



WATER ALS BRON VOOR DE STAD
RIJSEL



BLAUW CIRCUIT | WATER ALS BRON VOOR DE STAD

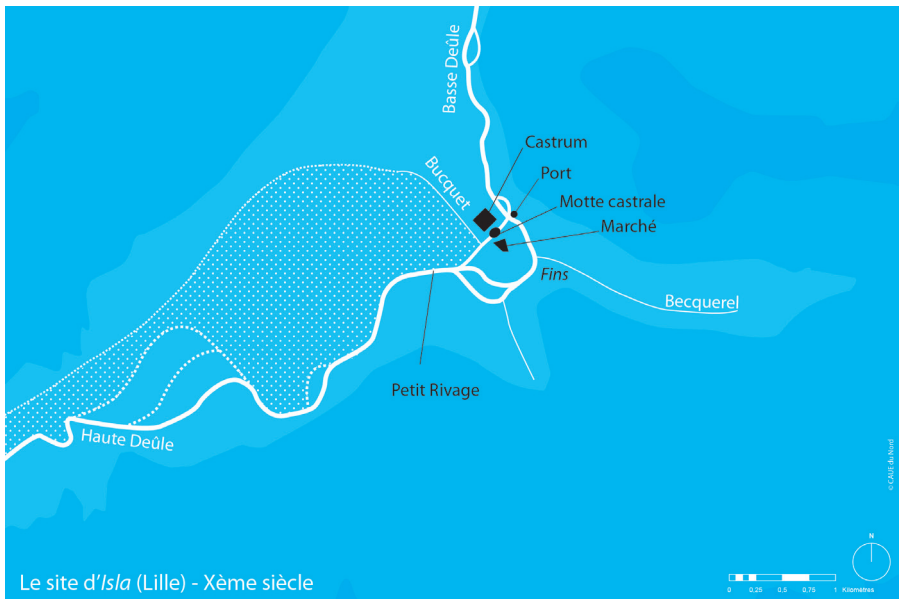
«Water als bron voor de stad» is een 4,5 km lang educatief traject dat in ongeveer tweeëneen-half uur kan worden afgelegd.

Dit parcours voert u mee langs de Rijselse wateren en vertelt de geschiedenis en de wording van het water voor stedelijk gebruik. Om te beginnen schetsen we even de geschiedenis van de stad.



Rijsel vindt zijn oorsprong in moerasgebied met hier en daar een eiland; door het gebied loopt een traag stromende rivier, het krijgt ook water van twee waterlopen, de Buquet en de Becquerel, en het wordt gekenmerkt door een 3,5 meter grote knik in een helling.

In de 9e eeuw vestigde een kleine handels- en ambachtsgemeenschap zich in de buurt van de havenactiviteit van de Beneden-Deule; door de eeuwen heen zal de relatie tussen de stad en haar waterlopen grondig veranderen.



*Het parcours begint aan de Quai du Wault, aan de site die ooit «Le Petit Rivage» (kleine oever) werd genoemd.
U staat tegenover de extra lage kaai, bijgenaamd «La plage» (het strand).*



1 DE QUAI DU WAULT

In de 13e eeuw speelt Le Petit Rivage een kernrol voor de economische ontwikkeling van de stad: door de knik in de helling tussen de Boven- en de Beneden-Deule moest de vracht van schepen die tussen de handelssteden van de Artois en de vroegere Nederlanden voeren, worden overgeladen.

Dankzij die activiteit kwam een bloeiende haven economie tot stand die steunde op twee belangrijke sites :

Le Petit Rivage, bovenstrooms van de stad en later de Quai du Wault , en Le Grand Rivage, benedenstrooms en later de Quai de la Basse-Deûle.

Het bekken van de Quai du Wault heeft niet langer een havenfunctie, sinds de stad heel wat veranderingen heeft ondergaan waardoor het water steeds verder van de stadskern lag. De hydraulische werking van de site volgde de evolutie van het gebruik dat van het bekken werd gemaakt.



Quai du Wault - fin 19e © Bibliothèque municipale de Lille

In de 17e eeuw kreeg het bekken van de Quai du Wault water van de grachten van de vestingwerken, via een waterpoort die ongeveer gelegen was op de plek waar u nu staat.

De plantsoenen in het verlengde van het bekken waren toen watersloten van de vestingwerken.

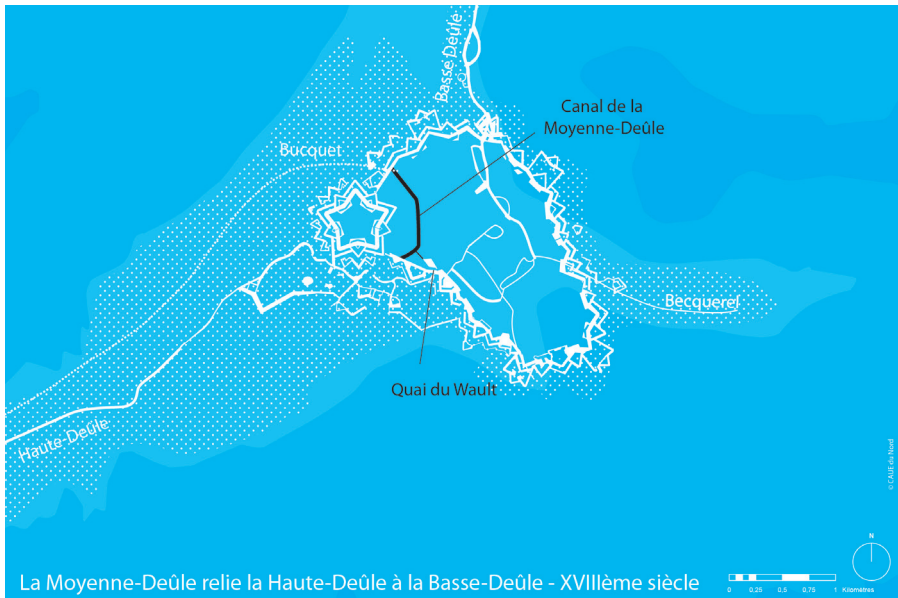
Er liep een zijtak van de Deule doorheen, die de binnenstedelijke kanalen rechtstreeks voedde.



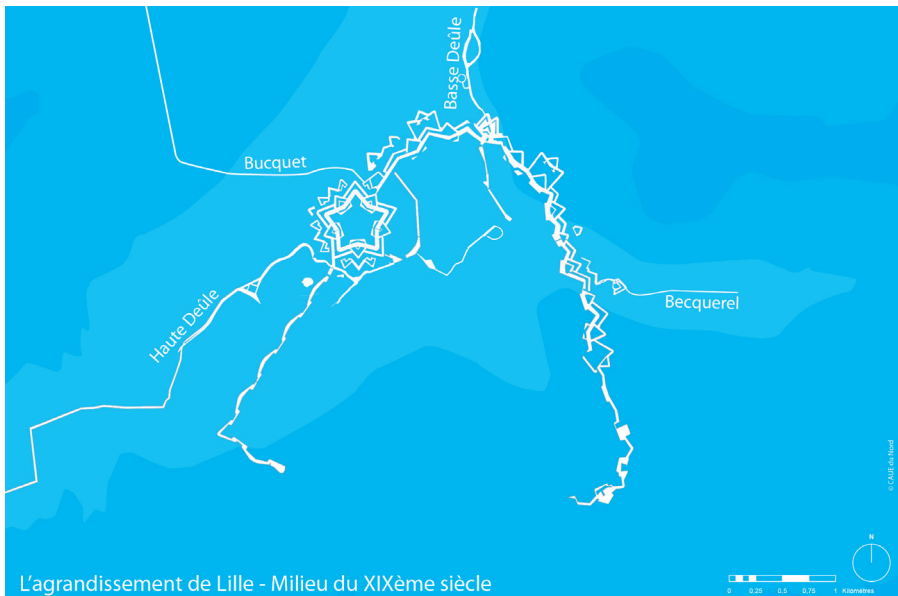
Op het einde van de 17e eeuw stelde Vauban, ingenieur van koning Lodewijk XIV, het volgende vast:

«Alleen met karren en kruiers wordt de Boven-Deule met de Beneden-Deule verbonden. De rivierarmen die door de stad lopen, zijn smal, er staan huizen langs en ze zijn niet diep genoeg om erover te varen.»

In 1751 werd het kanaal van de Midden-Deule gegraven om de waterverbinding tussen Boven- en Beneden-Deule te verbeteren. Het water in het kanaal kwam van het bekken aan de Quai du Wault en de Buquet-beek.



Naarmate Rijsel in de 19e eeuw groeide, de vestingwerken meer naar het zuiden verschoven en er grote verkeersaders werden aangelegd, werd het bekken aan de Quai du Wault geleidelijk aan gesloten.





Le Pont de la Barre - 1855 © Bibliothèque municipale de Lille

Dankzij een hefbrug konden tussen de Midden-Deule en het bekken toch nog schepen varen.

In 1965 werd het bekken aan de Quai du Wault definitief voor alle scheepvaart gesloten en het water stroomde verder naar de Midden-Deule.

Ter gelegenheid van saneringswerken werd het bekken afgesloten van het kanaal. Er werd een duiker geïnstalleerd zodat het overtollige water uit het bekken kon wegvloeien. Het bekken is niet langer op het hydraulische systeem van de stad aangesloten en stroomt dus niet meer.

Aan het andere uiteinde van het bekken ziet u nu een beplante helling: daar bevond zich vroeger de doorgang naar het kanaal.

De restauratie van de Quai du Wault in 1992 en de feestelijkheden in het kader van Rijsel 2004 «Culturele hoofdstad van Europa» waren een eerste stap in de heropwaardering van de site.

Met het «Plan Bleu Lillois» (Blauw Rijselplan) wil men de komende jaren het water opnieuw een waardevolle rol geven in de stad. Zo zal het bekken van de Quai du Wault worden aangesloten op een hydraulisch, dynamisch en coherent systeem zodat het een nieuw leven krijgt.

We kunnen alvast beginnen dromen van een Quai du Wault met aanlegsteigers en rechtstreekse verbindingen met het hart van Rijsel.

Het herstel van de verbinding mag dan al een zeer verleidelijk idee zijn, er moeten nog heel wat technische en financiële hindernissen overwonnen worden.



Le Quai du Wault de nuit © Ville de Lille

Loop langs het bekken verder in de richting van de Pont de la Citadelle. U komt dan voorbij de vroegere verbinding tussen de Quai du Wault en het kanaal van de Boven-Deule. Steek dan de Square Daubenton over en loop tot aan de brug.

Uw parcours trekt om het historische centrum van de stad heen en brengt u van de vroegere haven bovenstrooms, waar u net vandaan komt, naar de vroegere haven benedenstrooms, waar uw traject eindigt.



2 DE PONT DE LA CITADELLE

U bevindt zich nu op de Pont de la Citadelle (citadelbrug). Kijk in de richting van de Quai du Wault.

Tussen de huidige gebouwen langs de Esplanade stond ooit, vanaf de 15e eeuw, de Porte de la Barre.

Richt uw blik nu naar beneden en kijk naar de oevers van het kanaal: het kleurenverschil van de stenen in de muur geeft aan waar zich vroeger de Pont de la Barre bevond, een doorgang naar het bekken van de Quai du Wault.



Vue vers le pont et la rue de la Barre au 20e siècle - Collection particulière

U staat hier bij het kanaal van de Midden-Deule, dat in 1750 gegraven werd om de Boven-Deule te verbinden met de Beneden-Deule en zo te vermijden dat goederen overgeladen moesten worden tussen de havens stroomopwaarts en stroomafwaarts van de stad.

Door de aanleg van het kanaal van de Midden-Deule kreeg de stadsproblematiek een compleet andere wending: het water was niet langer een ontwikkelingsfactor in het stadsbeeld, maar wel een onafhankelijk navigatiesysteem dat buiten de stad werd gebracht.

Aangezien het water zijn economische functie binnen de stad verloor, verdween het geleidelijk aan uit de stadskern.

Draai u om en kijk naar de Boven-Deule: daar zit u de Barre-sluis.

Deze sluis verbond het kanaal van de Midden-Deule met het afleidingskanaal van de Boven-Deule, dat na de uitbreiding van 1858 werd aangelegd; hier kunnen schepen een hoogteverschil van 1,5 m overbruggen.

Ze wordt niet langer voor de commerciële vaart gebruikt sinds in de jaren zeventig een kanaal met grote diepgang werd aangelegd dat aan de buitenkant van de stad om de Citadel van Rijsel heen loopt.

Het water van het kanaal van de Midden-Deule stroomt nu in de Beneden-Deule via een kanaal-pand met drie hoogteverschillen, dat we later zullen zien. Dat maakt dat schepen niet meer langs de Midden-Deule naar de Beneden-Deule kunnen.

Met het «richtplan van het Rijselse water» komt er op lange termijn met de Barre-sluis weer een verbinding tussen de Boven-Deule en de Beneden-Deule, zodat pleziervaarders in het noorden naar de Leie kunnen zonder dat ze via de Grand Carré-sluis hoeven te varen, want die is eigenlijk bedoeld voor grote schepen.



Ga nu naar de Citadel, langs het Monument aux Pigeons Voyageurs (postduivenmonument) dat u links ziet: ga tot aan de ingang van de zoo en loop dan verder naar rechts, in de richting van de Citadel.

Daal links af tot in de sloot van de vestingwerken.



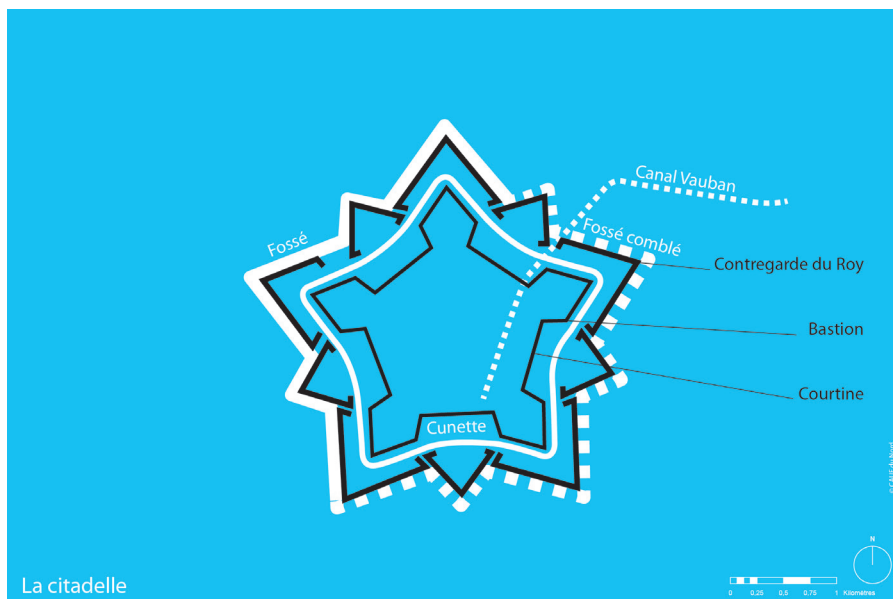
3 HET CUNET TEGENOVER HET BASTION

U staat nu voor een «cunet», een geul beneden in een droge sloot waarlangs het regenwater wordt gedraineerd en die tegelijkertijd een extra hindernis vormt om de citadel te beschermen.

Dit cunet kon waarschijnlijk ook dienen om water af te voeren en om om militaire redenen het omliggende gebied onder water te zetten. Nu vormt het de scheiding tussen de militaire domeinen en de terreinen van de stad.

Via twee waterinlaten vanuit de Boven-Deule wordt het cunet gevoed.

Tegenover u bevindt zich een van de bastions van de Citadel.



De Citadel was het voornaamste onderdeel van het verdedigingssysteem dat in 1670 door Vauban, ingenieur van koning Lodewijk XIV, werd ingevoerd voor de vesting van Rijsel.

Het water werd er op drie manieren gebruikt:

- Ten eerste vormde het feit dat de Citadel op het laagste punt van de site lag - in een moerasgebied met heel diepe, met water gevulde ontwateringssloten - een hindernis voor vijandelijke legers die probeerden ze te benaderen.
- Ten tweede werden verschillende vestinglijnen versterkt door watersloten, zodat de verdediging echelonsgewijs kon worden georganiseerd.
- Dankzij een complex hydraulisch systeem tot slot konden de sloten vanaf de citadel worden geleid en gevuld en konden een deel van de stad en de drie fronten van de Citadel aan de zijde van het platteland onder water worden gezet: in twee dagen tijd konden 1700 hectaren bedekt worden met 55 centimeter water, zodat geen enkele vijand de Citadel kon benaderen.



Ga verder naar rechts, langs het cunet heen; u bevindt zich op de Voie des Combattants. Steek de Pont Royal over.

Ga voorbij de Contregarde du Roy en vóór u aan de halve maan bent, neemt u de doorgang rechts van u, in de richting van de Champ de Mars.

Stop aan de sloot aan de achterkant van de contregarde.

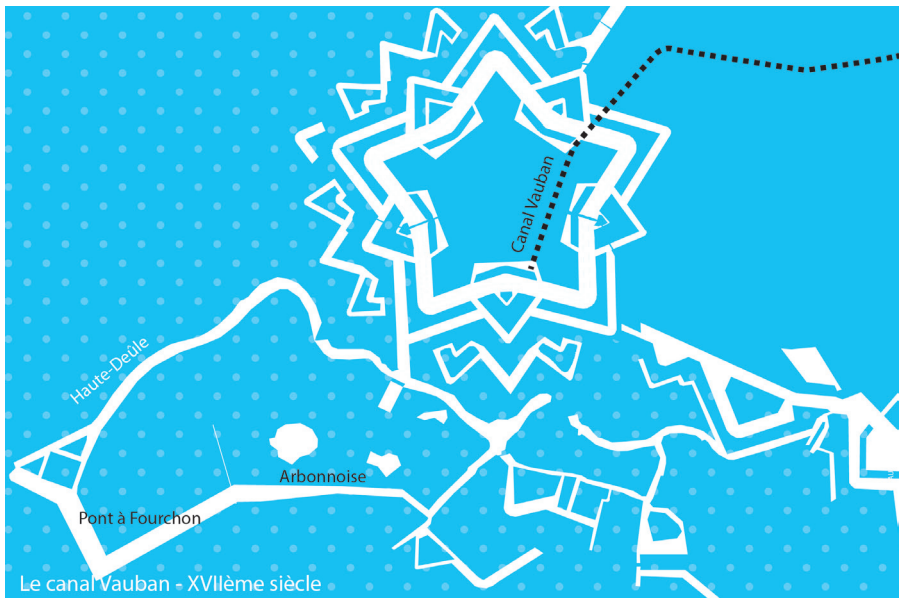


4 HET VAUBAN-KANAAL

Onlangs werd hier tijdens werkzaamheden een waterput gevonden die met een ondergronds kanaal is verbonden: het Vauban-kanaal, dat nu achter het rooster te zien.

In de 17e eeuw splitste de Deule zich ten zuiden van de vestingwerken - in het buurtschap Le Fourchon - op natuurlijke wijze op in twee armen. Toen de stad onder Lodewijk XIV werd uitgebreid, leidde Vauban het water van Le Fourchon af om het kanaal te graven dat zijn naam zou krijgen.

In eerste instantie werd het Vauban-kanaal gegraven om de materialen voor de bouw van de citadel, van 1667 tot 1671, gemakkelijker te kunnen aanvoeren. Zo verbond het kanaal de Boven-Deule met de sloten van de Citadel. Via het kanaal werd ook het water na gebruik afgevoerd.



Dit kanaal voerde ook het water van de Arbonnoise mee, een rivier in Wazemmes; dat dit ernstige gevolgen kon hebben voor de activiteiten in de buitenwijk, daar werd niet aan gedacht.

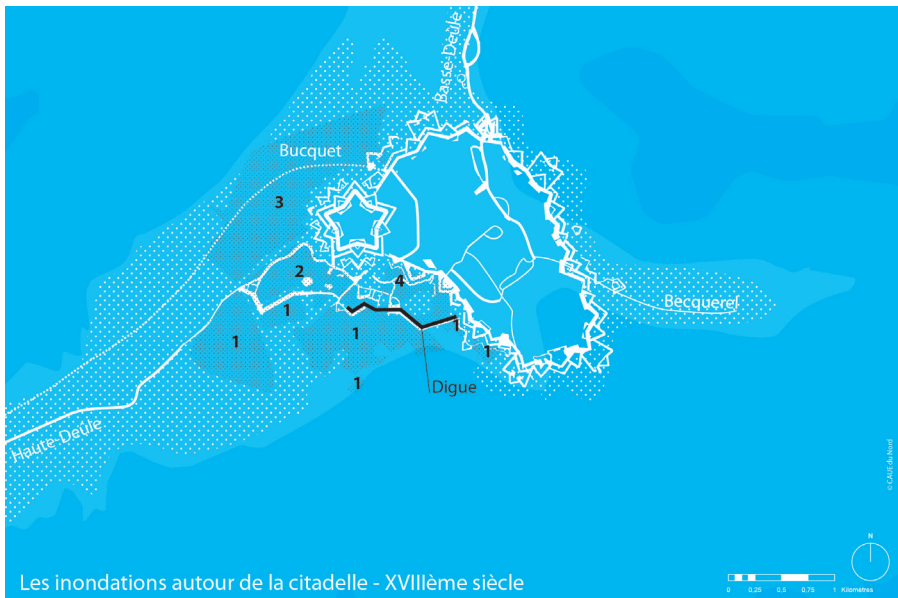
Nadat het Vauban-kanaal onder de Midden-Deule was doorgegaan, liep het verder naar de Beneden-Deule, waarin het uitmondde ter hoogte van de Halle aux Sucres, aan de Avenue du Peuple Belge.

Het defensiesysteem van het plein werd georganiseerd door middel van vier inundaties: de eerste twee beschermden de stad, terwijl de derde de directe omgeving van de Citadel beschermdde.

- De eerste inundatie (1) was de grootste. Ze werd bekomen door het water van de Boven-Deule terug te doen vloeien naar Rijsel: de Donluizen werden opengezet, die van Pont de Canteleu werd gesloten.

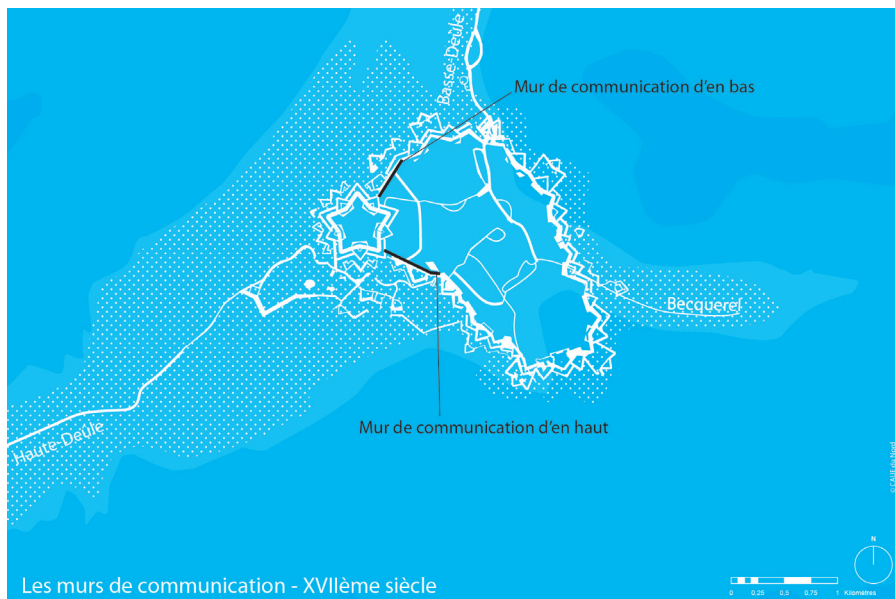
- De tweede inundatie (2 en 4) strekte zich uit van de dijk van de woonwijk La Barre en de Boven-Deule tot aan de sluis van de Pont de la Barre, die dan gesloten werd gehouden terwijl die van de Pont de Canteleu open bleef.

- De derde inundatie (3) bedekte de weiden van heel het noordelijke gedeelte van de Citadel en stopte aan de weg die naar de Saint-André-poort, bij het dorp Lambersart, leidde.



Ga nu naar de «onderste verbindingsmuur».

De verbindingsmuur verbond ooit de walmuren van de Citadel met die van de stad. Aan de voet van de muur bevond zich een sloot, om hem te verdedigen.



Deze sloot werd heraangelegd toen ook de grote vlakte die u voor u ziet, werd aangelegd: «het sport- en vrijetijdsveld».



Ga nu via de weg links van u tot aan het uiterst noordelijke gedeelte van de visserssloot. Volg deze weg en ga dan opnieuw naar links.



Ga naar rechts, naar de grasvlakte, en stop bij de visserssloot.



5 DE VISSERSLOOT

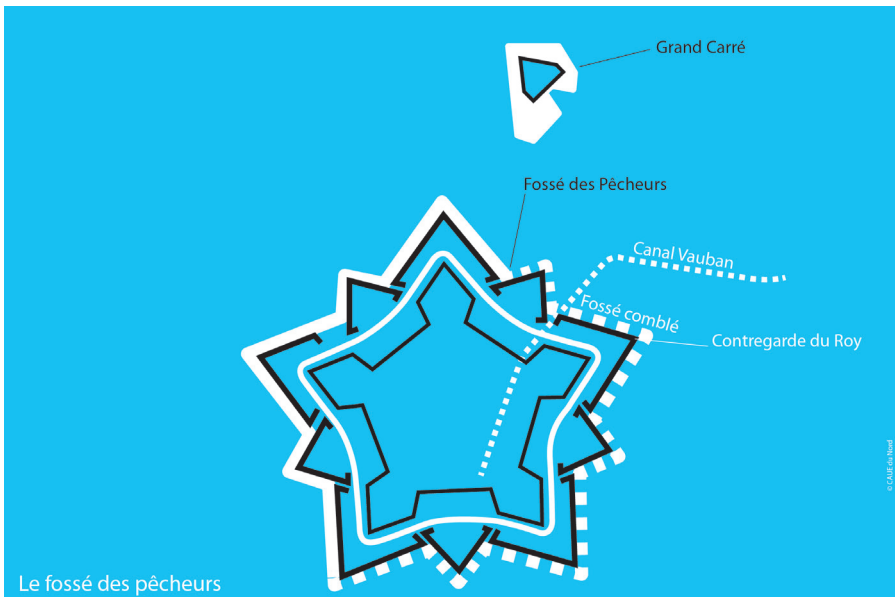
Deze sloot doet denken aan de grote sloot die zich vóór de tweede omwalling van de Citadel bevond en deze omringde - tot in 1914, toen de sloot om militaire redenen werd gedempt.

In 1937 werd de sloot opnieuw uitgegraven, met oog voor de eigenheid van de plek, net zoals hij er in de 18e eeuw uitzag, maar dan met een vredig doel: de inwoners van Rijsel een plaats geven waar ze in zoet water kunnen vissen; de sloot kreeg dan de naam «visserssloot». Hiermee was meteen ook de eerste stap gezet voor de inrichting van de omgeving van de Citadel als vrijetijdsoord - een bestemming die alsmar meer werd bevestigd.

Deze bestemming komt ook duidelijk tot uiting in het richtplan van de Citadel, dat aanlegwerken voorziet tot in 2020.

Het oostelijke gedeelte werd gedempt, maar de sloot ligt nog steeds langs de halfmuren en de contregardes aan het westfront van de stad, aan de zijde van Lambersart.

Via een waterinlaat van de Boven-Deule komt het water in de sloot en het verlaat het weer via het waterbekken Grand Carré, waar u nu naartoe gaat.



Ga naar de Allée du Train de Loos. Volg daarbij een berm die de «Visserssloot» beschermt. Rechts van u bevindt zich de site waar vroeger het stadion lag. Blijf even staan bij de vijver.



6 DE PIONIERSVIJVER

Op het laagste punt van waar tot in 2011 het vroegere Grimonprez-Jooris-stadion stond, is een vijver ontstaan door het hemelwater dat afkomstig is van de geëffende grasvelden.

Diep is het water niet en de helling is zacht, daardoor zijn er doorheen de seizoenen grote hoogteverschillen in de waterstand.

Zoals bij elk pas aangelegd waterbekken hebben de waterfauna en -flora de vijver in korte tijd ingepalmd: lisdodde (typha), gele lis, kattenstaart, waterweegbree, waterhoen, waterjuffer, enz...



Colonisation progressive de la mare par les massettes

© CAUE du Nord

Deze kolonisatie door planten en dieren vormt de eerste fase van de aanslibbing, dat wil zeggen, de natuurlijke demping van de vijver. De wilgen - in 2014 nog jonge boompjes - dragen bij tot het natuurlijke proces waarbij het open water geleidelijk aan plaats zal maken voor onzichtbaar en plantaardig water.

Zet uw parcours verder en ga rechts naar het kruispunt. Hou even halt bij de sloot links van u.



© CAUE du Nord

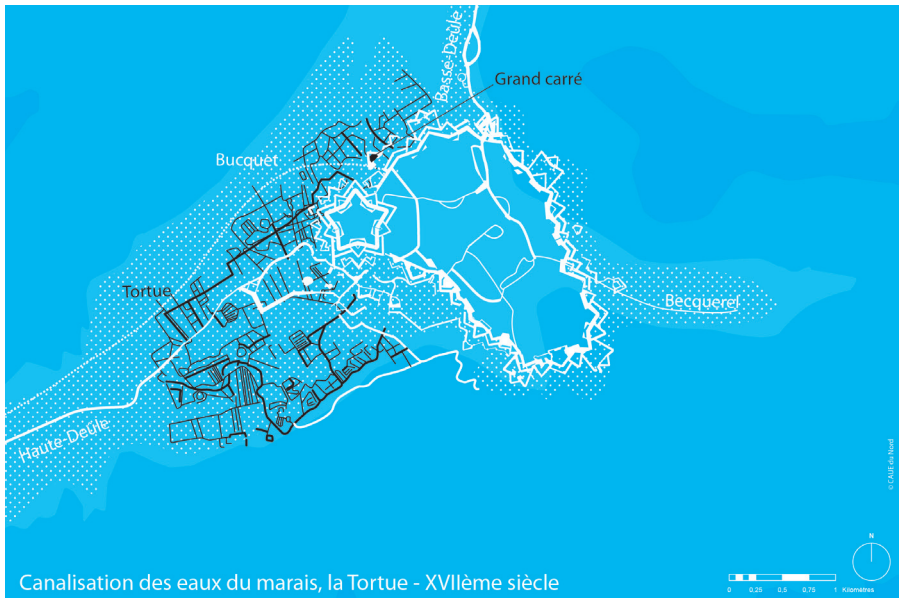
7 DE «FOSSE DE LA TORTUE»

U bevindt zich hier bij de Fossé de la Tortue, een kleine rivier die vroeger de loop van de Deule volgde, vanaf het zuiden van de metropool. Voor een stuk viel deze samen met een van de noordelijke armen van de Deule, Le Buquet genoemd.

Dankzij La Tortue konden het moeras van Lomme en Santes, bovenstreams ten opzichte van Rijsel, worden drooggelegd, omdat het water werd opgeslagen in de Grand Carré, met de bedoeling het noordelijke front van de stad onder water te kunnen zetten mocht er gevaar zijn voor een militaire aanval.



Door de aanleg van het kanaal met grote diepgang in 1975 kon La Tortue niet langer door en moest deze rivier een andere weg vinden; nu stroomt ze nog steeds ten noorden van de Citadel.



Nu vangt La Tortue nog alleen het water uit de omgeving op, het water van het cunet van de Citadel, en meestal staat ze dan ook droog.

Tot aan de Allée du Train de Loos loopt de rivier bovengronds, waar ze dan noodgedwongen door het vroegere stadion, ondergronds gaat. Daarna loopt ze verder in de richting van het kanaal van de Beneden-Deule, via een sifon onder de Midden-Deule.

Neem de Allée du Train de Loos in de richting van de Midden-Deule en ga nog enkele meters verder, tot aan het waterbekken aan uw linkerkant.



8 HET BEKKEN LE GRAND CARRÉ

Hier staat u bij Le Grand Carré, dat zijn naam te danken heeft aan het feit dat het waterbekken een netwerk van «vierkant» gegraven kanalen vormde waarin het draineerwater van het noord-westelijke gedeelte van de Citadel werd opgevangen.

Het meeste water was afkomstig van het kanaal waarmee de moerassen werden drooggelegd, La Tortue. Met dit waterreservoir kon de noordelijke sloot van de stad door middel van een combinatie van dammen en kleppen worden gevoed; bovendien droeg het bij tot de verdediging van de Citadel.

Nu krijgt het waterbekken zijn water van de Visserssloot, waarna het naar de Midden-Deule stroomt.

Het mondt uit in de Midden-Deule dankzij een regelsysteem dat op het principe van de communicerende vaten is gebaseerd.

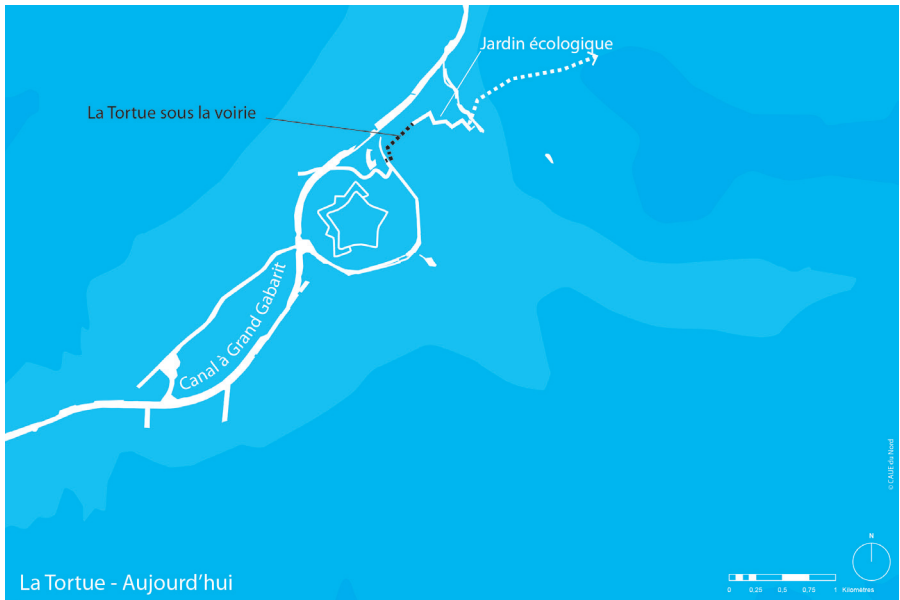
Volg verder de Allée du Train de Loos, tot u aan de dwarsstraat Avenue du Petit Paradis komt. Hier ziet u weer de Midden-Deule, die u aan de Pont de la Citadelle had achtergelaten. Loop enkele meters naar rechts, de Avenue du Petit Paradis op.



9 DE DAMWAND VAN DE AVENUE DU PETIT PARADIS ONDER DE MIDDEN-DEULE

La Tortue wordt hier onder de plataan op de oever aan de overkant, in sifon geplaatst.

De rivier stroomt ondergronds verder, onder de straat onderdoor; ter hoogte van de ecologische tuin, waar u straks langskomt, komt ze weer aan de oppervlakte. Door middel van een constructie met roosters wordt het waterpeil geregeld.



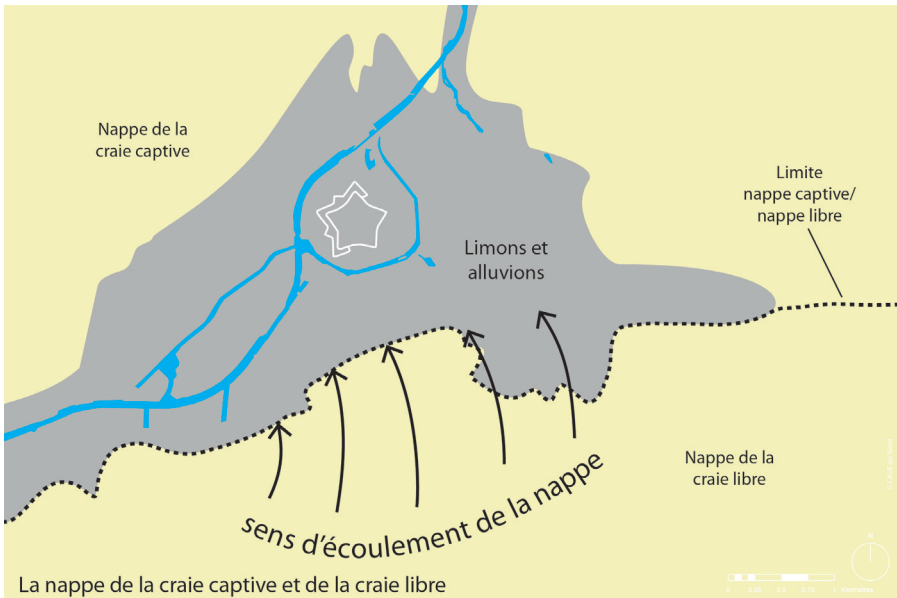
*Kom op uw stappen terug en volg de Avenue du Petit Paradis, langs de Midden-Deule naar het kanaal met grote diepgang.
Stop bij het witte paviljoen dat u aan uw linkerkant zult opmerken, achter de bomen, aan de overkant van de Midden-Deule.*



10 DE FREATISCHE LAGEN

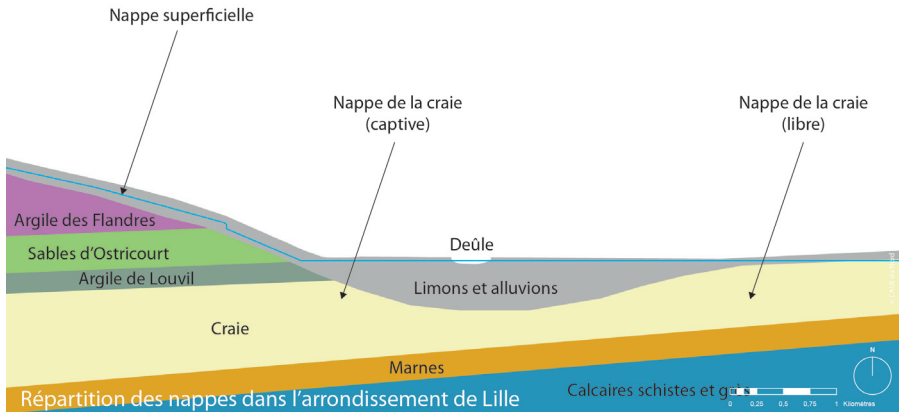
Dit paviljoen in art-decostijl werd in 1929 gebouwd om er een pompstation in onder te brengen.

Hiermee kan de grondlaag langs de krijtlaag worden geregeld. Er ontstaat een bemalingskegel als de alluviale plaat stijgt; zo wordt voorkomen dat de kelders in de omliggende gebieden onder water komen te staan.



De Rijselse ondergrond is een echte «millefeuille» van verschillende soorten grond en stenen, wat maakt dat het water nu eens snel en dan weer trager doorstroomt.

Rijsel is gevestigd op drie grondlagen die boven elkaar liggen en op enkele meters onder onze voeten samenkomen, met niveaus die verschillen naargelang van het seizoen en de pompfrequentie.



Het ondergronds water kan voor de stad en haar omgeving een grote dreiging vormen, omdat het overstromingen kan veroorzaken.

Het is echter ook een fantastische troef, want hieruit halen we een groot deel van ons drinkwater.

Uiteraard zijn de meeste drinkwaterwinningen ten zuiden van de Rijselse agglomeratie gevestigd, stroomopwaarts van de stad en de verschillende bronnen van vervuiling die een stad met zich meebrengt.

De nabijgelegen grondlaag is bijzonder gevoelig voor vervuiling én een mogelijke oorzaak van overstroming; daarom moet ze extra beschermd en gecontroleerd worden.

Daarom wordt bij de nieuwe installaties in de directe omgeving van de Citadel een alternatieve techniek gebruikt om regenwater op te vangen; daardoor kan de oppervlakkige grondwaterlaag worden aangevuld en tegelijkertijd voor vervuiling worden behoed, dankzij de planten stroomt het water minder snel weg en het lekvolume naar het hydrografische netwerk wordt beperkt.

Ga verder tot aan het kanaal met grote diepgang, waarvan u de sluis in de verte kunt zien.

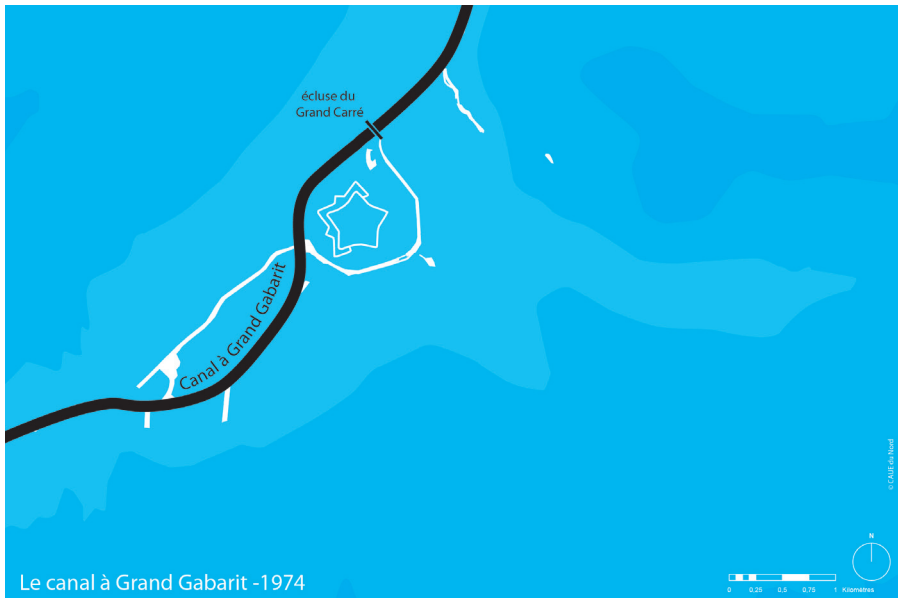
Sla de weg links in en daal rechts de trappen af. Stop bij de sluis van Le Grand Carré.



11 HET KANAAL MET GROTE DIEPGANG, DE SLUIS VAN LE GRAND CARRÉ

Het kanaal van de Beneden-Deul werd uitgebreid tot een kanaal met grote diepgang in 1974, nadat in 1948 de rivierhaven van Rijsel werd aangelegd en het laadvermogen van de binnenvaartuigen was gestegen tot 3000 ton. Over het vroegere kanaal - Europese CEMT-klasse I - konden binnenvaartuigen van maximum 350 ton varen.

Als voortzetting van de werken werd in 1978 de sluis van Le Grand Carré gebouwd. Via deze 12 meter brede sluis kunnen de schepen de waterval van 3,96 meter overbruggen. Zo hoeven de schepen niet langer door de twee vroegere sluisen: de Barre-sluis, die u bij het begin van uw parcours hebt gezien, en de Saint-André-sluis, die niet langer bestaat.



Kanalen bestaan uit verschillende kanaalpanden, d.w.z. gedeeltes waar de watermassa even groot is.

De opsplitsing in kanaalpanden is een essentieel gegeven en speelt een belangrijke rol in het watersysteem van de stad Rijsel.

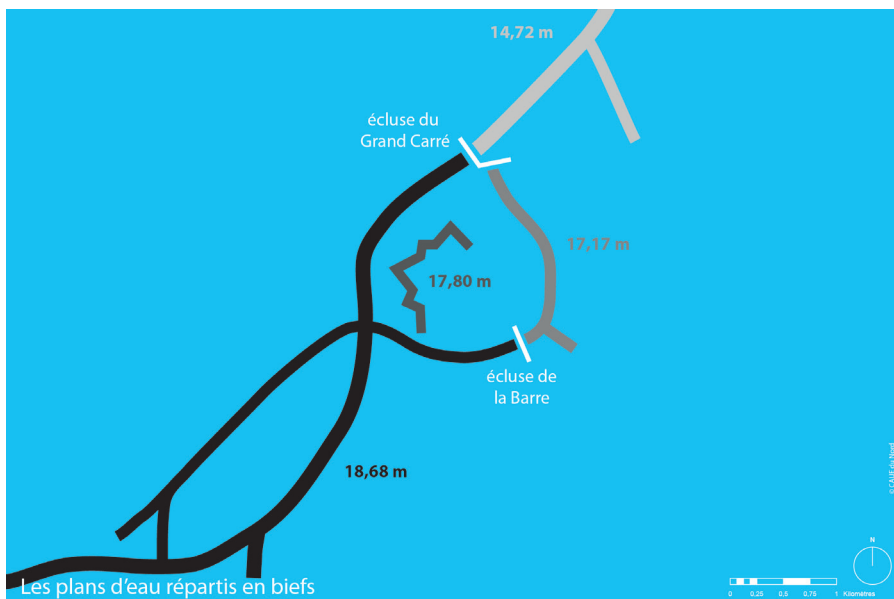
Drie kanaalpanden kunnen worden onderscheiden:

Het bovenpand stemt overeen met de Boven-Deule; de stuwing van de sluis van Le Grand Carré en de Barre-sluis, op 18,68 meter.

Het tussenliggende pand, vaak Midden-Deule genoemd, ligt op 17,17 meter.

Het benedenpand is goed voor +14,72 meter en stemt overeen met de Beneden-Deule, een hydraulische eenheid waartoe de oude Deule behoort die naar de wijk Vieux-Lille stroomt.

De Citadel situeert zich op nog een ander niveau, namelijk +17,80 m.



*Loop enkele meter verder en ga onder de brug door.
Aan uw rechterzijde ziet u de waterval waarmee de Midden-Deule in het kanaal met grote diepgang uitmondt.*



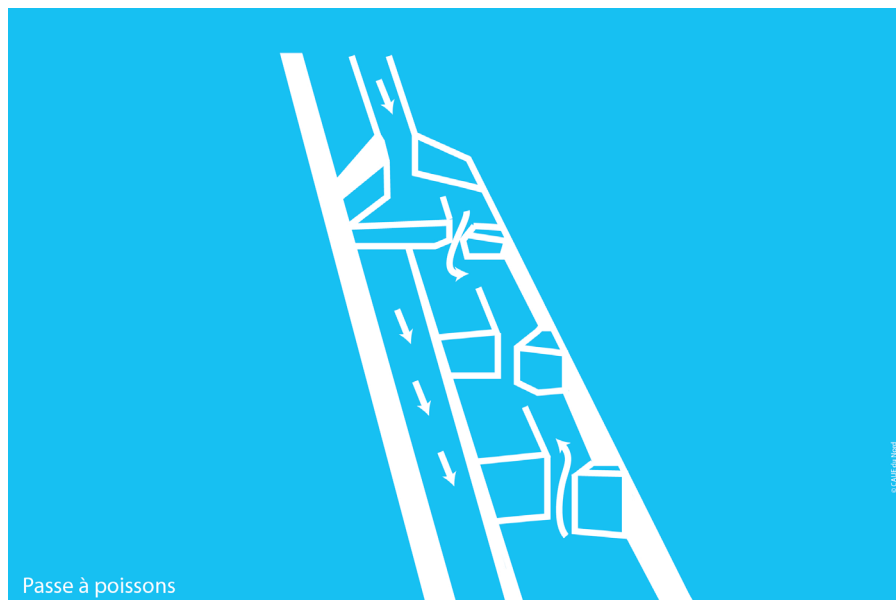
12 DE WATERVAL VAN DE MIDDEN-DEULE

Sinds in 1978 de sluis van Le Grand Carré werd gebouwd ter vervanging van de Barre en de Saint-André-sluis, stroomt het water van de Midden-Deule in het grote kanaal via een waterval van 2,45 meter hoog.

Door deze onderbreking wordt voorkomen dat het zoete rivierwater van beide kanaal-panden wordt gemengd en dat er ecologische verbindingen ontstaan.

Er zijn plannen om een nieuwe «waterpoort» te bouwen zodat pleziervaarders hun traject kunnen voortzetten en varen via de Midden-Deule door Rijsel kunnen; daarmee wordt meer dan 6000 m³ water bespaard - de hoeveelheid water die nodig is voor de versluizing van pleziervaartschepen via de sluis van Le Grand Carré.

Op dit «soft» traject zouden dan hellingen komen loodrecht op kleine sluisen en er zouden visgoten worden voorzien.



Loop verder langs het kanaal ; vóór u onder de tgv-brug onderdoor gaat, neemt u de weg naar boven aan uw rechterkant; boven op de helling neemt u links de brug naar de Slachthuizen.

Onderweg, als de plantengroei niet te hoog is, ziet u links een wit paviljoen : dat is een pomps-tation.



13 DE POMPSTATIONS

Ten noorden van de stad bouwde architect Gaston Secq in 1929 vier gelijkaardige gebouwen waarin dan een pompstation werd ondergebracht.

Een daarvan is iets groter: hier bevindt zich ook de wachterswoning.

Deze gebouwen in art-decostijl zijn getooid met bas-reliëfs met een wapenschild en zinnebeeldige voorstellingen met water als thema. Nu worden deze pompstations nog slechts bij uitzondering gebruikt.



© CAUE du Nord



© CAUE du Nord



Ga verder tot aan de brug naar de Slachthuizen en steek deze over om aan de overkant van de Boulevard Robert Schuman te komen. Zo bereikt u de «Plaine de la Poterne»: de naam (poterneplein) en het geometrische tracé doen nog denken aan de vestingwerken. U bevindt zich in een «non aedificandi»-zone : een zone waar om militaire redenen niet mocht worden gebouwd.

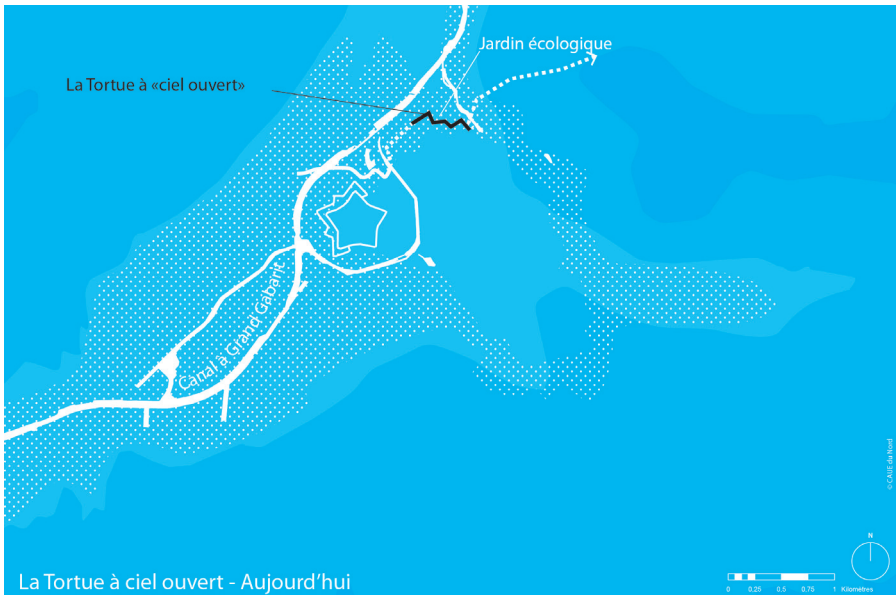


14 LA TORTUE, RICHTING POMPFABRIEK

Op deze «non aedificandi»-vlakte aan de rand van de stad komt La Tortue - die u onder het wegdek hebt zien verdwijnen - weer aan de oppervlakte.

La Tortue kronkelt door de ecologische tuin, waar overblijfselen van walmuren zichtbaar zijn.

U kunt de rivier bekijken vanaf de brug die de Plaine de la Poterne met de Rue du Guet verbindt. Ze stroomt dan verder naar de Beneden-Deule en het aanvoerkanaal van de pompfabriek.





*Ga verder naar links en daal dan rechts de trappen af.
Steek het Canal de la Tortue over, dat ter hoogte van de vroegere haven van Rijsel in de Beneden-Deule stroomt.*

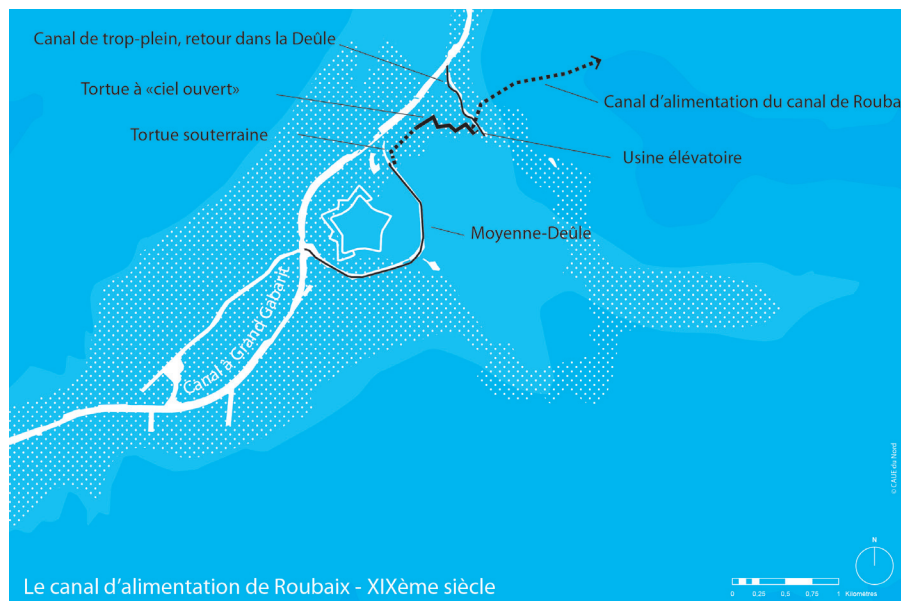
Loop langs het kanaal tot de kruising met het aanvoerkanaal.



15 HET AANVOERKANAAL

Het aanvoer kanaal brengt het water van de Midden-Deule via de Tortue naar de pompfabriek, om dan het kanaal van Roubaix 18 km verderop te voeden.

Het peil van de Tortue is hoger dan dat van de Beneden-Deule. Met dammen wordt het hoogteverschil geregeld, zodat het water rustig kan verder stromen.



Blijf het kanaal volgen tot aan een kleine overwelfde doorgang aan uw linkerkant, die u naar de Pont de Glacis over de Beneden-Deule brengt.



16 DE BENEDEN-DEULE BIJ DE PONT DU GLACIS

De naam van de brug verwijst naar de vestingwerken: een glacis is een glooiend, omhoog lopend terrein om de vestingwerken heen.

Zoals u kunt zien, staat op de cartouche die in de plint boven het gewelf is verwerkt, dat de Pont du Glacis in 1826 werd gerestaureerd. De brug maakt deel uit van het verdedigingssysteem van Vauban en laat samen met andere op deze site nog zichtbare overblijfselen zien hoe het tracé van de walmuren vroeger liep. De brug is nu in zeer slechte staat, door een gebrek aan onderhoud en door overwoekerende plantengroei.

Onder de brug door loopt de Beneden-Deule: hier slechts een open riool waarvan het peil afhangt van de hoeveelheid neerslag.

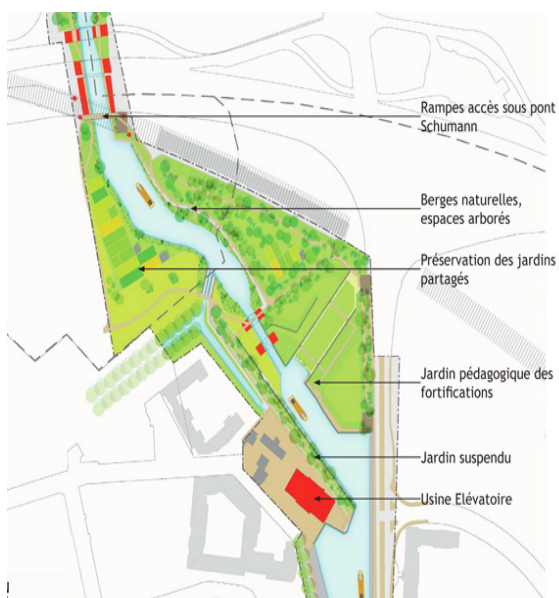
U bevindt zich op het laagste punt van de metropool, waar het regenwater toekomt dat door de collectoren in het oosten en het westen werd opgevangen. Soms is het peil bijzonder hoog: dat kunt u zien aan het afval dat in de takken hangt.



La Porte d'eau - 1902 © Bibliothèque municipale de Lille

Belangrijke werken zijn aan de gang om deze plaatsen meer gastvrij te maken. Inclusief het reinigen van het kanaal, de renaturatie van de ruimte, en vooral verbeteringen in het verloop van het water «afval».

Deze wateren worden gekanaliseerd in de RWZI, terwijl het heldere water van onweersbuien, dat wil zeggen schoon water, in de Basse Deûle zal stromen.



Projet «Quais de la Basse-Deûle» - séquence 2 - Plan Bleu Lille Métropole © Ville de Lille

Keer op uw stappen terug, ga door de gewelfde deur en sla dan linksaf; volg de weg tot aan de Rue du Bastion Saint-André, die u links ingaat, in de richting van de pompfabriek.

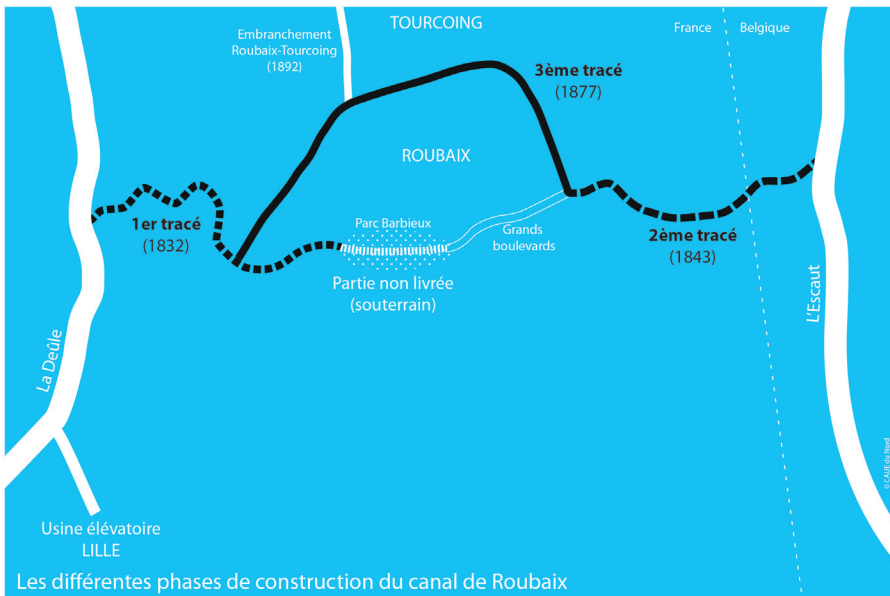


17 DE POMPFABRIEK

De pompfabriek werd in 1876 gebouwd door ingenieurs van Voies Navigables de France om via de Beneden-Deule het Kanaal van Roubaix van water te voorzien; dit kanaal werd aangelegd om in te spelen op de industriële ontwikkeling van de metropool.

Het Kanaal van Roubaix, waarvan de bouw in 1826 van start ging, moest de fabrieken van Roubaix en Tourcoing bevoorraden en bijdragen tot de handel met het noorden van Europa.

In 1877 legde het eerste binnenvaartschip geladen met steenkool aan in Roubaix.



De fabriek gaf uit op een dok, niet ver van het slot van Saint-André leidend tot de Basse Deûle.



In die tijd losten de schepen de steenkool die nodig was voor de werking van drie pompen, via een met de Beneden-Deule verbonden tunnel.

Dankzij de pompen kon het water van de Midden-Deule via de gekanaliseerde Tortue worden aangevoerd naar een reservoir onder de pompfabriek.

Vervolgens werd het water via een leiding naar het Kanaal van Roubaix gevoerd.

In de 20e eeuw werden de stoommachines vervangen door elektrische pompen. Nu werkt de fabriek nog slechts af en toe, als het water in het kanaal van Roubaix uitzonderlijk laag staat.

Sinds 1999 staat de pompfabriek geregistreerd als historisch monument, dankzij een architecturaal ontwerp met drie travees in neoromaanse stijl en een interne draagconstructie van gietijzer. Tussen 1896 en 1902 werd de pompfabriek enkele malen uitgebreid 1902.



Terwijl u langs de Tortue liep, kon u zien hoe deze waterloop, die in de 18e eeuw nog een rol speelde bij de militaire verdediging van de Citadel, in de 19e eeuw diende om de industriële ambities van de agglomeratie Rijsel-Roubaix-Tourcoing waar te maken.

In de jaren zestig werd de Beneden-Deule vanaf de site van de pompfabriek overwelfd. Het ontwerp voor het Blauwe Rijselplan voorziet om de arm van de Beneden-Deule over 350 meter weer bloot te leggen, tot aan de Avenue du Peuple Belge, om de oevers heraan te leggen en toegang te verschaffen tot kwaliteitsligplaatsen, zodat bezoekers per schip het oude Rijsel kunnen binnenvaren.

Het project zou op termijn nog pertinenter kunnen worden gemaakt door nog verder uit te breiden tot aan het Hospice Comtesse. Door het hoge prijskaartje werden de werken echter uitgesteld. Op middellange termijn zal wel de arm van de Beneden-Deule worden opgewaardeerd.

Ga nu verder langs de Rue du Bastion Saint-André, in de richting van de Avenue du Peuple Belge.

U komt aan een groene vlakte omringd door straten. Op deze site bevond zich ooit de waterpoort van de Beneden-Deule; bij de ontmanteling van de vestingwerken in de 20e eeuw werd deze poort vernield.



18 DE VOORMALIGE WATERPOORT

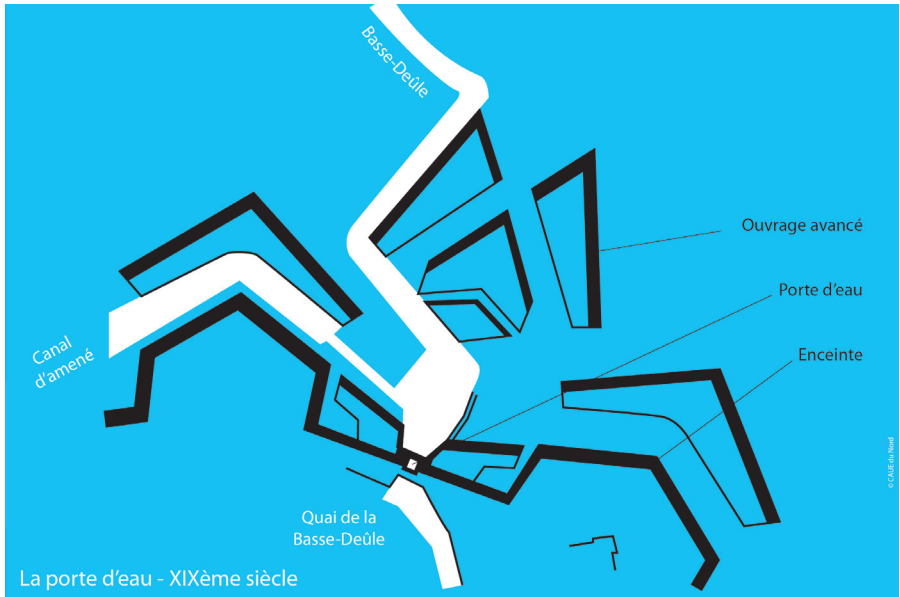
Langs deze waterpoort konden schepen met goederen tot aan de kaai van de Beneden-Deule varen.



La Porte d'eau. Vue extra-muros - fin 19e © Bibliothèque municipale de Lille



Porte d'eau. Vue intra-muros - Collection particulière



In de loop van de 19e eeuw moest de stad uitbreiden door de bloei van de industrie; daardoor werd het nut van een versterkte omwalling in vraag gesteld en de belangstelling voor de waterlopen had meer te maken met het vervoer van goederen. De navigatie verhuisde naar de buitengrenzen van de stad en er werden heel wat kanalen gedempt.

Na de Eerste Wereldoorlog waren er in de stad nog kanalen, maar uit hygiënische overwegingen bleven stedenbouwkundigen oordelen dat deze gedempt moesten worden.

In de jaren zestig was het kanaal van de Beneden-Deule volledig gedempt, hoewel de rivierhaven bovenstrooms van de stad pas was ingehuldigd.

De aanleg van het kanaal met grote diepgang, dat de Citadel omringde en de Deule verder van de stad bracht, bevestigde hoe groot het economische belang van de rivier was.

Loop de Avenue du Peuple Belge af en ga naar het vroegere Hospice Général, aan de linkerkant.



19 DE VROEGERE KAAIEN VAN «LE GRAND RIVAGE»

Het Hospice Général van Rijsel was een gesticht dat in juni 1738 met de goedkeuring van Lodewijk XV werd opgericht. Het werd gebouwd in een toen nieuwe wijk van «Vieux-Lille», aan de oever van het kanaal van de Beneden-Deule, en het was bedoeld om in de steek gelaten kinderen, invaliden en bedelaars op te vangen.

De activiteiten die het water van de stad vervuilden - zoals in ziekenhuizen en gestichten - situeerden zich bovenstrooms van de stad.

Het vroegere Hospice Général herbergt nu de campus van het Institut d'Administration des Entreprises (Instituut voor bedrijfsadministratie) van Rijsel.

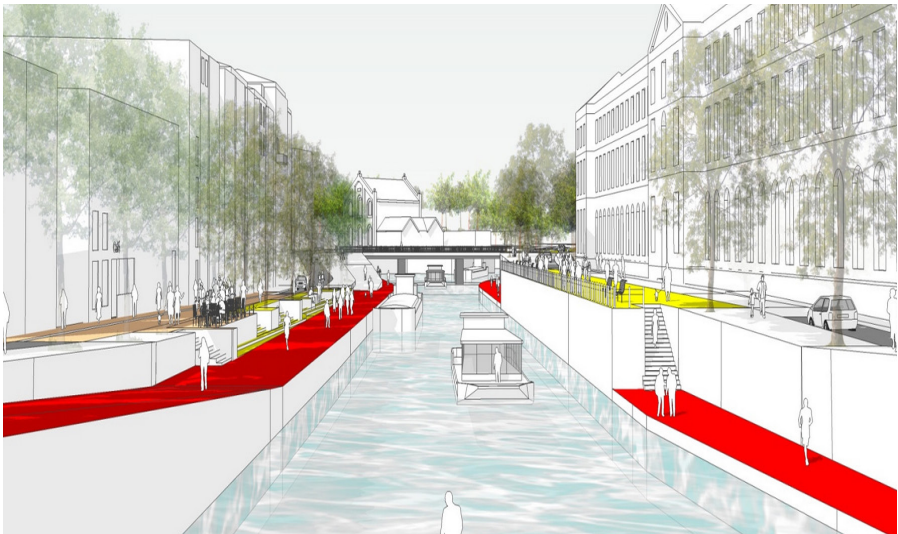
In februari 1948 werd het opgenomen op de Inventaris van historische monumenten.

Vóór het gebouw ziet u nog de mooie stenen van de vroegere kaaïen langs het kanaal, «Le Grand Rivage» genoemd.



L'Hospice Général - Fin 19e siècle © Bibliothèque municipale de Lille

Met het project om het water onder de Avenue du Peuple Belge weer bloot te leggen, zou dit emblematische gebouw uit de Rijselse geschiedenis ook zijn erfgoedomgeving moeten terugkrijgen.

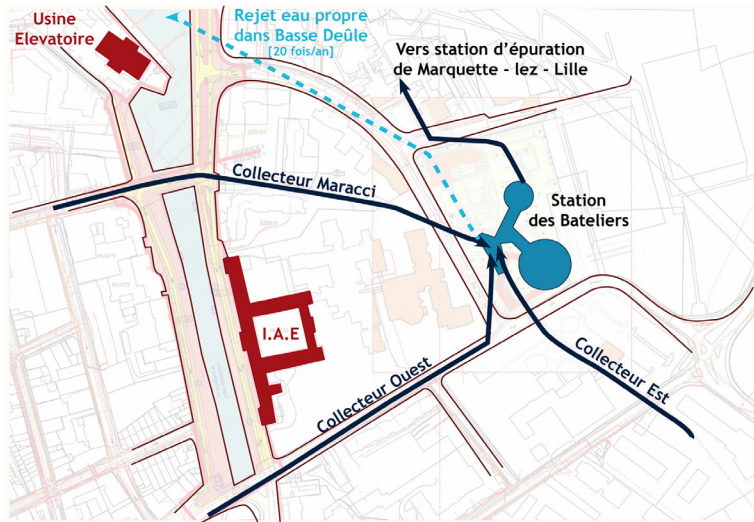


Hypothèse de remise en eau de l'avenue du Peuple Belge © Ville de Lille

Als u voorbij het vroegere gesticht de eerste straat links neemt en dan 500 m over de Rue des Bateliers loopt, krijgt u een beeld van de waterproblemen van de stad.

Met de bouw in 2014 van een nieuw pompstation, een overstortbekken en een waterzuiveringsbekken kon Lille Métropole het overstromingsrisico indijken en de strijd aangaan tegen zuiver infiltratiewater.

Dankzij deze werkzaamheden blijft zuiver water dat van de freatische laag afkomstig is, beschikbaar om de dode arm van de Beneden-Deule van water te voorzien en het water van deze arm zo te vernieuwen.



Croquis réseau des eaux claires parasites © Ville de Lille

Loop nog verder langs de Avenue du Peuple Belge, aan de noordkant, tot aan de overzijde van de Pont-Neuf. Daar waar vroeger boothuizen stonden, staan nu garages voor auto's. Ga verder tot aan het Ilot Comtesse.

Hier eindigt uw parcours.

Vanaf dit punt kunt de sporen van de kanalen binnen de muren van de stad volgen tot aan de Quai du Vault, gaande langs de oude Saint-Pierre-molen, de sloten van de feodale motte, het kanaal van La Baignerie en nog veel meer fascinerende «waterplekken» in de stad. Maar dat is dan weer een ander verhaal ...

Naarmate u dit parcours volgde, kreeg u een beeld van de levensbelangrijke rol die water altijd al heeft gespeeld.

Julie kunnen de weg volgen « water als bron voor de stad ». Dankzij de multimédiagids beschikbaar met de mobiele applicatie « wanden en tuinen » dat u kunt downloaden op l'Appstore en ook op Android.

Dit circuit is beschikbaar in het frans, engels, duits en nederlands.

Circuit samengesteld in coordinatie met de Afdeling Stad Kunst en Geschiedenis van de Stad Rijsel.

Dit boekje werd ontworpen door CAUE du Nord et de Stad Rijsel – juni 2014

CAUE du Nord : Fanny Frigout, Delphine Lemanski, Vincent Leve, Clément Terrier
Service Urbanisme de la Ville de Lille : Richard Lemeiter

Bibliografie :

- « Laissez-vous conter la citadelle et son parc », Ville et Pays d'Art et d'Histoire, Lille
- « Laissez-vous conter le canal de Roubaix », Ville et Pays d'Art et d'Histoire, Roubaix
- « Schéma Directeur des Eaux de Lille », Ville de Lille, 2012
- « Lille au fil de l'eau » Collectif, La Voix du Nord Edition, 2001
- « Les réservoirs d'eau de la métropole lilloise », Itinéraires du patrimoine n°102



Une association soutenue par le Département du Nord en application de la Loi sur l'Architecture du 3 janvier 1977

