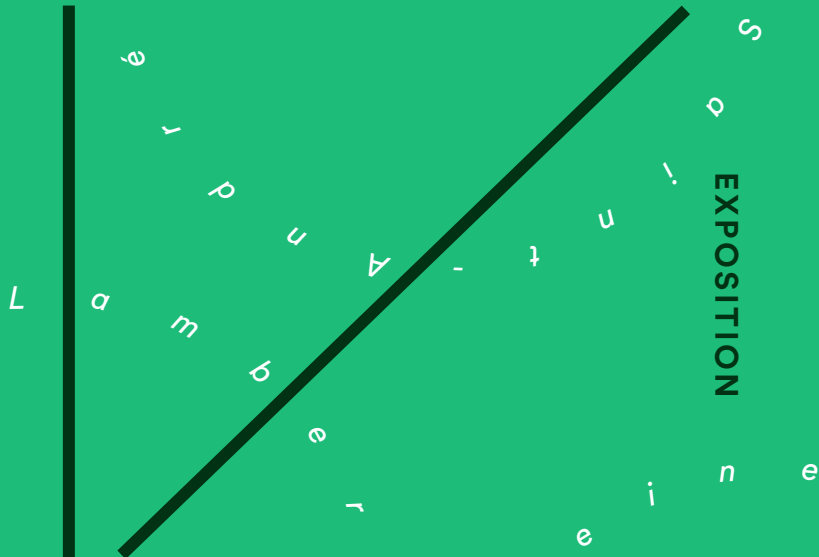


GR — A — ND



EU — MAI > SEPT — RA



LI — L — LE



Le site du projet constitue un vaste territoire de plus de 200 hectares. Il part des gares, du centre-ville de Lille et du « quartier » d'Euralille pour rejoindre les dynamiques de transformation urbaine et paysagère de la Deûle via le Vieux Lille, La Madeleine, Lambersart, Saint-André-Lez-Lille et au-delà.

Comment concilier efficacité des infrastructures et qualité de vie en plein cœur de métropole ?

À la fin des années 1980, Euralille, symbole de la renaissance de la métropole, pose les bases audacieuses et manifestes d'une nouvelle façon de construire la ville, en recomposant des infrastructures de transport pour installer des commerces, des bureaux mais aussi de l'habitat, autour de l'une des premières gares TGV françaises construite en plein centre-ville.

Dans les années 2000 et 2010, le Bois Habité puis la Porte de Valenciennes prolongent ces questionnements : il s'agit de créer de nouveaux quartiers à la fois habités et travaillés, structurés par de nouveaux espaces publics et des rubans de nature, et de réduire les coupures existantes.

En changeant d'échelle avec la mise en exergue du grand paysage d'Euralille à la Deûle, c'est un nouvel horizon de projet que porte la Métropole Européenne de Lille avec les Villes de Lille, La Madeleine, Lambersart, Saint-André-Lez-Lille. Changement d'échelle mais aussi changement de prisme dans une vision du développement durable visant à créer de nouveaux liens, un arc vert, entre l'hyper-centre métropolitain dont la requalification se poursuit et le territoire de projet de la Deûle, support de véritables métamorphoses (projet des Rives de la Haute Deûle, rénovation de la Citadelle, renaturation de la basse Deûle, déminéralisation de l'avenue du Peuple Belge, projet urbain du secteur dit des Bords de Deûle...).

La perspective d'un apaisement des flux et de la création du tramway boulevard Schuman est un signal essentiel. Il permet en effet d'inverser le regard sur l'ensemble de ce site d'Euralille à la Deûle pour les prochaines années : un immense potentiel se dessine alors pour créer un nouvel espace de respiration, de biodiversité et d'espaces verts généreux, au cœur du territoire métropolitain, accueillant de nouveaux usages et valorisant le « déjà-là », au service des habitants et des dynamiques associatives et économiques des quartiers concernés.

Vous êtes ici dans la maison du projet d'Euralille à la Deûle. Elle sert de base à l'exploration et à la compréhension du territoire. Nous y cumulon les documents d'analyse et d'information sur le site, mais aussi les idées et les questionnements des visiteurs, pour vous permettre d'enquêter par vous-mêmes sur les caractéristiques et les singularités du site de projet.

## LA GRANDE PHOTO AÉRIENNE

au sol vous permet de saisir directement l'échelle du territoire et de resituer les différents lieux clés du site. Elle propose aussi quatre axes d'exploration qui peuvent guider votre regard (les parcs et les franges / les traces du passé / les passages / les entrées et les rives).

## LE MUR D'ENQUÊTE

vous invite à rentrer dans l'analyse selon vos points d'intérêts et votre curiosité, mais aussi à y contribuer. Libre juxtaposition de documents clés, il reste vivant et s'enrichit au fur et à mesure des balades exploratoires organisées avec les habitants et les acteurs du territoire, cumulant des échantillons et témoignages recueillis à partir du site.

## L'ESPACE LABO

permet de contribuer de façon plus animée et plus ludique à cette enquête collective et de débattre autrement des enjeux de transformation du territoire.

*Comment percevez-vous cet espace aujourd'hui ?  
Comment le vivez-vous, au quotidien en tant  
qu'habitants et habitantes des quartiers proches  
du site ou de la métropole ? Comment le  
découvrez-vous comme visiteur régulier ou de  
passage ? Qu'est-ce qui vous sensibilise dans cette  
partie du territoire ? Quels sont vos besoins ou vos  
idées pour la transformation à venir de ce site ?*



Conception  
Métropole Européenne de Lille,  
Ville de Lille, Ville de La Madeleine,  
Ville de Lambersart, Ville de Saint-  
André-Lez-Lille et SPL Euralille

Curation  
Kantwerk - Frédérique Delfanne

Production vidéo  
White Rabbit

Design graphique  
Kidnap your designer

Impression  
Drifosett

Contact  
SPL Euralille  
03 20 12 54 70  
maisonduprojet@spl-euralille.fr

RES ————— PI

LES PARCS ET LES FRANGES

v i v a n t

RA ————— TION

Des gares au canal de la Deûle s'étend un ensemble d'espaces verts, à la fois ouverts et boisés, précieux en cœur de métropole. Malgré leurs qualités et les fonctions de loisirs qu'ils accueillent, ces espaces sont insuffisamment pratiqués et/ou connus des habitants des quatre communes et des visiteurs du territoire. Certains sont identifiés au sein des opérations Euralille mais sont encore trop peu connectés entre eux. Quelles sont les singularités de ce patrimoine paysager aujourd'hui? Quelle biodiversité abrite-t-il et comment la préserver? Qui fréquente les parcs, les plaines récréatives et les espaces de loisirs, et comment ces usages sont-ils vécus? La transformation de l'ensemble pourrait-elle permettre de créer un nouveau lieu de respiration de grande échelle en cœur de métropole?

ME ————— PO

LI — TAI — NE

s a g e  
y

## UN PATRIMOINE NATUREL RICHE

Autour des gares, trois parcs existent aujourd'hui : le parc Matisse, le parc des Géants et le parc des Dondaines (intégrant une ferme pédagogique). Répartis de part et d'autre des infrastructures routières et ferrées, ces trois parcs, encore assez mal connectés entre eux, sont juxtaposés à la grande emprise du cimetière de l'Est, qui constitue une réserve de biodiversité précieuse en cœur de métropole, très fréquentée par les habitants. Du quartier des gares jusqu'à la Deûle, cette succession de parcs se fond dans un ensemble d'espaces verts plus diffus et de grande ampleur (100 Ha, une dimension équivalente au parc de la Citadelle), regroupant au sein d'un même corridor écologique, des espaces boisés, des espaces ouverts, des jardins familiaux, des zones humides – précieuses pour la biodiversité – et des plaines de loisirs. Le jardin écologique, la plaine de la Poterne, la plaine Churchill, les jardins de l'Europe, le parc Yvonne Abbas, le bras de la Basse-Deûle, le lit de la Tortue, les jardins de la Porte de Gand, la plaine rustique du SILLAM sont autant de pièces constitutives de cette grande trame verte, bleue et noire, rare en cœur de métropole et encore méconnue du grand public mais non des riverains (la trame noire est dédiée à la biodiversité nocturne). La promenade des remparts connecte ce chapelet d'espaces verts mais leurs liens avec le corridor écologique de la Deûle et de la Citadelle doit être conforté.



Un arc vert boisé en cœur de métropole



Biodiversité en marge des infrastructures



Le canal de la Deûle

## DES ESPACES PAYSAGERS FORT À POTENTIEL

Malgré leur qualité, les espaces verts le long du boulevard Schuman restent perçus comme des lieux peu ouverts aux usages habitants, en périphérie des communes, ou encore comme des espaces isolés en limite du tissu urbain, subissant la proximité de la voie rapide et de ses nuisances. Situé historiquement au nord des remparts et en partie sur l'ancienne zone non aedificandi, cet ensemble d'espaces verts et de loisirs, a par la suite servi à mettre à distance les quartiers habités des infrastructures automobiles. Seulement un tiers de cet ensemble paysager est aujourd'hui accessible au public. Coupé en deux par cette voie quasi infranchissable, et malgré sa dimension très généreuse, cet espace, situé à l'ouest du territoire de projet, forme une infrastructure verte qui semble rester confidentielle, peu lisible, difficile d'accès et peu connue des habitantes et habitants de la métropole, sinon celles et ceux des quartiers adjacents de Lille, La Madeleine, Lambersart et Saint-André.

## UN POTENTIEL DE RESPIRATION EN CŒUR DE MÉTROPOLE, VERS UN POUMON VERT DE 200 HECTARES POUR LE MAINTIEN DE LA BIODIVERSITÉ

Le paysage du territoire de projet est caractérisé par une topographie complexe, due en premier lieu à une hydrographie très marquée : présence de mares, de fossés, de l'ancienne rivière de la Tortue et du bras mort de la Basse-Deûle, en plus du canal de la Deûle. Cette topographie est aussi l'héritage du système défensif des remparts et des glacis militaires, ainsi que des infrastructures et de leurs déblais laissés sur site. Cette irrégularité topographique, ajoutée à la faible densité bâtie, génère un large paysage ouvert permettant d'embrasser un grand territoire d'un seul regard et de trouver quelques points de vue en hauteur (notamment au niveau des franchissements) pour observer la ville. L'un de ses plus grands atouts est sa connexion physique au canal de la Deûle, dans la continuité des usages métropolitains désormais bien ancrés autour de la Citadelle et des Bois-Blancs au sud, mais aussi dans la continuité de la dynamique de développement urbain Bords de Deûle en cours au nord. C'est cette situation exceptionnelle d'ouverture, de richesse écologique et d'interconnexion entre trames verte et bleue à proximité immédiate du hub des gares, qui fait de ce site, ancré sur les quatre territoires communaux de La Madeleine, Lille, Saint-André-Lez-Lille et Lambersart, un potentiel nouveau cœur de nature d'échelle métropolitaine parfaitement connecté à tous les modes de transport, véritable îlot de fraîcheur et réservoir de biodiversité, capable de répondre aux demandes de plus en plus importantes d'espaces verts en ville.



Une biodiversité très liée à la présence de l'eau



La plaine Churchill

*Avez-vous déjà remonté le canal de la Deûle  
ou longé les remparts du Vieux-Lille en vous  
demandant pourquoi ce patrimoine paysager  
incroyable en plein cœur de métropole n'était  
pas plus accessible et plus valorisé ?*



Conception  
Métropole Européenne de Lille,  
Ville de Lille, Ville de La Madeleine,  
Ville de Lambersart, Ville de Saint-  
André-Lez-Lille et SPL Euralille

Curation  
Kantwerk - Frédérique Delfanne

Production vidéo  
White Rabbit

Design graphique  
Kidnap your designer

Impression  
Drifosett

Contact  
SPL Euralille  
03 20 12 54 70  
maisonduprojet@spl-euralille.fr



# RI — CHES — SES

LES TRACES DU PASSÉ

é  
r  
i  
t  
é

Alors que le quartier contemporain d'Euralille s'est déjà imposé comme un morceau d'histoire de l'architecture du 20<sup>e</sup> siècle, la partie du territoire de projet située entre les deux gares et les berges du canal de la Deûle reste un espace encore vierge de toute transformation d'ampleur métropolitaine. Sa topographie et son paysage ont conservé, par fragments, les traces de son histoire, entre servitudes militaires, maîtrise de l'eau et règne du tout-automobile. En parallèle, l'eau, que l'on a voulu enterrer au XX<sup>e</sup> siècle, refait aujourd'hui surface et constitue un axe commun structurant pour le développement des quatre communes. Que nous racontent ces traces du passé, du site et de ce qu'il est devenu aujourd'hui? Comment mieux comprendre les occupations actuelles de ce territoire? Sur quelles valeurs et quel imaginaire s'appuyer pour transformer la ville?

PÉ — RI — PHÉ

RI — QUES

h  
e  
g  
a  
s

γ  
o  
d

## SOLS

### DÉFENSIFS , SOLS PÉRIPHÉRIQUES

Ancienne zone *non aedificandi* (zone non constructible située à l'arrière des fortifications), le site est marqué par les servitudes militaires et la présence du système de fortification construit autour de la ville de Lille à l'époque de Vauban, dans la continuité de la Citadelle – qui est elle-même toujours occupée par l'armée. Les fortifications sont encore très visibles par endroits, comme dans le secteur de la Porte de Gand ; à l'inverse, parfois, elles restent invisibles, enfouies sous le sol et la végétation. Elles s'accompagnent de grands fossés, en partie asséchés aujourd'hui. Sur l'ancien glacis militaire s'est progressivement développé un autre type d'héritage, un patrimoine arboré d'une densité intéressante et rare en milieu urbain. Au moment de la construction de la voie rapide du boulevard Schuman, le maintien des déblais sur place est venu créer des buttes et complexifier encore la topographie du site. Comme souvent sur les anciennes zones *non aedificandi* devenues des espaces urbains peu fréquentés, on constate le développement d'usages souvent relégués en périphérie des quartiers habités voire de pratiques illégales qui constituent également des « usages de fait » de ce territoire.



Sols défensifs :  
la Porte de Gand

### L'EAU, FONDATRICE DE LA MÉTROPOLE

Outre la fonction militaire, le site porte également les traces de la présence bien plus ancienne de l'eau, qui s'exprime encore en de nombreux endroits du site, sous des formes différentes, souvent fragmentées et dévalorisées : bras mort de la Basse-Deûle, affleurement du fossé de la Tortue au nord des remparts, mares plus à l'est. L'eau a pourtant une valeur fondatrice pour le territoire métropolitain. La ville de Lille s'est implantée autour du lit de la Deûle, sur un territoire de marais, à la fois fertile et très humide, nécessitant un effort d'assèchement permanent. Comme dans beaucoup de territoires flamands, l'eau a ainsi progressivement été canalisée pour maîtriser son expansion et faciliter à la fois transports et échanges commerciaux. C'est cette fonction marchande, à la rupture de charge entre deux réseaux de canaux – à proximité immédiate du site –, qui aurait généré le développement de la ville de Lille au début du 11<sup>e</sup> siècle. Les canaux, encore nombreux dans la ville de Lille au 19<sup>e</sup> siècle et au début du 20<sup>e</sup> siècle, sont en grande partie supprimés suite à la révolution industrielle du fait de leur insalubrité. Ont subsisté les grands



Sol en mouvement,  
recomposition des  
infrastructures lors du  
projet Euralille, 1998



Les canaux dans  
le Vieux-Lille, la  
Halle aux Sucres,  
début du XX<sup>e</sup>

canaux de transport de marchandises, comme le canal de la Deûle, qui gardent leur vocation principalement industrielle pendant quasiment tout le 20<sup>e</sup> siècle. Sur la métropole lilloise, ce n'est qu'à la fin des années 1990 que la présence de l'eau en ville est identifiée à nouveau comme un atout pour le cadre de vie. En témoignent la requalification du quartier des Rives de la Haute-Deûle et du quartier des Bois-Blancs ces vingt dernières années. Plus récemment, la dynamique de recomposition de quartiers résidentiels en bord de Deûle, initiée sur les communes de La Madeleine (quartier Desquiens) et de Saint-André-Lez-Lille (rue Sainte-Hélène), se poursuit à plus grande échelle vers le nord avec de grands projets urbains réalisés ou en cours de développement sur les anciennes friches Rhodia et au-delà.

### LE SOL EN UN MOUVEMENT, UN PAYSAGE HÉRITÉ À DÉPASSER

Lancé à la fin des années 1980, le projet urbain initial d'Euralille s'est fondé sur la création d'un nouveau « hub » de mobilités, c'est-à-dire un nouveau point de connexion entre différents modes de transport, incontournable à l'échelle métropolitaine voire régionale, soit ici, la gare TGV (dans le contexte de construction du tunnel sous la Manche). De nouvelles infrastructures autoroutières et ferrées ont ainsi été créées autour de ce hub, assumant de façon manifeste l'intensité des usages et des flux, leur superposition et leur friction. Ce sol démultiplié, fait de ponts et viaducs, est une composante centrale du paysage offert en entrée de métropole aujourd'hui. Inspiré de l'imaginaire de la métropole tertiaire aux gratte-ciels illuminés, il a aussi donné naissance, dans la réalité des usages quotidiens, à une topographie fragmentée qui reste complexe voire dissuasive pour les modes doux et qui nécessite aujourd'hui d'être dépassée. Une nouvelle époque s'ouvre avec le Schéma Directeur des Infrastructures de Transports (SDIT) qui permet d'imaginer une nouvelle gestion des flux et donc de nouvelles relations entre les différentes parties de la ville. Cette réflexion sur les déplacements s'accompagne ainsi d'une réflexion sur le paysage et les espaces publics qui pourront prendre une place plus centrale et plus structurante sur l'ensemble de ce territoire intercommunal, tissant de nouvelles transitions entre le hub de mobilités, les espaces ouverts et les cœurs de quartiers.



Euralille, patrimoine  
architectural  
contemporain



*Avez-vous déjà eu la surprise d'apprendre que la ville de Lille était, à l'instar des villes flamandes de Bruges ou de Gand, une ville parcourue de nombreux canaux jusqu'au 19<sup>e</sup> siècle... et que tous ces canaux avaient été supprimés suite à la période industrielle du fait de leur insalubrité ?*



SAINT-ANDRÉ  
LEZ-LILLE *Ville durable*



Conception  
Métropole Européenne de Lille,  
Ville de Lille, Ville de La Madeleine,  
Ville de Lambersart, Ville de Saint-  
André-Lez-Lille et SPL Euralille

Curation  
Kantwerk - Frédérique Delfanne

Production vidéo  
White Rabbit

Design graphique  
Kidnap your designer

Impression  
Drifosett

Contact  
SPL Euralille  
03 20 12 54 70  
maisonduprojet@spl-euralille.fr

— EURALILLE  
SPL —

# DIS - TAN - CES

LES PASSAGES

f  
r  
a  
g  
m  
e  
n  
t  
e

e  
g  
a  
s

γ  
o  
d

EN ——— PLEIN

Si l'on peut facilement traverser à pied ou à vélo le périphérique et la voie ferrée au niveau des gares, de nombreuses coupures subsistent dans le tissu urbain du fait de la concentration d'infrastructures.

Il reste par exemple difficile de franchir lorsque l'on est piéton ou cycliste la voie rapide du boulevard Schuman, le pont Royal ou encore le carrefour Pasteur. Comment sont vécus aujourd'hui les déplacements sur ce territoire? Quels sont les chemins les plus empruntés, ou ceux qui manquent? Que provoquent les coupures générées par les infrastructures? À quel point la perspective d'apaisement de cet axe peut-elle permettre d'imaginer une transformation en profondeur des connexions au Vieux-Lille et au canal de la Deûle?

C ——— Œ ——— UR

## UN BOULEVARD DÉDIÉ À LA VOITURE SCHUMAN

À partir des gares Lille Flandres et Lille Europe, une fois passé l'embranchement vers le grand boulevard, le périphérique poursuit sa route jusqu'au canal, sous une autre forme, celle d'une voie rapide dénommée « boulevard Schuman ». Paradoxalement, cet axe, créé dans les années 1960, ne ressemble pas à un boulevard. Avec son terre-plein central, ses 2x2 voies, ses bretelles d'accès et ses deux échangeurs, il a tout d'une autoroute en plein cœur de métropole... bien qu'il ne mesure que 1,5 km. Et pour cause, il a été conçu dans le but de prolonger le périphérique et de le boucler vers l'ouest, projet abandonné quelques années plus tard. Reste aujourd'hui cette infrastructure quasi autoroutière, épaisse et imperméable, qui joue son rôle structurant d'irrigation mais génère des nuisances (bruit, pollution). Elle est délimitée par le pont Royal et le carrefour Pasteur, deux nœuds difficilement franchissables ; seulement deux ponts et une passerelle permettent de la traverser, ce qui contraint les trajets et les rend très peu agréables, surtout à pied, à vélo ou en trottinette.



L'infrastructure routière occupe 30% de la surface du site



Un boulevard qui ressemble à une autoroute



Les nuisances sonores de l'infrastructure



Des accès peu connus ou peu lisibles, rue de la Porte d'Ypres

## DES PARCOURS EMPÊCHÉS

En parallèle de cette infrastructure, le système de fortification historique, avec ses remparts et ses fossés, constitue également une rupture importante en termes de déplacements. Si l'on ajoute la topographie complexe, la présence de canaux à l'ouest ou encore les voies ferrées du TGV et du tramway, on comprend vite que le site de projet reste particulièrement difficile à traverser, surtout dans la direction nord-sud. Au-delà des coupures provoquées par les infrastructures dans le tissu urbain, le contournement nécessaire de très grandes emprises foncières, souvent dédiées à des équipements et à des activités économiques, complexifie et rallonge également les cheminements. Restent les déplacements qui longent le boulevard Schuman, comme la promenade des remparts : ceux-ci sont plus faciles mais restent peu confortables, mal indiqués et très affectés notamment par l'importance du trafic routier. Les accès sont peu lisibles et relativement confidentiels. Ces parcours complexes et multiplement empêchés, proposent peu d'options et restent souvent interrompus. La perspective de transformation de la voie rapide et de l'accueil d'une nouvelle offre de transport en commun ouvre ce large territoire à de nouvelles connexions possibles entre communes. Elle permet d'imaginer une nouvelle ossature paysagère dédiée aux modes doux, au service d'un cœur métropolitain élargi, tissant de nouveaux liens d'une part, entre le quartier des gares et la Deûle, et d'autre part, entre les communes de La Madeleine, Saint-André-Lez-Lille, Lille et Lambersart.

*Avez-vous déjà parcouru en voiture le boulevard Schuman sans comprendre où vous étiez dans le territoire ? Et avez-vous déjà craint de ne pas prendre le bon embranchement dans l'échangeur étroit du Pont Royal qui conduit à la Citadelle, tant sa présence en ce lieu et son fonctionnement semblent contre-intuitifs ?*



Conception  
Métropole Européenne de Lille,  
Ville de Lille, Ville de La Madeleine,  
Ville de Lambersart, Ville de Saint-  
André-Lez-Lille et SPL Euralille

Curation  
Kantwerk - Frédérique Delfanne

Production vidéo  
White Rabbit

Design graphique  
Kidnap your designer

Impression  
Drifosett

Contact  
SPL Euralille  
03 20 12 54 70  
maisonduprojet@spl-euralille.fr

À — L' — AR

LES ENTRÉES ET LES RIVES

RI — ÈRE

Ceinturé par les anciennes fortifications et par la voie rapide, le Vieux-Lille tourne aujourd'hui le dos à son flanc nord. Quartier à forte valeur patrimoniale, mais surtout centralité économique et touristique d'échelle métropolitaine, il ne rentre en connexion directe, ni avec les façades sur le canal de Lambersart et de Saint-André-Lez-Lille, ni avec une partie des quartiers sud de La Madeleine. L'apaisement du boulevard Schuman lève une barrière et permet de repenser un espace paysager plus continu. Comment retourner le regard et recomposer les franges urbaines autour de ce nouvel espace de respiration métropolitain?

D — E — S

VI — L' — LES

e

g

a

s

y

d

p

i n v e r s

s

## DES QUARTIERS PÉRIPHÉRIQUES EN CŒUR DE MÉTROPOLE

Le centre de La Madeleine, de la mairie à la place du marché, est situé à 20 minutes à pied ou 8 minutes à vélo de la place Louise de Bettignies dans le Vieux-Lille. Cependant, un tiers du trajet consiste à franchir le boulevard Schuman et à se déplacer dans des espaces inconfortables pour les modes doux. L'ensemble de la frange sud de La Madeleine, c'est-à-dire l'ensemble des quartiers situés au sud de la rue Georges Pompidou, se trouve ainsi à la fois, physiquement à proximité immédiate du Vieux-Lille, mais beaucoup plus éloigné de celui-ci dans la perception et la pratique quotidiennes du territoire. La morphologie urbaine de ces quartiers est typique des quartiers périphériques et des entrées de ville : le tissu de « maisons 1930 » des rues historiques principales est prolongé par un tissu construit après-guerre, basé sur un fonctionnement plus routier, distribuant des activités artisanales et économiques côté canal, ainsi que des logements et des équipements plus à l'est. Tout comme à Lambersart ou Saint-André-Lez-Lille, la possibilité d'ouverture des communes vers un espace de respiration commun engage à inverser le regard sur les quartiers qui l'entourent.



La plaine du Sililam, La Madeleine



La rue des Bateliers prolongée face au futur Palais de Justice

## UN NOUVEAU PAYSAGE PERCEPTIBLE JUSQU'AU CŒUR DES QUARTIERS

Différents projets sont déjà en cours autour du boulevard Schuman, comme le quartier du Tir à l'Arc, le projet de renaturation de la Basse-Deûle, le nouveau Palais de Justice ou encore le projet madeleinois de ferme urbaine sur la partie nord du SILILAM. L'apaisement du boulevard Schuman constitue le levier pour initier une réflexion d'ensemble et penser la vocation d'ensemble du site : un nouveau paysage commun est à inventer, dont les usages et les fonctions sont à penser d'abord au service des quartiers sud de La Madeleine, du Vieux-Lille et des quartiers en bord à canal de Lambersart et de Saint-André-Lez-Lille. Ce paysage commun inclut également le versant dense et contemporain à l'est du territoire de projet, du quartier des gares jusqu'au Bois Habité. Il peut permettre d'organiser la poursuite du développement des secteurs historiques d'Euralille, eux-mêmes physiquement déconnectés du secteur Schuman du fait des infrastructures (voie ferrée, tramway, carrefour Pasteur), avec plus de continuité et de cohérence, en cherchant à la fois apaisement (des flux, des nuisances) et intensification (de la vie urbaine, de la présence de la nature).



Rue Victor Hugo, Saint-André-Lez-Lille

## UNE OSSATURE PAYSAGÈRE OUVRANT LA DYNAMIQUE TOURISTIQUE VERS LE CANAL DE LA DEÛLE

Dans un contexte où chaque grande ville en France met en avant son grand paysage naturel, la métamorphose urbaine et paysagère des quartiers liés au canal de la Deûle constitue l'un des projets à forts potentiels pour l'image et l'attractivité de la métropole. Déjà réaménagés de la Citadelle aux Bois-Blancs, la partie nord du canal de la Deûle est aujourd'hui en cours de revalorisation à travers le projet Bords de Deûle porté par la Métropole Européenne de Lille avec les villes de Saint-André-Lez-Lille, La Madeleine et Marquette-Lez-Lille. De nombreux projets sont à l'étude, comme le site Jean Cabry, en cours de réalisation comme le projet Quai 22, ou récemment livré comme les Grands Moulins de Paris. Par ailleurs, le Vieux-Lille, quartier à forte valeur patrimoniale et touristique, bien qu'étant lui-même parcouru de canaux à l'origine, n'est pas communément associé à l'image de l'eau pourtant encore très présente dans sa partie nord. À terme, il bénéficiera d'une meilleure connexion à ce grand paysage du canal de la Deûle situé à deux pas. L'ossature paysagère constituée permettra d'articuler le Vieux-Lille et le patrimoine historique avec les projets urbains de Bord de Deûle en cours.

*Avez-vous déjà franchi la Porte de Gand  
en venant du Vieux-Lille et constaté  
le changement total d'environnement  
urbain une fois les remparts franchis ?  
Avez-vous ressenti cette rupture forte,  
traduisant si bien la difficulté à traverser  
le site vers le Nord ?*



Conception  
Métropole Européenne de Lille,  
Ville de Lille, Ville de La Madeleine,  
Ville de Lambersart, Ville de Saint-  
André-Lez-Lille et SPL Euralille

Curation  
Kantwerk - Frédérique Delfanne

Production vidéo  
White Rabbit

Design graphique  
Kidnap your designer

Impression  
Drifosett

Contact  
SPL Euralille  
03 20 12 54 70  
maisonduprojet@spl-euralille.fr

