage industriel, 1 est totalement détruit et 5 partiellement ;
- Sont détruits également les trois ponts sur l'Escaut et le grand pont des voies ferrées.

20% des habitations sont alors détruites, 90% des commerces.... Ne restent plus sur la place d'armes que les façades de l'hôtel de ville et du théâtre, cette dernière est détruite par mesure de sécurité quelques semaines après.

Le 21 janvier **1941**, l'administration centrale de Vichy classe la ville parmi les communes sinistrées et programme sa reconstruction. En avril 1941, Albert Laprade, architecte parisien, défenseur d'un urbanisme pittoresque et paysager est chargé d'établir le plan de reconstruction de Valenciennes. En décembre 1941, après de vives discussions avec les défenseurs du patrimoine et des intérêts locaux, le huitième plan est approuvé.

Administrativement engagée parmi les premières, la reconstruction de Valenciennes, et par conséquent les projets de Laprade, firent l'objet d'un vif intérêt dans le monde de l'architecture. La revue *Urbanisme* leur consacra son numéro 79, en juin 1942. Le plan de reconstruction de Laprade prévoyait, sur fond de régionalisme de synthèse avec l'utilisation du style flamand, avec un alignement de pignons sur et la reconstruction du beffroi (effondré en 1843), emblème des libertés communales sur la place d'armes. Il apporte cependant une réflexion moderniste avec un zonage des activités (services, administration, commerces, banques...).

En 1944, les américains délivrent Valenciennes. Les crédits du gouvernement tardent à venir, notamment par le nombre croissant de villes endommagées. Après la guerre, près de 1/5 de la ville est à reconstruire. Il faudra attendre le plan Marshall pour permettre le financement de la reconstruction.

### 3.3 – LA RECONSTRUCTION D'APRES-GUERRE

Le chantier de la reconstruction, qui remodèle le tissu urbain sans conscience de l'identité du passé communal et de ses icônes, est ouvert à la fin de l'année 1948. Du plan de Laprade, on ne conserve que le schéma d'orientation nord-sud, centré sur une place d'Armes monumentale. Dans les faubourgs, la construction se limite aux espaces interstitiels par un bourrage résidentiel. Le beffroi est escamoté au profit d'une petite tour d'administration annexée à l'hôtel de ville.



Figure 34: - Photo aérienne du centre-ville en avril 1952  
Source : Rapport de présentation de la ZPPAUP

La reconstruction du centre-ville de 1955 à 1960 transforme le paysage urbain. Il devient plus régulier, plus aéré avec les commerces au rez-de-chaussée et les logements dans les étages. Là où dominaient les maisons à pans de bois, est construite la résidence Jehanne de Flandres (figure 35) , une barre de logements de 165 mètres de long, la plus longue de France à son inauguration. On oublie le régionalisme et dans un souci de modernité et de respect de la Chartes d'Athènes, le béton prend sa place.

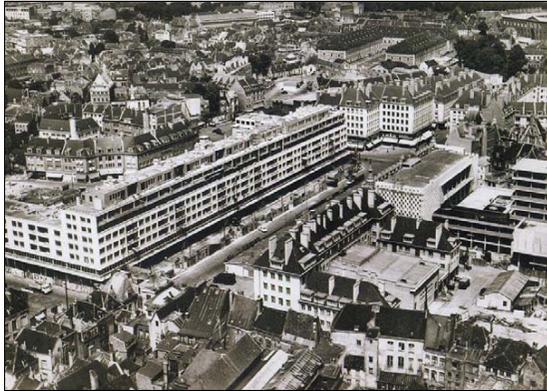


Figure 35: Vue du centre ville de Valenciennes en 1960  
Source M. Culot 2001

L'extension du centre commerçant est bloqué par les quartiers anciens<sup>4</sup> et s'effectue le long des principales radiales anciennes. Ces vieilles routes radiales convergentes vers le centre, inadaptées au trafic automobile, sont élargies, rectifiées et accompagnées de programmes de destruction / reconstruction. Ainsi est née l'avenue Clemenceau dans les années 1970. Elle relie la gare au centre-ville, décongestionne les rues de Lille, de Paris et de Ferrand et facilite l'extension du centre.

Jean Vergnaud, architecte municipal prend la direction des travaux et complète la structure d'une pénétration est-ouest et des espaces libres remplacent le grand marché couvert et le théâtre initialement prévus par Laprade.

Les boulevards de ceintures, épargnés par l'incendie de 1940 ont gardé leur architecture éclectique (lycées, maisons bourgeoises...) du début du siècle et des années 1930. En dehors du centre-ville, les opérations concernent davantage la rénovation et la restauration immobilière, la résorption de l'habitat insalubre en partenariat bien souvent avec les offices HLM.

Cette période est marquée par des destructions dans le tissu ancien pour construire les équipements publics et des logements de standing. Ainsi naît l'avenue des Dentellières sur l'ancien quartier médiéval des brasseries, des étuves, et de son parcellaire à secrets avec un partenariat public privé. Les immeubles vétustes laissent la place à de nouveaux bureaux privés ou publics, comme EDF, La Poste, Hôtel de Police....

D'autres quartiers comme celui des Canoniers et du Neuf-Bourg ou la rue de Lille ont quant à eux bénéficié d'une analyse préalable et d'un programme de rénovation plus restreint.

Dans les faubourgs l'habitat fait l'objet d'opérations de Mutations / Rénovation :

- Résidence Dampierre, faubourg de Paris,
- Résidence Condé, faubourgs de Lille,
- Résidence Piérard, faubourgs du Rôleur,
- Cité cheminot, faubourgs Saint-Vaast,

<sup>4</sup> Au Sud par la place du Commerce et au Nord par la place du Théâtre avec la caserne et l'hospice général.

- Cité pavillonnaire, faubourgs Sainte-Catherine.

Au delà des faubourgs, la ville a connu de grandes mutations avec la construction de lotissements pour colmater les espaces vides :

- A l'Ouest à Saint-Vaast, cité Lomprez, usine Delâtre-Levivier, la prison,
- Au Sud-Ouest avec la ZAC du vignoble.

Les usines fermées laissent place à des espaces à l'abandon. Ces friches industrielles posent des problèmes aussi complexes que la restructuration du tissu urbain, l'amélioration de l'habitat minier ou la reconversion des employés.

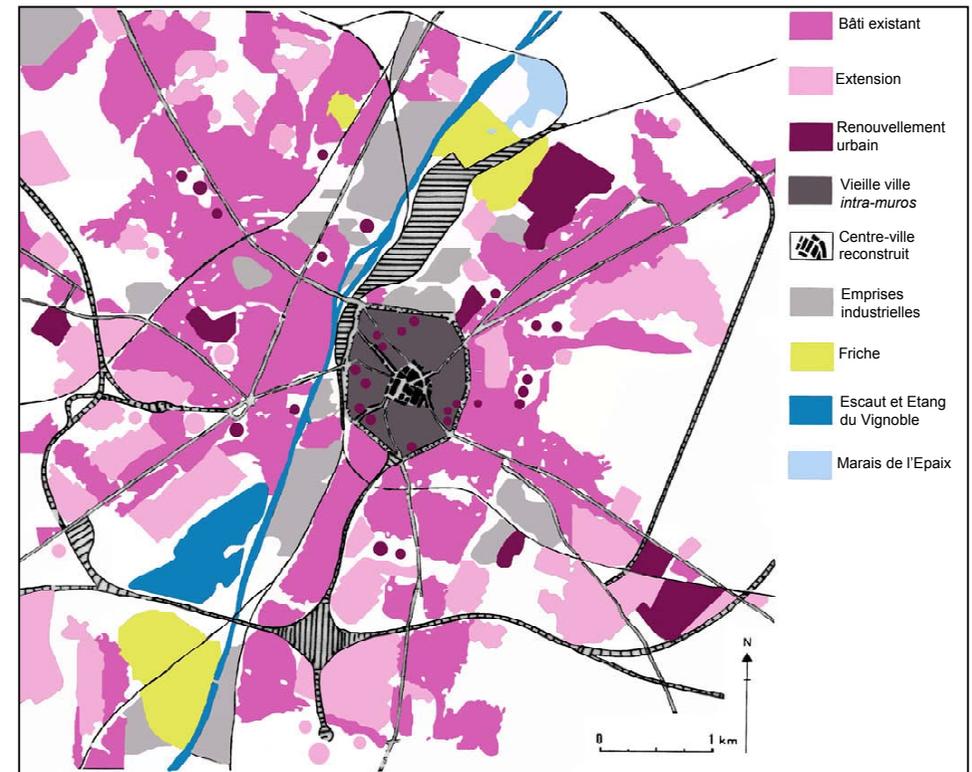


Figure 36: Les mutations de Valenciennes entre 1955 et 1982  
D'après : Histoire de Valenciennes 1982

Entre 1982 et 1990, l'arrondissement perd 16% de sa population et le taux de chômage dépasse les 20%.

### 3.4 – LA RESTRUCTURATION URBAINE DEPUIS 1990

Depuis 1989, la Ville de Valenciennes s'est résolument engagée sur la voie de la démocratie locale et participative.

Six comités de quartier sont créés pour favoriser l'écoute de tous les habitants, afin de faire émerger les besoins, suggérer, accompagner et valider les actions.

Ils participent ainsi directement à la concertation, au partenariat et à la coordination avec tous les intervenants associatifs, sociaux, culturels et économiques.

Chaque contrat fixe pour 5 ans, avec un réajustement annuel, un plan d'actions détaillé à réaliser dans chacun des 17 secteurs des 6 quartiers.

Le contrat de quartier sera un élément nouveau et majeur de l'expression directe des habitants pour une ville plus agréable, plus belle et attentive à son aménagement et au Développement Durable, formalisé dans la charte « Agenda 21 ».

La citoyenneté est aujourd'hui au centre de nombreux débats. Valenciennes a été l'une des premières villes à mettre en place des outils afin de développer et de favoriser la participation des habitants à la vie publique. C'est ainsi qu'en 1989 se sont constitués les comités de quartiers, au nombre de six, qui se sont regroupés au sein de « l'association des Comités de Quartiers ». Chaque comité conserve son autonomie mais l'association assure leur unité et leur cohésion.

Aujourd'hui, c'est environ 240 acteurs bénévoles qui se sont rassemblés pour participer à la vie locale en partenariat avec la municipalité.

Les années 1990 sont l'occasion de reconquérir les espaces délaissés et de revaloriser certains quartiers. Certaines friches sont reconverties et accueillent de nouveaux équipements publics. C'est ainsi que prennent naissance le Théâtre du Phénix dans la ZAC des Tertiales et l'université de droit par exemple.

La politique de réhabilitation de certains quartiers est très active, c'est ainsi que le coron des 120 est réhabilité de 1998 à 2000 et jouit aujourd'hui d'une bonne réputation.

De grandes restructurations sont lancées, notamment à travers des OPAH, le quartier des canonniers et du Neuf bourg en sont les premiers à en bénéficier. Grâce à cette nouvelle politique d'habitat, la ville a gagné plus de 5.000 habitants en près de 10 ans.

La volonté municipale de tourner la ville vers son fleuve est également l'occasion d'implanter des équipements de l'Escaut et le complexe sportif Vauban. Parfois quelques éléments patrimoniaux publics le long des berges, sur d'anciennes friches industrielles comme le lycée sont conservés comme un silo sur le site de l'ENTE.

Peu de villes anciennes dotées d'un passé artistique reconnu sont aussi pauvres que Valenciennes en édifices médiévaux... C'est dans ce contexte que Valenciennes souhaite également retrouver son patrimoine et son identité hennuyère, d'abord en restaurant le musée des beaux arts en 1995, en développant une nouvelle école des beaux arts, mais aussi en restaurant et en recréant le patrimoine. Les pignons flamants réapparaissent, on redécouvre les anciennes fortifications et on instaure une ZPPAUP.

C'est dans cette même logique que le vieil Escaut, qui traversait la ville devient aussi un élément du patrimoine, l'eau doit retrouver sa place en ville et des réflexions sont portées pour la mettre en valeur.

La ville change son image également à travers une réfection de tout son centre-ville. On refait 70% des espaces publics du centre, nouvel éclairage, nouvelles voiries, nouveau mobilier urbain, le tout accentué par un plan de déplacement urbain performant avec l'arrivée prochaine d'une ligne de tramway, traversant l'agglomération du nord au sud.

Le centre-ville est redynamisé avec la construction de nouvelles résidences, de nouveaux immeubles, dont le projet cœur de ville visant à intégrer entre autre 60 nouveaux commerces.

Enfin, grâce à l'élaboration de dossiers destinés à l'Agence Nationale de Renouvellement Urbain, plus de 2.000 logements doivent être réhabilités ou reconstruits dans l'agglomération afin de lutter contre la déshérence urbaine de certaine commune, plus particulièrement le long du corridor minier.

La réflexion menée sur Tramway et le cœur de ville depuis 10 ans et l'arrivée de fonds européens a permis le lancement de 5 projets, les plus importants depuis la reconstruction d'après-guerre, réalisés d'ici 2007. En effet, Valenciennes et le Valenciennois bénéficient jusqu'en 2007 de fonds européens qui peuvent couvrir 60% de la dépense totale.

Ces 5 projets concernent :

- La création d'une ligne de tramway qui desservira Valenciennes et le Valenciennois et la réorganisation de l'ensemble des transports en commun,
- Le programme de rénovation des places (les 4 places du centre ville : place d'Armes, place du Commerce, place du Hainaut, place de la Poste),
- Le programme cœur de ville, qui associe galerie marchande, bureaux, logements et parkings et mise en valeur des espaces publics
- La révision du plan de circulation et développement des modes de transport doux et la création d'un 4<sup>ème</sup> pont sur l'Escaut pour compenser la mise à 2 voies du pont Jacob pour accueillir le tramway.

Tous ces aménagements sont réalisés pour faire de Valenciennes la ville-centre du tout le sud du département, en accentuant son attractivité commerciale et tertiaire en en développant actuellement.

## **4 - PERSPECTIVES**

Avec son patrimoine historique, la redécouverte et la réouverture de la ville sur l'Escaut, sa vie culturelle retrouvée (avec la construction du Théâtre « Le Phénix », la rénovation du Musée des Beaux Arts, de la bibliothèque associée à la création de la médiathèque), l'existence d'espaces verts de qualité, la diversité de son appareil commercial, l'identité de ses quartiers, Valenciennes est une ville agréable à vivre.

Elle pourrait l'être d'avantage encore, puisque l'objectif fixé par M. Borloo, alors maire de Valenciennes, était de « Faire de Valenciennes l'une des plus belle ville d'Europe du Nord » (Le Point octobre 2004).

Les objectifs visés ne sont pas encore atteints, Valenciennes est en chantier et de nombreux travaux sont en cours, comme la mise en service de la première ligne de tramway, l'opération « cœur de ville », l'aménagement des boulevards. A propos de tous ces projets, M. Ricquet, le nouveau maire de Valenciennes disait : « Nous avons choisi de mettre la barre très haut, de passer directement au XXI<sup>ème</sup> siècle, en visant la qualité afin de renouer avec la fierté et le plaisir de vivre à Valenciennes » (Le Point octobre 2004).

Ces efforts sont entrepris pour repositionner Valenciennes en tant que pôle d'attraction du Sud du Département du Nord, et offrent aujourd'hui à la ville et à son agglomération de nouvelles perspectives de développement.

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable de la ville de Valenciennes exprime les grands enjeux d'aménagement et d'urbanisme en 5 axes :

- Dynamisme, attractivité et rayonnement de Valenciennes en faisant de la ville le pôle de services et d'échanges du sud du département,
- Développement équilibré de l'habitat et des équipements publics de la cité,
- Renouvellement urbain de certains quartiers,
- Préservation de la qualité du cadre de vie quotidien de tous les valenciennois,
- Valorisation des modes de transport alternatif et de maîtrise de l'usage de la voiture.

Le repositionnement de Valenciennes comme pôle d'attraction du sud du département est le premier objectif visé. Le rééquilibrage des types d'habitat et la répartition des équipements publics constituent le fond des projets d'aménagement, tandis que le renouvellement urbain des quartiers en difficulté, déjà engagé depuis plusieurs années, se poursuit dans les quartiers classés en Grand Projet de Ville.

L'objectif de qualité dans ces quartiers implique la mise en œuvre de mesures visant à améliorer et diversifier l'architecture, à favoriser l'intégration des opérations d'aménagement dans leur environnement, et à améliorer le traitement, ainsi que la convivialité des espaces publics.

La préservation, ou l'amélioration de la qualité du cadre de vie participe à l'attractivité de la ville en améliorant son image, et le développement des modes de transports alternatifs y participe.

Retrouver l'identité valenciennoise : c'est valoriser son patrimoine naturel et historique, particulièrement riche à Valenciennes.

La place de l'eau y est prépondérante, par l'aspect historique qu'elle représente pour la ville mais également par la représentation que l'on se fait d'une ville durable.

De nombreuses possibilités s'offrent aujourd'hui à Valenciennes pour en faire l'une des plus belles villes du Nord de l'Europe. Certains thèmes, très présents dans le passé de Valenciennes sont susceptibles de devenir le support d'une revalorisation sensée, qui permette de renouer un lien entre le présent, le passé et l'avenir.

La réhabilitation des friches industrielles, déjà menée par la ville, devrait peut-être d'avantage tenir compte d'éléments du passé, afin de conserver une mémoire du lieu et profiter de l'opportunité de ces emplacements souvent privilégiés. Ainsi, la réhabilitation de la ZAC des Tertiales et du quartier des Canonniers, aurait pu être l'occasion de penser à un meilleur rapport avec l'eau, le cours du Vieil Escaut longeant ces deux projets (figure 37).

La réhabilitation des berges du canal de l'Escaut a permis de réinvestir ces lieux avec la construction d'équipements publics, redonnant ainsi une image positive au canal.

La friche de Forgeval, qui doit accueillir le quatrième pont sur l'Escaut, est idéalement placée pour devenir l'entrée Nord de la ville. La réhabilitation de cette friche est d'autant plus intéressante qu'elle est longée par l'ancien bras de décharge de l'Escaut.

La valorisation des fortifications est déjà entreprise par la ville avec la création du parc des repenties, et la remise à jour d'un bastion de fortification. Elle devrait se poursuivre avec le projet du port de plaisance et la rénovation des casemates de la citadelle. Elle pourrait constituer un élément plus global de l'organisation de la ville en devenant un élément important de l'organisation urbaine.

En effet, les fortifications constituaient au XVIII<sup>ème</sup> siècle, un lieu de promenade et un atout touristique pour la ville. Elles offraient un point de vue sur les toits et clochers de la ville, et sur la campagne environnante. Le voyageur pénétrait dans la ville par des chemins pavés, des ponts-levis et des portes fortifiées.

Autrefois, Valenciennes offrait une silhouette soulignée par les horizontales des fortifications surimposant les verticales des clochers, des tours et du beffroi. L'intérieur de la ville constituait un dédale de rues pittoresques qui conduisaient à des places et des parvis. L'eau était alors omniprésente dans la cité.

Aujourd'hui, le tracé des fortifications est toujours perceptible, puisqu'il longe les boulevards.

La remise en valeur des boulevards, qui est déjà engagée, devrait permettre une circulation plus aisée autour de la ville et combine les différents modes de déplacements. Toutefois, aucun élément ne permet de rappeler la mémoire du lieu. Un geste architectural s'appuyant sur des lignes horizontales, des mises en perspectives pourrait certainement apporté un plus.

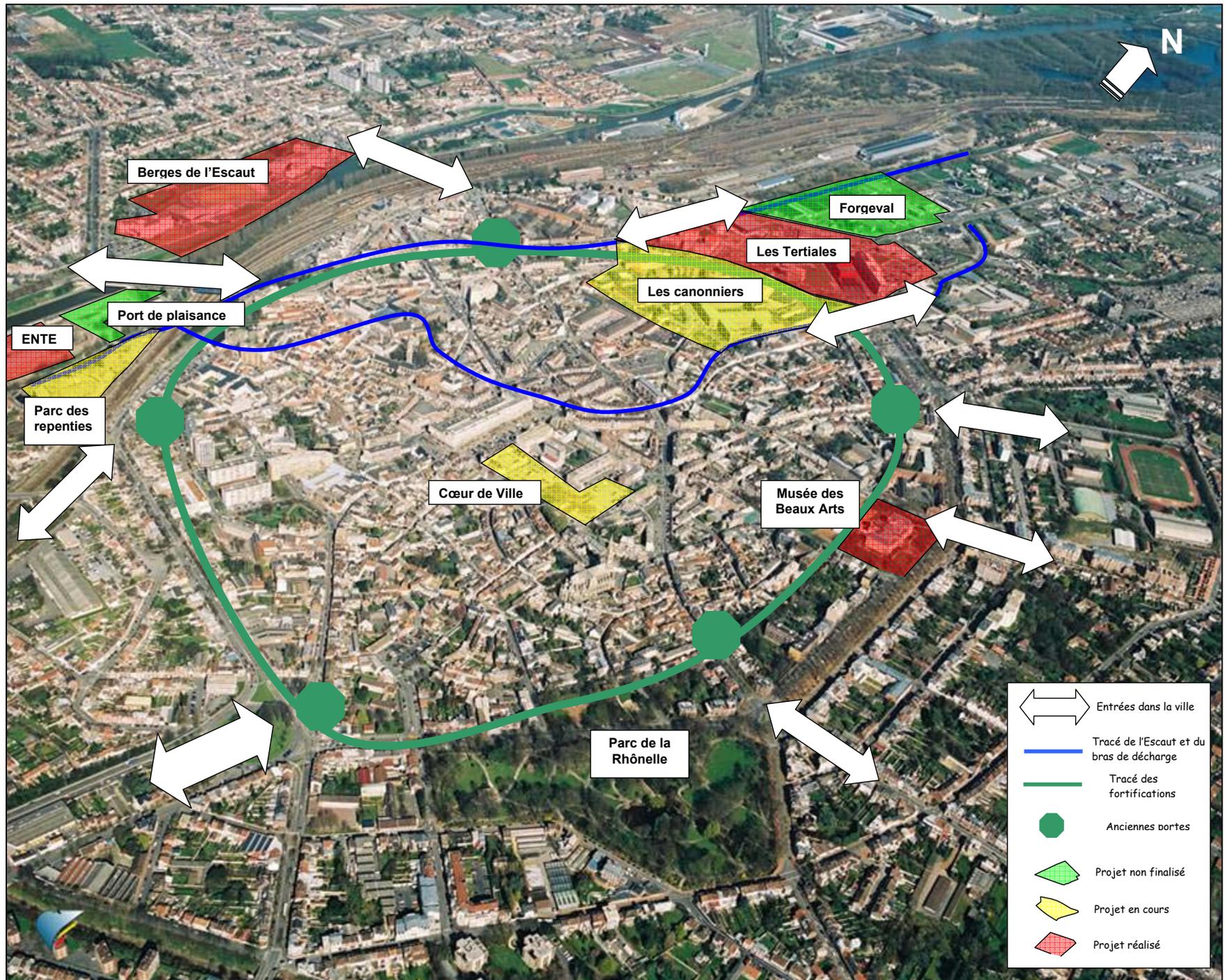


Figure 37 : Situation des principaux projets et éléments historiques dans la ville  
 Source photo de fond : <http://www.ville-valenciennes.fr/>

Le centre-ville est concerné par les projets du Cœur de Ville, du tramway et du réaménagement des boulevards (voir les cartes du P.A.D.D. en annexe).

Les secteurs centraux historiques possèdent un patrimoine ancien de qualité, redynamisé notamment sur le secteur Quesnoy-Delsaux grâce à l'OPAH (Opération Programmée pour l'Amélioration de l'Habitat) achevée en 1990, et sur le secteur du Neufbourg (OPAH terminée en 1997). Il y a cependant une permanence du phénomène de la vacance, et de nombreux îlots à requalifier (logements vacants, vétustes, à l'abandon).

Tous les secteurs du centre ville ont en commun une certaine diversité et mixité de la population. Il existe cependant des îlots de pauvreté et de précarité, comme dans l'hyper centre. Une population en errance, ne possédant plus de liens familiaux ou sociaux, est attachée cependant à ce centre.

Le secteur de l'hyper-centre a été reconstruit selon les canons urbanistiques des années 50 et 60. L'objectif pour ce quartier est donc de renforcer l'attractivité (passage du Tramway, projet «Cœur de Ville»), de rénover des façades et de créer des espaces publics.

Le secteur de Neuf Bourg a bénéficié quant à lui d'une requalification d'ensemble dans le cadre d'une O.P.A.H. (Opération Programmée de l'Amélioration de l'Habitat), réhabilitation de l'habitat ancien et privé, constructions et réhabilitations par les bailleurs sociaux, traitement des façades, création d'un espace public sur la place pour un résultat impressionnant qui est en fait aujourd'hui l'un des plus beaux quartiers de la Ville.

Le secteur du Quesnoy-Delsaux a fait l'objet d'une O.P.A.H. qui s'est achevée en 1992 et permet d'apporter des réponses dans le domaine de l'habitat ancien et privé. Quelques îlots restent à traiter, notamment la place du Pont Delsaux, l'impasse Onésime Leroy, l'Hôtellerie rue du Grand Fossart, ainsi que le traitement de l'espace public et des façades de la Cité Lebrun. Ce secteur bénéficie également d'un effort entrepris dans le système d'assainissement.

Le secteur des Canonniers / Gare fait l'objet d'une complète transformation : traitement de l'habitat par les bailleurs sociaux et privés, création d'espaces publics, arrivée du tramway... Il reste quelques îlots à traiter, comme la Porcelainerie ou le passage de la Paix. Ce secteur affirme son rôle de liaison entre le quartier des Tertiales et le Centre Ville.

Le secteur de Saint-Michel / Tertiales est délimité au Nord par le Canal de l'Escaut. Il est traversé par le Vieil Escaut et le Bras de Décharge. On observe sur le secteur la présence de nombreux équipements publics : Théâtre, Université, Eglise St-Michel, Cimetière St-Roch, Hôtel des Impôts.

Le secteur St-Michel peut être défini comme une zone résidentielle, quant aux Tertiales il s'agit d'une zone d'activités (université, bureaux, théâtre, équipements sportifs) et de logements.

Le site de Forgeval fait actuellement l'objet de deux études :

- La première, initiée par l'Etat, doit apporter un diagnostic complet au regard de la pollution pour la Ville. La dépollution du site est en effet une priorité absolue à toute utilisation future.
- La seconde, lancée par Valenciennes Métropole concerne le projet du 4ème pont sur l'Escaut dans le cadre de Transvilles, puisque l'essentiel du terrain Forgeval serait situé dans l'emprise du tracé.

VALENCIENNES : CROISSANCE ET REPRESENTATIONS URBAINES

**L'EAU ET LA VILLE**

DEUXIEME PARTIE

**L'EAU ET LA VILLE**

**I – VALENCIENNES: VILLE D'EAU**

- 1 – L'Escaut
- 2 – La Rhônelle
- 3 – Les canaux et les fossés
- 4 – Les marais
- 5 – Les ouvrages liés à l'eau

**II – LES VILLES REDECOUVRENT L'EAU**

- 1 – La remise en valeur d'un cours d'eau
- 2 – L'eau utilisée comme support de développement
- 3 – La création d'un lien interquartier ou intercommunal
- 4 – La réouverture de canaux ou rivières
- 5 – Le Plan Bleu de Lille
- 6 – Le projet fleuve, ville et campagne dans la Ruhr

**III – LA VALORISATION DE L'EAU A VALENCIENNES**

- 1 – Valenciennes à la reconquête de l'eau
- 2 – Le canal de l'Escaut : un lien intercommunal

## I – VALENCIENNES, VILLE D’EAU

Valenciennes est née de la rencontre entre l’Escaut et la Rhônelle, rendant le fleuve navigable à partir de cet endroit. Le fleuve, assurait le transport des marchandises et fournissait une source d’énergie pour le développement de certaines activités comme les moulins. Il a permis le développement économique de la ville et assurait sa défense contre les envahisseurs. Les canaux, très nombreux à Valenciennes, sont hérités des expansions urbaines successives, ils assainissaient la ville et étaient le support d’un artisanat très développé. Ils participaient également à améliorer l’esthétique générale. Valenciennes était considérée comme la « petite Venise du Nord » (dans Platelle *et al.* 1982 par exemple).

Au XVIII<sup>ème</sup> siècle, l’accumulation de sédiments dans la ville rendait le port difficile d’accès. Le fleuve est alors canalisé en dehors de la ville. Le fleuve quitte la ville et ses berges deviennent le support idéal pour l’implantation d’industries.

Le XX<sup>ème</sup> siècle marque un tournant dans les relations qu’entretenaient l’eau et la ville. Les canaux sont couverts pour raison de salubrité publique, l’eau pestiférée est cachée et n’est plus visible en ville. La crise économique des années 1970 entraîne la fermeture de nombreuses usines et leurs emplacements sont délaissés, transformés en friches.

La nappe urbaine s’étend rapidement et le fleuve est maintenant englobé dans le tissu urbain de l’agglomération. Il devient alors une opportunité pour renouer une histoire entre l’agglomération de Valenciennes et son fleuve.

L’eau, par l’ambiance qu’elle crée, par les jeux de lumière qu’elle entretient avec l’architecture et le paysage, participe à la vie de la ville et crée un repère pour ses habitants.

### 1 – L’ESCAUT

#### 1.1 – UN FLEUVE

L’Escaut est le grand fleuve du Nord. C’est un fleuve de plaine, à régime pluvial qui prend sa source à Gouy-le-Câtelet dans l’Aisne. Il traverse le Cambrésis et descend ensuite dans la plaine de la Scarpe au niveau de Valenciennes. Son cours devenait méandrique entre Cambrai et Valenciennes jusqu’à son embouchure à Anvers.

A Valenciennes, l’Escaut reçoit les eaux de la Rhônelle, ce qui le rendait navigable à partir de cet endroit. C’est cette particularité qui a fait la richesse de la ville jusqu’au XVIII<sup>ème</sup> siècle.

Suite au traité de Verdun, lors de la succession de Charlemagne, l’Escaut devient frontière. C’est une frontière politique et une frontière religieuse, en effet, la rive droite appartient à l’Empire Lotharingien et au Diocèse d’Arras alors que la rive gauche appartient à l’Empire Francien et au Diocèse de Cambrai. Cette position frontalière est stratégique et à l’origine du premier *castrum*, qui protégeait le port de Valenciennes et la traversée de l’Escaut sur le pont Néron.

**Au XII<sup>ème</sup> siècle** l’Escaut devient un axe de transport très fréquenté et diffuse un style architectural particulier : le style scaldien. En effet, le fleuve se trouve placé entre deux courants artistiques : celui de l’école architecturale normande et champenoise, et celui de

l’école germanique. Valenciennes qui constitue le dernier port en amont de l’Escaut se développe rapidement, tant du point de vue commercial qu’artistique.

Dans sa traversée de la ville, l’Escaut est large de 30 mètres environ, le fleuve accuse deux chutes importantes, l’une à son entrée : le gouffre Notre-Dame où se trouvent les moulins-le-comte, l’autre à sa sortie : le trou Renouart.

Les villes situées sur l’Escaut s’épanouissent. Qu’elles appartiennent à l’Empire ou au royaume de France, leurs intérêts économiques sont communs et tournés vers le fleuve. Valenciennes a les yeux tournés vers le bassin versant de l’Escaut et regarde vers le Nord.

**Au XIII<sup>ème</sup> siècle**, l’industrie drapière est en pleine expansion. Valenciennes fait partie de la Hanse des 17 villes drapières, signée en 1230. Cette association de villes drapantes est destinée à faciliter l’écoulement de leurs productions aux foires de Champagne.

A cette époque et jusqu’au XVIII<sup>ème</sup> siècle, le fleuve n’est navigable qu’en partie, de Bruges à Valenciennes. En effet, dans certaines villes, comme Valenciennes, les bateliers sont obligés de décharger leurs marchandises<sup>5</sup> et les produits destinés au commerce doivent être exposés à la vente avant de poursuivre leur chemin. Valenciennes est l’une des rares villes à avoir des quais.

Cette pratique a favorisé le développement de marchés et de foires et Valenciennes devient un lieu d’échanges important entre transport fluvial et transport routier. Mais cette obligation allonge aussi considérablement les temps de transports. Pour contourner cette loi, les bateliers s’organisent en guildes<sup>6</sup>, ils ne sont alors plus obligés d’exposer leurs marchandises, et ces corporations rachètent les péages et exercent le monopole de la navigation.

Les marchandises transportées sont principalement des produits alimentaires (vin, sel, poissons, grains, fruits, miel...), des colorants pour l’industrie drapière, des produits fabriqués (meules, sculptures...), du bois, du cuir, du foin, de la laine, du lin, des toiles, des produits exotiques...

**A partir du XIV<sup>ème</sup> siècle**, la réalisation de la toile fine se développe rapidement. Les différentes étapes de travail du lin nécessitent une grande quantité d’eau, c’est pourquoi son développement est intimement lié à l’Escaut, notamment dans les eaux stagnantes de ses bras morts. Ce nouveau développement ralentit le cours du fleuve par le trempage des toiles pour leur blanchiment et favorise les inondations.

L’Escaut est un fleuve au régime pluvial donc ses eaux sont alimentées principalement par les pluies. Comme tous les cours d’eau de plaine, l’Escaut quitte régulièrement son lit. Ce processus naturel est à l’origine de la fertilité des fonds de vallées. Les crues centennales de l’Escaut, en 1260, 1409, 1423, 1532<sup>7</sup>, 1635, 1751 étaient paraît-il spectaculaires.

<sup>5</sup> Droit d’étape ou de relâche forcée

<sup>6</sup> la plus puissante était sans doute celle de Condé, mais il en existait aussi à Valenciennes, Tournai, Gand et Anvers.

<sup>7</sup> Même si le chroniqueur valenciennois Louis de La Fontaine, dit Wicart, trouve l’origine de l’inondation dans l’approfondissement des fossés. En effet, au cours de ces travaux, un pilotis que l’on enfonçait est ressorti



Figure 38: Illustration de la grande inondation de 1532 par Hubert Cailleau.  
On y voit les dieux Neptune et Escaut devant la collégiale Notre-Dame-la-Grande  
Source : Valenciennes fille de l'Escaut et de la Rhônelle

Pour remédier à la fréquence et à l'aspect dévastateur des crues, les meuniers sont chargés de nettoyer régulièrement leur moulin et les riverains doivent entretenir les berges. A cette époque déjà, le contrat de rivière existait implicitement. Les riverains n'attendaient pas l'action collective et entretenait la partie qui leur incombait.

Outre les inondations, le développement urbain et la constante progression du travail du cuir et des textiles, dégradent la qualité des eaux, entraînant de nombreuses épidémies de peste et de choléra (la peste noire de 1349 tua près d'un tiers de la population).

**Au XVI<sup>ème</sup> et au début du XVII<sup>ème</sup> siècle**, Cambrai et Valenciennes sont deux villes rivales. En 1616, les bateliers de Valenciennes arrivent à s'opposer au projet cambrésien d'approfondissement du fleuve pour permettre la navigation jusqu'à Cambrai. Mais Charles-Quint, roi d'Espagne, devant les intérêts militaires du projet, ordonne le commencement des travaux en 1650. Travaux qui seront interrompus plus tard car la ville de Cambrai ne souhaite pas financer seule ce projet.

Jusqu'au XVII<sup>ème</sup> siècle, le monopole de la navigation appartient au corps de bateliers de Valenciennes. A cette époque le déclin s'accélère et il ne reste que six maîtres bateliers en 1684 alors même que les canaux deviennent un outil stratégique et militaire, car ils permettent, grâce aux écluses, l'inondation des terres et des liaisons entre places fortes.

L'extension des douves et de la trame hydraulique à la périphérie de la ville diminue la force motrice du fleuve et donc sa capacité de charge (l'envasement est alors inévitable). Pour remédier à ce handicap, des travaux permettent de dévier le courant en aval par des canaux à plus forte pente. C'est à cette époque que les espagnols creusent un canal de dérivation qui passe hors des murs de la ville, il est achevé en 1652. Cet ouvrage, à l'origine destiné à lutter

brutalement de terre en laissant la place à une énorme colonne d'eau. Cet « puit artésien » assécha les fontaines de la ville mais il ne semble pas qu'il soit à l'origine de l'inondation de 1532.

contre les inondations et appelé la rivièrette, se situe à l'emplacement du tracé actuel de l'Escaut (le tracé définitif, plus rectiligne sera réalisé au XVIII<sup>ème</sup> siècle).

## 1.2 – UN CANAL

**Au début du XVIII<sup>ème</sup> siècle** le corps des bateliers de Valenciennes périclité au profit de celui de Condé qui doit sa prospérité à la découverte du charbon. En 1725, le port n'a plus aucune activité, les difficultés rencontrées par les gros bateaux pour manœuvrer et l'envasement du fleuve en sont les principales causes.

En effet, l'Escaut est déjà aménagé et canalisé aux abords de la ville, modifiant le caractère naturel de l'écoulement. Les sédiments contenus dans les eaux ne peuvent plus se déposer dans le cours majeur du fleuve et s'accumulent dans les canaux, principalement à proximité immédiate des ponts qui les franchissent.

**En 1745, la navigation dans Valenciennes est définitivement abandonnée** par manque d'eau. La rivièrette réalisée par les Espagnols et qui contourne la ville est alors agrandie et la navigation est transférée sur cette voie d'eau. En 1767, **l'Escaut ne traverse plus la ville de Valenciennes et les portions abandonnées portent le nom de « Vieil Escaut ».**

Afin d'améliorer la navigation dans le secteur de Valenciennes, le Conseil du Roi confie en 1769, à l'ingénieur Pierre-Joseph Laurent, la réalisation d'un projet de canalisation de l'Escaut. Mais Laurent meurt 4 ans plus tard et les travaux sont poursuivis, selon le même schéma, par son neveu. Les travaux sont terminés en 1784.

La ville de Valenciennes était opposée à ce plan Laurent car elle souhaitait refaire passer la navigation dans la cité.

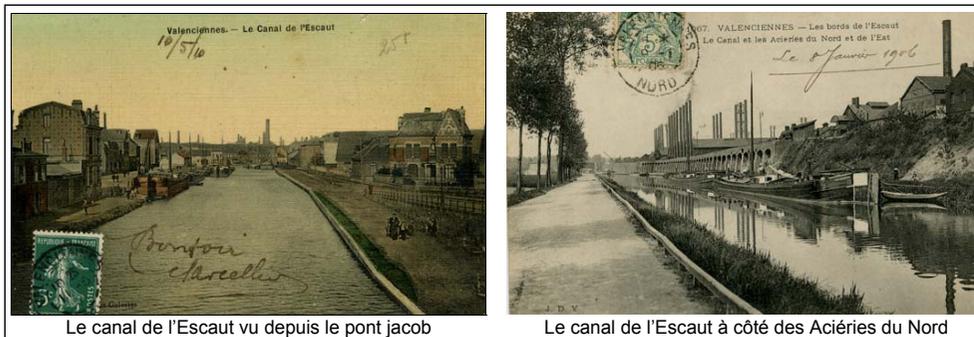
Le nouveau canal de l'Escaut comprend d'anciennes portions élargies de la rivièrette reliées par de nouveaux tronçons creusés pour l'occasion. Son tracé est rectiligne, il est endigué dans les secteurs marécageux et les berges sont des lieux d'implantation privilégiés pour les industries consommatrices en eau (aciéries, hauts-fourneaux...) et celles qui utilisent la voie d'eau pour transporter leurs marchandises ou leurs matières premières. La compagnie d'Anzin possédait de nombreuses fosses à charbon le long du canal.

Il fallut attendre la conjugaison des besoins militaires et commerciaux pour rendre l'Escaut navigable de Cambrai à Valenciennes et en le prolongeant par le canal de St-Quentin.

Les travaux de la portion de Valenciennes à Trith sont à la charge de la Prévôté-le-Comte de Valenciennes. Ces travaux sont l'occasion d'embaucher une partie de la population jusque là désœuvrée. Les premiers bateaux arrivent à Cambrai en **1782**.

Avec la canalisation de l'Escaut le paysage se modifie, il offre au spectateur du début du **XIX<sup>ème</sup> siècle** l'aspect :

- D'un canal bordé d'industries aux nombreuses cheminées, de quais, de rares maisons et d'une voie ferrée en rive droite, dans sa traversée de la ville au niveau des faubourgs,
- D'un canal champêtre longé par un chemin de halage et d'un rideau d'arbre, dans sa partie plus rurale.



Le canal de l'Escaut vu depuis le pont Jacob

Le canal de l'Escaut à côté des Aciéries du Nord

Figure 39: Cartes postales du début du XX<sup>ème</sup>

Source : collection M. DELMARLE

Pour des soucis d'ordre technique et esthétique, la plupart des canaux sont considérés comme des ouvrages d'art et sont accompagnés de plantations qui protègent du soleil, évitent l'effritement des berges, diminuent l'évaporation de l'eau et guident les péniches en temps nuageux...

Un véritable code de plantations est mis en place, il permet de différencier des séquences, de baliser le parcours et de structurer le paysage.

Par exemple :

- Les peupliers marquent le passage à la campagne,
- Les platanes et marronniers annoncent l'entrée des villes,
- Les arbres fruitiers indiquent la présence d'une écluse,
- Les tilleuls accompagnent la traversée des villes...

Au XIX<sup>ème</sup> siècle, l'amélioration des grandes liaisons et l'ouverture des canaux sont plus que nécessaires au développement industriel. De nombreuses usines s'implantent le long du canal de l'Escaut, elles accentuent la pollution et la transformation du paysage. L'Escaut canalisé n'est plus l'élément moteur de la vie économique de la seule ville de Valenciennes, mais de tout un ensemble de communes (Lourches, Douchy-les-Mines, Denain, Prouvy, Thiant, Maing, Aulnoy-lez-Valenciennes, Marly, Trith-Saint-Léger, La Sentinelle, Anzin, Bruay-sur-l'Escaut, Escautpont, Fresnes-sur-Escaut, Condé-sur-l'Escaut, Vieux-Condé, Hergnies) dont la situation sur les rives leur donnait une place privilégiée.

Vers 1879, le développement du transport fluvial, lié à l'essor industriel, entraîne le ministre français des travaux publics, Charles de Freycinet, à établir un programme des voies navigables secondaires. Les canaux sont approfondis à 2,5 mètres et les courbes sont redressées.

**A l'aube du XX<sup>ème</sup> siècle**, les villes utilisent de plus en plus le fleuve comme exutoire de leurs eaux usées et les dissimulent en enterrant les bras de décharge. Lors du démantèlement des fortifications de Valenciennes, le cours de l'Escaut (le vieil) est voûté à partir de son entrée en ville.

A cette époque les bateaux sont tractés par chevaux sur le chemin de halage (Figure 40).



Chemin de halage du canal de l'Escaut

Péniche tractée par des chevaux sur le canal de l'Escaut

Figure 40: Cartes postales du début du XX<sup>ème</sup>

Source : collection M. DELMARLE

Les canaux connaissent leur apogée pendant la Première guerre mondiale. Par la suite, la concurrence de la route et du chemin de fer ralentit le développement du réseau fluvial. Certains canaux destinés à la desserte d'usines sont délaissés, le mode de traction des péniches évolue entraînant le délaissement des chemins de halages qui ne sont plus nécessaires.

Après la première guerre mondiale, l'Escaut et ses canaux sont meurtris, les ponts sont presque tous détruits et les écluses sont fortement endommagées. Leur reconstruction et celle de la ville sont une priorité et le tracé du fleuve est amélioré dans la traversée de la ville.

En 1960, les industries sidérurgiques souhaitent porter la capacité du canal à 3000 tonnes, mais les travaux ne seront réalisés que jusqu'à l'aval de Denain. La liaison entre le réseau fluvial belge et le réseau français se fait au gabarit de 1350 tonnes.

La crise économique des années 1970 entraîne la fermeture de nombreuses usines et industries situées le long de l'Escaut. Ces friches sont des opportunités qu'il convient de saisir pour revaloriser les berges de l'Escaut. Valenciennes a mené depuis quelques années des opérations de réhabilitation des berges avec la construction du Lycée de l'Escaut ou de l'ENTE.

En 2002, l'envasement du canal de Mons (Condé-Pomeroeuil), fermé à la navigation atteint l'Escaut au niveau du grand large de Fresnes.

Aujourd'hui, dans le contexte de l'arrivée prochaine du canal Seine-Nord, la mise au gabarit 3000 tonnes de l'Escaut est prévue sur le tronçon restant de Denain à la frontière belge (y compris du canal de Mons).

Cet agrandissement de la capacité de transport du canal de l'Escaut est une opportunité pour le Valenciennois qui se situe sur l'une des deux voies de transport entre le bassin de la Seine et les ports de la mer du Nord.

## 2 – LA RHONELLE

La Rhônelle prend sa source dans la forêt de Mormal (plusieurs sources sont connues notamment le ruisseau de Gargantua à 170 mètre d'altitude) et finit sa course de 32 kilomètres à Valenciennes où elle se jette dans l'Escaut. Contrairement à l'Escaut, la Rhônelle accuse un fort dénivelé et se comporte un peu comme un torrent.

Son nom d'origine, que l'on retrouve dans les textes antérieurs au XVI<sup>ème</sup> siècle est la rivière Ointel. Le premier auteur qui l'appelle Rhônelle (Rosnelle) semble être Henri d'Outreman (d'après F. Machelard 2005), qui lui serait attribué par son caractère torrentueux en comparaison avec le Rhône.

La Rhônelle faisait fonctionner de nombreux moulins (une vingtaine) tout au long de son parcours.

Cette rivière poissonneuse, de qualité 1 en amont de Famars, est sujette aux inondations. En effet son débit entre les périodes d'étiage et de crues est très variable.

A Valenciennes, elle inonde régulièrement et historiquement le quartier de la porte de Cambrai. L'inondation de la Pentecôte en 1351 reste mémorable.

Pour éviter que les crues de la Rhônelle ne soient trop fréquentes, un canal de décharge est aménagé dans la deuxième moitié du XIV<sup>ème</sup> siècle. Seule une petite partie des eaux (un tiers environ) entrait en ville par la tour de la Dodenne, l'autre partie était détournée dans les fossés, sous les boulevards actuels, jusqu'à la Poterne où elle rejoignait l'Escaut. Actuellement une partie de la Rhônelle canalisée débouche dans le lit vide de l'Escaut pour trouver celui-ci à Bruay.

En ville, après son passage sous la tour de la Dodenne, la rivière devient souterraine, pour réapparaître furtivement au niveau du Pont Delsaux (Figure 41). Elle draine la zone du Vieil Escaut à l'aval du barrage de la Dodenne et est alimentée par le ruisseau du grand Cavin (sous bassin versant du Rôleur).



**Figure 41: La Rhônelle en ville, vue du Pont Delsaux**  
Photo Lydéric De Wever 2004

Actuellement, la Rhônelle se présente en ville comme une rivière envasée (Figure 42).



**Figure 42: La Rhônelle en ville, vue derrière la tour de la Dodenne**  
Photo Lydéric De Wever 2004

La Rhônelle était connectée au réseau d'assainissement avant les travaux de déconnexion réalisés en 2004. Elle est maintenant canalisée par une conduite sous la Place du Commerce et l'avenue des Dentellières où elle occupe le canal du Grand Bruille pour se jeter finalement dans le canal de l'Escaut.

Toujours sujette aux inondations, la Rhônelle a connu deux crues successives durant l'hiver 2002 (les 27 janvier et 13 février). Pour lutter contre le risque d'inondation, le Syndicat Intercommunal d'Assainissement de Valenciennes (SIAV) a lancé des études de risques. Ces études, réalisées par les bureaux d'étude ISL, Safege, Amodiag et BCEOM ont abouti notamment au curage du Vieil Escaut et l'augmentation des capacités d'évacuation des eaux de la Rhônelle, qui traversent le centre de Valenciennes par une déviation via le Grand Bruille. Elles mettent également en évidence le besoin de réaliser des aménagements en amont de Valenciennes (bassins d'orages, redimensionnement de ponts...). La Communauté Val Agglo remplace maintenant le SIAV dans la gestion du risque.



**Figure 43: Crue de la Rhônelle durant l'hiver 2002**

### 3 – LES CANAUX ET LES FOSSES

#### 3.1 – LES FOSSES DEFENSIFS

Depuis la construction du castrum, au XII<sup>ème</sup> siècle, Valenciennes est protégée par une enceinte et des fossés. Ces fossés, au fur et à mesure des extensions successives de la ville, seront utilisés comme canaux.

Les fossés assuraient une protection pour l'enceinte lors d'attaques directes. Avec l'apparition de l'artillerie, l'objectif n'est plus d'empêcher l'assaillant d'approcher les murs d'enceinte mais d'éloigner le plus possible l'artillerie ennemie. Pour cela, les fossés ne suffisent plus et un système d'inondation est mis en place.

Ce sont les espagnols qui améliorent le système défensif et la trame hydraulique de Valenciennes.

Ils construisent entre autres :

- l'écluse de la Brêtèque, à l'entrée de l'Escaut dans la ville, permettant d'inonder la vallée de l'Escaut en amont de la ville,
- L'écluse Notre-dame qui permet d'inonder plus efficacement les faubourgs de Notre-Dame (qui deviendra faubourg de Paris) et de Cambrai.

Après la prise de Valenciennes par Louis XIV (en 1677), Vauban souhaite modifier et améliorer la défense de ville. Il décide de détruire l'écluse de la Brêtèque et d'en construire une autre, en 1688, l'écluse des repentis, à dix mètres en amont. Son utilisation permet d'inonder les abords de la ville jusqu'à Denain.

Les douves et fossés ceinturent les fortifications, certains sont constamment ennoyés tandis que d'autres ne le sont que lorsque la ville est assiégée. Cette association fossés en eau et murs épais est caractéristique de ces villes frontalières fortifiées qui constituent le pré carré de Vauban.

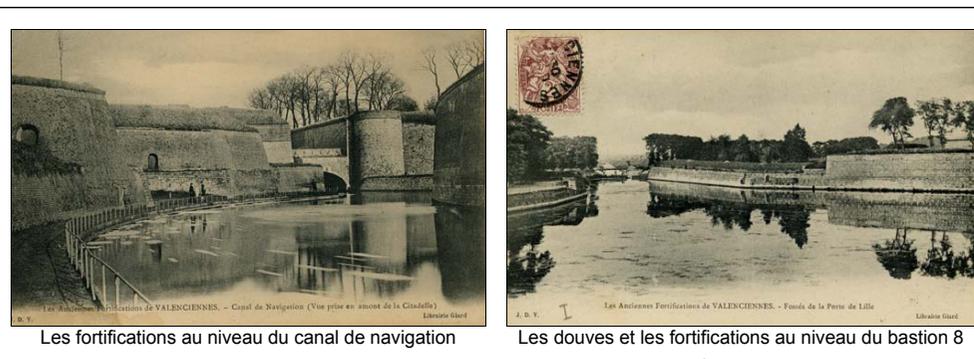


Figure 44: Carte postale ancienne de la fin du XIX<sup>ème</sup>

Source : collection M. DELMARLE

L'eau stagnante des fossés est propice au développement des moustiques, agents de transmission du paludisme mais aussi à la formation du salpêtre, utilisé dans la production de poudre à canons.

Lors du démantèlement des fortifications en 1891, les fossés sont comblés ou voûtés, les ponts donnant accès aux portes sont démontés et certaines écluses perdent leur utilité. Il ne reste rien des fortifications et des douves associées. Seule la tour de la Dodenne, qui régule le flux de la Rhônelle en entrant dans la ville est conservée.

Les boulevards extérieurs de la ville sont construits sur les anciens fossés, dont le tracé est bien visible en vue aérienne.

La mémoire de ces fortifications, des ouvrages hydrauliques et des fossés est perdue. Il faudra attendre 2004 pour voir la concrétisation d'un projet de valorisation des fortifications, jusque là cachées et enfouies.

#### 3.2 – LE RESEAU DE CANAUX

Comme de nombreuses villes des Pays Bas, Valenciennes possédait de nombreux canaux, à l'origine prévus pour protéger la ville, mais qui ont été ensuite utilisés pour l'assainir. Ils assurent également un rôle important dans les métiers de l'artisanat, notamment ceux du textile. Enfin, ils participent à l'embellissement de la ville et sont le support de nombreux abreuvoirs et lavoirs. En effet, le type de parcellaire est celui d'une ville médiévale flamande avec ses rues étroites et tortueuses, longées ou percées par des canaux et où se côtoient maisons à pans de bois et façades richement sculptées.

Valenciennes a compté jusqu'à 3500 mètres de canaux, d'où le nom parfois donné à la ville de Petite Venise du Nord. Ces quatorze canaux et rivières, dessinaient les contours des premières fortifications et de leurs extensions successives.

Outre son utilité pour les métiers du textile, l'eau est utilisée dans les brasseries et est une ressource énergétique importante, c'est pourquoi de nombreux moulins s'implantent à Valenciennes.

Le réseau de canaux individualise de nombreuses petites îles, reliées entre elles par des ponts.

Citons ainsi une première île, ceinte de l'Escaut, de la Rhônelle et de la rivière Sainte-Catherine et une deuxième ceinte par le canal des Recollets, le Grand et le petit Bruille.

La figure 45 montre bien l'organisation du réseau de canaux telle qu'elle était au XVIII<sup>ème</sup> siècle. La trame hydraulique y est représentée en bleu et les ponts sont mentionnés en rouge.

De nombreuses rues de Valenciennes ont conservé la mémoire de ces canaux comme les rues de l'Escaut, du Grand Bruille, du Petit Bruille, des Recollets...

Les noms de rues nous rappellent l'implantation des petits métiers d'eau aujourd'hui disparus (rue des Maillets :outil utilisé dans la préparation des fils de lin, rue des Moulineux : petits moulins, rue du Petit Fossart : petit fossé...

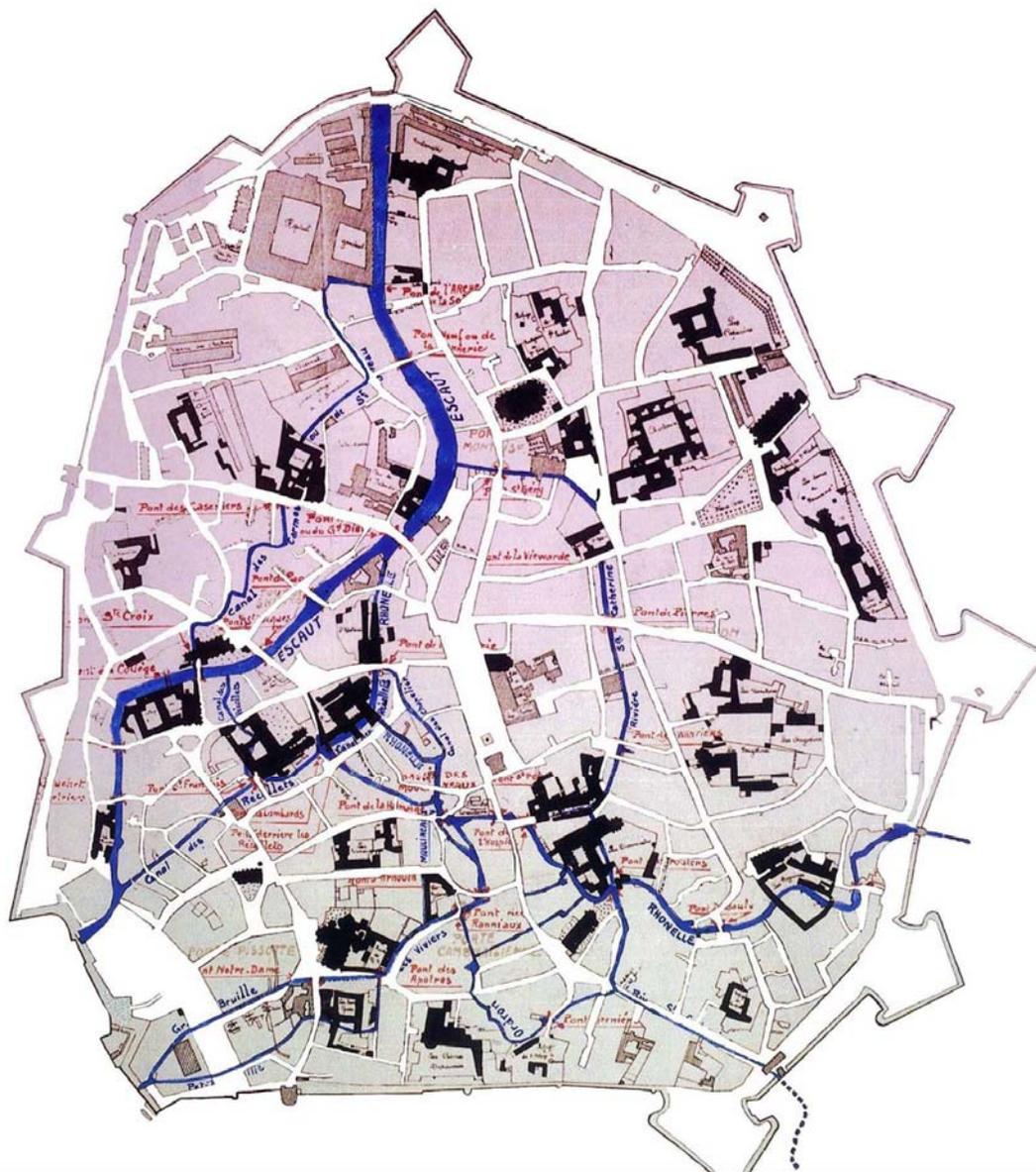


Figure 45: Plan de Valenciennes de 1767 réalisé en 1942 par Henri Guillaume  
Source M. Culot 2001

Le Vieil Escaut, traverse la ville sur plus d'un kilomètre en partant de la citadelle. Il longe la rue du même nom, la rue de l'Intendance, passe derrière l'Hôpital Général et se jette dans le Grand Canal au bout de Saint-Saulve. Durant la Seconde Guerre Mondiale, le Vieil Escaut, qui longeait l'Hôpital général et le Minck (marché aux poissons) est recouvert. La ville ne possède plus qu'un petit bras de canal du « Vieil Escaut » à la sortie de la ville et un petit bout de la Rhônelle à son entrée (Tour Dodenne).

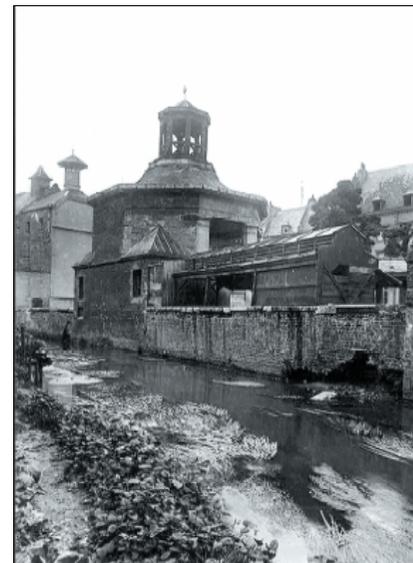


Figure 46: Le Vieil Escaut, derrière le Marché aux Poissons, tel qu'il était en 1918  
Source : Valenciennes fille de l'Escaut et de la Rhônelle

La Rhônelle, arrive par la Tour de la Dodenne. Elle passe par la rue du Petit-Fossart, du Béguinage, d'Oultreman, passe derrière le Tribunal de Commerce et forme le bassin des Moulineaux. Elle traverse la rue de Paris et se jette dans le Vieil Escaut près de l'ancien pont du Grand Dieu.

Le canal des Récollets (ou rivière de l'enfant Jésus), sort du Vieil Escaut. Bouché en 1894 entre la rue des Porchelets et l'église Saint-Géry, il rejoint ensuite le canal des Chapeliers.

Le canal des Carmes (ou de Saint-Agneau, ou des Ailettes), sort du Vieil Escaut derrière l'église Saint-Nicolas, longe la rue Cariot puis la rue Derrière-les-Murs et enfin la rue de Lille. Son cours suit la rue de l'intendance et se jette dans le Vieil Escaut derrière l'Hôpital Général.

Le courant des Chapeliers, petit bras de la Rhônelle qui part de la rue des Moulineaux, longe la rue de la Poissonnerie et rejoint le canal des Récollets sous le square Watteau.

Le déversoir des Moulineaux, relie la Rhônelle au courant des Chapeliers.

La Balhaut (ou Baleau, ou Baillehaut), sort de l'Escaut au lieu-dit le Jolimetz, elle traverse le chemin des planches, l'allée des Bons Vouloirs au pont du même nom et se dirige vers le pont des archers. Elle coupe la route du Faubourg de Paris et se jette dans le Vieil Escaut près de la citadelle.

La rivière Sainte-Catherine (ou rivière Saint-Géry) se jette dans le Vieil Escaut au lieu-dit le moulin de Saint-Géry. Elle constituait l'un des premiers fossés de la ville avec le canal des Récollets lors de la création du Neuf-Bourg. Lors de l'opération « Cœur de ville » les fouilles archéologiques ont mis à jour de nombreux objets dans le lit de la rivière Sainte-Catherine (Figure 47), notamment des enseignes de pèlerinage, dont la fabrique européenne montre l'importance de la ville sur les routes de pèlerinage comme la route de Saint-Jacques de Compostelle. Ces enseignes, essentiellement du XV<sup>ème</sup> siècle, sont jetées dans le cours d'eau par les pèlerins. Elles n'étaient connues jusqu'ici qu'à Paris dans la Seine et à Londres dans la Tamise. Elles ont fait l'objet d'une très belle exposition (début 2005) au Musée des Beaux Arts de Valenciennes.



Figure 47: Le lit de la rivière Sainte-Catherine dégagé derrière l'Hôtel de ville lors des fouilles préparatoires à l'opération « Cœur de ville »

Source : Valenciennes fille de l'Escaut et de la Rhônelle

Les viviers, formés par la réunion des deux Bruilles, passent sous la sous-préfecture, longent la rue des Viviers, où ils sont grossis par l'Ordron, passe sous le Tribunal pour gagner le bassin des Moulineaux.

L'Ordron (ou Orderon), part de la rue des Cardinaux, traverse la place des Viviers et se jette derrière le Palais de Justice, dans le canal des Viviers.

Les Bruilles (ou Bruil, ou Breuil), sortent de l'Escaut à l'écluse des Repentis, passent l'écluse des Bruilles où le cours d'eau se divise en deux parties : le Grand Bruille et le Petit Bruille.

- Le Grand Bruille longe la rue du même nom, traverse la rue de Paris et retrouve le Petit Bruille près de la sous-préfecture où il devient le canal des Viviers,

- Le Petit Bruille longe la rue du même nom, se dirige vers la rue Notre-Dame et rejoint le Grand Bruille.



Figure 48: Le Grand Bruille en souterrain, au niveau de la rue Notre-Dame

Source : Valenciennes fille de l'Escaut et de la Rhônelle

Enfin, le canal Saint-François, petite branche de la Rhônelle, part de la rue des Récollets et la suit jusqu'à la rue Saint-Jean, puis il se jette dans le canal des Chapeliers.

Certains cours d'eau sont recouverts du XVI<sup>ème</sup> au XVIII<sup>ème</sup> comme le courant des Chapeliers, le canal des Carmes et une partie de la Rhônelle.

**Le réseau de canaux est le témoignage des extensions successives de la ville. Il marque les différentes phases de son développement au cours du Moyen-Age.**

**Les canaux n'étant plus visibles, la mémoire et la compréhension de ces différentes phases de développement n'apparaissent plus.**

Les canaux, devenus inutiles étaient des sources d'insalubrité dénoncées par des experts comme le Dr Stiévenart dans sa *Topographie historique et médicale de Valenciennes, 1846*. C'est pourquoi les canaux sont recouverts lors du démantèlement des fortifications et le système de distribution d'eau potable est amélioré avec la construction d'un château d'eau. Ce château d'eau sera surélevé avec un second réservoir en 1962.

## 4 – LES MARAIS

Valenciennes, tapie au fond de la vallée de l'Escaut, se situe sur une zone sèche entre deux marais :

- Le marais de Bourlain au Sud,
- Le marais de l'Epaix au Nord.

### 4.1 – LE MARAIS DE BOURLAIN

Très tôt, le marais de Bourlain est drainé et asséché. Il laisse la place à un étang : l'Étang du Vert Gazon au début du XX<sup>ème</sup> siècle, du nom du hameau situé sur les bords de l'Escaut.

Anciennement exploité pour le ballast, cet étang d'affaissement minier est aujourd'hui appelé l'étang du Vignoble. On y a retrouvé lors de l'exploitation des ossements de mammouths, d'élans et de bisons.

L'étang du Vignoble est aujourd'hui aménagé en base nautique, il est longé par l'Escaut mais sans communication hydraulique pour éviter tout risque de transfert de pollution. En effet, les eaux de l'Escaut sont de mauvaise qualité alors que celles de l'Étang sont correctes, bien que le fond vaseux soit pollué.

Les abords de l'étang sont entretenus par les services de la mairie en pelouse rase, accentuant l'aspect artificiel du site.



Figure 49: L'étang du Vignoble en vue aérienne  
Source : <http://www.ville-valenciennes.fr>

### 4.2 – LE MARAIS DE L'EPAIX

Le marais de l'Epaix se situe en aval de Valenciennes, dont le nom est celui d'un village situé dans le marais.

Son extrémité en amont se situe au niveau des Tertiales. La partie toujours marécageuse appartient à un propriétaire privé qui loue les petites étendues d'eau pour la pêche, une autre partie appartient à la ville de Valenciennes. Cette dernière correspond aux terrains de l'ancienne rotonde délaissée par la SNCF.

La vocation de la partie communale est celle d'une zone humide naturelle préservée, où des sentiers pourront être aménagés.

## 5 – LES OUVRAGES LIES A L'EAU

L'omniprésence de l'eau dans la ville a nécessité la construction de nombreux ouvrages. Ainsi, Valenciennes possédait de nombreux ponts dans la ville pour franchir les 3500 mètres de canaux. L'énergie hydraulique a été également utilisée grâce à la présence de nombreux moulins et la protection de la ville rendue possible par la construction de deux écluses : l'écluse des Repentis et l'écluse Notre-Dame. Enfin, l'entrée de l'Escaut et de la Rhônelle en ville constituait un point faible dans le système défensif, c'est pourquoi, l'entrée de l'Escaut était protégée par la citadelle et celle de la Rhônelle protégée par un ingénieux système de porte d'eau : la Tour de la Dodenne.

### 5.1 – LES PONTS

L'origine de la ville est liée à son emplacement propice au franchissement de la vallée de l'Escaut et à sa navigabilité. La traversée de l'Escaut était rendue possible par la présence d'un gué, puis d'un pont, le pont Néron.

Les extensions successives de la ville ont englobé les fossés défensifs qui sont devenus des canaux, utilisés pour l'évacuation des eaux usées et par les nombreux métiers artisanaux. Le tracé des rues, le plus souvent perpendiculaire aux canaux, nécessitait de nombreux ponts pour les traverser.

Au XVIII<sup>ème</sup> siècle, Valenciennes possède 42 ponts *intra-muros* :

- 21 ponts relient les 9 îles créées par le réseau de canaux,
- 21 autres ponts franchissent les canaux,
- 4 écluses permettent également un franchissement,
- 2 ponts franchissent le réseau de drainage dans le faubourg de Notre-Dame, à l'extérieur de la ville.

Sur l'Escaut, ce sont 13 ouvrages qui enjambent le fleuve, de l'écluse des Repenties à l'entrée en ville à la porte Poterne (pont de l'arche de la Salle) à la sortie de la ville.

Tous les ouvrages ont aujourd'hui disparu à l'exception de l'écluse des repenties et du pont de la citadelle qui font l'objet d'une rénovation et d'une mise en valeur dans le cadre de l'aménagement du square du vieil Escaut.



Le principal effet de l'enterrement des cours d'eau est de masquer les ponts et de perdre la lisibilité de la trame hydraulique.

Certains ponts sont réapparus puis ont disparu à l'occasion de la reconstruction (le pont Néron, le pont Saint-Jacques, le bassin des Moulineaux....) et d'autres plus récemment (pont gauche en décembre 1974...).



**Figure 51: Photographie du pont Néron redécouvert lors des travaux de reconstruction d'après guerre, rue de Lille.**  
Source : Rapport de présentation de la ZPPAUP.



**Figure 52: Photographie du pont Saint-Jacques redécouvert lors des travaux de reconstruction d'après guerre.**  
Source : Rapport de présentation de la ZPPAUP.

En ville il ne reste plus qu'un seul pont, le pont Delsaux. Avec le détournement et la canalisation de l'Escaut, il fallut construire des ponts extérieurs comme le pont Jacob et le pont Villars.

Le **pont Jacob** tire son nom de la personne en charge de manœuvrer le pont-levis du temps des travaux de canalisation. Ce pont-levis permettait le passage des bateaux sur l'Escaut. Il est remplacé en 1833 par un pont fixe, suffisamment élevé. Il sera reconstruit une première fois en 1850.

Avant la canalisation de l'Escaut, un pont en bois dit du Noir-Mouton permettait le franchissement de la Riviérette pour relier Valenciennes et Anzin, à l'emplacement de l'actuel pont Jacob.

Lors de la seconde guerre mondiale, tous les ponts sur l'Escaut sont détruits.

Actuellement trois ponts enjambent la canal de l'Escaut. On trouve de l'amont vers l'aval :

- Le pont du Faubourg de Paris,
- Le pont Villars,
- Le pont Jacob.

Ces deux derniers enjambent à la fois le canal de l'Escaut et la voie ferrée qui le longe.



**Figure 53: Photographie aérienne montrant les trois ponts actuels qui franchissent l'Escaut**  
Source : <http://www.ville-valenciennes.fr>

On aperçoit sur la Figure 53, le viaduc de la voie de chemin de fer qui enjambe l'Escaut. En amont de la photographie, le viaduc autoroutier de Trith enjambe lui aussi l'Escaut et la voie ferrée.

La construction d'un 4<sup>ème</sup> pont est programmée dans le cadre de l'arrivée du tramway dans la ville (voir plus loin).

## 5.2 – LES MOULINS

Les moulins étaient abondants à Valenciennes et en périphérie. Ils étaient particulièrement nombreux sur la Rhônelle, mais également sur l'Escaut en amont de Valenciennes. En ville, les moulins étaient situés dans le faubourg de Paris, aux Moulineaux (d'où son nom), au niveau du pont Delsaux et à proximité de la citadelle.

Les moulins avaient un rôle économique avec la transformation de grains en farine (ils servaient aussi à faire de l'huile ou à extraire le tannin des écorces pour travailler les cuirs), mais ils avaient aussi un rôle important dans l'entretien des cours d'eau. En effet, les meuniers devaient de temps en temps retenir l'eau et la relâcher brutalement afin de vidanger le lit du cours d'eau des sédiments accumulés.

Sur la Rhônelle, les moulins ont maintenant disparu ou sont réaménagés en résidences.

Sur l'Escaut les moulins ne fonctionnent plus, à l'exception du Moulin de Prouvy, le plus important de tous.

Le **moulin de la Citadelle** (Figure 54) est construit en 1688 sur les fondations de anciens moulins de 1581. Il est aujourd'hui détruit mais ses fondations subsistent. Elles réapparaissent aujourd'hui avec le réaménagement du site.



Figure 54: Carte postale du début du XXème siècle

On voit bien le moulin de la citadelle au premier plan à gauche et le pont de la citadelle à droite.  
L'écluse des repentis est visible en arrière plan.

Source : Collection Delmarle

Un autre moulin important était celui du Faubourg Notre-Dame dont il subsiste des témoins conséquents. Il a fonctionné jusqu'à l'époque contemporaine.

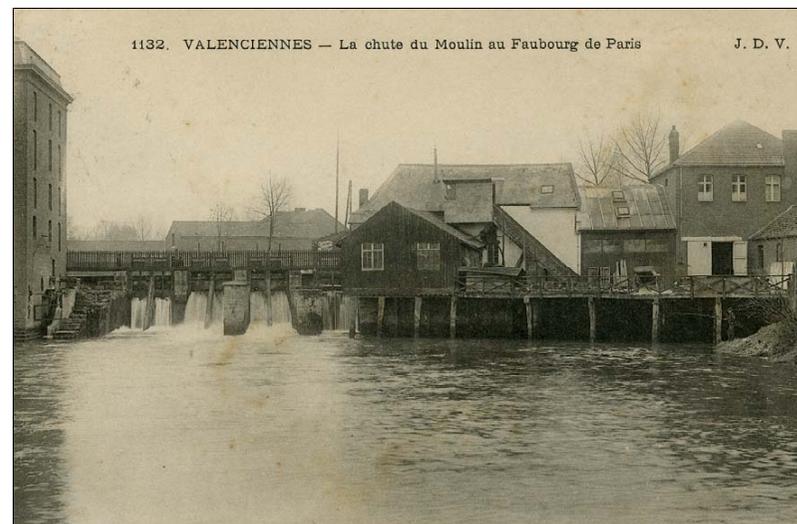


Figure 55: Carte postale du XXème siècle représentant le moulin du faubourg Notre-Dame  
Source : Collection Delmarle

Le moulin du pont Delsaux a disparu mais il existe toujours sous la place alors que le moulin Saint-Géry, derrière l'ancienne piscine n'est plus qu'un souvenir.

## 5.3 – LES ECLUSES

L'utilisation de l'eau en ville et autour de la ville, pour les activités économiques et de transports et pour la défense de la ville, a nécessité l'aménagement d'écluses afin de mieux contrôler les débits, assurer l'approvisionnement en eau et limiter les catastrophes.

Valenciennes possédait trois écluses importantes au dehors de la ville et quelques unes plus petites en ville. Les écluses en dehors de la ville sont l'écluse des Repentis, l'écluse Notre-Dame et l'écluse des Bruilles.

### 5.3.1 - L'écluse des Repentis

En 1542, afin d'améliorer le système défensif de la ville, le cours de l'Escaut est modifié et la construction d'une écluse entreprise. En effet, un méandre de l'Escaut est supprimé et les berges sont rectifiées. La construction d'une écluse de forte envergure commence au lieu-dit « La Brètesque » d'où le nom de l'écluse de la Brétèque. Le dispositif d'inondation est essayé le 30 janvier de cette même année. Les eaux montent trois jours durant, inondant le quartier Notre-Dame et la vallée de l'Escaut jusqu'à l'Abbaye de Fontenelle. L'inondation est stoppée le 3 février alors que les eaux léchaient le bas de la porte Notre-Dame et menaçaient d'entrer en ville.

Après avoir été utilisée contre les espagnols lors de l'insurrection protestante, elle s'avère d'une redoutable efficacité pour rançonner tour à tour les meuniers, les bateliers, les habitants et les marchands par la garnison espagnole. En effet l'écluse permet à la garnison :

- De priver d'eau une grande partie de la ville,
- De mettre à sec les moulins et les bateaux,
- D'inonder la ville en fermant l'écluse et en la rouvrant brutalement,
- D'inonder les faubourgs et prairies, détruisant les récoltes et compromettant les élevages.

Cet éventail de possibilités a été subtilement utilisé par le chef des garnisons espagnoles.

L'écluse a joué un rôle important lors des sièges français. En effet, l'inondation est utilisée en 1656 et 1677 pour défendre la ville ; efficacement lors du premier siège.

Vauban a jugé que cette écluse de la Brétèque, construite sous Charles Quint, n'était plus adaptée. Elle est donc démolie et remplacée en 1688 par l'écluse des Repenties, implanter quelques dizaines de mètres en aval, derrière la Bastion des Repenties, pour la dissimuler aux yeux de l'ennemi.

Constituée de trois piles et de deux culées, elle laisse quatre passages de largeur inégale aux eaux de l'Escaut qui, à cet endroit, se divisent en deux cours. Les eaux empruntant les trois passages de gauche se rejoignent au-delà des piles, alors que les eaux empruntant le passage de droite sont canalisées par un mur gagnant le pont de la citadelle. Ce canal alimentait les Bruilles et allaient faire tourner les deux roues du moulin en aval du pont de la citadelle.

L'écluse était également utilisée pour nettoyer le lit du fleuve en donnant « saccage », en fermant les vannes et en les rouvrant subitement.

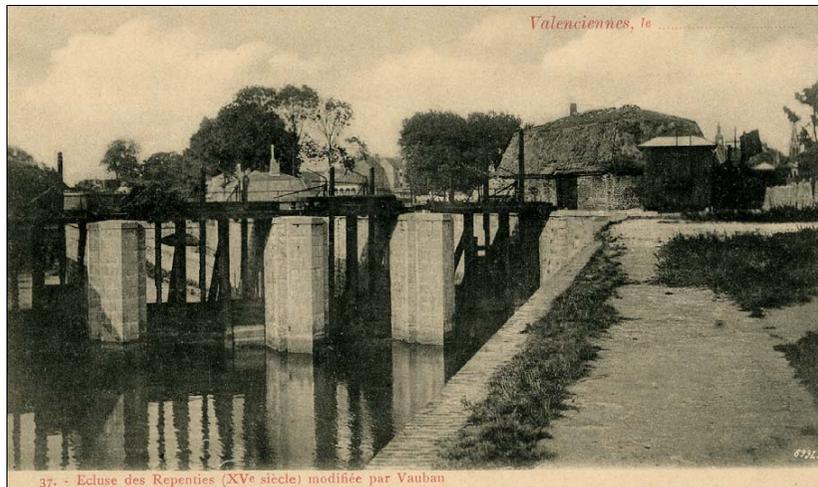


Figure 56: Carte postale ancienne représentant l'écluse des repentis à la fin du XIX<sup>ème</sup>  
Source : collection M. DELMARLE

La principale utilité de l'écluse, bien que peu courante, est d'inonder les abords de la ville pour la protéger des assaillants. Des essais sont réalisés du 4 au 25 novembre 1691, inondant la vallée de l'Escaut jusqu'à Denain, sur une largeur de 600 à 800 toises (1170 à 1560 mètres) et une profondeur de 4 à 12 pieds (1,3 à 4 mètres). L'eau recouvrait entièrement le terrain depuis la citadelle jusqu'à la porte de Famars, empêchant ainsi toute attaque directe sur ce flanc.

L'inondation est utilisée :

- En 1708, lors de la guerre de succession d'Espagne,
- En 1742 et 1744 lors de la campagne en Flandres du Maréchal de Nouailles,
- En 1793 lors du siège par les Autrichiens,
- En 1814 lors des cent jours.

Il faut près d'un mois pour inonder la vallée. C'est pourquoi, pour qu'elle soit efficace, la ville doit préparer sa défense bien avant l'attaque elle-même.

La méthode détaillée pour former l'inondation est très bien décrite dans un article de Jérôme Guilleminot paru dans la revue Valentiana n°4.

L'écluse des Repenties fait aujourd'hui l'objet d'une rénovation dans le cadre de l'aménagement du square de l'écluse des Repenties, même si le cours du Vieil Escaut est encore négligé pour le moment.



Figure 57 : Les écluses Notre-Dame et des Repentis attenantes au parc des Repentis  
Source : Photographie Lydéric De Wever, mai 2005

### **5.3.2 - L'écluse des fossés Notre-Dame**

L'écluse des fossés Notre-Dame est située à quelques mètres en amont de l'écluse des Repenties, sur la rive droite du Vieil Escaut.

Les trois passages ont été murés lors du démantèlement mais le reste de l'édifice est conservé.

Sa construction est décidée par Vauban pour remplacer l'important ouvrage de maçonnerie perpendiculaire à l'écluse de la Brèteque. En effet, pour tirer avantage de l'immense réservoir d'eau de l'inondation, Vauban imagine de jeter les eaux de l'Escaut dans les fossés du front Sud, Est et Nord-Est pour les faire ressortir à l'opposé de leur point d'entrée, du côté de la porte de Mons.

Les portes et les vannes sont conçues pour s'ouvrir toutes ensemble et lâcher en même temps une grande quantité d'eau dans le fossé, créant un torrent pour culbuter les ouvrages de franchissement que les ennemis auraient pu établir dans les fossés. La chute d'eau peut être de 18 à 20 pieds (5,8 à 6,5 mètres).

Afin d'éviter un envasement au niveau de l'écluse, qui amoindrirait son efficacité, le radier est surélevé de 2 mètres environ par rapport à celui de l'écluse des Repenties. Toutefois, l'un des passages de l'écluse est abaissé en 1767 afin de créer un petit courant d'eau continu (dragon) pour curer régulièrement les fossés.

Cette écluse est aujourd'hui très bien visible et fait également l'objet d'une valorisation dans le cadre de l'aménagement du square de l'écluse des Repenties.

### **5.3.3 – L'écluse des Bruilles**

A la sortie de l'écluse des Repenties, un canal est séparé de l'Escaut par un batardeau. Ce canal alimentait l'écluse des Bruilles, encore visible aujourd'hui. Composée de quatre vannes (deux vannes sont cachées sous les esplanades), elle donne naissance au Petit Bruille et au grand Bruille, qui parcourent le centre-ville et se jettent dans la Rhônelle aux Moulineaux.

Sur l'Escaut canalisée, l'écluse Folien, située quelques centaines de mètres en aval du pont Jacob, régule le débit de l'Escaut pour permettre la navigation.

Cette écluse devrait être réaménagée lors des travaux de mise à grand gabarit de l'Escaut.

## **5.4 – LA TOUR DE LA DODENNE**

La Tour de la Dodenne est probablement construite vers 1450 pour remplacer la simple voûte extérieure qui laissait la Rhônelle pénétrer en ville, et qui constituait un point faible dans le système défensif.

L'épaisseur des murs dépasse trois mètres par endroit, la rendant invulnérable à toute attaque d'artillerie.

La Rhônelle est canalisée dans un aqueduc (Figure 58) sous lequel des arcades laissent passer les eaux du fossé. Ces arcades existent sûrement encore sous le boulevard Carpeaux. Une vanne permettait de détourner les eaux de la Rhônelle dans les fossés dans le but de les inonder.

Classée Monument historique en 1904, c'est aujourd'hui le seul témoignage des fortifications de la ville. Elle fut restaurée peu avant la seconde guerre mondiale et se trouve attenante au parc de la Rhônelle bien que séparée de celui-ci par le boulevard Carpeaux. A son pied, c'est également un des seuls endroits où l'on peut voir la Rhônelle.

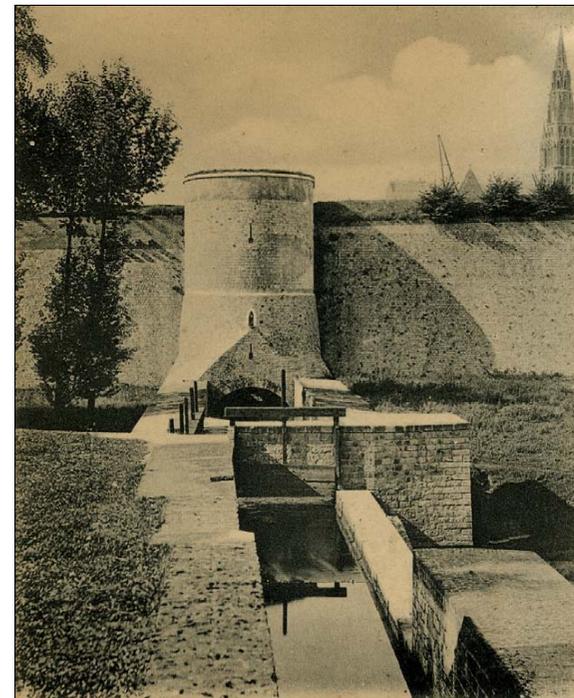


Figure 58: Carte postale de la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle, représentant la tour de la Dodenne intégrée au mur de fortifications  
Source : collection M. DELMARLE

## 5.5 – LA PORTE POTERNE

Le Vieil Escaut sortait, de la ville, par une "porte d'eau", une poterne qui contrôlait la rivière grâce à une herse, couverte d'un bâtiment construit sur l'emplacement du pont actuel, et bordé de deux tours.

L'ouvrage a été démoli en 1891 et 1892, lors du démantèlement des fortifications.



**Figure 59: L'Escaut sortait de la ville par la porte Poterne**  
(ici vue côté ville)  
Source : Valenciennes fille de l'Escaut et de la Rhônelle

Aujourd'hui, la mémoire du lieu est perdue. Un parking privé remplace la porte Poterne.



**Figure 60: Photographie actuelle de l'emplacement de la porte Poterne**  
Photo Lydéric De Wever 2005

## 5.6 – LES FONTAINES

La ville intra muros ne possède pas de sources. Aussi, l'eau potable, prélevée dans la nappe superficielle alimentait quelques fontaines. Cette eau, souvent polluée était la cause de nombreuses maladies. Cette mauvaise qualité de l'eau est sûrement à mettre en relation avec le taux de mortalité infantile particulièrement élevé à Valenciennes.

Quelques fontaines agrémentent le paysage urbain, comme la fontaine Watteau, réalisée à la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle ou la fontaine de la place d'Armes.

Il est de la volonté de la municipalité de développer ces fontaines en ville. Ainsi, la fontaine place d'Armes, jugée peu esthétique sera remplacée et d'autres fontaines devraient agrémenter les différents quartiers.

Attention toutefois à ne pas utiliser l'eau potable pour leur approvisionnement, ce qui nuirait à l'image souhaitée.

## II – LES VILLES REDECOUVRENT L'EAU

De nombreuses villes sont nées de l'eau. La présence de sources ou la navigabilité d'une rivière ou d'un fleuve est à l'origine de nombreuses implantations humaines.

L'eau est une ressource vitale à l'Homme et son exploitation est historique. L'eau est ainsi utile aussi, elle permet de transporter personnes et marchandises. Enfin l'eau assainit la ville.

L'exploitation de l'eau potable, pour les ménages, les industries et les activités agricoles entraîne bien souvent une diminution de la ressource et les activités humaines dégradent significativement cette ressource. La gestion de l'eau est devenue un enjeu stratégique pour les territoires.

Aujourd'hui, restituer à l'eau la place qui lui revient dans la ville est devenu un élément important de l'aménagement urbain.

L'eau était omniprésente dans les villes de la région Nord-Pas-de-Calais et les canaux situent les villes et les territoires dans un contexte régional, ici le bassin versant de l'Escaut. Les rivières et canaux racontent une histoire passionnante au sujet du territoire qu'elle traverse, de sa géographie, sa géologie, son histoire, ses fonctions.

Mais contrairement à de nombreuses villes flamandes belges, elle a disparu du paysage urbain de notre région. Lille et Valenciennes étaient comparables à Bruges ou Gand. Les rues suivaient les canaux, de nombreux ponts permettaient leur franchissement et les maisons ou ateliers d'artisans avaient une façade sur l'eau. Les canaux se sont progressivement transformés en dépotoirs, les eaux usées y étaient déversées et pour assurer une meilleure salubrité publique, ces canaux ont été recouverts. Lille et Valenciennes ont totalement perdu leurs canaux, entraînant une perte de leur identité.

Pour ces villes, redécouvrir l'eau c'est renouer un lien avec leur passé, retrouver une identité perdue. C'est pourquoi elles se sont lancées depuis quelques années dans des projets de valorisation de l'eau. La réouverture du canal de Roubaix ou la reconquête des berges de l'Escaut en sont des exemples.

D'autres villes développent également des projets de valorisation de l'eau autour de leur rivière, de leur fleuve, de leurs canaux ou encore dans les nouveaux projets d'aménagement, où la place de l'eau est prépondérante à la qualité du cadre de vie. La récupération des eaux pluviales est une cible visée par les constructions à Haute Qualité Environnementale (HQE) et la mise en valeur de ces aménagements hydrauliques améliore notablement l'image des projets.

Ce mouvement procède d'une évolution générale de la politique de l'eau qui a dû intégrer depuis quelques années, de nouvelles préoccupations dépassant les simples besoins prioritaires que sont l'alimentation en eau, la lutte contre les inondations ou le maintien de l'hygiène publique. La gestion de l'eau a dû s'ouvrir à de nouvelles demandes et à de nouveaux usages privilégiant les fonctions de milieu et de cadre de vie (loisirs, animation urbaine, sports nautiques, etc...). Ainsi, la demande plus qualitative et l'arrivée de partenaires

préoccupés d'environnement et de cadre de vie expliquent en partie cette « redécouverte de l'eau ».

Différents exemples de projets de territoire ou urbains qui mettent l'eau en avant ou l'utilisent comme support de développement sont utiles pour construire un projet de valorisation de l'eau pour l'agglomération valenciennoise. Ces exemples ne sont pas exhaustifs, ils appartiennent au territoire régional, puisque les principales thématiques s'y retrouvent mais aussi au territoire national, ou européen.

Avec l'importance accrue de la qualité du cadre de vie et la densification des tissus urbains, la quête de nouveaux espaces naturels et de loisirs oriente les aménagements. Cependant, il apparaît qu'en dehors de l'offre en espaces de promenade, la question essentielle est de retrouver un lien, pas seulement vers les cours d'eau, mais vers d'anciens territoires industriels qui ont été peu à peu oubliés.

Dans les exemples présentés, il s'agit d'attirer les citadins vers ces nouveaux espaces. Par contre les moyens pour y parvenir sont très hétérogènes.

Ainsi, la ville de Lyon mise sur l'événement créé par des programmes jugés attractifs pour l'ensemble de l'agglomération. Elle compte ainsi inciter les Lyonnais à traverser la barrière du Centre d'Echange de Perrache vers le confluent. La ville met l'accent sur des édifices remarquables, construits pour attirer de nouvelles populations.

A Nancy, ce sont de nouvelles continuités urbaines qui, depuis le centre ville, permettent de tisser un lien vers la rivière.

A la Plaine Saint-Denis, c'est le rapport aux quartiers environnants qui est privilégié.

A Nancy et à la Plaine Saint Denis, les cours d'eau sont définis comme de nouveaux espaces publics, à la fois synonymes d'identité et de qualité urbaine.

Les projets s'attachent à rendre les lieux visibles et à les ouvrir sur leur environnement. Ainsi, de nouveaux espaces urbains sont créés, de nouveaux usages apparaissent, mais l'effort d'aménagement est de rendre ces territoires accessibles, en les reliant à des cheminements déjà inscrits dans le territoire. Cet ancrage intègre le temps : celui imposé par les aménagements, mais surtout celui nécessaire à l'émergence de nouvelles qualifications indispensables pour fonder les appropriations.

L'histoire que raconte l'eau dans une ville est unique. Aussi, ces différents exemples nous ouvriront quelques pistes et nous aideront à construire un projet pour une valorisation de l'eau dans l'agglomération valenciennoise.

## 1 – LA REMISE EN VALEUR D'UN COURS D'EAU

De nombreuses rivières sont à l'origine des développements des villes. Lieux privilégiés, elles offrent également une ressource utile et des débouchés économiques.

Pour une ville, valoriser son cours d'eau, c'est renouer un lien avec son histoire mais c'est aussi améliorer son image aux yeux de ses habitants.

Les fleuves et rivières sont domestiqués en ville, les berges sont bétonnées et la qualité des eaux dégradée. C'est pourquoi de nombreuses villes ont souhaité revaloriser ce patrimoine à travers différents projets d'aménagement dont les buts et objectifs varient en fonction des villes.

Les exemples choisis ici concernent les portions d'un cours d'eau dans sa traversée de ville. Contrairement aux zones rurales, où la valorisation d'un cours d'eau s'appuie essentiellement sur la naturalisation des berges et du lit dans le but de préserver ou de restaurer la biodiversité, les zones urbaines privilégient l'amélioration du cadre de vie et la valorisation du patrimoine bâti.

### 1.1 – LA BASSE ET LE GANGANEUIL A PERPIGNAN

La ville de Perpignan (Pyrénées orientales) a mené dans les années 1980 et 1990 plusieurs actions pour valoriser les deux rivières principales qui traversent la ville.

La plus importante des deux et affluent de la Têt, la **Basse** est encaissée, les berges sont bétonnées. Elle est entourée de boulevards de chaque côté et a bénéficié **d'aménagements sur ses berges qui sont maintenant fleuries... mais inaccessibles**. Ce non lieu est devenu le plus grand espace vert de la ville avec ses deux kilomètres linéaires. La promenade se fait le long du boulevard qui longe la Basse.



Figure 61: La Basse à Perpignan, le plus grand espace vert de la ville est malheureusement inaccessible.  
Source : <http://www.mairie-perpignan.fr>

Le cours d'eau du **Ganganeil** présentait un aspect peu attrayant, il était notamment encombré de débris et le faible écoulement des eaux accentuait le dépôt de vase. Son image était semblable à celle de la Rhônelle au niveau du Pont Delsaux. Les aménagements ont consisté à réaliser **un lit bétonné très étroit et bordé de trottoirs**, améliorant ainsi son aspect, la récupération des eaux pluviales et son auto curage. Cet aménagement, s'est fait par phases au terme de chacune d'entre elle une évaluation des réactions des habitants était entreprise. Le projet est donc bien accepté par la population qui a joué le jeu en améliorant les façades sur l'eau. Le coût d'un tel aménagement est de l'ordre du millier d'euros par mètre linéaire.

### 1.2 – LE CANAL DE ROUBAIX

Le projet de réouverture du canal de Roubaix à la navigation est un bon exemple d'intégration et de remise en valeur d'une voie d'eau dans un contexte urbain.

Le canal de Roubaix, partiellement artificiel, constitue une voie d'eau urbaine de 28 kilomètres sur trois portions, dont une en Belgique. Compte tenu d'un important dénivelé de plus de 20 mètres, son itinéraire est ponctué de quinze écluses, 12 en France et 3 en Belgique. Il franchit la ligne de partage des eaux entre les bassins de l'Escaut à l'Est et la Maque, affluent de la Lys.

Depuis plus de 10 ans, les politiques de renouvellement des villes du Nord / Est de l'agglomération, appuyées par les différentes politiques de l'Etat (DSQ, contrats de ville, Grand Projet Urbain...) et les politiques européennes (FEDER Objectif 2, URBAN ...), ont contribué à forger un nouvel élan, tant sur le plan économique que sur le plan social et urbain.

Parmi les principaux sites faisant l'objet d'enjeux particuliers du point de vue du développement, le canal de Roubaix (actuellement fermé à la navigation), et les territoires adjacents offrent un potentiel de développement dont la ville de Roubaix a d'ores et déjà su tirer parti.

Ce canal, qui traverse des quartiers d'habitat aujourd'hui dégradé et de nombreux espaces et usines laissés à l'abandon est le premier symbole d'un projet de requalification urbaine de grande envergure baptisé "ville renouvelée". La reconquête de "l'espace canal" s'étend sur un linéaire de 15 kilomètres et concerne 5 villes. En requalifiant l'espace public, la métropole entend générer une dynamique de relance économique et de reconquête sociale du territoire.

En 1992, l'Etat, la Région et la Communauté Urbaine de Lille ont confié à l'Agence de Développement et d'Urbanisme la tâche d'organiser un concours international d'urbanisme et de conduire le projet lauréat en y associant étroitement tous les acteurs de la ville sous forme de trois collèges : élus des collectivités locales, techniciens de l'agglomération et habitants des quartiers concernés. Cette démarche « d'urbanisme partagé » a permis de confronter les points de vue et de valider les options proposées. En 1995, le Syndicat Mixte du Canal de Roubaix (SMCR) a été constitué autour des 5 communes concernées et de la Communauté Urbaine de Lille afin d'engager les premiers travaux de requalification. En 1997, le SMCR a élaboré un plan pluriannuel d'action et une charte d'aménagement.

A partir du diagnostic du territoire, il a été décidé de mettre l'accent sur la requalification et la création d'espaces publics en particulier d'espaces verts afin de tisser des liens entre la ville et le canal. Des arbres d'alignement ont été progressivement plantés le long des berges ; les ponts métalliques et les écluses des quais sont un à un remis en état. Pour éviter de couper radicalement le tissu urbain et de limiter l'accès au canal, le projet de voie rapide urbaine le long du canal entre Roubaix et Tourcoing a été abandonné au profit d'un projet de boulevard urbain. Les principales voies pénétrantes reliant les quartiers devaient elles aussi être traitées en boulevard urbain en respectant les principes suivants : circulation partagée, vitesse limitée, larges trottoirs plantés et séparés de contre-allées pour le stationnement, davantage de connexion avec les rues desservant les quartiers, alignements bâtis. Enfin, le projet s'appuie sur une trame verte destinée à améliorer la qualité du cadre de vie.

Deux sites prioritaires sont actuellement traités : les abords immédiats du canal (chemin de halage) et le site de l'Union qui devrait devenir le second pôle économique de développement de la métropole après Euralille.



Figure 62: Photos de portions du canal de Roubaix  
Source : <http://perso.wanadoo.fr/canaldेरoubaix>

Le projet de l'équipe de C. Devilliers, urbaniste, démontre la capacité du vieux canal à structurer un vaste territoire urbain et à inspirer une politique de reconquête et de redéveloppement de la ville.

Le projet est accompagné :

- De la création de logements individuels et collectifs,
- De la réhabilitation des logements dégradés,
- De la création d'équipements publics et de service,
- De la re-dynamisation du tissu commercial de proximité,
- Du traitement des espaces publics du **canal**,
- Du traitement des liaisons inter-quartier de part et d'autre du **canal**,
- Du traitement des liaisons piétonnes vers le parc du nouveau monde,
- De l'amélioration des dessertes et du fonctionnement des voiries

Cette partie de la ville sera l'une des rares parties de la zone urbaine de Lille où l'eau pénétrera dans le quartier. Cet effet sera encore renforcé par l'aménagement de plusieurs douves étroites, perpendiculaires au canal.

L'objectif est de recomposer la ville à partir du canal de Roubaix, en faire l'axe structurant d'un projet de reconquête urbaine sur un territoire de près de 1000 hectares et qui concerne directement 100 000 habitants. Ce projet doit permettre dans un environnement requalifié, de renouveler le parc de logements (attirer de nouvelles populations en offrant de nouveaux produits logements et satisfaire les demandes des plus démunis) et de favoriser l'implantation de nouvelles entreprises de services ou de production à forte valeur ajoutée.

Le site de l'Union, site prioritaire qui appartient au territoire du canal, devrait devenir le nouveau coeur urbain du nord de l'agglomération car le Schéma Directeur prévoit d'y implanter le second pôle de développement stratégique de la métropole. Il s'agirait d'y développer un centre-ville autour d'un grand parc (13 hectares), un quartier où devrait prévaloir une mixité logements, bureaux, équipements publics et commerces.

La réfection du chemin de halage qui assure une continuité de cheminement sur plus de 15 kilomètres entre les cinq villes et la Belgique, l'installation de jardins ouvriers, de parcours de santé, la pose d'un mobilier urbain intégré aux sites traversés, la plantation de centaines d'arbres, l'entretien permanent des abords du canal, la rénovation des bâtiments de grandes entreprises ont conduit riverains, promeneurs à se réapproprier "l'espace canal". Progressivement, le canal redevient un lieu d'animation où se côtoient toutes sortes d'usagers : pêcheurs, cavaliers, nageurs, kayakistes etc. Ce succès conforte les décideurs locaux dans leur projet de remise en navigation, visant à faire du canal un véritable pôle d'attraction.

Toute la difficulté a consisté à faire évoluer les mentalités pour amener tous les acteurs locaux à considérer que le canal n'était pas un handicap mais au contraire un atout de premier ordre à partir duquel pouvait se reconstruire un tissu urbain en déshérence. Le canal qui tournait le dos à la ville était rejeté par ses habitants ; certains ont même envisagé de le combler ou d'en faire une voie rapide. Heureusement la mobilisation des associations puis des élus locaux l'a emporté et aujourd'hui la remise en navigation programmée du canal laisse entrevoir de nouvelles perspectives. Il subsiste cependant des différents car toutes les collectivités et partenaires n'ont pas les mêmes priorités. Au final, un objectif commun a quand même été défini : redonner aux 100 000 habitants de ce secteur un espace de vie requalifié associant l'économique, le social et l'écologique.

**Conçu au départ comme un simple projet écologique local de requalification verte des berges dans le cadre du Contrat d'Agglomération, le projet du canal de Roubaix est devenu peu à peu un projet urbain aux enjeux et ambitions métropolitains. Il est aujourd'hui considéré comme un lieu majeur de requalification de l'agglomération.**

Cette reconquête du canal s'inscrit dans une logique identique à celle qui a conduit des villes industrielles comme Birmingham en Angleterre à se requalifier autour de leur voie d'eau. Le canal de Roubaix est exemplaire dans la mesure où il apporte la preuve que même quand on part d'une situation que l'on considère comme désespérée tout est possible. Ce qui est fait jour après jour au niveau du canal et qui nécessitera encore dix ans de travail ou peut-être plus, est tout à fait transposable à d'autres lieux à la seule condition qu'un véritable partenariat allant au delà des seuls intérêts particuliers se mette en place.

## 2 – L'EAU UTILISEE COMME SUPPORT DE DEVELOPPEMENT

Même si l'exemple du canal de Roubaix appartient à ce chapitre, il était initialement prévu comme une remise en état écologique, avant de devenir un véritable enjeu de développement.

Le cas de Lyon est différent puisque le premier objectif est de reconquérir un espace abandonné en y implantant un pôle de loisirs et de commerce. Le site, formé par la confluence du Rhône et de la Saône est un lieu privilégié et symbolique.

A Grande-Synthe, dans un contexte de nouveau quartier, l'eau subaffleurante a permis la mise en place de canaux et de bassins pour la récupération et le traitement des eaux pluviales. L'eau est utilisée comme maille au projet de construction. A partir du réseau de canaux, les logements sont construits et les espaces verts aménagés.

Dans ces deux cas, l'eau est utilisée comme support de développement urbain.

### 2.1 – LE PROJET LYON CONFLUENCE

La confluence du Rhône et de la Saône à Lyon fait actuellement l'objet d'un projet de reconquête urbaine. Le projet s'appuie sur la rénovation du quartier, la démolition partielle du Centre d'Echange et le déclassement de l'autoroute. Ce territoire est déserté par ses habitants et le but du projet est d'en faire un pôle attractif pour renforcer le rayonnement du centre-ville. Ce projet culturel et ludique est mené par la ville de Lyon, la communauté urbaine et le conseil général.

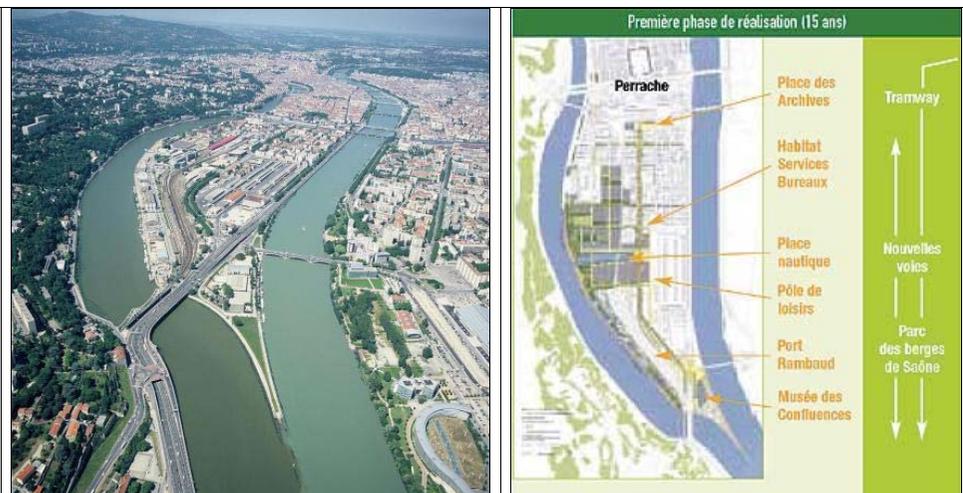


Figure 63: Le site du projet : La confluence du Rhône et de la Saône

Source : [http://www.lyon.fr/vdl/sections/fr/urbanisme/grands\\_projets/](http://www.lyon.fr/vdl/sections/fr/urbanisme/grands_projets/)

Les aménagements phares concernent l'implantation d'un pôle de loisirs et de commerces et la construction du Musée des Confluences, consacré aux sciences, à la pointe du confluent. Ils s'accompagnent de nouveaux espaces publics, de la création d'un parc le long de la Saône et du prolongement des quais du Rhône.



Figure 64: Maquette du projet de pôle de loisirs

Source : <http://www.grandlyon.com/index.php?id=36>

Le projet de **pôle de loisirs** choisi en 2002 se compose d'une série de sept pavillons accolés, ouvrant sur le bassin nautique et recouverte d'une grande toiture irisée et transparente. Le quai du bassin, bordé de restaurants, constitue la principale allée de circulation piétonne du pôle de loisirs. Le concept retenu est celui d'un pôle **ouvert tardivement et 7 jours/7**.

Le pôle de loisirs est conçu comme un produit marketing, d'après le communiqué de presse annonçant le choix du lauréat : « *Lyon sera la première agglomération française et sans doute européenne à se doter d'un pôle de loisirs de centre ville de cette importance. Le projet Lyon Confluence constitue donc une première, une innovation sans précédent.* ». Dans ce complexe regroupant centre commercial, boutiques, cinéma multiplexe, bowling, karting, hôtel, bars, restaurants, salles de concerts, etc. ; l'usage est considéré sous l'angle d'une offre commerciale. Ainsi, on peut se demander si un tel équipement, avec une architecture largement en rupture avec son environnement, est à même d'enraciner de réelles appropriations.

La construction du pôle de loisirs interviendra en même temps que celle des espaces publics (parc, bassin) et du tramway, l'ensemble devant s'achever en 2007.

A la pointe du confluent, le Musée des Confluences doit émerger comme un signal. Cette construction monumentale en verre, illuminée, se comporte comme un phare, un point de repère.

Le signallement du site, souhaité par les partenaires, relève de la volonté de renouer la ville avec le fleuve. Les produits d'appel proposés sont susceptibles d'attirer des consommateurs, par contre, l'établissement d'une connivence entre le citoyen et son environnement dans le but d'une appropriation ne semble pas être une préoccupation majeure.

Les quais de Saône seront entièrement réaménagés en parc urbain. Un vaste bassin de 4 ha conçu comme une **grande place nautique** redonnera à l'eau une place importante en ville. Autour de cet espace seront aménagés un pôle de loisirs ainsi que le **Musée des Confluences**, dédié aux sciences et à la société, espace récréatif autant que lieu de transmission du savoir. Les anciens entrepôts portuaires seront réinvestis par diverses activités culturelles et de loisirs : l'accueil de la Biennale d'Art Contemporain 2003 dans l'entrepôt de la Sucrière marquera le début de cette reconquête du patrimoine portuaire au profit de la culture.

Dès 2005, le **tramway** desservira l'ensemble du quartier grâce au prolongement de la ligne 1 jusqu'au futur Musée des Confluences. Il accompagnera la construction, dans le cadre de cette première phase, de logements, bureaux, services et équipements publics divers.

Le projet Lyon Confluence, c'est aussi :

- la construction de **1600 logements**. A terme, 25000 personnes vivront à la Confluence,
- le réaménagement des abords du sud de la gare de Perrache (Place des Archives),
- le **Parc des berges de Saône** : un parc urbain de 14 ha en bord de Saône, quais entièrement piétonniers.

## 2.2 – LA RECUPERATION DES EAUX PLUVIALES A GRANDE-SYNTHE

A Grande-Synthe l'eau sub-affleurante (1 à 3 mètres de profondeur) a été utilisée pour creuser des canaux qui collectent les eaux pluviales après traitement et drainent les terrains. Le système de récupération des eaux pluviales en réseau séparatif est accompagné de noues, de bassins de décantation et de déshuilage avant que l'eau ne s'évacue par les canaux.

Les canaux sont le point de départ pour la création de parcs et d'espaces verts. Ils embellissent, améliorent le cadre de vie et permettent les circulations piétonnes.

Le projet est accompagné d'une campagne d'information intitulée « vivre au bord de l'eau » et quelques animations (cours de canoë, associations de quartier...) se développent autour des canaux.

Le projet est bien accueilli par les habitants, le cadre de vie est agréable mais le coût de gestion des canaux est élevé. En effet, ce système est adapté lorsqu'un courant minimum permet l'autoépuration et l'oxygénation des eaux de canaux. Dans le cas contraire, les canaux s'ensavent, les petits détritifs s'accumulent et les algues ou lentilles d'eau se multiplient.

## 3 – LA CREATION D'UN LIEN INTERQUARTIER OU INTERCOMMUNAL

Lorsqu'un cours d'eau traverse une aire urbaine, composée de plusieurs Communes, ou plusieurs quartiers d'une même commune, il peut devenir fédérateur. En effet, l'aménagement cohérent d'un cours d'eau sur l'ensemble d'un territoire permet de créer des liens entre quartiers ou Communes, l'eau est alors utilisée comme fil conducteur du territoire.

A Nancy, l'aménagement du quartier « Stanislas Meurthe » doit créer un lien entre le canal et la Meurthe en structurant l'espace et en ouvrant des perspectives orientés vers l'eau.

La Plaine Saint-Denis est traversée par un canal à vocation industrielle. Ce canal s'étend sur plusieurs communes qui se sont associées pour aménager le cours d'eau de manière cohérente. Cette association communale permet de définir un projet dans sa globalité plutôt que de n'avoir qu'une vision partielle.

### 3.1 – LE QUARTIER STANISLAS MEURTHE A NANCY

A Nancy, l'aménagement du quartier « Rives de Meurthe » est situé à proximité du centre ville et en limite du territoire communal. L'objectif du projet est de constituer un nouveau quartier, entre le canal et la Meurthe, avec une approche très différente de celle de Lyon.

Déjà, les liens de la ville au cours d'eau n'ont jamais été évidents. Nancy s'est développée sur la rive gauche de la Meurthe, à l'abri de la rivière et de ses crues jusqu'à la mise en service du canal de la Marne au Rhin en 1852. Le canal sert alors de support au développement industriel et le centre-ville se développe vers l'ouest, tournant le dos au canal.

La dernière crue, particulièrement violente en 1983, va déclencher l'aménagement du secteur. L'urgence est de protéger les riverains. Un premier projet prévoyait l'implantation d'une voie de contournement du centre ville, servant aussi de digue. Mais, en même temps, la municipalité et la communauté urbaine, engagent une réflexion sur le devenir de ces friches à la porte du centre ville et au cœur de l'agglomération. La Meurthe et le canal sont à la charnière du projet. Mais, ici, pas de projets tonitruants. En collaboration avec Alexandre Chemetoff, associé à Remi Butler, une série d'actions vont être menées pour tisser un lien vers la rivière. L'urbanisme associe des approches : hydrologique pour réguler les crues, ludique en installant des activités sportives liées à l'eau, environnementale en préservant les milieux aquatiques et paysagère avec la mise en valeur des berges.

La reconquête de la Meurthe affiche une double ambition. D'un côté, il s'agit d'augmenter la diversité des espaces de loisirs de l'agglomération en mettant en valeur la qualité du paysage des fronts d'eau. D'un autre côté, l'objet est d'étendre la ville jusqu'à la rivière.

La valorisation des bords de Meurthe s'inscrit dans une politique de développement des itinéraires piétonniers et cyclables, offrant des débouchés en dehors de l'agglomération. La rivière et le canal sont ainsi placés dans un maillage intéressant l'ensemble de l'agglomération. Cette vocation de loisirs est aussi confortée par l'implantation d'équipements sportifs. Un dédoublement du lit de la Meurthe, au niveau de l'étang de la Méchelle, a permis la création

d'un plan d'eau pouvant accueillir des loisirs nautiques. Il est complémentaire d'un parcours d'aviron et de canoë-kayak construit pour une école implantée sur la berge. Là encore, la relation à la rivière est modifiée, car ce parcours a été aménagé dans un ancien bras de décharge des eaux pluviales, vécu comme un égout à ciel ouvert. Cette image négative a disparue. Désormais appelé Bras Vert, il fait pleinement partie du nouveau paysage de la rivière.

Ces aménagements hydrauliques et paysagers se complètent. Ils traduisent la convergence des actions pour affirmer la relation à la rivière. Ces projets, terminés depuis quelques années, ont permis aux rives d'être à nouveau investies. Les nancéens ont retrouvé le chemin de la rivière à l'occasion de promenades à vélo le week-end ou des activités proposées par le club nautique. L'ancien bras de décharge est aussi approprié de manière plus sauvage, lorsque des enfants viennent s'y baigner. Ici, contrairement à Lyon, l'usage potentiel n'a pas été prédéterminé. Il a été orienté en facilitant l'accessibilité et en organisant de nouveaux cheminements.

Les choix urbains n'ont rien à voir avec ceux de Lyon. Ici, l'accent est mis sur la qualité des espaces publics pour retrouver un lien privilégié entre des territoires qui se sont disjointés. Même si tout n'est pas terminé, l'appropriation de la Meurthe est visible et le quartier commence à être investi.

### 3.2 – LE CANAL DE LA PLAINE SAINT-DENIS

L'aménagement des berges du canal Saint-Denis présente un intérêt particulier. En effet, tout en valorisant une utilisation ludique de l'eau, il intègre la fonction économique du canal.

La Plaine Saint-Denis s'est industrialisée avec la mise en service du canal Saint-Denis en 1821. Au XX<sup>ème</sup> siècle, les mutations industrielles ont remis en cause ces atouts économiques. La batellerie a suivi le même déclin. Malgré tout, le canal reste un axe permettant aux péniches et barges de grand gabarit de rejoindre la Seine en évitant les méandres du fleuve. Surtout, les quais restent des lieux d'implantation privilégiée des sablières, centrales à béton, dépôts de matériaux qui utilisent toujours la voie d'eau.

Le projet urbain de la Plaine Saint-Denis, à partir des années 90, engage une évolution de ce territoire. La partie la plus médiatisée est l'arrivée du stade de France et la couverture en jardin de l'autoroute A1. Par contre, l'aménagement du canal Saint-Denis est un volet de ce projet encore peu connu. Il nous intéresse parce qu'il s'appuie sur une double valorisation économique et paysagère du canal.

Pour le paysagiste Michel Corajoud, le canal est un « horizon paysage » sur lequel doit s'appuyer le projet urbain. Pourtant, de loin, le canal est caché derrière des lignes de peupliers. A proximité des berges, une voie départementale avec un trafic important longe la rive gauche. La rive droite s'est lotie le long de voies en impasse perpendiculaires au canal. La plupart des constructions n'ont aucune vue sur le canal.

La berge a été ponctuellement aménagée par la paysagiste Catherine Mosbach. Une promenade piétonnière et une piste cyclable longent l'eau (Figure 66), tandis qu'un jardin linéaire s'adosse aux bâtiments qui bordent l'emprise du canal. Au-delà, des programmes

immobiliers se sont construits, cette fois-ci avec des vues sur le canal. Au Pont Tournant, un immeuble de bureaux et 80 logements sont implantés autour d'un square donnant accès à la berge. Plus au nord, le nouveau quartier du Marcreux est partagé entre habitations et activités, de part et d'autre d'un nouveau parc



Figure 65 : Création d'un jardin linéaire le long du canal  
Source : [http://www.plainecommune.fr/page/p-76/art\\_id/](http://www.plainecommune.fr/page/p-76/art_id/)



Figure 66 : Le canal est bordé d'un chemin, piétonnier et d'une piste cyclable  
Source : [http://www.plainecommune.fr/page/p-76/art\\_id/](http://www.plainecommune.fr/page/p-76/art_id/)

Ces premiers travaux, à l'initiative des municipalités, amorcent une transformation plus ambitieuse de l'ensemble du canal. Cette réflexion réunie désormais Plaine Commune, le conseil général, la Région Ile de France et la Ville de Paris. Son objectif est de développer l'offre en espaces verts, dans un secteur largement sous-équipé.

L'aménagement paysager de la rive droite doit se poursuivre sur tout le linéaire de la berge, du parc de la Villette jusqu'à Epinay. Le canal deviendra ainsi un itinéraire de promenade intéressant un territoire dépassant largement les limites communales. Cette promenade doit aussi s'associer à un nouveau parc éclaté en plusieurs sites réunis par le canal.

Les enjeux dépassent les limites des quartiers. Au fil de l'eau vont se succéder : les activités du parc de la Villette, une école de cirque qui doit s'installer à Aubervilliers, d'autres équipements à venir : le parc de l'île Saint-Denis et le parc des Chanteraines à Villeneuve-la-Garenne et Gennevilliers.

Cet objectif s'adjoint une volonté de maintenir les activités portuaires.

Dans ce but, les communes ont engagé des concertations avec les entreprises afin de pallier les occupations abusives des berges. Plusieurs pistes se dessinent. Pour les entreprises qui souhaitent développer leurs activités sur un autre site, des terrains sont réservés sur la rive gauche desservie par la voie départementale ou en dehors de l'emprise du canal. Ainsi, une société spécialisée dans les granulats doit déménager de la rive droite à la rive gauche. Avec celles qui ne sont pas prêtes à déménager, des accords sont passés pour pérenniser leur activité. Aujourd'hui, elles occupent la berge avec des autorisations précaires ne les incitant pas à investir. Les villes garantissent leur maintien et permettent des installations durables. Les entreprises sont plutôt favorables car leur activité est généralement chassée de partout. De fait, elles peuvent envisager des restructurations. Même si des conditions sont exigées pour organiser les accès, les livraisons, les stockages, diminuer les nuisances acoustiques et permettre la continuité du cheminement le long des berges, plusieurs entreprises sont déjà prêtes à jouer le jeu et y trouvent un intérêt.

La valorisation du canal vise à améliorer le cadre de vie et permettre, notamment au droit des parcs, l'implantation de nouveaux programmes de logements ou d'activités. Les aménagements se négocient en fonction des opportunités foncières et des occupations.

## **4 – LA REOUVERTURE DE CANAUX OU RIVIERES**

De nombreuses villes ont enterré leurs rivières et canaux, pour des raisons de salubrité notamment. En effet, ils ont le plus souvent été utilisés comme exutoire naturel des eaux usées. Aujourd'hui, dans le but d'améliorer la qualité des eaux, dicté par la directive cadre européenne sur l'eau de 2000, les communes doivent repenser leurs réseaux d'assainissement et traiter l'eau avant de la rejeter dans le milieu naturel. C'est l'occasion de débrancher ces anciennes rivières ou canaux du réseau d'assainissement et de les revaloriser. On les rouvrant par exemple.

### **4.1 – LE CANAL SAINT-DOMINIQUE A ANNECY**

La ville d'Annecy (en Haute-Savoie) a entrepris il y a quelques années la réouverture d'une portion du canal St-Dominique ou canal intérieur. L'objectif était de revaloriser le quartier et d'offrir une perspective sur l'église gothique St-Maurice.

L'office de tourisme, qui était attaché à l'église a été démoli et transféré dans un nouveau complexe touristique.

Le canal a été ouvert de chaque côté de l'église sur une longueur totale de 8 mètres environ. La particularité de ce canal est de passer sous l'église. Lors de la revalorisation du cours d'eau, une dalle vitrée a été mise en place afin d'observer le canal.

Depuis de nombreuses années la ville d'Annecy mène une politique d'amélioration de la qualité des eaux. A ce titre le réseau d'assainissement a été repensé pour éviter le rejet des eaux usées dans les canaux et le lac.

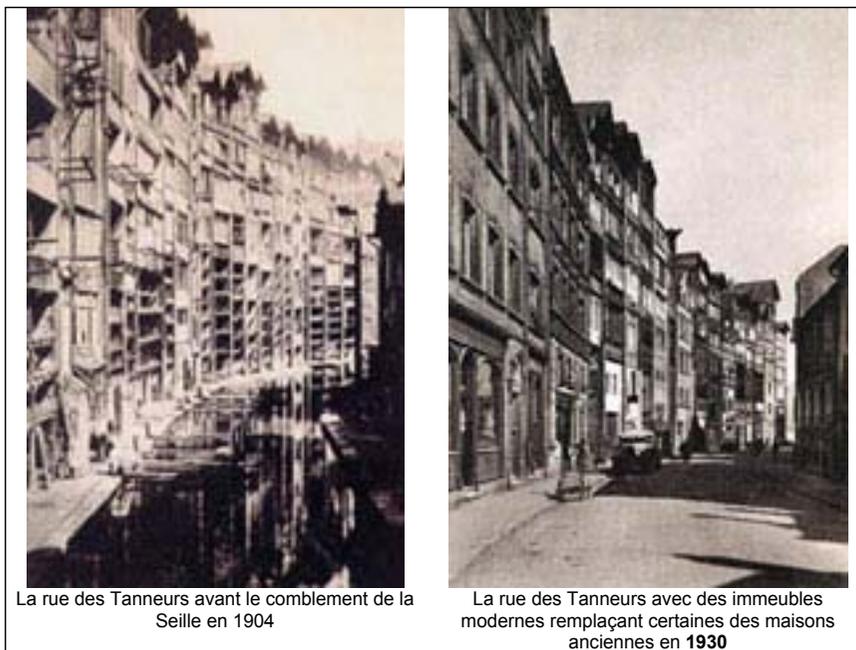
D'après le responsable technique chargé du projet, lors de la réouverture d'un canal souterrain, il faut prévoir dans la rédaction du cahier des charges la possibilité de rencontrer quelques surprises comme des branchements sauvages non prévus ou des vestiges archéologiques par exemple.

### **4.2 – LA RUE DES TANNEURS ET LA SEILLE A METZ**

Dans le cadre de l'ouverture du Centre Pompidou (prévue pour 2007), la ville de Metz (en Moselle) a décidé d'aménager la Seille dans le but d'une revalorisation.

La Seille servira à la fois au transport par voie fluviale d'œuvres monumentales (pour le Centre Pompidou) et à l'aménagement d'un espace dédié pour les visites du Centre à l'issue de balades en bateaux mouches.

La concertation du projet entre les différents partenaires a également permis de définir d'autres actions de valorisation de l'eau. Ainsi, la remise en eau de la rue des Tanneurs (Figure 67) est incluse au projet.



**Figure 67: -La rue des Tanneurs à Metz**  
Source : <http://www.mairie-metz.fr>

L'idée serait, de plus, d'y faire réapparaître de vieux métiers et de proposer une manifestation annuelle autour de ce concept.

L'ouverture de la Seille est également l'occasion de rénover les façades et de redonner une impulsion aux projets immobiliers dans ce secteur.

Le projet prévoit donc, sur fond d'amélioration du cadre de vie, une relance économique associée à un projet culturel et touristique.

## **5 – LE PLAN BLEU DE LILLE**

Le retour de la ville de Lille vers l'eau est une préoccupation récente. L'histoire de l'eau dans la ville de Lille est comparable à celle de Valenciennes. En effet, toutes deux nées de l'eau (respectivement la Deûle et l'Escaut), elles ont possédé chacune un port fluvial en ville et de nombreux canaux. L'eau, source d'énergie et puissant atout économique a également été utilisée pour défendre la ville. Puis les canaux sont comblés pour des raisons de salubrité publique et le cours d'eau principal est canalisé et repoussé hors du centre de la ville, n'étant considéré que comme le débouché d'activités économiques polluantes qu'il fallait cacher. Il est donc intéressant de comprendre quelles sont les options d'aménagement choisis par Lille pour revaloriser l'eau dans la ville.

**La mise en place d'un « plan bleu », qui fait écho au « plan vert »,** participe à la volonté de créer une ville écologique, respectueuse du développement durable, où l'eau est d'abord le support d'une stratégie hydraulique mue par les principes du développement durable :

- Limitation des rejets et récupération des eaux de pluie,
- Prévention des inondations et des pollutions
- Economies de consommation d'eau...

Des expériences comme la valorisation de l'eau par le réaménagement du **quai du Wault**, la création d'un **bassin en gare Lille-Europe** récupérant une partie des eaux pluviales d'Euralille, la reprise des **fontaines de la Grand-Place** ou **de la gare** ou, la création de la **fontaine marocaine** aux mosaïques à Wazemmes sont autant d'exemples, d'échelles diverses, qui illustrent le champ des possibilités pour valoriser l'eau dans la ville.

Le plan bleu s'attache à promouvoir et à développer la découverte de l'eau dans la ville.

Plusieurs orientations lui sont assignées :

- La valorisation des cours d'eau et des canaux : aménagement des berges et des quais ; développement des activités fluviales ;
- La création, à partir de techniques alternatives de gestion des eaux pluviales, d'ouvrages d'agrément et de promenade ;
- Le développement dans tous les quartiers de fontaines et points d'eau publics ;
- L'étude autour de la création, à long terme, de nouveaux canaux.

Le projet urbain de Lille prévoit enfin l'intégration transversale de ces aménagements dans une logique de parcours, de trajets, d'itinéraires urbains : **les promenades bleues**.

Les berges de l'ancien bras de la Deûle sont réaménagées pour les piétons et les cyclistes afin de favoriser les promenades sur l'emplacement des anciens chemins de halage. L'objectif est de créer une liaison entre le centre urbain et la périphérie le long des voies d'eau, en longeant la rivière.

Dans le projet d'aménagement des Rives de la Haute-Deûle (quartiers des Bois-Blancs et du Marais à Lomme), les quais sont élargis et plantés, et une vaste pelouse dégage une nouvelle perspective entre la rivière et le cœur d'Euratechnologies. La mise en valeur paysagère des canaux est complétée par l'aménagement d'une « gare d'eau » où seront développées des activités ludiques et de détente. La création d'un port de plaisance et d'une base d'aviron est également à l'étude.

L'ambition de la ville est de rétablir une liaison entre le quai du Wault (lieu historique de la batellerie et point de départ des promenades bleues) et la Deûle ainsi que le bras mort de la Deûle à La Madeleine vers l'avenue du Peuple Belge, ancien port de Lille.

La mise en place de techniques alternatives pour la gestion des eaux pluviales participe aussi à l'animation du paysage. La rénovation des plans d'eau des parcs et jardins, qui jouent un rôle de récupération et de régulation des eaux pluviales, sont des ouvrages d'agrément (jardins Vauban et de Moulins) qui sont intégrés dans l'itinéraire des promenades bleues.

Ces techniques sont au cœur des projets d'aménagement dits de Haute Qualité Environnementale, où les ouvrages d'assainissement mettent en valeur la présence de l'eau, comme c'est le cas pour le grand projet du parc Eurasanté. Ainsi les parkings drainant, les chaussées réservoirs, les noues et autres bassins ou canaux, participent à l'amélioration du paysage urbain par une valorisation de l'eau, et sont le support de promenades au fil de l'eau.

A Lille, les fontaines sont présentes en centre-ville (gare Lille-Flandres, Grand Place, place de la République, etc.) mais sont peu développées en périphérie. C'est pourquoi la ville marque l'ambition de doter chaque quartier d'une fontaine ou de points d'eau alimentés par les eaux pluviales. C'est ainsi que le parc Jean-Baptiste Lebas, les quartiers de Fives et de Lille Sud posséderont bientôt leur fontaine. L'objectif principal est de servir de repère et participer à l'animation du quartier. D'autres vasques ou points d'eau seront disposés le long des cheminements des promenades bleues et vertes. Leur intégration sera mise en scène et leur *design* étudié par des artistes ou des plasticiens.

Concernant la création de nouveaux canaux, à usage des promeneurs et touristes, leur faisabilité fait l'objet d'une longue réflexion. La remise en eau de l'avenue du Peuple Belge est ainsi mentionnée mais n'est pas d'actualité.

## **6 – LE PROJET FLEUVE, VILLE ET CAMPAGNE DANS LA RUHR**

Les nouveaux projets urbains de reconversion sont souvent situés à proximité de l'eau et tirent profit de cet atout, comme c'est le cas pour Lyon confluence, l'île de Nantes, la Plaine Saint-Denis, Bilbao etc....

Ici le projet de reconversion est à une toute autre échelle, il concerne un territoire vaste de 800 km<sup>2</sup> et de 3 millions d'habitants. C'est l'échelle d'un bassin versant, celui de la Ruhr.

### **6.1 – L'EAU TRAIT D'UNION**

De Bottrop à Hamm et de Dorsten jusqu'à Dortmund, dix-sept villes et deux arrondissements du Nord et de l'Est de la région de la Ruhr se sont réunis au sein de l'initiative régionale «fleuve, ville et campagne». L'eau constitue l'idée structurante de ce projet, la région disposant en effet du réseau fluvial le plus dense d'Europe. L'axe principal de ce réseau est constitué par l'ensemble des voies fluviales de l'Emscher, de la Ruhr et de la Lippe. Les canaux et les fleuves ne sont pas seulement des reflets du passé industriel mais constituent aussi des points d'ancrage pour l'avenir.

Ce sont précisément les projets d'aménagement des cours d'eau qui peuvent renforcer structurellement et économiquement la région et contribuer à son indispensable évolution. La région doit prendre conscience des qualités particulières et du potentiel de développement des fleuves, des canaux et de leurs berges comme espaces de vie urbains.

L'objectif de cette initiative est d'utiliser ces atouts afin de développer de nouveaux types de séjour et de doter les villes de qualités nouvelles. De plus, dans un contexte de décroissance de la population dans lequel s'inscrit la région, il importe à la fois de créer des habitats attractifs de type nouveau et d'implanter des petites et moyennes entreprises artisanales, industrielles et de service. Des entreprises attrayantes et innovantes devraient ainsi s'établir au bord de l'eau sur les sites abandonnés des industries lourdes et y créer des emplois. La vision étant d'habiter et de travailler au bord de l'eau dans un ensemble accompagné d'une offre de loisirs, sports nautiques et autres formes touristiques.

### **6.2 – LES VILLES A LA RECONQUETE DE L'EAU**

Les villes doivent redécouvrir leurs cours d'eau et s'en servir de vecteur de développement. Des plans d'eau, des parcs et jardins, des places de nouvelle génération, vont permettre de créer des espaces urbains attrayants et vivants. Ces concepts s'appuient sur des structures historiques

Des villes s'approprient l'eau sur les sites d'anciennes mines telles « Haus Aden » à Bergkamen, « Emscher-Lippe » à Datteln, ou le développement d'anciens canaux (le port prussien de Lünen, les cités portuaires de Recklinghausen et de Dortmund) sont autant d'exemples d'un développement de la région englobant le secteur tertiaire, l'économie des loisirs et de la culture ainsi que l'urbanisme.

Ces projets reprennent dans leurs grandes lignes le processus déjà amorcé d'intégration des voies fluviales dans le développement du tourisme et des activités de loisirs et sont dans leur esprit en accord avec les priorités régionales. Le "concept de développement de la plaisance sportive dans la région" est un premier pas vers l'intégration de ces canaux par le tourisme.

### 6.3 – DECOUVRIR LA NATURE ET LE PAYSAGE

Le paysage de cette région réunit des structures aussi différentes que des friches industrielles, des zones rurales, des terrils boisés, des marais et des prairies naturelles ; un panorama aux multiples facettes qui se doit d'être préservé et développé. Afin de poursuivre la valorisation de ces qualités uniques, le développement du "Parc des paysages de l' Emscher" est inscrit dans le cadre du projet global IBA<sup>8</sup>Emscherpark. Cette initiative apporte là aussi une attention toute particulière aux cours d'eau. La vallée de la Lippe constitue l'épine dorsale du nord de la région et offre un paysage remarquable à l'état presque naturel. Il représente une chance unique d'apprécier les qualités écologiques et paysagères de l'espace naturel.

Le projet du parc d'Emscher dans son ensemble, contient un grand nombre d'éléments novateurs qui pourraient servir d'exemple aux régions avec des histoires industrielles similaires.

Celles-ci comprennent:

- un accroissement de la prise de conscience du public au sujet de la signification de leur entourage;
- une bonne planification de l'utilisation du sol basée sur un travail pluridisciplinaire regroupant des spécialistes de la planification, des économistes, des écologistes, des architectes et des artistes;
- des objectifs concernant le processus de planification devant être fixés dans le but d'atteindre un optimum réaliste plutôt qu'un idéal utopique.

<sup>8</sup> IBA : Internationale Bau-Ausstellung (Exposition internationale de l'espace bâti), organisme responsable de projets d'aménagement et de restructuration



Figure 68: Exemple de pont stylisé utilisé pour la mise en valeur paysagère du territoire  
Source : <http://www.fluss-stadt-land.de/einzel/startfr.htm>

### III – LA VALORISATION DE L’EAU A VALENCIENNES

Les décideurs locaux sont de plus en plus nombreux à s'intéresser aux opérations de valorisation de l'eau et de ses espaces adjacents. Cependant ils se heurtent bien vite à un ensemble de contraintes, souvent insoupçonnées, qui leur font baisser les bras ou échouer dans leur tentative.

En matière de projets territoriaux en relation avec l'eau il convient de garder à l'esprit que :

- L'aménagement et l'urbanisme doivent tenir compte des caractéristiques du site, qu'elles soient naturelles ou historiques.
- La valorisation des canaux et rivières doit répondre à des objectifs urbanistiques, paysagers, écologiques et biologiques, pour les loisirs et pour les transports. Elle allie les échelles locales et régionales.
- Les rivières et canaux ne doivent pas devenir un territoire artificiel coupé de la ville, de ses formes et fonctions, et de ses ambiances.
- Les rivières et les canaux apparaissent de plus en plus comme des éléments structurants des territoires, de leur paysage et de leur identité. Ils développent un sentiment d'appartenance à un lieu de vie commun.

Dans un contexte d'accroissement de la prise de conscience du public au sujet de la signification de leur entourage, l'eau en ville constitue un support intéressant d'animation et de valorisation paysagère, elle est un facteur possible d'intégration sociale et culturelle et représente l'élément premier à préserver et valoriser dans une gestion durable et environnementale de la ville.

Dans la région, de nombreuses villes élaborent des projets autour des rivières et des canaux. Les parcs urbains occupent une place prépondérante dans ces projets, comme pour la Deûle à Lille, la Lys à Armentières ou Menen.

Les aménagements les plus récents favorisent la redécouverte des rivières et canaux. Les chemins de halage deviennent pistes cyclables, pistes équestres ou chemins de promenades et de randonnées. Cette orientation vers les loisirs a l'avantage de favoriser la redécouverte des rivières et des canaux, et leur réinscription dans l'image mentale des habitants sur leur territoire.

Enfin, les rivières et canaux s'accompagnent de sites et de zones d'intérêt écologique : l'humidité des terrains, sa difficile exploitation agricole... ont créé les conditions pour la préservation ou le développement d'espèces que l'appauvrissement des milieux naturels menace.

L'une des forces, l'un des attraits des rivières et des canaux est l'appel du lointain. La navigation et l'écoulement des eaux suggèrent le temps, la durée et la continuité spatiale. Ils rapprochent le lieu où l'on se trouve d'autres lieux plus éloignés, et le situent dans un territoire plus étendu.

A ce titre, Valenciennes se tourne vers son bassin versant, vers les villes de Condé, Tournai, Gand, Anvers. Ce territoire transfrontalier est densément peuplé, et tourné vers les autres bassins versants de la Meuse, du Rhin et de la Seine.

La valorisation de l'eau à Valenciennes s'articule ici en deux axes :

- La reconquête de l'eau dans la ville,
- La valorisation du canal de l'Escaut dans un nouveau contexte

En effet, **Valenciennes doit retrouver son identité de ville d'eau.**

Tout d'abord, l'eau doit devenir un vecteur de qualité urbaine où l'innovation dote la ville de qualités nouvelles. De plus, la gestion des ressources en eau est au cœur des préoccupations. Ainsi, la récupération, le stockage et l'utilisation des eaux pluviales font l'objet d'aménagements spécifiques et qui participent à rendre les espaces publics accueillants et plus en acceptation avec l'image d'une ville moderne.

Ensuite, la compréhension du réseau hydraulique et la valorisation des cours d'eau et canaux sont une nécessité pour la redécouverte de l'eau dans la ville. Ainsi, le Vieil Escaut, la Rhônelle et le bras de décharge sont actuellement peu structurants, mais pourraient faire l'objet de petits aménagements pour se souvenir de leur présence et en faire des points d'appuis pour une valorisation plus globale de l'eau, avec la réouverture de canaux par exemple.

La rénovation du patrimoine lié à l'eau est une autre façon de valoriser l'eau. Les ponts et moulins étaient nombreux et sont autant d'éléments susceptibles d'enrichir la mémoire des cours d'eau sur lesquels ils étaient construits.

Enfin, le chapelet constitué par les sites valorisés devrait mettre en évidence les grandes lignes d'une trame bleue urbaine à Valenciennes. La réalisation de circuits et la mise en cohérence de l'ensemble permettront de nouveaux accès et une nouvelle approche de la ville.

L'eau est un élément structurant entre les quartiers, il sert de trait d'union. Les réseaux des rivières et canaux doivent inspirer et structurer les projets d'urbanisme.

C'est pourquoi la valorisation du **canal de l'Escaut, véritable épine dorsale de l'agglomération**, doit être observé sous un œil particulier.

L'Escaut traverse l'agglomération, il est la porte d'entrée et de sortie de la France. Aujourd'hui, son rôle est de devenir un vrai lien entre les communes, et non plus la fracture entre les deux rives.

D'autant plus que la perspective de la construction du canal Seine / Nord et la mise au gabarit de 3000 tonnes de l'Escaut offrent de nouvelles opportunités pour le transport fluvial et la navigation de plaisance.

La navigation commerciale est amenée à se développer rapidement sur l'Escaut si les infrastructures nécessaires sont construites et réfléchies à toutes les échelles. L'agglomération se place sur l'axe de transport fluvial qui relie le Havre à Rotterdam et qui devrait constituer un lieu favorable à l'implantation d'activités et d'infrastructures logistiques.

La navigation de plaisance devrait également connaître un accroissement important. L'agglomération de Valenciennes se situe au cœur des boucles touristiques envisagées par les Voies Navigables de France (VNF). Il s'agit pour l'agglomération de Valenciennes de proposer la capacité d'accueil suffisante à cette nouvelle activité.

A l'échelle de l'agglomération, l'Escaut présente différents visages. Il n'offre en effet pas le même paysage s'il traverse une zone rurale ou une zone urbaine.

Ces caractéristiques sont à conserver et à développer afin de bien marquer les transitions entre ces différentes séquences. Les entrées d'agglomération par la voie fluviale sont à marquer comme des portes d'entrées sur le territoire.

L'objectif des propositions présentées est de recréer un lien entre le canal et son environnement. Les premiers objectifs sont de rendre le canal agréable et attrayant. La dépollution des eaux et l'aménagement des berges y contribuent fortement. Le canal doit prendre une place dans les pratiques et dans l'image mentale que les habitants ont de leur ville.

Certains sites, comme les friches industrielles sont particulièrement bien placés le long de l'Escaut. Ils constituent autant de points remarquables qu'il convient d'utiliser au mieux dans cette volonté de réappropriation du canal.

Enfin, l'Escaut peut devenir un lieu attractif et un élément d'animation important.

Ainsi, la valorisation de l'eau dans la ville de Valenciennes et son agglomération passe par une politique foncière volontaire. Les sites patrimoniaux susceptibles de participer à cette volonté de réintroduire l'eau dans la ville doivent faire l'objet d'une attention particulière et d'une préemption éventuelle.

Le retour de l'eau dans la ville de Valenciennes est une nécessité dans la quête de son identité et constitue un lien nouveau entre les quartiers et les communes de l'agglomération. L'Escaut possède de nombreuses friches sur ses berges. Leur réhabilitation est l'occasion de créer un nouveau paysage à l'aide de nouvelles accessibilités et de nouveaux points de vue.

Toutes ces propositions sont faites dans la volonté de créer une ville écologique, respectueuse du développement durable, où l'eau est d'abord le support d'une stratégie hydraulique mue par les principes du développement durable.

## 1 – VALENCIENNES A LA RECONQUETE DE L'EAU

Le retour de la ville vers l'eau est une préoccupation récente et de nombreux enjeux sont associés aux opérations de valorisation de l'eau en ville.

En effet, ces opérations de valorisation permettent :

- La promotion du milieu urbain (faire connaître la ville au travers de ses activités liées à l'eau),
- La mise en valeur du patrimoine architectural et historique de la ville (immeubles riverains, moulins, biefs, lavoirs...),
- Un effet publicitaire permettant une promotion économique du site et attirant de nouvelles entreprises sur le territoire communal,
- La redécouverte de la nature en ville répondant à la nouvelle sensibilisation des citoyens à l'environnement urbain,
- La constitution d'un nouveau pôle de tourisme et de loisirs (navigation fluviale, pêche, promenades sur berges...),
- De nouvelles possibilités pour les urbanistes qui peuvent intégrer l'eau comme un élément de trame urbaine ou point fort architectural.

Valenciennes est une ville d'eau et renouer un lien entre l'eau et la ville est indispensable à la compréhension de son organisation urbaine. Le développement de la ville et de l'agglomération n'a été possible que par la présence de l'eau, à laquelle il faut redonner tout son sens.

En effet, Valenciennes doit sa naissance et son développement historique à la confluence de l'Escaut et de la Rhônelle. Quoi de plus normal que de leur témoigner la reconnaissance que méritent ces deux cours d'eau ?

De ces deux cours d'eau naturels il ne reste rien en ville, ou presque. La perte de cette mémoire est d'autant plus dommageable que les symboles forts de la ville disparaissent avec eux. Il est aujourd'hui difficile de savoir que la ville avait un grand port, juste en aval de la confluence, que cette confluence était traversée par le plus ancien pont de la ville et également le plus important, puisque c'était un poste frontière.

Ces éléments, aujourd'hui cachés n'ont pas disparu. Ils existent toujours et pourraient faire l'objet d'une valorisation afin de renforcer l'attractivité de la ville.

Le tracé du Vieil Escaut est encore perceptible en ville, au-delà même de la coulée verte devant le vieil Hôpital. Sa remise à jour sur quelques petites portions est facilement envisageable. Il devient alors un lien évident entre les quartiers du centre-ville, des Canonnières et des Tertiales.

La Rhônelle est déjà présente en ville, au niveau de la tour de la Dodenne et du pont Delsaux. Son aspect envasé pourrait être amélioré et sa confluence avec le Vieil Escaut redevenir un symbole.

Le bras de décharge est quant à lui coincé entre le boulevard et la voie ferrée, dans son entrée en ville. Il pourrait devenir accessible et permettre un passage piétonnier ou cyclable sous la voie ferrée. Ainsi, le parc de l'écluse des Repenties bénéficierait d'un nouvel accès.

L'intégration transversale de ces aménagements dans une logique de parcours, de trajets, d'itinéraires urbains pourrait être envisagée à l'instar des « promenades bleues lilloises », créant ainsi une ébauche de trame bleue urbaine.

Ces circuits s'appuieraient sur le patrimoine bâti lié ou non à l'eau.

En fin, pour reconquérir l'eau en ville, il est nécessaire :

- D'en retrouver les éléments perdus, cachés ou simplement oubliés,
- De valoriser ces éléments ponctuellement avec une approche globale,
- De s'approprier ces nouveaux lieux.

Valenciennes peut rétablir la présence de l'eau, en ayant simplement un objectif de promotion et de développement de la découverte de l'eau dans la ville.

Les possibilités de reconquête, proposées dans ce travail sont facilement réalisables et à moindre coût. Toutefois, avec plus de volonté, d'autres projets sont réalisables, comme la réouverture de canaux par exemple. D'autres villes l'ont fait !

Pour l'instant la ville n'est pas résolue à rouvrir des canaux, pour des problèmes de coût essentiellement.

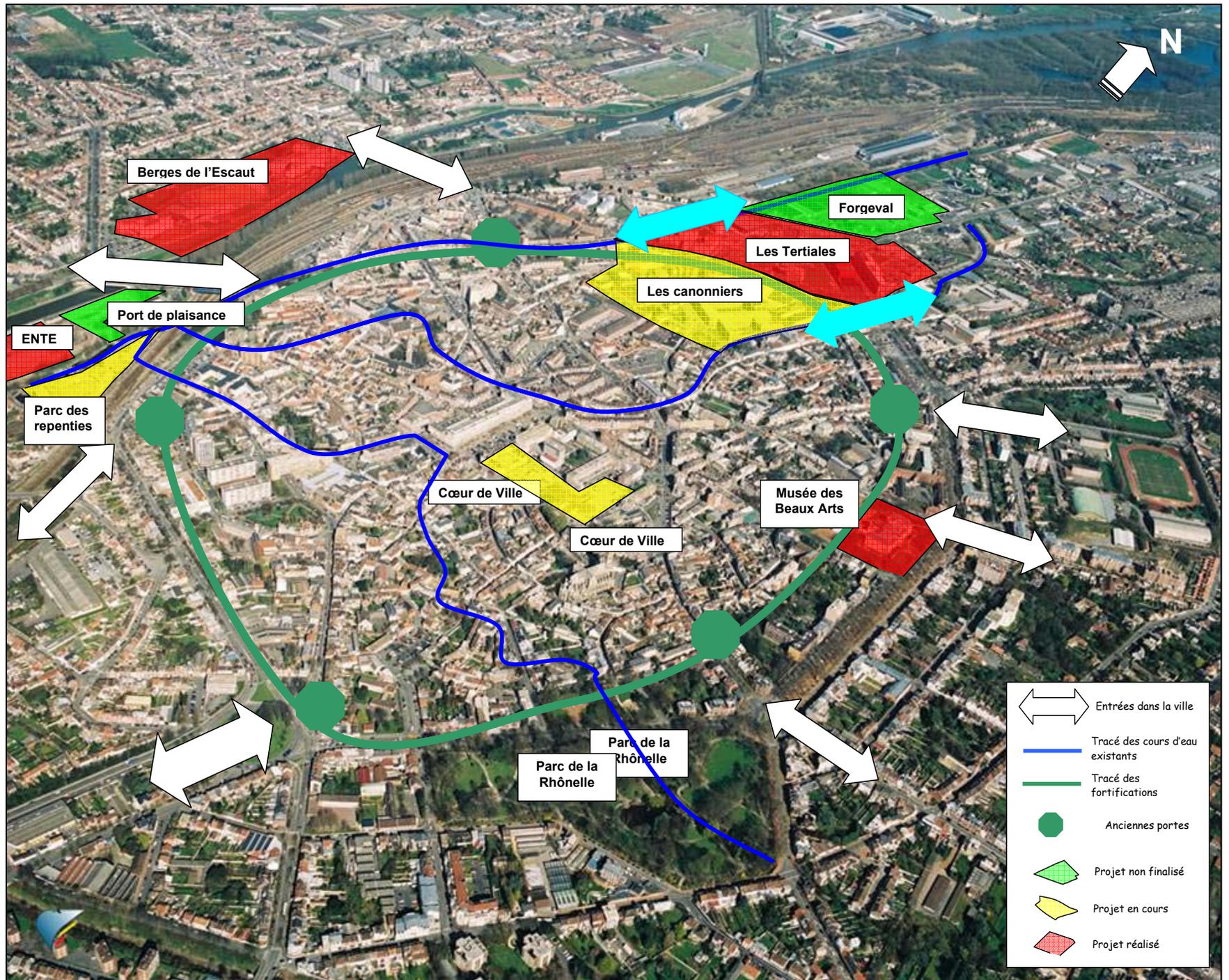
En effet, lors de la réouverture de canaux, il faut s'attendre à quelques surprises, comme la découverte de branchements sauvages ou de vestiges archéologiques. Ces découvertes allongent parfois considérablement la durée des projets.

Parfois, la remise à l'air libre du canal n'est simplement pas possible car des constructions les surmontent, comme c'est le cas avec la sous-préfecture, construite sur la canal du Grand-Bruille.

Ainsi, la réouverture des canaux ne sera pas présentée ici.

La figure 69 montre :

- Les opérations urbaines réalisées ou en cours de réalisation,
- Les tracés des cours d'eau qui font l'objet de propositions pour la reconquête de l'eau dans la ville ; Il s'agit du Vieil Escaut, de la Rhônelle, du bras de décharge ;
- Les anciennes portes, en vert, sont des sites qui pourraient faire l'objet d'un traitement particulier pour la compréhension de l'organisation urbaine ; L'eau pourrait participer à la valorisation de ces sites ;
- Les flèches représentent les entrées de ville ; Les flèches bleues représentent les « coulées bleues » envisageables.



**Figure 69: Situation des principaux projets et éléments historiques dans la ville**  
 Source photo de fond : <http://www.ville-valenciennes.fr/>

## 1.1 – L'EAU DOIT DEVENIR UN VECTEUR DE QUALITE URBAINE

La ville de Valenciennes comporte des tissus urbains diversifiés, hérités des grandes étapes historiques de son urbanisation. Elle présente des bâtiments et des ensembles urbains dégradés, à requalifier.

La création de nouveaux espaces verts et l'aménagement de nouveaux espaces publics en leur assurant un traitement qualitatif sont une priorité de la collectivité.

L'eau est une formidable opportunité pour mettre en valeur le patrimoine architectural, urbain et paysager.

En effet, la mise en place de techniques alternatives pour la gestion des eaux pluviales participe aussi à l'animation du paysage. La rénovation des plans d'eau, des parcs et jardins, qui jouent un rôle de récupération et de régulation des eaux pluviales, sont des ouvrages d'agrément qui peuvent être intégrés dans un itinéraire bleu.

Ces techniques sont au cœur des projets d'aménagement dits de Haute Qualité Environnementale, où les ouvrages d'assainissement mettent en valeur la présence de l'eau. Ainsi les parkings drainant, les chaussées réservoirs, les noues et autres bassins ou canaux participent à l'amélioration du paysage urbain par une valorisation de l'eau et sont le support de promenades au fil de l'eau.

A Valenciennes, la préservation et la valorisation du patrimoine se matérialise par :

- L'application de la Z.P.P.A.U.P.
- L'instauration d'une Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat (O.P.A.H.) articulée à un Périmètre de Restauration Immobilière (P.R.I.) centré sur la thématique de l'habitat ancien dégradé du centre ville afin de favoriser sa réhabilitation.
- La réhabilitation des bâtiments publics dégradés. Leur rénovation intégrera autant que possible les principes de haute qualité environnementale (H.Q.E.) et préconisera en particulier les économies d'énergie.

Les prescriptions de la ZPPAUP en ce qui concerne l'eau sont :

- Toutes les façades, notamment celles tournées vers l'eau, doivent être soigneusement traitées en harmonie avec le site traversé.
- Les constructions, de par leurs formes et volumes devront s'intégrer le mieux possible au site, à la végétation environnante. Les végétaux locaux doivent être renforcés.
- Les espaces de stationnement seront traités en harmonie avec le site en privilégiant des revêtements de sols naturels : Ex : sable de Marquise, schistes, dalles béton engazonnées.
- Il est interdit de buser, couvrir les rivières et canaux encore existants à l'air libre mais au contraire il faut les nettoyer et les entretenir.

Plusieurs orientations sont envisageables, comme :

- La valorisation des cours d'eau et des canaux : aménagement des berges et des quais ; développement des activités fluviales ;
- La création, à partir de techniques alternatives de gestion des eaux pluviales, d'ouvrages d'agrément et de promenade ;
- Le développement dans tous les quartiers de fontaines et points d'eau publics ;
- L'étude autour de la création, à long terme, de nouveaux canaux.

Une bonne gestion des eaux pluviales permet d'offrir un meilleur environnement. La ville de Valenciennes souhaite notamment améliorer la gestion et l'utilisation de la ressource en eau. Une attention particulière est portée à la récupération, au traitement et à la réutilisation des eaux pluviales.

La Rhônelle est utilisée comme exutoire des eaux pluviales.

L'eau de pluie est une ressource potentielle colossale, disponible et gratuite pour tous et partout.

L'eau de pluie constitue cependant une menace et la prévention des risques est coûteuse.

Dans les aménagements réalisés pour limiter les risques d'inondation, l'eau n'est pas valorisée, mais de plus, les techniques utilisées augmentent les risques d'inondation et la pollution des milieux récepteurs.

Il est donc préférable de développer des solutions visant à ralentir le ruissellement, voir stocker et réutiliser l'eau pluviale, dans un but de gestion durable de la ville et de l'eau, écologique et économique.

**De l'eau de pluie, et des contraintes qui lui sont associées, découle une magnifique opportunité pour :**

- faire réellement du paysage dans les projets d'aménagement et de restauration de quartiers
- concevoir et ouvrir de nouveaux espaces de vie et de sensibilisation à l'environnement
- intégrer une démarche de gestion environnementale et durable, à l'échelle de la ville, dès la planification

Ainsi, l'eau de pluie peut être récupérée dans des bassins ou des noues, traitée dans des bassins de décantation ou de déshuilage, utilisée pour l'agrément et l'amélioration du cadre de vie avec une volonté de maîtrise de la ressource.

L'eau pluviale est en effet très facilement réutilisable pour arroser les espaces verts de la ville, pour alimenter les fontaines et bassins.

Aujourd'hui les bassins (devant le vieil Hôpital par exemple), les espaces verts et les fontaines sont alimentés par de l'eau potable. Cette situation n'est pas durable et la question de la gestion des eaux pluviales doit être au cœur de tous les nouveaux projets d'aménagement dans la ville.

## 1.2 – LA VALORISATION DES COURS D'EAU EXISTANTS

### 1.2.1 – Le Vieil Escaut

A leur entrée en ville, le bras de décharge et le Vieil Escaut sont confondus, depuis le canal de l'Escaut jusqu'à la voie ferrée. Ensuite, le Vieil Escaut devient souterrain. Il réapparaît furtivement derrière l'auditorium Saint-Nicolas, en centre-ville, et ne ressort réellement qu'en sortie de la ville.

Ainsi, le Vieil Escaut est essentiellement souterrain dans sa traversée de la ville. Toutefois son tracé est encore perceptible puisque :

- Les nombreux ponts qui le franchissaient se devinent encore parfois sous la voirie par un bombement de la route ;
- Il apparaît sous la forme d'une décharge derrière l'auditorium Saint-Nicolas ;
- Il est matérialisé par un bassin longiligne à côté du Vieil Hôpital ;
- Il longe les rues qui étaient à bord d'eau, comme la rue de l'Intendance.

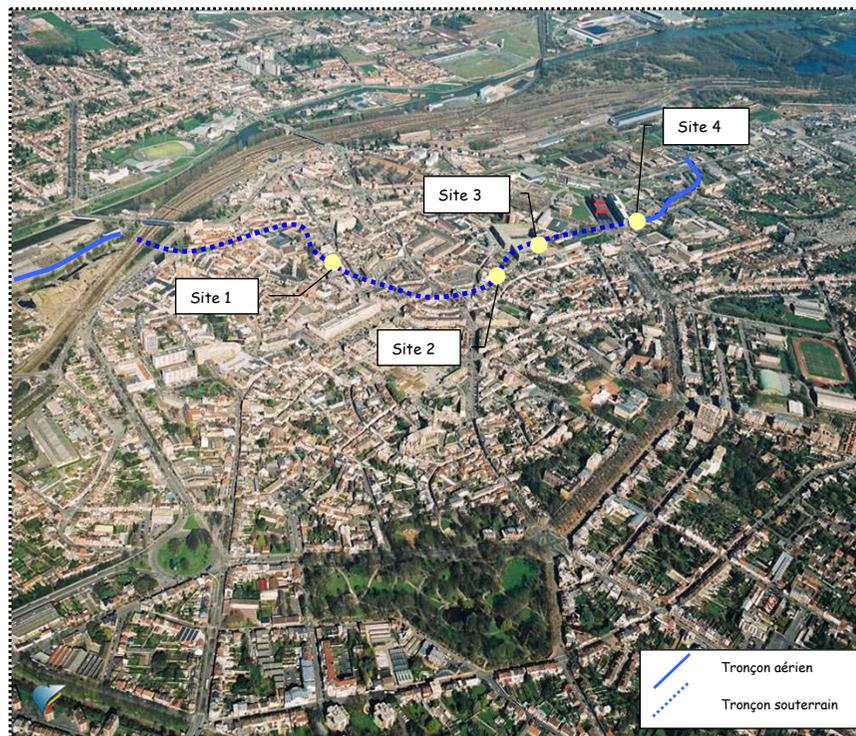


Figure:70 Le tracé et les sites clés du Vieil Escaut en ville

Source photo de fond : <http://www.ville-valenciennes.fr/>

Ces sites, représentés sur la Figure 70 permettent de suivre le cours d'eau et de signifier sa présence. Ils constituent des points d'appui essentiels à la valorisation du Vieil Escaut en ville.

### Site 1 : Le Vieil Escaut en centre-ville

Le Vieil Escaut est présent en centre-ville, derrière l'auditorium Saint-Nicolas, rue Emile Durieux, sur une longueur de 15 mètres environ.

C'est le seul endroit où il apparaît à l'air libre en ville, mais malheureusement le site est utilisé comme dépotoir.



Figure:71 Le Vieil Escaut en centre-ville  
Photographie Lydéric De Wever février 2005

La remise en valeur du site est simple et peu coûteuse. Il suffirait :

- D'ôter tous les débris,
- De curer le cours d'eau,
- De remettre les murs en état.

Le site est longé par un petit chemin et pourrait s'ouvrir sur la rue Emile Durieux dont il est caché actuellement par un muret.

Le site pourrait être aménagé en petit parc, dans le prolongement de l'espace vert attenant à l'auditorium Saint-Nicolas.

## Site 2 : La rue de l'intendance

La rue de l'Intendance, ainsi nommée depuis le XVIIIème siècle, est l'une des plus anciennes rues de Valenciennes. Elle longe l'Escaut en rive gauche et la courbe de la rue.

Elle était à l'origine bordée de nombreuses brasseries (Brasserie Saint-Omer à l'extrémité droite) et tanneries (extrémité gauche).



**Figure 72 : La rue de l'Intendance**  
Source : Rapport de présentation de la ZPPAUP

Cette mémoire artisanale est aujourd'hui perdue, mais peut-être que la création d'un musée de l'artisanat ou la remise en service d'une brasserie artisanale pourrait y remédier.

Ce site doit être intégré dans le circuit bleu de la ville puisque c'est un des rares endroits où le tracé du Vieil Escaut est plus que perceptible, puisqu'il est visible.

## Site 3 : Le bassin de l'Hôpital Général

Au niveau de l'Hôpital Général, la présence du Vieil Escaut est signalée par un bassin réalisé en 1994-1995, longé par une promenade sur son ancien tracé. La réalisation du plan d'eau a été réalisée dans la première phase du projet d'embellissement du quartier des Canonniers (ancien quartier des Tanneurs avec les maisons-ateliers sur la rivière).

Le Vieil Escaut est couvert à cet endroit depuis 1960. Sa réouverture était plus difficile à réaliser que la construction d'un bassin, c'est pourquoi la deuxième solution a été choisie.

En effet, le niveau du cours d'eau est bas et sa réouverture aurait accentué le caractère encaissé du site. La qualité de l'eau est mauvaise à cet endroit, du fait des nombreux branchements sauvages sur le cours d'eau.

Ce quartier occupe une situation centrale, entre la Place d'Armes et les Tertiales et dans le cadre de la restauration et de la réaffectation de l'Hôpital du Hainaut deux ponts devraient être rétablis.

Seulement le bassin est alimenté par de l'eau potable et il fuit. A tel point qu'il n'est pas rare de le voir totalement vide (Figure 73)



**Figure 74: Le plan d'eau potable à sec**

**Figure 75: Le plan d'eau plein**

Photographies Lydéric De Wever février 2005

Cette situation n'est pas durable et le site doit faire l'objet d'une nouvelle réflexion. La municipalité envisage son alimentation par des eaux pluviales mais l'étanchéité du bassin est à revoir.

C'est peut-être l'occasion de déconnecter les branchements sauvages et de les raccorder au tout à l'égout, afin d'améliorer la qualité de l'eau et de rouvrir le Vieil Escaut. Sa réouverture est également envisageable, juste en amont du site, et participerait à la remise en valeur de l'ancienne porcelainerie.

L'encaissement du cours d'eau peut être atténué par un système de promenade en gradins.

#### Site 4 : La sortie de la ville

Le bassin de l'Hôpital Général s'arrête avant le boulevard et le Vieil Escaut ne réapparaît qu'après ce boulevard, juste avant le collège Eisen.

Là où jadis se tenait la porte Poterne, l'unique porte d'eau de la ville, il y a aujourd'hui un parking privé et non utilisé (figure 76). Du boulevard, il n'est actuellement pas possible de voir le Vieil Escaut.



Figure 76: Parking privé au-dessus du Vieil Escaut, près de l'emplacement de l'ancienne porte Poterne  
Photographie Lydéric De Wever, novembre 2004

Il serait intéressant de visualiser le Vieil Escaut de chaque côté du boulevard pour donner le sentiment de franchir le cours d'eau. Un aménagement particulier pourrait également permettre de retrouver le symbole de la porte d'eau aujourd'hui disparue.

Derrière le parking, les berges escarpées du Vieil Escaut, en contrebas du collège Eisen, forment le terrain Chico Mendès de Valenciennes, à la végétation rudérale surtout constituée de Renouées du Japon, espèce envahissante et difficilement gérable. La commune de Valenciennes est propriétaire du site.

Les contraintes appliquées au site sont nombreuses: exigüité, berges abruptes, fréquentation...L'opération de curage réalisé en été 2001, a remodelé les berges et éliminé provisoirement la Renouée du Japon;

Chaque année, des plantations sont réalisées par les enfants des écoles sur la berge.

Un aménagement est prévu sur la rive droite (berges aux pieds du Collège Eisen). Il s'agit de plantations, de la réalisation d'un cheminement, et d'une zone d'observation du secteur de Roselière créé en contrebas.

La Renouée du Japon devra être surveillée et l'aménagement de la rive droite être prévu.

Ainsi, une promenade sera possible depuis la porcelainerie jusqu'à la sortie de la ville, le long du Vieil Escaut et la coupure créée par le boulevard sera atténuée.

#### 1.2.2 – La Rhônelle

Après avoir traversé le parc du même nom, la Rhônelle entre en ville par la tour de la Dodenne. Juste avant la tour, une partie des eaux est déviée dans le bras de décharge de la Rhônelle, à l'emplacement des anciens fossés, pour rejoindre le Vieil Escaut en dehors de la ville.

Après la tour de la Dodenne, la Rhônelle passe sous la route. Elle est visible après le pont sur une longueur de 30 mètres environ.

Elle réapparaît au niveau du pont Delsaux, avec un aspect envasé, et devient ensuite souterraine.

Elle ne suit plus aujourd'hui son cours naturel puisque depuis 2004, elle est reliée à l'Odron et au Grand Bruille, pour se jeter dans le bras de décharge de l'Escaut juste avant la voir ferrée.

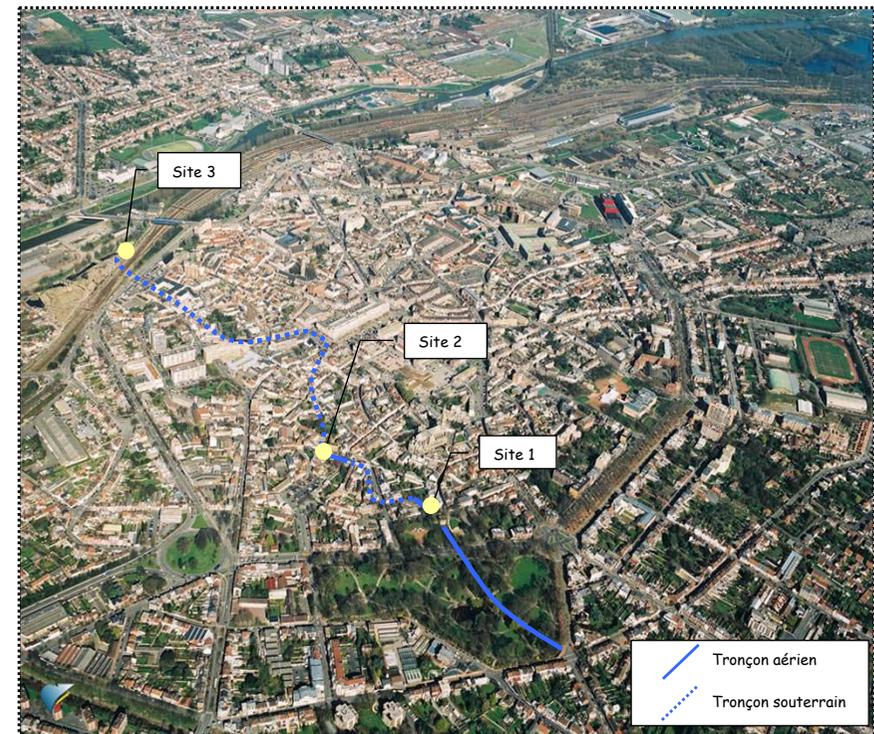


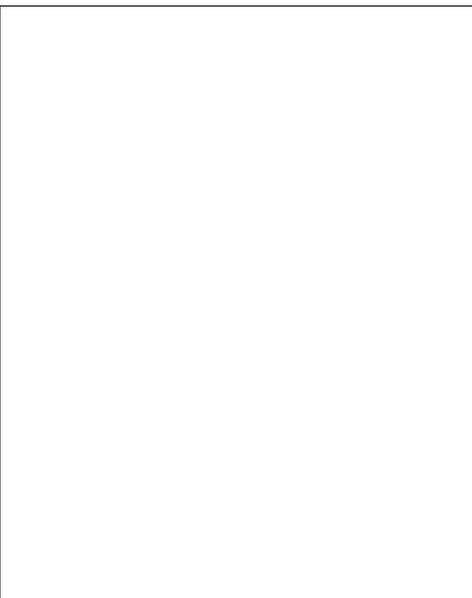
Figure 77: Le tracé et les sites clés de la Rhônelle en ville  
Source photo de fond : <http://www.ville-valenciennes.fr/>

Les sites représentés sur la figure 77 sont les trois endroits où la Rhônelle est visible en ville. L'aspect envasé qu'elle présente pourrait être modifié et sa confluence avec le bras de décharge de l'Escaut redevenir un symbole.

Après le pont qui se situe derrière la tour de la Dodenne, la Rhônelle apparaît sur plusieurs dizaines de mètres. Elle y est inaccessible, envasée (Figure 78), et devrait prochainement bénéficier d'un projet d'éclairage pour la mettre en valeur.



**Figure 78: La Rhônelle après la tour de la Dodenne**  
Photographie Lydéric De Wever, novembre 2004



**Figure 79: Proposition d'aménagement pour le site**  
Dessin Lydéric De Wever

Plusieurs possibilités s'offrent à la commune de Valenciennes pour revaloriser le cours d'eau :

- Laisser le cours d'eau inaccessible et améliorer l'aspect naturel du site,
- Rendre le cours d'eau accessible et lui conférer un aspect plus urbain.

Dans les deux cas, un nettoyage du lit de la rivière et des murs adjacents s'impose.

La figure 79 montre une proposition d'aménagement de la Rhônelle en dallage, à l'instar de ce qui a été fait pour le Gangarneuil à Perpignan. L'accès serait possible par un escalier qui donnerait sur le pont, derrière la tour de la Dodenne.

L'aménagement dallé est possible sur l'une des deux berges ou les deux. Il permet d'accueillir des bancs et des éclairages (qu'ils soient au sol ou sur poteau), et offre au promeneur la possibilité de se rapprocher de l'eau, améliorant ainsi la conscience de sa présence.

Le dallage du fond du cours d'eau et le rétrécissement de son lit permet un écoulement plus rapide des eaux et facilite son auto curage.

Le coût d'un tel aménagement est estimé à 25 000 €. environ.

## Site 2 : Le pont Delsaux

La deuxième portion à l'air libre de la Rhônelle se fait au niveau du pont Delsaux. Elle est visible de la rue du 22 septembre à la place du Pont Delsaux sur une longueur de 30 mètres environ.

De la même façon que le site précédent, plusieurs options sont possibles pour la remise en valeur du cours d'eau.

Dans le cas d'une valorisation paysagère de type « naturelle », l'entretien des berges et le nettoyage du lit de la rivière sont indispensables. Ce choix n'impose pas une inaccessibilité du site qui pourrait devenir un lien entre la rue du 22 septembre et la Place du Pont Delsaux.

Un accès est facilement envisageable sous la forme d'escaliers de chaque côté et permettrait de prolonger l'espace vert et le caractère piétonnier de la rue du 22 septembre.



**Figure 80: La Rhônelle depuis la rue du 22 septembre**  
Photographie Lydéric De Wever, septembre 2004



**Figure 81: La Rhônelle depuis le pont Delsaux**  
Photographie Lydéric De Wever, septembre 2004

La végétation est particulièrement bien développée sur le site, lui conférant un aspect champêtre et reposant à proximité du centre-ville. Ce caractère est peut-être à conserver mais un aménagement dallé améliorerait l'auto curage et faciliterait l'évacuation des eaux dans le cas de fortes pluies.

Il serait également intéressant de pouvoir observer le pont Delsaux depuis le pont de la rue du 22 septembre et réciproquement. Il suffirait pour cela de tailler les arbres.

Sous la Place du Pont Delsaux il existe toujours le moulin mais sa remise à jour et celle de la Rhônelle est à cet endroit très coûteuse. En effet, de nombreux branchements sauvages sont connectés à la rivière. La réouverture de la Rhônelle au niveau de la place (souhaitée par de nombreuses personnes et associations) n'est donc pas à l'ordre du jour et ne sera possible qu'avec une volonté affirmée de la municipalité.

### Site 3 : La nouvelle confluence

Les eaux de la Rhônelle empreint le cours du Grand Bruille pour se jeter finalement dans le bras de décharge de l'Escaut, au niveau du parc des Repenties, juste avant la voie ferrée. Le site est particulièrement enclavé entre le boulevard, la voie ferrée et la canal de l'Escaut.



Figure 82: Les eaux de la Rhônelle se jettent dans le bras de décharge de l'Escaut  
Photographie Lydéric De Wever, avril 2005

L'aspect de cette « confluence », représentée sur la figure ressemble au débouché d'un égout. En effet, depuis 2001, trois cadres en bétons canalisent le cours d'eau à son arrivée dans le bras de décharge.

Il est à regretter que cet aménagement récent n'est pas fait l'objet d'une réflexion pour la valorisation du site. D'autant plus que la confluence de l'Escaut et de la Rhônelle est un symbole fort pour la ville.

Pour améliorer le site, plusieurs aménagements sont possibles :

- Ne pas avoir peur de casser les cadres bétons sur une dizaine de mètres pour ouvrir le cours d'eau,
- Créer un cheminement sous la voie ferrée,

Ainsi, un pont franchissant le cours d'eau nouvellement ouvert pourrait assurer la liaison entre le Parc des Repenties et le centre-ville. Une promenade le long du bras de décharge est également envisageable, elle partirait du parc des Repenties et pourrait se poursuivre jusqu'à la gare sans rupture.

### 1.2.3 – Le bras de décharge

A leur entrée en ville, le bras de décharge de l'Escaut et le Vieil Escaut sont confondus depuis le canal de l'Escaut jusqu'à la voie ferrée.

Puis, le bras de décharge passe sous la voie ferrée pour la longer ensuite par la droite, encastré par celle-ci et le boulevard Beauneveu, et disparaît sous la Place Carpeaux. Il devient alors souterrain et longe le boulevard Froissard. Il est surmonté par un bassin longiligne au niveau de la rue des Archers pour réapparaître enfin rue de la Longue Chasse, où il borde la friche de Forgeval.

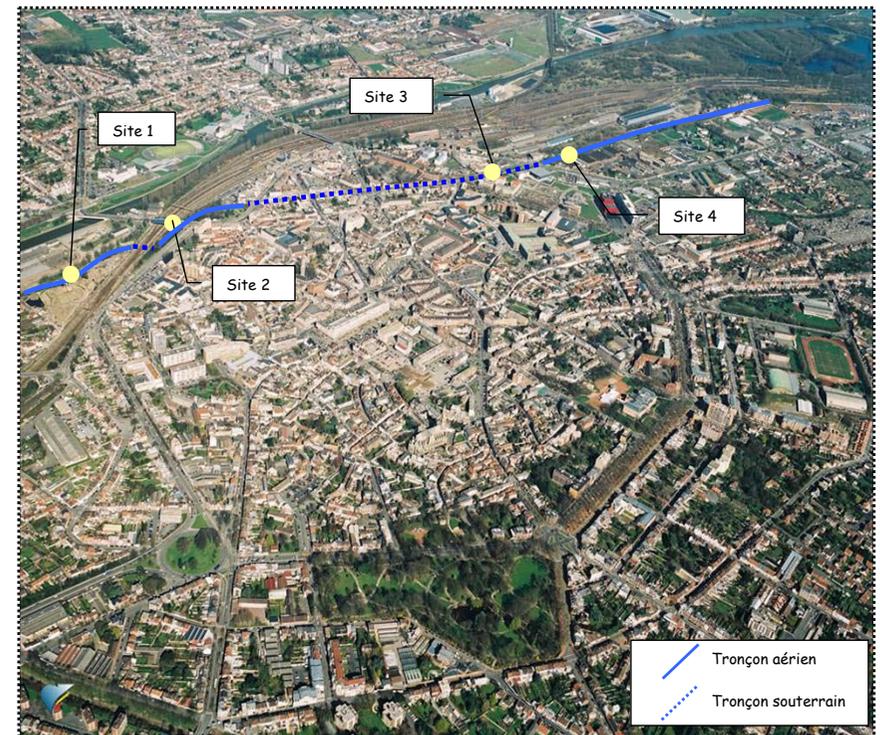


Figure 83: Le tracé et les sites clés du bras de décharge de l'Escaut en ville  
Source photo de fond : <http://www.ville-valenciennes.fr/>

Sous le boulevard Froissard, le bras de décharge est toujours souterrain et ne fait pas pour l'instant l'objet de projet d'aménagement ou de valorisation.

Par contre, à son entrée en ville, dans sa partie aérienne et à sa sortie de la ville, au niveau de Forgeval, quelques améliorations sont envisageables. Les sites choisis et présentés sont reportés sur la figure 83.

## Site 1 : Le parc des Repenties

L'aménagement du parc des Repenties a remis le site en valeur. Les anciennes écluses de la ville participent au charme du site, et la reconstruction du pont de la citadelle permet un nouveau franchissement du bras de décharge, en face du futur port de plaisance.



Figure 84: Le bras de décharge au niveau des écluses près du parc des Repenties  
Photographie Lydéric De Wever, septembre 2004

Les écluses de la figure 84 assuraient la défense de la ville.

L'écluse des Repenties (à gauche) est la plus importante, c'est elle qui assurait l'inondation des environs de la ville.

L'écluse Notre-Dame (à droite) permettait quand à elle, l'inondation des fossés.

Des panneaux explicatifs, avec des reproductions d'anciens documents seraient les bien venus pour aider à la compréhension du site. De plus, le bras de décharge est actuellement envasé, l'eau est stagnante et de nombreux débris jonchent le fond du cours d'eau.

Le bras de décharge devrait prochainement être curé et un accord a été passé avec VNF pour assurer un débit constant, grâce aux eaux du canal de l'Escaut. Cette réalimentation permettra un auto curage du cours d'eau.

Le site pourrait également bénéficier d'un aménagement qui permettrait une circulation piétonne et/ou cyclable continue, depuis les écluses jusqu'à la Place Carpeaux. Il serait ainsi possible d'accéder au centre-ville, en longeant le cours d'eau et en passant sous la voie ferrée plutôt que de contourner le site sur plusieurs centaines de mètres. En effet, le parc des Repentis est actuellement dans une position de « cul de sac ».

## Site 2 : Entre la voie ferrée et la route

De l'autre côté de la voie ferrée, le bras de décharge est visible en contrebas du boulevard Beauneveu. Le site, inaccessible, est envahi par la végétation (Figure 85).

Coincé entre le boulevard et la voie ferrée, il passe alors sous le pont Villars et continue son chemin jusqu'à la place Carpeaux, où il devient souterrain.



Figure 85: Le bras de décharge entre la voie ferrée et le boulevard  
Photographie Lydéric De Wever, septembre 2004

Le cheminement proposé précédemment permettrait de longer le cours d'eau jusqu'à la Place Carpeaux, en longeant la voie ferrée et en passant sous le pont Villars. Un escalier permettrait son accès à partir de la Place Carpeaux.

Il offrirait alors un lieu de promenade au bord de l'eau et permettrait un accès du centre-ville au parc des Repenties et au canal de l'Escaut. Accès manquant à ce jour.

De plus, le règlement de la ZPPAUP prescrit :

- Le long des zones occupées par le transport ferroviaire, les clôtures doivent être accompagnées notamment d'un écran végétal.
- En dehors des périmètres de sécurité, les espaces délaissés autour des voies ferrées doivent être aménagés et entretenus.

Le site trouverait alors un intérêt et l'aménagement le transformerait d'un non lieu en un lieu de promenade et ouvrirait une nouvelle accessibilité de la ville vers le canal de l'Escaut.

### Site 3 : Le long de la rue des Archers

Au bout du boulevard Froissard, un bassin longiligne surmonte le bras de décharge, jusqu'au chemin des Alliés.

Le coût engendré par la remise à jour de ce cours d'eau a incité la municipalité à créer ce bassin (Figures 86 et 87) sur le même tracé que le cours d'eau dans la ville *intra-muros*.



Figures 86 et 87: Le bassin surmontant le bras de décharge au niveau de la rue des Archers  
Photographies Lydéric De Wever, septembre 2004

Cet aménagement est plutôt réussi, le site est bien fréquenté, d'autant plus qu'il se situe à proximité immédiate du Lycée Wallon.

Malheureusement le bassin est alimenté par de l'eau potable et son aspect n'est pas des plus entretenu.

Il conviendrait de revoir le système d'alimentation du bassin et de le nettoyer plus régulièrement. En effet, de nombreuses feuilles mortes et débris envahissent le fond du bassin et nuisent finalement à l'effet escompté.

Un système de mise en valeur nocturne est envisageable par l'implantation de lumières (sous forme de petites lapes rondes placés au sol le long du bassin par exemple).

L'implantation de bancs et de lampes en rive droite améliorerait sans doute la qualité de cet espace public.

Le cheminement le long du bassin est correct et pourrait être accompagné d'un prolongement vers le chemin des Alliés pour accéder au bras de décharge et continuer la promenade le long de la rue de Longue Chasse.

### Site 4 : Le long de la friche de Forgeval

Après le boulevard des Alliés, le long de la rue de la Longue Chasse, le bras de décharge n'est plus souterrain et a fait l'objet d'une naturalisation des berges, qui améliore la capacité épurative du cours d'eau.

Le site se situe à proximité immédiate de la friche de Forgeval et jouit donc d'une perspective intéressante, puisqu'il constituera une porte d'entrée de la ville depuis le 4<sup>ème</sup> pont.

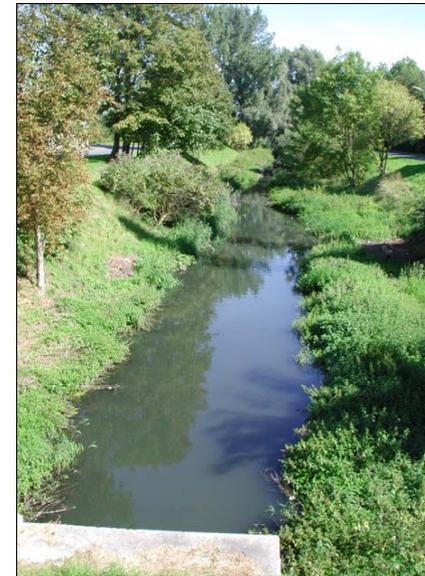


Figure 88: Le bras de décharge avec naturalisation des berges près de Forgeval  
Photographie Lydéric De Wever, septembre 2004

De par sa situation, le site constitue donc un enjeu important pour la valorisation de l'eau dans la ville.

La valorisation du cours d'eau nécessite une amélioration de la qualité de l'eau, permise par une meilleure gestion des eaux usées.

Comme le Vieil Escaut, le bras de décharge constitue un axe d'entrée dans la ville.

L'aménagement de ces deux cours d'eau en « coulées bleues » pénétrantes permettrait un cheminement intéressant entre la ville centre et sa périphérie septentrionale.

## **2 – LE CANAL DE L'ESCAUT : UN LIEN INTERCOMMUNAL**

L'aire urbaine s'est étendue rapidement et le fleuve est maintenant englobé dans le tissu urbain de l'agglomération. Il devient alors une opportunité pour renouer une histoire entre l'agglomération de Valenciennes et son fleuve.

En effet, la perspective du canal Seine Nord replace le canal de l'Escaut dans un nouveau contexte. Il représente l'alternative orientale des échanges entre l'Europe du Nord et le Bassin Parisien. L'alternative occidentale passe par Douai, la plateforme multimodale de Dourges et Lille, avant de rejoindre la Lys.

A cet emplacement privilégié il ne manque plus qu'à choisir une vocation pour la canal de l'Escaut, entre transport, tourisme ou les deux.

La transformation des rivières en canaux, l'aménagement des berges et l'urbanisation a transformé les « rivières-territoires » en « rivières-couloirs ». Même les requalifications actuelles ne parviennent pas à dépasser les limites trop étroites imposées aux rivières.

La gestion des crues, l'autoépuration de l'eau, la biodiversité, les loisirs, la cohabitation de la navigation commerciale et de plaisance et l'amélioration des relations entre la rivière et ses contextes urbains et ruraux nécessitent une réflexion sur une échelle plus vaste que celle de la ville. L'échelle de l'agglomération est sans doute une première étape.

A l'échelle de l'agglomération, la réflexion est plus globale. En arrivant de Belgique, l'Escaut représente un axe d'entrée sur le territoire français et le 4<sup>ème</sup> pont pourrait prendre la dimension d'une porte d'entrée.

L'Escaut doit servir de lien intercommunal, de fil d'Ariane de l'agglomération, où les nombreuses friches sont autant de points remarquables tout le long du parcours.

Ce lien présente différentes séquences paysagères et fonctionnelles qu'il convient de préserver et d'intégrer dans la réflexion.

La valorisation du canal doit tenir compte de ses spécificités propres et permettre leur mise en scène.

Ainsi, la vocation de loisir dévolue à l'étang du Vignoble et la vocation naturelle conférée au marais de Bourlain sont autant de cadres à enrichir et à utiliser dans les projets d'aménagement et de valorisation.

Au niveau de la ville, les objectifs de la ville reposent sur :

- L'aménagement de la rive droite de l'Escaut et son corridor biologique en croisant les objectifs de loisirs et de préservation de la nature ;
- L'ouverture et la redécouverte de l'Escaut et de ses berges par la création d'un port de plaisance ;
- Une meilleure gestion de l'espace : préservation et augmentation des espaces verts (parc urbain de l'écluse des repenties), végétalisation des parcs et jardins, revalorisation des places publiques ;
- La création de liaisons vertes inter quartiers ;

Ainsi, la revalorisation et la requalification du canal de l'Escaut nécessitera de nombreux arbitrages entre les choix économiques, écologiques, paysagers etc.

Dans la définition du contexte, la prise en compte de la gestion des pompes de relevage, des affaissements miniers etc. est à effectuer dès le départ.

## 2.1 – LA NAVIGATION SUR L'ESCAUT, CANAL A 3 000 TONNES

Le bassin versant de l'Escaut possède le réseau de voies navigables le plus important d'Europe.

Les débouchés vers la mer sont multiples puisque des canaux artificiels traversent différents bassins versants, comme le canal à grand gabarit qui relie Valenciennes à Dunkerque ou le canal de Roubaix par exemple.

Le bassin est en connexion avec d'autres bassins versants comme celui de la Meuse, du Rhin ou bientôt de la Seine. En effet, la connexion fluviale prévue entre le bassin versant de l'Escaut et celui de la Seine offre de nouvelles perspectives de développement.



Figure 89: Carte du réseau navigable du bassin de l'Escaut et des bassins voisins  
Source : Schéma Régional d'Aménagement de la Voie d'Eau

Valenciennes se situe sur l'une des deux alternatives de transport entre l'Europe du Nord et la France et sur l'axe qui relie les bassins versants du Rhin, de la Meuse et de la Seine.

De plus, on constate une sous utilisation du transport fluvial. Le fret fluvial est délaissé au profit des transports ferroviaires et autoroutiers. Les industries qui autrefois s'installaient le long des cours d'eau ont tendance à abandonner cette stratégie et se développent le long des axes autoroutiers.

Le développement des transports terrestres, la mutation des transports fluviaux et celle de l'ingénierie hydraulique ont changé le rapport entre les rivières et le territoire. Les villes se sont recentrées sur les routes et les voies ferrées. Seuls les transports en vrac et l'évacuation rapide des masses d'eau de plus en plus grandes et de plus en plus polluées ont été confiés aux rivières, qui se sont transformées pour s'adapter à ces attentes quasi-monofonctionnelles. Les rivières sont devenues des autoroutes silencieuses, elles se sont éloignées des villes et s'y sont fermées.

### 2.1.1 – La navigation commerciale

La fonction de transport domine l'aménagement des rivières et canaux de notre territoire, aux dépens des critères environnementaux et urbains. Cette fonction de transport, vouée à se développer dans les années à venir, ne sera-ce que pour rééquilibrer les différents modes de transports entre la voie fluviale, la voie ferrée et les transports routiers et pour les moindres nuisances qu'il procure (bruit, pollution...).

L'augmentation des volumes et des gabarits conduira à réaliser des infrastructures de transbordement et d'entreposage qu'il faudra organiser dans l'espace. Les documents d'urbanisme doivent intégrer ces aménagements dans des espaces dévolus. Ces zones portuaires et industrielles ne doivent pas se développer aux dépens des espaces naturels mais concilier au mieux développement économique et préservation de l'environnement.

Le port fluvial de Valenciennes a le trafic (en tonnes) le plus important de la région. (source VNF) avec 826 473 tonnes en 2002. En comparaison le port fluvial de Lille avait un trafic de 700 552 tonnes en 2002 et 15 ports fluviaux ont un trafic supérieur à 100 000 tonnes dans la région Nord Pas-de-Calais.

Le développement de la voie fluviale pour le transport des marchandises est à considérer sous un angle économique.

Cette activité est soumise à de nombreux besoins comme des plateformes logistiques pour le chargement, le déchargement et le stockage de conteneurs ou la modification des l'organisation des déplacements pour desservir au mieux les zones d'activités intéressées par ce moyen de transport pour leurs marchandises.

La carte prospective de l'enjeu économique pour l'agglomération valenciennoise montre bien la répartition des principaux sites concernés dans le contexte du canal à 3 000 tonnes.

Les plateformes fluviales conteneurs seront réparties en amont et en aval de Valenciennes. En effet, à celle de Prouvy viendra s'ajouter celle de Saint-Saulve.

Les ports associés à la filière de valorisation des déchets n'existent pas. Ils sont projetés respectivement à Douchy et à Valenciennes.

Le seul chantier naval est situé à Denain.

Les principaux chargeurs faisant face à la problématique du dernier kilomètre sont :

- Toyota à Onnaing,
- Bombardier à Crespin,
- Valdune à Trith-Saint-Léger.

Aucun port fluvial n'est projeté dans l'agglomération pour compléter le dispositif des 6 ports existants.



Plates-formes fluviales conteneurs

- Plates-formes existantes
- Plates-formes projetées

Ports fluviaux associés à la filière de déchets-valorisation

- Ports fluviaux existants
- Ports fluviaux projetés

Chantiers navals existants

- Principaux chargeurs faisant face à la problématique du dernier kilomètre

Espace foncier fluvial à réserver

Zones d'activités

Les Z.A. existantes représentées ont été sélectionnées selon 3 critères : distance au canal inférieure à 30 km ; vocation industrielle, logistique ou transport ; surface utile supérieure à 50 hectares.  
Source ORHA.

Principaux ports fluviaux

- Ports fluviaux existants
- Ports fluviaux projetés

Infrastructures et classification des voies navigables

Grand gabarit :

- 1500 à 3000 tonnes
- 1000 à 1500 tonnes

Moyen et petit gabarits :

- 350 à 1000 tonnes
- 200 à 350 tonnes
- Inaccessible à la navigation de commerce

- Réseau magistral
- Réseau régional
- Réseau belge
- Écluses

Travaux projetés

- Travaux de mise à 3000 tonnes
- Fuseau de passage du canal Seine-Nord Europe
- Projet de liaison Seine-Escaut

Figure 90: Carte prospective de l'enjeu économique pour le canal de l'Escaut à Valenciennes

Source : SRAVE VNF, enjeu économie, septembre 2004

## 2.1.2 – La navigation de plaisance

Les rivières et canaux sont amenés à accueillir une navigation de plaisance de plus en plus importante. En effet :

- Ils se situent dans une région densément peuplée, dont les habitants s'intéressent à de nouvelles formes de loisirs,
- Ils entretiennent une relation privilégiée avec les villes et les territoires qu'ils traversent,
- Ils constituent un maillage suffisamment dense pour proposer tout type de circuits,
- Ils offrent un dépaysement, un cadre naturel, une lenteur et un calme souvent recherchés par les populations urbaines.

L'agglomération de Valenciennes est un lieu de passage important des migrations nord-sud d'une partie des plaisanciers belges et néerlandais.

La situation du tourisme fluvial se caractérise aujourd'hui par un passage annuel à peu près constant de 400 bateaux (1990-1996, données VNF), principalement belges et néerlandais, mais aussi allemands ou italiens.

Une halte a été créée à proximité immédiate de l'étang du Vignoble dans le cadre du Plan régional de tourisme fluvial.

Actuellement, la fréquentation de la clientèle est limitée à Valenciennes par :

- Une priorité au trafic commercial,
- Un environnement industriel et urbain de peu d'agrément,
- Les possibilités réduites de navigation en circuit,
- L'offre nouvelle d'accueil envisagée à Fresnes (12 km), en aval, et à Bouchain-Bassin Rond (15 kilomètres), en amont.

Afin d'améliorer sa capacité d'accueil pour les bateaux de plaisance, Valenciennes envisage de se doter d'un port de plaisance.

Pour améliorer la navigation de plaisance sur l'Escaut, il faut bien entendu que le parcours soit agréable, esthétique et pratique.

Pour cela, il est nécessaire de soigner les abords du canal en traitant soigneusement les berges et les façades sur l'eau, en interdisant les formes agressives de navigation (ski nautique, jet ski...), qui ne sont pas compatibles avec l'environnement naturel et l'image que l'on se fait d'un cours d'eau. Nous réserverons ces activités pour des plans d'eau aménagés tels que l'étang du Vignoble.

Enfin, il est indispensable de proposer une capacité d'accueil suffisante et des boucles transfrontalières, éventuellement thématiques, mais surtout avec un choix important de distances différentes.

Le projet de port de plaisance à Valenciennes est maintenant de la compétence de VALENCIENNES METROPOLE. Suite à une réunion qui s'est déroulée dernièrement avec les Voies Navigables, ce projet devrait entrer dans une phase opérationnelle.

Le comité de quartier souhaite être associé à la réalisation du projet de par son expérience de terrain avec les associations qui oeuvrent autour de l'Escaut et de la qualité de l'eau (organisation des Fêtes de l'Escaut).

Le projet situé sur le faubourg de Paris se présente comme une opération conjointe d'aménagement de tourisme fluvial et d'urbanisme résidentiel, de services et de commerces, susceptible de faire du site un des pôles structurants de l'aire urbaine valenciennoise et régionale.

Dès le début le cahier des charges stipulait que le projet devait prendre en compte le contexte historique. Les projets ont été choisis en fonction de cette prise en compte et de leur adaptabilité au site. Il sera donc traité en fonction de l'environnement architectural et paysager, dans le respect du projet d'urbanisme du faubourg de Paris, mais aussi des prescriptions et recommandations qui pourront être données par l'Architecte des Bâtiments de France.

Les fouilles récentes effectuées par les services archéologiques montrent la présence de casemates voûtées en briques et de dallages béton sous les revêtements bitumineux des parkings. D'après les archéologues, ces vestiges de la forteresse Vauban présentent peu d'intérêt historique et ne sont pas un obstacle à la mise en chantier du port de plaisance.

Par contre, les fondations d'une chapelle, retrouvées sous le bâtiment de la future capitainerie sous de plus grande importance d'après l'Architecte des Bâtiments de France.

La réalisation du projet est divisée en deux phases :

- L'aménagement du port autour du premier bassin sur l'emprise foncière actuellement disponible et d'une partie de l'opération immobilière.
- La réalisation en seconde phase de l'opération immobilière comportant éventuellement une extension du premier bassin.

Le projet satisfera aux exigences particulières suivantes :

- Attirer et fidéliser pour des longs séjours comme pour des séjours de courtes durées, une clientèle de plaisanciers de passage ou résidentiel.
- Attirer une clientèle potentielle régionale, nationale et internationale et ce, même si cette clientèle n'est pas destinée à recourir à l'offre purement fluviale.
- Satisfaire aux critères de sécurité et de confort pour les amarrages de courte durée et à l'année ainsi que pour l'accueil de tout public et usagers.
- Offrir les services réglementaires nécessaires à la navigation de plaisance et aux loisirs nautiques en général.
- Assurer l'intégration du projet dans l'environnement.
- Favoriser le fonctionnement et la rentabilité du port de plaisance en animation et attractivité en liaison avec l'opération d'urbanisme résidentiel, de services et de commerces conformément aux conclusions de l'étude de faisabilité.
- Proposer le découpage physique et fonctionnel du projet global par phases de réalisation.

Le tracé des bassins portuaires prendra en compte l'éventuelle présence d'un monument historique à préserver et mettre en valeur comme attractivité culturelle.

L'aménagement final pourra accueillir environ 50 bateaux.

Des commerces et des services spécifiques aux activités fluviales (restauration, ateliers...) seront développés dans les casemates actuellement présentes sur le site. Ces casemates seront le support d'un cheminement panoramique pour l'accès par les piétons depuis la ville jusqu'au cœur du site, lequel correspondant à l'entrée de la citadelle. Ce cheminement pourrait être animé par des terrasses.

Les deux axes, créés par la rupture d'alignement voulue par Vauban sont marqués :

- De l'entrée de la citadelle au quai d'embarquement des passagers par un traitement au sol en béton désactivé.
- Le second axe, quant à lui est repris par un alignement de cinq arbres au sud.

Une plate-forme belvédère (au niveau du pont Villars) donne au promeneur une vision d'ensemble du site et marque l'accès des piétons au port.

Circulations piétonnes le long des casemates.

La capitainerie sera construite sur l'emplacement même de l'ancienne chapelle. Le bâtiment, qui apparaît comme une boîte de bois et de verre qui se transforme en lanterne lumineuse (phare) la nuit.

Une deuxième phase pour l'extension du port est possible, le deuxième bassin pourrait être bordé de logements ou de bureaux. L'implantation respectant le double alignement d'arbres, marquant l'emplacement des anciens remparts. Il était d'usage de planter ce double alignement d'arbres, pour masquer les canons et fournir du bois.

L'intérêt communautaire de ce projet de port de plaisance est actuellement discuté et les financements ne sont pas tous acquis (crédits FEDER notamment), si bien qu'il pourrait ne jamais voir le jour. D'autant plus que le site est également choisi pour la candidature de Valenciennes à recevoir l'annexe du Louvre.

Le coût total du projet est estimé à 1,9 millions d'euros hors taxes et serait financé conjointement par le Conseil Régional, VNF et FEDER.



**Figure 91 : Le site du prochain port de plaisance à Valenciennes**  
Photographies Lydéric De Wever, septembre 2004

**Figure 92 : Esquisse du projet de port de plaisance**  
Source : Valenciennes Métropole

D'un point de vue de la capacité d'accueil pour le tourisme fluvial, des bases nautiques existent déjà à Fresnes et à Valenciennes. Une troisième est projetée à Denain.

Le projet du port de plaisance de Valenciennes est reporté sur la carte.

Pour les loisirs, une base de ski nautique et de jet ski est prévue à Fresners.

A la boucle fluviale constituée par la Scarpe et l'Escaut vient se greffer une boucle de voie verte vélo. Cette complémentarité des moyens de transport, pour découvrir le territoire est sans doute essentielle à l'attractivité touristique.

-  Embarcadère projeté ou à aménager
-  Loueur de bateaux projeté
-  Halte nautique existante
-  Halte nautique projetée
-  Port de plaisance projeté
-  Location de barques électriques existante
-  Location de barques électriques projetée
-  Aviron
-  Canoë-kayak
-  Ski nautique - Jet ski
-  Ski nautique - Jet ski projeté
-  Site remarquable

 Ville d'art et d'histoire

 Ville d'art

 Site remarquable

 Village de la voie d'eau en projet

 Ville fortifiée

**Boucles et réseaux du tourisme fluvial**

 Boucle Hainaut - Avesnois - Aisne existante

 Boucle Métropole Flandre existante



-  Réseau magistral
-  Réseau régional
-  Réseau belge
-  Écluses
-  Schéma national vélo route voie verte existant
-  Schéma national vélo route voie verte projeté
-  Limite Parc Naturel Régional
-  Limite intercommunalité bord à voie d'eau
-  Boucle Métropole existante
-  Boucle Hainaut Français existante
-  Boucle Flandre-Hainaut-Métropole existante
-  Boucle Flandre existante
-  Boucle Métropole projetée
-  Boucle Eurométropole projetée
-  Boucle Métropole lilloise Aire/Lys projetée
-  Boucle Métropole lilloise - Gand projetée

Figure 93: Carte prospective de l'enjeu tourisme pour le canal de l'Escaut à Valenciennes  
Source : SRAVE VNF, enjeu tourisme, septembre 2004

## **2.2 – LES SEQUENCES PAYSAGERES DU CANAL**

Le canal de l'Escaut a une histoire industrielle importante. Cette vocation d'activité est l'une de sa principale caractéristique dans l'agglomération valenciennoise.

Mais il présente également d'autres types de séquences paysagères. En effet, sa séquence urbaine, dans sa traversée de la ville et sa séquence rurale, en aval de Valenciennes, à partir du marais de l'Epaix.

En effet, les séquences d'usage du canal caractérisent le paysage. Ces séquences ont leur caractéristique propre, liée aux territoires que le canal traverse.

Il convient de redonner une lisibilité au canal, en respectant certaines règles de constructibilité et en développant une image attrayante pour le cours d'eau.

Tout en valorisant chaque séquence paysagère, la mise en place d'un plan de circulation lisible doit se mettre en place le long du canal.

Les berges sont réaménagées pour les piétons et les cyclistes afin de favoriser les promenades sur l'emplacement des anciens chemins de halage. L'objectif est de créer une liaison entre le centre urbain et la périphérie le long des voies d'eau, en longeant la rivière.

La superposition de gestion actuelle rend les aménagements à bord d'eau difficiles et complexes. En effet :

- La ville fait l'entretien courant (plantations, nettoyage des berges...),
- VNF s'occupe de tout ce qui concerne les infrastructures liées à la voie d'eau (écluses...).

D'une manière générale, les constructions ayant une relation avec le canal devront être réalisées avec des matériaux de grande qualité.

### **2.2.1 – La séquence industrielle**

La séquence industrielle évoque le mouvement, le passage, le bruit, l'activité des hommes et des machines. Elle présente aujourd'hui un visage d'industries en activité mais aussi avec de nombreuses friches industrielles.

Les zones d'activité situées sur les séquences urbaines devront être soignées. Comme c'est actuellement le cas pour le Faubourg de Paris, où la municipalité n'autorise pas l'implantation de nouvelles industries mais uniquement l'agrandissement des industries déjà implantées. La ville a également l'intention de développer l'artisanat dans ce secteur.

Ce secteur représente en effet un enjeu important puisqu'il doit accueillir prochainement le port de plaisance et sa liaison avec le centre-ville est déjà amorcée avec l'aménagement du parc des Repentis.

Une forme d'accord est à prévoir entre les collectivités et les industries pour soigner ces espaces industriels souvent synonymes de lieux peu attrayants.

Ainsi, la séquence industrielle du canal est à améliorer et devrait faire l'objet d'études au cas par cas et avec une vision globale.

### **2.2.2 – La séquence urbaine**

La séquence urbaine est moins bien marquée, puisque le canal était longé de friches aujourd'hui reconverties. Ces friches sont aujourd'hui reconverties en établissements de formation ou en complexe sportif.

Les habitations tournent souvent le dos au canal alors qu'il faudrait organiser un rapport frontal entre l'eau et l'habitat

Le canal ne joue actuellement pas son rôle de lieu de promenade. Il constitue plutôt une rupture. La continuité urbaine et le franchissement du canal sont des éléments importants, tout comme la perspective qu'offre un cours d'eau pour les constructions.

Le but est donc d'orienter les façades vers l'eau et d'inclure dans les cahiers des charges la mise en valeur de l'eau et le souci d'une organisation urbaine plus lisible.

### **2.2.3 – La séquence rurale**

La séquence rurale évoque l'immutabilité, la permanence, la continuité. Cette séquence, représentée en aval de Valenciennes, à partir du marais de l'Epaix, doit être apaisante et présenter une part importante de végétation spontanée, gardienne d'une grande biodiversité.

Ces espaces pourront faire l'objet d'aménagements spécifiques en conservant son image poétique. En effet, les rives boisées rythment les saisons et le contact de la nature est un élément vital à la population urbaine.

## CONCLUSION

L'arrondissement de Valenciennes a connu depuis les années 1970 une crise économique d'une ampleur et d'une intensité exceptionnelle. En quelques années, l'essentiel du tissu économique a disparu : houillères, sidérurgie, métallurgie ... entraînant la disparition de 40 000 emplois industriels. Des milliers de gens sont partis ou ont connu ou connaissent le chômage. Une grande partie de la population a basculé dans la pauvreté, la précarité, l'assistanat, la toxicomanie, ... Les budgets consacrés au social ont explosé !

Les friches industrielles, les friches urbaines, la paupérisation et l'abandon des centres villes, en particulier celui de Valenciennes, les quartiers d'habitat social en sont également la triste conséquence.

Face à cette crise, des dispositifs exceptionnels ont été mis en place par l'État, la Région, le Département et l'Union Européenne.

Depuis plus de 10 ans, la ville de Valenciennes s'est inscrite dans ces dispositifs. Elle met en œuvre un « projet urbain / projet de ville durable ».

Dans le cadre de ce projet urbain, ont été réalisés des grands équipements et opérations d'urbanisme nécessaires, pour rattraper les retards accumulés, mettre la ville à niveau et lui permettre de jouer son rôle dans l'agglomération et le sud du Département (800 000 personnes).

Jadis élément de conflits et de prospérité, hier caché et oublié, aujourd'hui l'Escaut renaît pour être demain, le témoin de l'Histoire et de la culture des pays scaldiens.

L'eau, par l'ambiance qu'elle crée, par les jeux de lumière qu'elle entretient avec l'architecture et le paysage, participe à la vie de la ville et crée un repère pour ses habitants.

Il est important de bien prendre conscience des qualités particulières et du potentiel de développement des fleuves, des canaux et de leurs berges comme espaces de vie urbains.

Ce développement sera rendu possible par une bonne planification de l'utilisation du sol basée sur un travail pluridisciplinaire regroupant des spécialistes de la planification, des économistes, des écologistes, des architectes et des artistes;

Des objectifs concernant le processus de planification devant être fixés dans le but d'atteindre un optimum réaliste plutôt qu'un idéal utopique.

Les rivières et les canaux offrent une lecture condensée du territoire : sa géographie, sa géologie, son histoire, son échelle, ses fonctions (et les conflits entre ses fonctions), ses ressemblances et ses diversités se lisent le long des cours d'eau.

Il importe que les rivières et les canaux continuent de donner cette lecture synthétique ; qu'elles permettent de voir et de connaître le territoire, de le comprendre et de l'apprécier.

## REFERENCES

### I - LES REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

**A la découverte des anciennes fortifications de Valenciennes.** A. Salamagne. Nord Patrimoine Editions, 1999. 95 pages.

**Bruay-sur-l'Escaut à travers douze siècles d'histoire** – R. Durut 1977, éd., 441 p.

**Charleroi Mons Valenciennes, villes de la frontière.** Sous la direction de M. Culot, Editions Norma, 2001. 381 pages.

**Découvrez le Nord** – Guide pratique des promenades et des loisirs – M. Teneur-Van Daële - éditions axial – 1975 – 320 pages.

**Des anciennes fortifications de Valenciennes** – A. Salamagne – Nord Patrimoine éditions

**Etude hydraulique sur le bassin versant de la Rhônelle.** BCEOM, avril 2004. Rapport phase 1, 31 p. 13 fig.

**Etude hydraulique sur le bassin versant de la Rhônelle.** BCEOM, avril 2004. Rapport phase 2, 45 p. 35 fig.

**Etude hydraulique sur le bassin versant de la Rhônelle.** BCEOM, avril 2004. Rapport phase 3, 10 p.

**Histoire de valenciennes**, sous la Direction d'Henri Platelle - Presses Universitaires de Lille, Coll. Histoire des villes du Nord / Pas-de-Calais III, 1982, 333 pages.

**Histoire de Valenciennes** – Chanoine H. Lancelin

**Histoire du Nord** – P. Pierrard – Hachette – 1981 – 404 pages

**L'aventure des villes de 1850 à 1950.** C. Fourret. Archives Départementales du Nord, 1997. 128 pages.

**L'écluse des Repenties et le pont de la Citadelle à Valenciennes.** Guillemot J., 1989 – Valentiana n°4. pp. 76-89.

**L'Escaut, histoire d'un fleuve**, 400 kms de villes et de traditions – A. Lefebvre, Nord Patrimoine éditions, 253 pages, 2000.

**L'Escaut au Moyen-Age** – Travaux universitaires – G. Sivery

**L'Escaut sous la domination espagnole** – Travaux universitaires – T. Trenard

**Le projet urbain de Lille.** DENDEVIEL S., BARRE H., DELAHAYE P., DUWEZ F., PERCQ P. Ville de Lille. 2005. 412 p.

**Rapport de présentation de la ZPPAUP de la ville de Valenciennes.** DAUEP Service Urbanisme. 2002

**Urbanisme et topographie de Valenciennes au XIIème siècle** – A. Salamagne

**Valenciennes au 14<sup>ème</sup> et au 15<sup>ème</sup> siècle, arts et histoire**, sous la direction de L. Nys et de A. Salamagne. Presses universitaires de Valenciennes, 1996. 435 pages.

**Valenciennes fille de l'Escaut et de la Rhônelle.** F. Machelart. Punch Editions, 2005. 127 pages.

**Valenciennes, les Canonniers.** Institut français d'architecture. 1998. Ed. Norma. 127 p.

### II - LES CARTES

**Carte de Cassini** – Cédérom France Nord – archives IGN – Feuille de Lille, édition 41.

**Carte de Cassini** – Cédérom France Nord – archives IGN – Feuille de Cambrai, édition 42.

**Carte géologique de la France 1/50 000 – feuille de Valenciennes** – BRGM éditions - 1967

**Carte de Mercator – première carte de l'Escaut en 1540**

### III - LES SITES INTERNET

<http://www.brgm.fr>

<http://www.ville-valenciennes.fr>

<http://www.perso.wanadoo.fr/maing.aspm/pages/aspm.htm>

## LISTE DES FIGURES

<b>Figure 1</b> : Localisation de Valenciennes.....	5
<b>Figure 2</b> : Le site naturel de Valenciennes.....	8
<b>Figure 3</b> : Du <i>pagus</i> de Famars au <i>pagus</i> du Hainaut (IV <sup>e</sup> – IX <sup>e</sup> siècle).....	9
<b>Figure 4</b> : Formation du comté de Hainaut (XI <sup>e</sup> – XV <sup>e</sup> siècle).....	9
<b>Figure 5</b> : Naissance de Valenciennes.....	10
<b>Figure 6</b> : Evolution de la population entre 1690 et 1780.....	11
<b>Figure 7</b> : Epoque classique.....	11
<b>Figure 8</b> : Milieu du XIX <sup>e</sup> ème siècle.....	12
<b>Figure 9</b> : Epoque actuelle.....	13
<b>Figure 10</b> : Vue cavalière de Valenciennes, à la fin du XVI <sup>e</sup> ème siècle. Illustration de la carte « Ancien comté et chef-lieu moderne de Valenciennes ».....	15
<b>Figure 11</b> : Illustration de Valenciennes en 1616.....	15
<b>Figure 12</b> : Gouache de Valenciennes, à la fin du XVI <sup>e</sup> ème siècle.....	15
<b>Figure 13</b> : Illustration du siège en plein jour de Valenciennes par Louis XIV, le 17 mars 1677.....	16
<b>Figure 14</b> : Illustration du siège espagnol par Philippe II d'Espagne, fils de Charles Quint, du 20 au 23 mars 1567.....	16
<b>Figure 15</b> : Illustration de la révolte de 1576.....	16
<b>Figure 16</b> : Aquarelle de Joseph Farington, peintre anglais, représentant l'inondation défensive de Valenciennes lors du siège autrichien de 1793.....	16
<b>Figure 17</b> : Le dernier Duel Judiciaire de 1455, en présence de Philippe le Bon. Œuvre de Hubert Cailleau en 1552.....	17
<b>Figure 18</b> : La Vierge et l'Enfant, avec Ste-Barbe et un chartreux ou Madone d'Exeter.....	17
<b>Figure 19</b> : La Vierge à l'écran d'osier.....	17
<b>Figure 20</b> : Plan peint par Adrien de Montigny pour le duc de Croÿ vers 1601.....	18
<b>Figure 21</b> : Dessiné pour Charles Quint, ce plan de 1550, réalisé par le géographe Jacques de Deventer.....	18
<b>Figure 22</b> : Plan du siège de Valenciennes par Louis XIV en 1656.....	19
<b>Figure 23</b> : Plan de Valenciennes édité par Covens et Mortier vers 1700.....	19
<b>Figure 24</b> : Plan en relief de Valenciennes, réalisé en 1695.....	20
<b>Figure 25</b> : Photo aérienne de Valenciennes.....	21
<b>Figure 26</b> : Photographie actuelle et esquisses du projet de réaménagement du square Carpeaux.....	21
<b>Figure 27</b> : Le PADD de Valenciennes.....	22
<b>Figure 27 bis</b> : Le schéma de zonage de la ZPPAUP de Valenciennes.....	23
<b>Figure 28</b> : Projet de reconstruction du centre-ville de Valenciennes en 1943, suivant les directives d'Albert Laprade.....	24
<b>Figure 29</b> : Esquisse du projet « Cœur de ville ».....	24
<b>Figure 31</b> : Valenciennes au VIII <sup>e</sup> ème siècle : le castrum.....	25
<b>Figure 32</b> : Valenciennes au X <sup>e</sup> ème, XI <sup>e</sup> ème et XII <sup>e</sup> ème siècle : le Vieux-Bourg, le Neuf-Bourg et le Petit-Bourg.....	25
<b>Figure 33</b> : Valenciennes au VIII <sup>e</sup> ème siècle : la ville médiévale.....	25
<b>Figure 34</b> : - Photo aérienne du centre-ville en avril 1952.....	28
<b>Figure 35</b> : Vue du centre ville de Valenciennes en 1960.....	29
<b>Figure 36</b> : Les mutations de Valenciennes entre 1955 et 1982.....	29
<b>Figure 37</b> : Situation des principaux projets et éléments historiques dans la ville.....	32
<b>Figure 38</b> : Illustration de la grande inondation de 1532 par Hubert Cailleau.....	36
<b>Figure 39</b> : Cartes postales du début du XX <sup>e</sup> ème.....	37
<b>Figure 40</b> : Cartes postales du début du XX <sup>e</sup> ème.....	37
<b>Figure 41</b> : La Rhônelle en ville, vue du Pont Delsaux.....	38
<b>Figure 42</b> : La Rhônelle en ville, vue derrière la tour de la Dodenne.....	38
<b>Figure 43</b> : Crue de la Rhônelle durant l'hiver 2002.....	38
<b>Figure 44</b> : Carte postale ancienne de la fin du XIX <sup>e</sup> ème.....	39
<b>Figure 45</b> : Plan de Valenciennes de 1767 réalisé en 1942 par Henri Guillaume.....	40
<b>Figure 46</b> : Le Vieil Escaut, derrière le Marché aux Poissons, tel qu'il était en 1918.....	40
<b>Figure 47</b> : Le lit de la rivière Sainte-Catherine dégagé derrière l'Hôtel de ville lors des fouilles préparatoires à l'opération « Cœur de ville ».....	41
<b>Figure 48</b> : Le Grand Bruille en souterrain, au niveau de la rue Notre-Dame.....	41
<b>Figure 49</b> : L'étang du Vignoble en vue aérienne.....	42
<b>Figure 50</b> : Plan de Valenciennes au XVIII <sup>e</sup> ème siècle avec la localisation des différents ponts et ouvrages de franchissement des cours d'eau et canaux.....	43
<b>Figure 51</b> : Photographie du pont Néron redécouvert lors des travaux de reconstruction d'après guerre, rue de Lille.....	44
<b>Figure 52</b> : Photographie du pont Saint-Jacques redécouvert lors des travaux de reconstruction d'après guerre.....	44
<b>Figure 53</b> : Photographie aérienne montrant les trois ponts actuels qui franchissent l'Escaut.....	44
<b>Figure 54</b> : Carte postale du début du XX <sup>e</sup> ème siècle.....	45
<b>Figure 55</b> : Carte postale du XX <sup>e</sup> ème siècle représentant le moulin du faubourg Notre-Dame.....	45
<b>Figure 56</b> : Carte postale ancienne représentant l'écluse des repentis à la fin du XIX <sup>e</sup> ème.....	46
<b>Figure 57</b> : Les écluses Notre-Dame et des Repentis attenantes au parc des Repentis.....	46
<b>Figure 58</b> : Carte postale de la fin du XIX <sup>e</sup> ème siècle.....	47
<b>Figure 59</b> : L'Escaut sortait de la ville par la porte Poterne.....	48
<b>Figure 60</b> : Photographie actuelle de l'emplacement de la porte Poterne.....	48
<b>Figure 61</b> : La Basse à Perpignan, le plus grand espace vert de la ville est malheureusement inaccessible.....	50
<b>Figure 62</b> : Photos de portions du canal de Roubaix.....	51
<b>Figure 63</b> : Le site du projet : La confluence du Rhône et de la Saône.....	52
<b>Figure 64</b> : Maquette du projet de pôle de loisirs.....	52
<b>Figure 65</b> : Création d'un jardin linéaire le long du canal.....	54
<b>Figure 66</b> : Le canal est bordé d'un chemin, piétonnier et d'une piste cyclable.....	54
<b>Figure 67</b> : -La rue des Tanneurs à Metz.....	56
<b>Figure 68</b> : Exemple de pont stylisé utilisé pour la mise en valeur paysagère du territoire.....	58
<b>Figure 69</b> : Situation des principaux projets et éléments historiques dans la ville.....	62
<b>Figure 70</b> : Le tracé et les sites du Vieil Escaut en ville.....	64
<b>Figure 71</b> : Le Vieil Escaut en centre-ville.....	64
<b>Figure 72</b> : La rue de l'Intendance.....	65
<b>Figure 74</b> : Le plan d'eau potable à sec.....	65
<b>Figure 75</b> : Le plan d'eau plein.....	65
<b>Figure 76</b> : Parking privé au-dessus du Vieil Escaut, près de l'emplacement de l'ancienne porte Poterne.....	66
<b>Figure 77</b> : Le tracé et les sites clés de la Rhônelle en ville.....	66
<b>Figure 78</b> : La Rhônelle après la tour de la Dodenne.....	67
<b>Figure 79</b> : Proposition d'aménagement pour le site.....	67
<b>Figure 80</b> : La Rhônelle depuis la rue du 22 septembre.....	67
<b>Figure 81</b> : La Rhônelle depuis le pont Delsaux.....	67
<b>Figure 82</b> : Les eaux de la Rhônelle se jettent dans le bras de décharge de l'Escaut.....	68
<b>Figure 83</b> : Le tracé et les sites clés du bras de décharge en ville.....	68
<b>Figure 84</b> : Le bras de décharge au niveau des écluses.....	69
<b>Figure 85</b> : Le bras de décharge entre la voie ferrée et le boulevard.....	69
<b>Figures 86:et 87</b> : Le bassin surmontant le bras de décharge au niveau de la rue des Archers.....	70
<b>Figure 88</b> : Le bras de décharge avec naturalisation des berges près de Forgeval.....	70
<b>Figure 89</b> : Carte du réseau navigable du bassin de l'Escaut et des pays voisins.....	72
<b>Figure 90</b> : Carte de l'enjeu économique pour le canal de l'Escaut à Valenciennes.....	73
<b>Figure 91</b> : Le site du prochain port de plaisance à Valenciennes.....	75
<b>Figure 92</b> : Esquisse du projet de port de plaisance.....	75
<b>Figure 93</b> : Carte prospective de l'enjeu tourisme pour le canal de l'Escaut à Valenciennes.....	76

## TABLE DES MATIERES

REMERCIEMENTS.....	3
INTRODUCTION.....	4
PRESENTATION.....	5
I – VALENCIENNES UNE VILLE DU NORD, CAPITALE DU HAINAUT.....	5
I – VALENCIENNES UNE VILLE D’EAU SUR L’ESCAUT.....	6

### Première partie

#### VALENCIENNES : CROISSANCE ET REPRESENTATIONS URBAINES

I – LES ECHELLES DE LA CROISSANCE URBAINE / DU SITE DU FOND DE VALLEE A L’AIRE URBAINE.....	8
1 – LE SITE DE VALENCIENNES.....	8
2 – LES DEBUTS DE VALENCIENNES.....	9
1.1 – D’une villa gallo-romaine.....	9
1.2 – A la naissance d’un <i>portus</i> .....	9
1.3 – Protégé par un <i>castrum</i> et une enceinte.....	10
3 – VALENCIENNES A L’EPOQUE CLASSIQUE.....	11
4 – L’ESSOR INDUSTRIEL DU XIX <sup>EME</sup> SIECLE.....	12
5 – L’AIRE URBAINE DU XX <sup>EME</sup> SIECLE.....	13
II – LES REPRESENTATIONS URBAINES.....	15
1 – EPOQUE CLASSIQUE.....	15
1.1 – Les vues cavalières.....	15
1.1.1 – Les vues artistiques.....	15
1.1.2 – Les représentations événementielles.....	16
1.2 – Les détails de tableaux.....	17
1.3 – Les plans.....	18
1.4 – Le plan en relief.....	20
2 – EPOQUE CONTEMPORAINE.....	21
2.1 – Les photographies aériennes.....	21
2.2 – Les documents d’urbanisme.....	22
2.3 – Les esquisses de projets urbains.....	24

III – L’EVOLUTION DU PAYSAGE URBAIN.....	25
1 – DE L’ANTIQUITE AU XIX <sup>EME</sup> SIECLE.....	25
2 – LE XIX <sup>EME</sup> SIECLE.....	26
2.1 – La ville <i>intra-muros</i> .....	26
2.2 – Les faubourgs.....	26
2.3 – La destruction des fortifications.....	26
2.4 – Les nouveaux plans d’urbanisme.....	26
3 – LE XX <sup>EME</sup> SIECLE.....	27
3.1 – La construction de nouveaux logements.....	27
3.2 – La 2 <sup>eme</sup> guerre mondiale et le plan de reconstruction.....	28
3.3 – La reconstruction d’après-guerre.....	28
3.4 – La restructuration urbaine depuis 1990.....	30
4 – PERSPECTIVES.....	31

### Deuxième partie

#### L’EAU ET LA VILLE

I – VALENCIENNES: VILLE D’EAU.....	35
1 – L’ESCAUT.....	35
1.1 – Un fleuve.....	35
1.2 – Un canal.....	36
2 – LA RHONELLE.....	38
3 – LES CANAUX ET LES FOSSES.....	39
3.1 – Les fossés.....	39
3.2 – Le réseau de canaux.....	39
4 – LES MARAIS.....	42
4.1 – Le marais de Bourlain.....	42
4.2 – Le marais de l’Epaix.....	42
5 – LES OUVRAGES LIES A L’EAU.....	42
5.1 – Les ponts.....	42
5.2 – Les moulins.....	45
5.3 – Les écluses.....	45
5.3.1 – L’écluse des Repenties.....	45
5.3.2 – L’écluse des fossés Notre-Dame.....	47
5.3.3 – L’écluse des Bruilles.....	47
5.4 – La tour de la Dodenne.....	47

5.5 – La porte Poterne.....	48
5.6 – Les fontaines.....	48
<b>II – LES VILLES REDECOUVRENT L’EAU.....</b>	<b>49</b>
1 – LA REMISE EN VALEUR D’UN COURS D’EAU.....	50
1.1 – La Basse et le Ganganeuil à Perpignan.....	50
1.2 – Le canal de Roubaix.....	50
2 – L’EAU UTILISEE COMME SUPPORT DE DEVELOPPEMENT.....	52
2.1 – Le projet Lyon confluence.....	52
2.2 – La récupération des eaux pluviales à Grande-Synthe.....	53
3 – LA CREATION D’UN LIEN INTERQUARTIER OU INTERCOMMUNAL.....	53
3.1 – Le quartier Stanislas Meurthe à Nancy.....	53
3.2 – Le canal de la Plaine Saint-Denis.....	54
4 – LA REOUVERTURE DE CANAUX OU RIVIERES.....	55
4.1 – Le canal Saint-Dominique à Annecy.....	55
4.2 – La rue des Tanneurs à Metz.....	55
5 – LE PLAN BLEU DE LILLE.....	56
6 – LE PROJET FLEUVE, VILLE ET CAMPAGNE DANS LA RUHR.....	57
6.1 – L’eau trait d’union.....	57
6.2 – Les villes à la reconquête de l’eau.....	57
6.3 – Découvrir la nature et le paysage.....	58
<b>III – LA VALORISATION DE L’EAU A VALENCIENNES.....</b>	<b>59</b>
1 – VALENCIENNES A LA RECONQUETE DE L’EAU.....	61
1.1 - L'eau doit devenir un vecteur de qualité urbaine.....	63
1.2 - La valorisation des cours d'eau existants.....	64
1.2.1 – Le Vieil Escaut.....	64
1.2.2 – La Rhônelle.....	66
1.2.3 – Le bras de décharge.....	68
2 – LE CANAL DE L’ESCAUT : UN LIEN INTERCOMMUNAL.....	71
2.1 – La navigation sur l’Escaut, canal à 3000 tonnes.....	72
2.1.1 – La navigation commerciale.....	72
2.1.2 – La navigation de plaisance.....	74
2.2 – Les séquences paysagères du canal.....	77
2.2.1 – La séquence industrielle.....	77
2.2.2 – La séquence urbaine.....	77
2.2.3 – La séquence rurale.....	77
<b>CONCLUSION.....</b>	<b>78</b>

<b>TABLE DES ILLUSTRATIONS.....</b>	<b>79</b>
<b>REFERENCES UTILISEES.....</b>	<b>80</b>