L’interface frontalière dans le processus de reterritorialisation

Travail de fin d’études 2021 - 2022

Louis Fumery

- L'interface frontalière dans le processus de reterritorialisation -

« Comment révéler la biorégion de la Lys mitoyenne comme projet de territoire ? »

Travail de fin d'études présenté par Louis Fumery,
en vue de l'obtention du diplôme d'architecte.
Année académique 2021-2022.

Enseignante référente
Roselyne de Lestrange

Experte
Catherine Christiaens

Promoteurs d'atelier
Eric Van Overstraeten, Pierre Accarin,
Daniel Otero Pena et Luca Sgambi

LOCI
Bruxelles
Louvain-la-Neuve
Tournai
Faculté d'architecture
d'ingénierie architecturale
d'urbanisme

Je tiens à remercier toutes les personnes qui ont contribué à la réalisation de ce travail de fin d'études.

MERCI à Roselyne de Lestrange pour sa compréhension, son encouragement et son apport durant ces années de travail.

MERCI à mes professeurs d'ateliers, Eric Van Overstraeten, Pierre Accarin, Daniel Otero Pena et Luca Sgambi pour les échanges constructifs autour du projet.

MERCI à Catherine Christiaens pour son expertise du terrain et le temps accordé.

MERCI à Roman pour son intérêt pour le sujet et ses remarques constructives.

MERCI à mes camarades d'atelier, et tout particulièrement à Alizée pour sa présence et son support indéfectibles.

MERCI à mes parents et mes frères et sœur pour leur soutien de chaque jour et leur motivation.

MERCI aux petites mains appliquées et chaleureuses de Jeanne et Laurine.

MERCI à Doriane, Lila, Sara et Benjamin d'avoir été le printemps à mon hiver.

MERCI à Camille W. et Hélène pour leur bienveillance et leur disponibilité.

MERCI à Camille P., Céline Le. Et Céline Lo. pour les échanges et les moments partagés, malgré la distance.

Enfin, à Augustin,
merci pour le soleil,
merci pour les averses.

« La vie m'a toujours semblé être comme une plante qui puise sa vitalité dans son rhizome ; la vie proprement dite de cette plante n'est point visible, car elle gît dans le rhizome. Ce qui devient visible au-dessus du sol ne se maintient qu'un seul été, puis se fane… apparition éphémère. Quand on pense au devenir et au disparaître infini de la vie et des civilisations, on en retire une impression de vanité des vanités ; mais personnellement, je n'ai jamais perdu le sentiment de la pérennité de la vie sous l'éternel changement. Ce que nous voyons, c'est la floraison - et elle disparaît - mais le rhizome persiste. »[1]

[1] Cité par U. GALIMBERTI, 1984. C.G. JUNG, édition française, *Ma vie. Souvenirs, rêves et pensées*, Paris, éd. Folio, 1992, p. 22

Les après-midi d'été à courir dans les champs de blé, le trajet du cours de sport pour rejoindre le jardin public, les courses à pied du dimanche matin pour se changer les idées et le goûter du dimanche après-midi pour aller manger une brioche chez mamie, nombreux sont les moments de ma vie où la Lys m'a suivi, ou plutôt devrais-je dire, m'a guidé.

La vallée de la Lys connait mes histoires, mes amis, mes apprentissages. Quand il m'arrive de me promener dans Aire-sur-la-Lys, ville de ma scolarité, de chaleureux souvenirs me reviennent. Noyée dans les brumes du Nord, ses ruelles s'entremêlent avec la rivière de la Lys. Poésie de l'eau, des bruits et des reflets qui s'en dégagent, la rivière d'or dévoile toute sa richesse.

Je me remémore également des atmosphères plus particulières. Il y a encore quelques mois de cela, cette même Lys me faisait obstacle. En période de pandémie mondiale, le pays subit une énième vague de contaminations, et le Pas-de-Calais doit se reconfiner suite à la montée des indicateurs. Habitant dans le département du Nord, la Lys statue la frontière avec le Pas-de-Calais. Le pont situé à quelques minutes à pied de ma maison est le seul point de connexion avec le village voisin où habitent mes grands-parents. Il m'est alors impossible de franchir la Lys, à qui l'ont confère l'image d'une barrière. Cette barrière naturelle qui m'avait guidé toute mon enfance était alors censée contenir une pandémie mondiale, en m'empêchant de sa simple traversée.

En 2015, je pars m'installer en Belgique pour suivre mes études d'architecture. Les aléas de la vie m'ont alors amené à poser bagage sur une nouvelle mitoyenneté, étatique cette fois, la frontière franco-belge. À proximité du canal de l'Espierre, je retrouvais cette affection de marcher au fil de l'eau. Accompagné, ou seul, j'en garde des souvenirs de discussions, de choix et de moments importants de ma vie. Cette promiscuité entre la France et la Belgique se fédérait autour de l'eau, par les guinguettes devenues des points de repère entre les pays, où avec les cyclistes flamands qui rivalisaient avec la lenteur des péniches.

Finalement, dans des contextes pourtant différents, les thématiques de l'eau, de la frontière, de l'autre m'ont toujours accompagné dans les étapes de ma vie. Et j'affectionne ce sentiment, celui de l'entre-deux, d'un monde dans le monde, l'inconnu de transcender des limites fictives, linguistiques, ou imposées ; elles créent leurs propres histoires, paysages et pratiques.

Faites-vous aussi l'expérience ; la frontière n'est plus une rupture, elle est un moment de vie.

1. Canal de l'Espierre, décembre 2016, photo personnelle.

Avant-propos. 007

Introduction générale. 013

Partie I : L'hydrographie comme territoire de projets transfrontaliers. 015

Chapitre 1 : Le réseau bleu de l'Eurométropole. 018

1.1. Histoire de l'eurométropole.
1.2. L'Eurométropole comme organisation GECT.
1.3. Le Parc Bleu de l'Eurométropole.

Chapitre 2 : Le projet Seine-Escaut, un projet transnational. 036

2.1. L'eurométropole, une plaque tournante du transport fluvial européen.
2.2. La Lys mitoyenne : un maillon central de ce réseau.

Partie II : La frontière : un objet multifascétique. 051

Chapitre 3 : Sémantique transfrontalière. 054

3.1 Territoire transfrontalier et région transfrontalière.
3.2. L'intégration transfrontalière, synthèse d'un ensemble homogène.

Chapitre 4 : Des disciplines complémentaires pour appréhender l'objet frontière. 058

4.1. La géographie et la sociologie comme apports.
4.2. La frontière mobile, vers le processus territorialisation.

Chapitre 5 : Dire et imaginer la dimension territoriale du transfrontalier. 064

5.1. La mise en récit de la relation transfrontalière.
5.2. L'aménagement de la relation transfrontalière.

Chapitre 6 : La théorie de l'acteur-réseau au service d'une compréhension du transfrontalier. 068

Partie III : Territorialisation, reterritorialisation. 071

Chapitre 7 : L'approche territorialiste pour re.penser l'interface frontalière. 074

7.1. Patrimoine territorialisé et projets européens : la vulnérabilité de la vallée de la Lys.
7.2. Vers une reconquête du territoire par la pensée territorialiste.
7.3. La biorégion urbaine comme référent territorial.

Chapitre 8 : Révéler la biorégion transfrontalière. 082

8.1. La soutenabilité.
8.2. La soutenabilité politique.
8.3. La soutenabilité sociale.
8.4. La soutenabilité économique.
8.5. Gouvernance et réseaux d'acteurs pour une stratégie transfrontalière.
8.6. La soutenabilité environnementale.
8.7. La soutenabilité territoriale.
8.8. L'auto soutenabilité.

Partie IV : Vers un projet (éco)systémique. 071

Chapitre 9 : Projet territorial, projet paysager. 096

9.1. Du linéaire frontalier à l'épaisseur paysagère.
9.2. Diagnostic.

Chapitre 10 : Un projet local. 118

10.1. Comines, un nœud territorial.
10.2. Comines, palimpseste historique.
10.3. Une infrastructure architecturale locale à diffusion régionale.

Conclusion générale. 176

Bibliographie et webographie. 181

Iconographie. 185

Annexes. 191

Ce travail de fin d'études porte sur « L'interface frontalière dans le processus de reterritorialisation ». L'intérêt pour cette thématique s'est développé suite aux récentes transformations et débats occasionnés par les aménagements du projet Seine-Escaut. Le Pont des Trous de Tournai, démonté en 2019, a soulevé une vive médiatisation qui m'a amené à poser un regard sur l'aménagement des voies fluviales de ce projet. Dès lors, le monumental chantier entamé sur la frontière franco-belge s'est révélé.

Au moment de ce travail de recherche, la rivière d'or (*golden river*), tenant son nom de la couleur dorée que lui donnait pendant plusieurs mois le rouissage des lins sur ses berges, était en pleine métamorphose. Les étapes de sa transformation, les questionnements des badauds et l'effervescence des possibles futurs projets ont marqué ces trois années de prospection.

Le travail se développera en quatre parties, chacune composée de chapitres mobilisant un axe de recherche.

La première partie contextualisera le territoire et les acteurs dans lequel le travail de recherche s'inscrit. Au départ de l'hydrographie, l'eurométropole sera mobilisée en tant que territoire, puis comme organisation juridique, opération aboutissant au projet commun du Parc Bleu. Parallèlement, le projet européen Seine-Escaut orientera la réflexion sur les enjeux contemporains du transport fluvial et sur la position stratégique de l'eurométropole à l'échelle européenne. L'étude de ses opérations permettra de cibler son maillon central qui posera le cadre précis de l'étude : la Lys mitoyenne, frontière fluviale.

La frontière, en tant qu'objet territorial, sera le sujet d'étude de la seconde partie. Complexe, multifacétique et paradoxale, l'étude de sa sémantique et l'apport de disciplines compémentaires telles que la géographie et la sociologie engageront des réflexions sur son récit territorial ainsi que son aménagement.

Alors que le cadre contextuel et thématique sera établi dans les parties I et II, la troisième partie cherchera à mobiliser des concepts et des approches théoriques et d'en extraire des méthodes pour répondre à la question de recherche de ce travail :

« Comment révéler la biorégion de la Lys mitoyenne comme territoire de projet ? ».

Pour y répondre, le travail convoquera l'approche territorialiste (Alberto Magnaghi) qui considère le territoire comme un système et non plus comme un simple support d'activités. L'étude de ces concepts associée au cadre territorial permettra d'engager l'hypothèse d'une biorégion transfrontalière de la Lys mitoyenne, et d'établir ses conditions d'existence par une approche systémique.

La quatrième partie de ce travail se caractérisera par une mise en application de cette hypothèse sur l'interface frontalière. L'architecture et le paysage seront mobilisés pour la révéler comme territoire de projet partagé. En convoquant les échelles territoriale et locale, le travail proposera une réflexion de projet localisé pouvant générer un projet de territoire. En somme, permettre de répondre à la question posée : « *Comment révéler la biorégion de la Lys mitoyenne comme territoire de projet ?* ».

Cette première partie vise à établir le cadre contextuel du travail de recherche par le prisme de l'hydrographie. Au départ de l'eurométropole* comme terrain d'étude, nous nous intéresserons à son réseau bleu en tant palimpseste hydrographique et structure territoriale fédératrice. L'Eurométropole Lille - Kortrijk - Tournai* sera également convoquée comme forme juridique, incarnation d'une coopération transfrontalière. Cette première approche du territoire eurométropolitain aboutira au développement du Parc bleu, comme fruit d'un patrimoine et d'intérêts communs.

Le projet Seine-Escaut représente la seconde clef d'entrée de ce cadre introductif. Ce projet de réaménagement des voies fluviales européennes permettra, par son étude, de justifier la position stratégique et les enjeux économiques, politiques et contemporains du territoire de l'eurométropole. Elle convoquera la notion de flux dans cette hydrographie européenne et les ambitions en termes de transport fluvial.

Enfin, le sujet sera polarisé sur un maillon central de ce réseau : la Lys mitoyenne. Ce tronçon de la Lys établit comme frontière d'états sera précisément l'objet de ce travail. Les opérations et aménagements européens projetés seront une amorce des logiques complexes qui régissent cette épaisseur en perpétuelle mutation.

** Note de lecture : Eurométropole avec une majuscule se réfère à l'organisation GECT de l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai ; avec une minuscule, eurométropole renvoie à la région transfrontalière.*

1.1. Histoire de l'eurométropole.

Palimpseste hydrographique

L'eurométropole, en tant que territoire, voit son histoire écrite dans ses cours d'eau. Le maillage hydrographique dense de cette région transfrontalière a permis le développement d'un réseau de villes aux abords des rivières et de leurs affluents, comme l'Escaut (Tournai), la Lys (Courtrai), et la Deûle (Lille), dans les terrains marécageux de la Lys (Armentières), ou encore via les canaux reliant aux rivières (Roubaix, Tourcoing, Ieper et Roeselare).

Qu'il s'agisse de voies naturelles ou artificielles, elles ont joué un rôle primordial pour se nourrir, transporter et travailler depuis le Moyen-Âge. Les nombreuses usines textiles et ateliers implantés dans ce réseau témoignent du patrimoine de ce territoire, et constituent un palimpseste hydrographique propre au paysage de l'eurométropole.

L'eau se symbolisait comme « énergie, matière première, moyen de transport, moyen de défense, espace public, vecteur de vie, élément de paysage et catalyseur d'architectures remarquables mais aussi égout à ciel ouvert ou vecteur de pollution ».[2]

Au-delà d'être marquée temporellement à la société, l'eau est une ressource et une structure vectrice de mobilité, caractérisant son territoire et sa lecture.

Structure territoriale

Cette structure hydrographique eurométropolitaine a été décomposée en trois parties par l'architecte-urbaniste Paola Viganò : les couloirs, les capillaires et les nappes.

[2] EUROMETROPOLE, *Le parc bleu de l'eurométropole*, Août 2018, p. 32

Les couloirs

Les couloirs représentent le réseau d'eau de surface et sont majoritairement formés par des voies naturelles ou artificielles, sur un linéaire de 763 kilomètres, dont 311 kilomètres navigables dans l'eurométropole.[3] On retrouve ainsi le fleuve de l'Escaut, trois rivières naturelles canalisées, à savoir la Lys, la Deûle et la Dendre. Enfin, il y a les canaux creusés, comme le canal de l'Espierre ou encore le canal Bossuit-Kortrijk par exemple. Ces corridors s'accompagnent pour la plupart d'un réseau de chemins de halage, qui constituent un maillage de mobilité douce sur ce territoire eurométropolitain. Par l'intégration de voies de Ravel, de Routes Vélo (RV), de Langeafstand Fietsroutes (LF) ou encore de Grandes Randonnées (GR) et de leurs différentes échelles, le réseau bleu connecte et relie à l'échelle locale, régionale et même nationale. Il permet de lier les tissus urbains des villes implantées aux abords des cours d'eau à des espaces naturels, les plaines notamment, plus reculées dans le territoire.
Par exemple, la Véloroute du Nord / Voie verte V32 est aménagée sur le chemin de halage de la Basse-Deûle et permet de connecter Lille et la frontière franco-belge où elle rejoint la Voie Verte de la Lys.

[3] Ibid., p. 24

Figure 1 - Les couloirs.

Les capillaires

Les capillaires regroupent les rivières et ruisseaux constituant un réseau de cours d'eau secondaires sur près de 4 677 kilomètres de long.[4] Par le veinage important qu'ils représentent à l'échelle de l'eurométropole, ils participent à la préservation et au développement des corridors écologiques (trames verte et bleue) et aux circuits de mobilités douces par l'aménagement de sentiers. Malgré leur forte présence, les rieux sont avant tout des milieux fragiles à pérenniser et à préserver pour le territoire.

[4] Ibid., p. 24

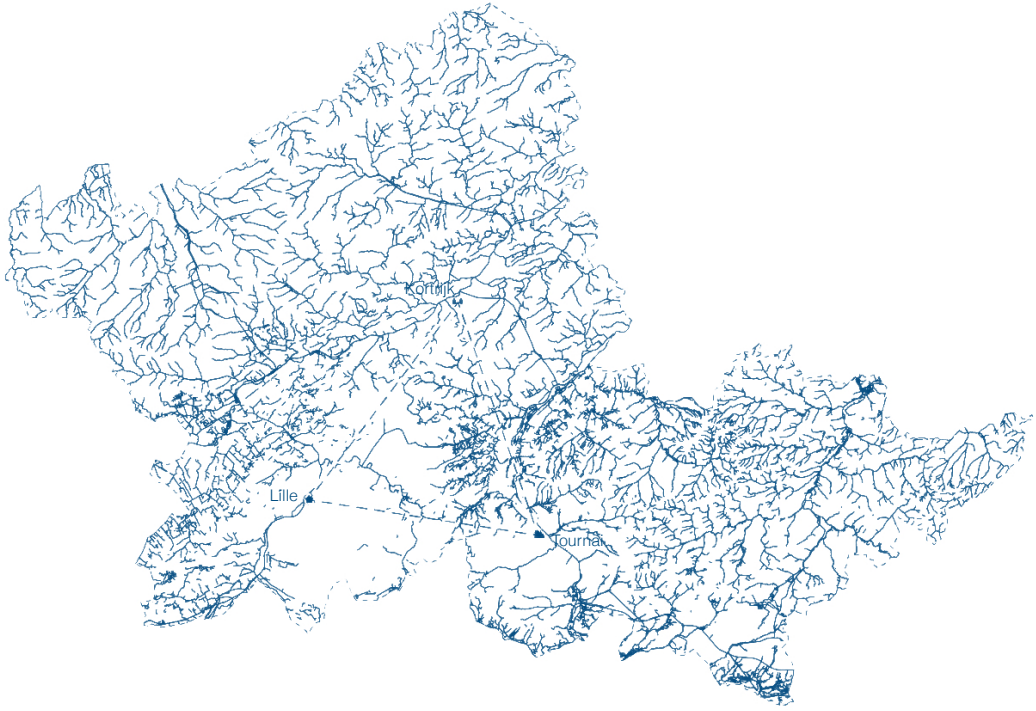


Figure 2 - Les capillaires.

Les nappes

Les nappes souterraines représentent la troisième structure hydrographique décrite par Paola Viganò. Elles symbolisent le réservoir d'eau souterraine présent en plusieurs couches et nommé aquifère. Ces nappes se structurent en 3 principales réparties sur une dizaine de kilomètres carrés. On retrouve ainsi la nappe de la craie (France), la nappe du carbonifère (Tournaisis), et la nappe du Landénien (Flandres). Ces nappes sont éminemment transfrontalières, s'étendent au-delà des limites et affirment l'aspect universel de l'eau, structurant l'eurométropole.

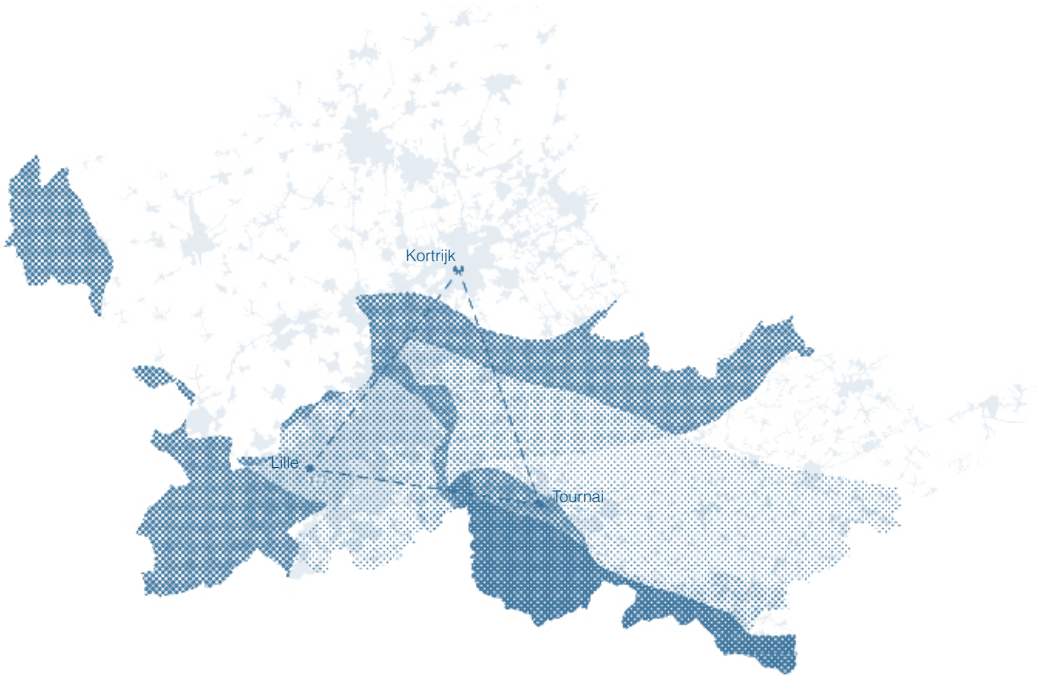


Figure 3 - Les nappes.

1.2. Eurométropole comme organisation GECT.

L'Eurométropole prend également forme juridiquement et représente un Groupement Européen de Coopération Territoriale (GECT). Depuis le 28 janvier 2008, il réunit 14 partenaires publics français et belges (wallons et flamands) : 2 états, 3 régions, 1 département et 2 provinces et 5 intercommunalités. Son objectif est de favoriser la coopération transfrontalière entre les 157 communes françaises et belges, qui représentent une population de 2 millions d'habitants et couvrent une surface de 3 629 km^2.

Au travers de politiques de cohésion économique, sociale et territoriale, elle tend à effacer les frontières en portant des projets de développement communs et en facilitant la vie quotidienne des habitants de l'Eurométropole. La cohérence recherchée passe par une cohésion transfrontalière des pays. Ces objectifs s'expriment plus concrètement par 8 groupes d'actions ciblées : la formation en alternance transfrontalière, l'apprentissage des langues, le digital, l'enseignement supérieur, la mobilité sans frontières, la mise à l'emploi sans frontières, la promotion des énergies alternatives et le Parc Bleu de l'Eurométropole.

Si cette Eurométropole s'inscrit dans un riche patrimoine territorial, notamment par son réseau bleu qui lui est propre et universel et qui a forgé ses cartes, ses villes et son développement, sa relation à l'eau s'est parfois inversée. En effet, en termes de transport le rapport aux voies fluviales a transformé leur environnement. Le développement des transports terrestres et de l'ingénierie fluviale a réduit l'utilisation des voies d'eau au transport de marchandises et à l'évacuation rapide de masses d'eau polluées. Les villes se sont orientées vers l'autoroute et le transport ferroviaire. Ce nouveau rapport a transformé les rivières et leur tracé naturel, et de nombreux cours ont été enterrés. Les axes principaux sont devenus de simples tracés monofonctionnels, réduits à cet unique intérêt et la ville s'est progressivement déconnectée de cette artère, lui tournant le dos. Depuis quelques décennies, les populations ont redécouvert l'eau, son attrait, son histoire et ses potentiels. Les villes ont commencé à progressivement se réorienter vers l'eau, et de nouvelles dynamiques communes, nationales et transnationales, à l'image de l'Eurométropole ont favorisé le déploiement de nouveaux rapports et projets, comme celui du Parc Bleu.

2. Signalétique des mobilités douces au pont de Wervik.

1.3. Le Parc Bleu de l'Eurométropole.

Ambition, Avenir et Pacte

La création du GECT Lille - Kortrijk - Tournai, la coopération transfrontalière et l'effacement progressif des frontières dans l'objectif de devenir une métropole majeure de la scène européenne est à la source du projet de Parc bleu de l'eurométropole.

Au départ de rêves, d'ambitions, de projets et d'études naît le commun et le hors du commun, ce parc bleu, est le symbole de connections de bassins de vie. Le parc se définit par les connexions spatiales douces qui tissent un réseau reliant les gens et leur environnement. C'est un espace continu, pensé comme un ensemble où interagissent les personnes, la faune et la flore au travers de cours d'eau sur lesquels se greffent villes et villages.

BLEU pour les rivières, canaux, ruisseaux et fossés et nappes qui composent ce territoire. Au-delà des frontières, l'eau coule, franchit et permet à tous les êtres de se déplacer et de se développer sans limite. Ce dense ensemble hydrographique doit être solide pour absorber et s'adapter aux changements, notamment climatiques. Par cela, il assurera la protection et la pérennité des écosystèmes, mais également des populations contre les inondations, l'accès à l'eau potable et de stockage, l'irrigation des cultures. Bleu, c'est aussi les rivières et canaux comme réseau de mobilité et de loisirs.

PARC désigne l'espace vert de cette eurométropole. Connecté au réseau bleu, il regroupe les aires de repos, de loisirs, de rassemblement et de culture. Tissé de mobilité douce par des sentiers de randonnée et des pistes cyclables, il est également l'association de corridors écologiques. Cette notion de parc fait directement écho aux habitants, qui l'occupent, le valorisent et le font vivre.

AVENIR, c'est sur ce socle que se construit et se développe le parc bleu. Par la prise de conscience de ce patrimoine territorial, le référencement et les études menées, le Parc Bleu s'inscrit comme un élément pertinent et moteur de l'eurométropole. D'autre part, la réappropriation de l'eau, de ses usages et de ses enjeux à toutes les échelles, depuis la vie quotidienne jusqu'à l'activité économique assure un avenir à penser et à construire pour le Parc Bleu. Dans un

contexte de changement climatique, l'industrie et le commerce valorisent le transport de marchandises par les voies d'eau (et le fer), entraînant des élargissements de la largeur des voies d'eau, des écluses et des rehaussements des ponts. Couplé aux nouveaux intérêts touristiques de ce réseau, le Parc Bleu s'engage dans un avenir à inventer, innover et pérenniser. Il repose alors sur des principes, qui permettent de poser un cadre pour l'ensemble des projets ou leur soutien :

- assurer une continuité de l'espace, par les rivières, canaux, pistes cyclables et pédestres qui le rendent ininterrompu et interconnecté sur de longues distances.

- permettre une coexistence des fonctions : écologie, économie, agriculture, loisirs, tourisme, paysage et culture. C'est par la recherche de la meilleure combinaison de fonctions selon le milieu engagé que la cohérence et le renforcement du parc s'établira.

- connecter les habitants par le vivre ensemble, qu'il prenne forme dans les activités culturelles, sportives ou encore festives du parc.

Ces principes fondamentaux du Parc Bleu se concrétisent par un **PACTE**, pour un futur enviable, qui s'adresse aux citoyens de l'eurométropole, les institutions, les entreprises et les associations, tous les partenaires de l'eurométropole et aux habitants et publics concernés. Par leur union, il vise à encourager les projets portés par ces acteurs sur ce territoire, notamment par le développement des espaces verts et bleus et des initiatives, qu'elles soient de nature culturelle ou festive, sur et autour de l'eau. Parmi toutes celles qui existent déjà, on peut citer les fêtes du canal de Roubaix ou encore le Beau Vélo de RAVeL, qui cherche à faire connaitre ce territoire au travers de circuits vélos. Toutes ces ambitions prônent une seule et même valeur, la coopération au sein de ce territoire, pour rassembler, fédérer et développer, comme les *BlueWalks* en témoignent, ces promenades guidées transfrontalières autour de l'eau.

Fleuve - Rivière

Escaut

Lys

Deûle

Canal

Canal Bossuit-Kortrijk

Canal de l'Espierre

Canal de Roubaix

Figure 4 - Les composantes du Parc Bleu.

Ruisseau

Fossé

Escaut

Lys

Deûle

Les réseaux bleu et vert du Parc bleu évoqués s'inscrivent dans une cartographie du paysage dénommée Trames verte et bleue. Le défi majeur est d'éviter une fragmention des habitats par l'érosion de la biodiversité. Il convient donc de préserver et restaurer la trame spatiale. D'après l'approche de Romain Sordello, chef du projet 'Trame verte et bleue' au Service du Patrimoine Naturel, cette dernière se définie comme une « continuité des réseaux écologiques multifonctionnels pour maintenir et renforcer les écosystèmes »[5], s'inscrivant à 3 échelles : nationale, régionale et locale.

Ces réseaux sont composés de réservoirs de biodiversité et de corridors. Les réservoirs sont des lieux de vie et de reproduction, tandis que les corridors sont des zones de déplacements entre les sites.

Il existe de nombreuses trames, chacune associée à une couleur caractéristique. On peut retrouver la trame bleue pour l'eau, jaune pour l'agriculture, noire pour l'obscurité (pollution lumineuse), etc. L'important est de définir chaque trame en identifiant ses réservoirs et corridors.

[5] SARDELLO Romain, *R72 : Trame verte, trame bleue et autres trames*, SFEcologie, publié le 16.04.2021, consulté le 08.02.2022, à l'adresse https://alliance-seine-escaut.org/?msclkid=db37a7fccf8e11ecbfbecb4a8989ad3a

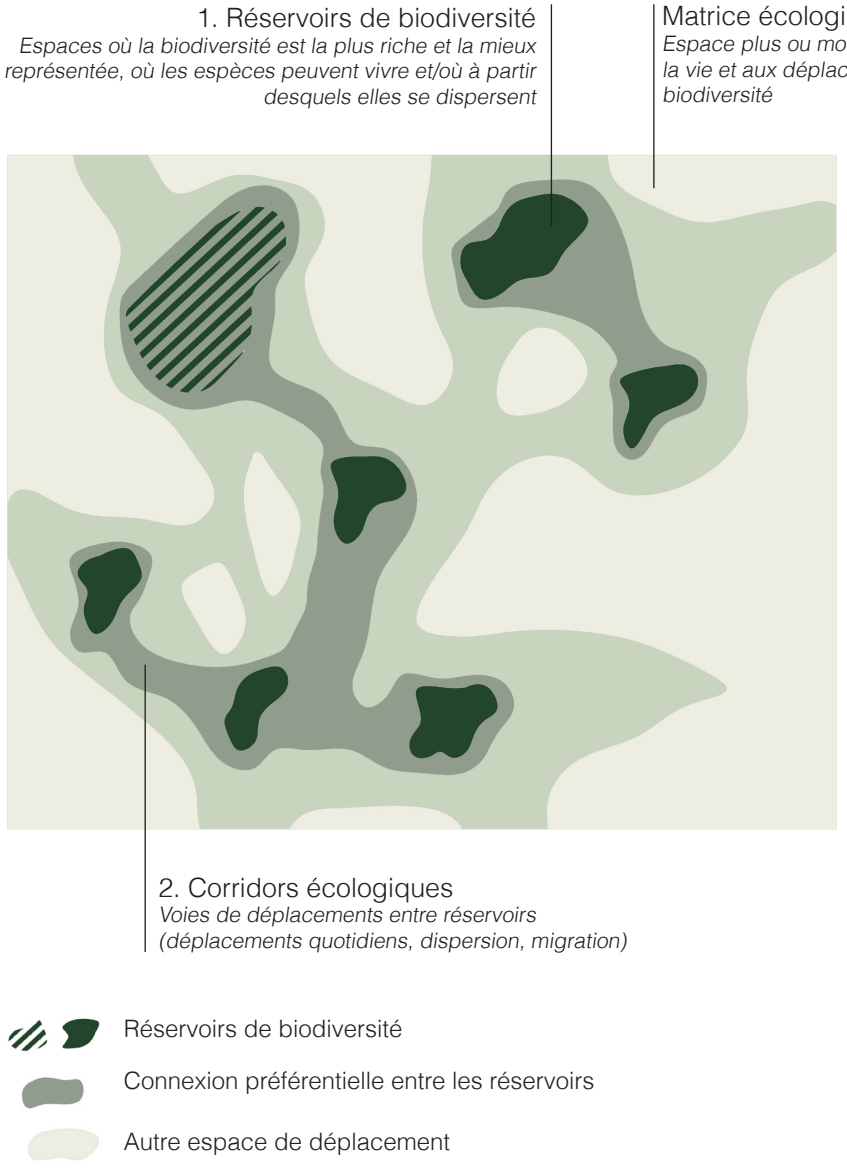


Figure 5 - Structure et fonctionnement de la trame verte et bleue.

Le patrimoine de ce parc bleu se découvre également par le **CARRE BLEU** (*Blauwe Ruit*), une boucle de 90 kilomètres dessinée par les principaux cours d'eau de l'eurométropole : la Deûle, la Lys, le Canal de Bossuit-Kortrijk, l'Escaut, le Canal de l'Espierres et le Canal de Roubaix. Il connecte des jonctions de ces voies d'eau, et notamment le territoire de la Lys mitoyenne sur lequel porte le travail de recherche. Véritable projet transfrontalier, il s'ancre dans la cohérence recherchée en devenant un projet de balisage et de signalétique communs aux différents pays et régions traversés. La signalétique graphique collective recherchée permet de représenter l'identité de ce patrimoine territorial commun. Par le soutien du Fonds européen de développement régional, ce projet Interreg de coopération transfrontalière a été réalisé en co-création avec des designers dans le cadre de Lille World Capital Design 2020.

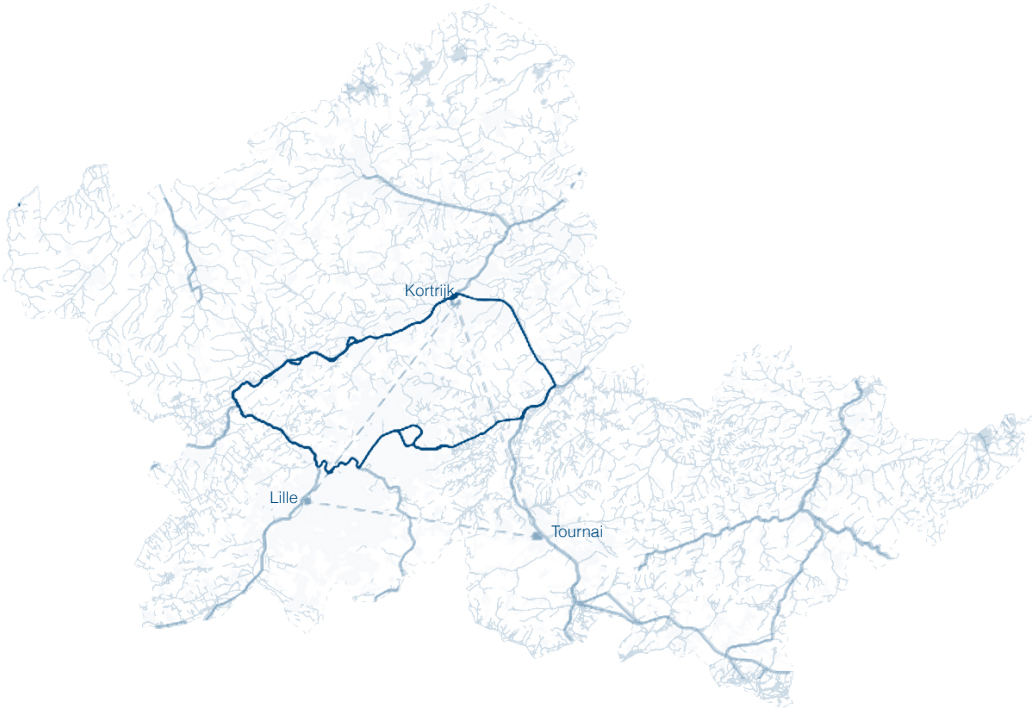


Figure 6 - Le carré bleu.

2.1. L'eurométropole, une plaque tournante du transport fluvial européen.

Le renouveau du transport fluvial en Europe

Les voies d'eau ont marqué l'établissement des villes sur leurs abords et ont permis leur développement jusqu'à devenir l'Eurométropole que nous connaissons aujourd'hui. Véritable enjeu économique à l'échelle européenne, elles permettent le transport des marchandises dans un monde en perpétuelle demande.

Le transport fluvial et les aménagements qu'il occasionne lui a permis de trouver un nouvel essor à l'échelle européenne. L'implantation de plateformes multimodales, qui interconnectent et centralisent les flux (routiers, ferroviaires ou fluviaux) combinée à un aménagement des voies navigables replace ce mode de transport au cœur des échanges transnationaux.

L'eurométropole, de par sa localisation au cœur de l'Europe du Nord-Ouest, bénéficie d'une position stratégique dans le transport de marchandises. Traversée par plusieurs grands axes de transport européens et corridors majeurs, elle est l'hinterland (André Vigaré ; 1964) d'une des plus importantes façades maritimes mondiales : le range nord-européenne, qui comprend les ports de Dunkerque, Zeebrugge, Gent, Antwerpen ou encore Rotterdam.

L'Europe ambitionne de valoriser et développer ces atouts pour accroître son rôle sur la scène mondiale en termes de transports de marchandises et d'économie. Ainsi, elle cherche à aménager et développer son réseau fluvial, au travers du projet Seine-Escaut. Ce projet transnational d'envergure européenne est arrivé à maturité après de nombreuses années, et se réalise progressivement sur les territoires engagés. Il ambitionne d'établir un axe économique majeur au travers d'un nouveau corridor européen de fret qui relierait les grands ports maritimes de la Mer du Nord ; le Havre, Dunkerque, Zeebrugge, Anvers et Rotterdam, en passant par Paris, via la Seine, l'Oise, l'Escaut et la Lys. Les objectifs sur le long terme sont nombreux et s'inscrivent dans la conjoncture des enjeux économiques, écologiques et territoriaux auxquels l'Europe doit faire face. En effet, en traversant 6 régions européennes ; la Normandie, l'île de France, le Grand-Est, les Hauts-de-France, les Flandres et la

Wallonie, le projet Seine-Escaut vise à améliorer les liaisons de cet axe vers les zones économiques et industrielles de la Belgique et du Nord de la France. Il tend aussi à réduire considérablement la congestion routière induite par le transport terrestre.

Plus concrètement, ce projet de grande envergure centralise un bassin de 40 millions d'habitants au travers des 1 100 kilomètres de voies navigables à grands gabarits engagés. Il s'agit donc d'enjeux non seulement économiques mais aussi sociaux.

Opérations, concertations et aménagements

Les prévisions du projet Seine Escaut établissent un report de 30% du fret moyenne et longue distance vers la voie d'eau et le rail horizon 2030.
Pour atteindre cet objectif, il se scinde dans un vaste programme d'opérations d'aménagements :

- les améliorations de l'infrastructure sur le bassin de la Seine et de l'Oise
- la réalisation du canal Seine-Nord Europe au centre du réseau
- les liaisons transfrontalières de la Lys mitoyenne
- la remise en service du canal de Condé-Pommeroeul
- en Flandre et en Wallonie, les bassins de la Lys, de l'Escaut et de la dorsale wallonne de Pommeroeul à Namur[6]

[6] *Projet Seine-Escaut*, Alliance Seine-Escaut, publié le 25.06.21, consulté le 15.09.21, à l'adresse https://alliance-seine-escaut.org/?msclkid=db37a7fccf8e11ecbfbecb4a8989ad3a

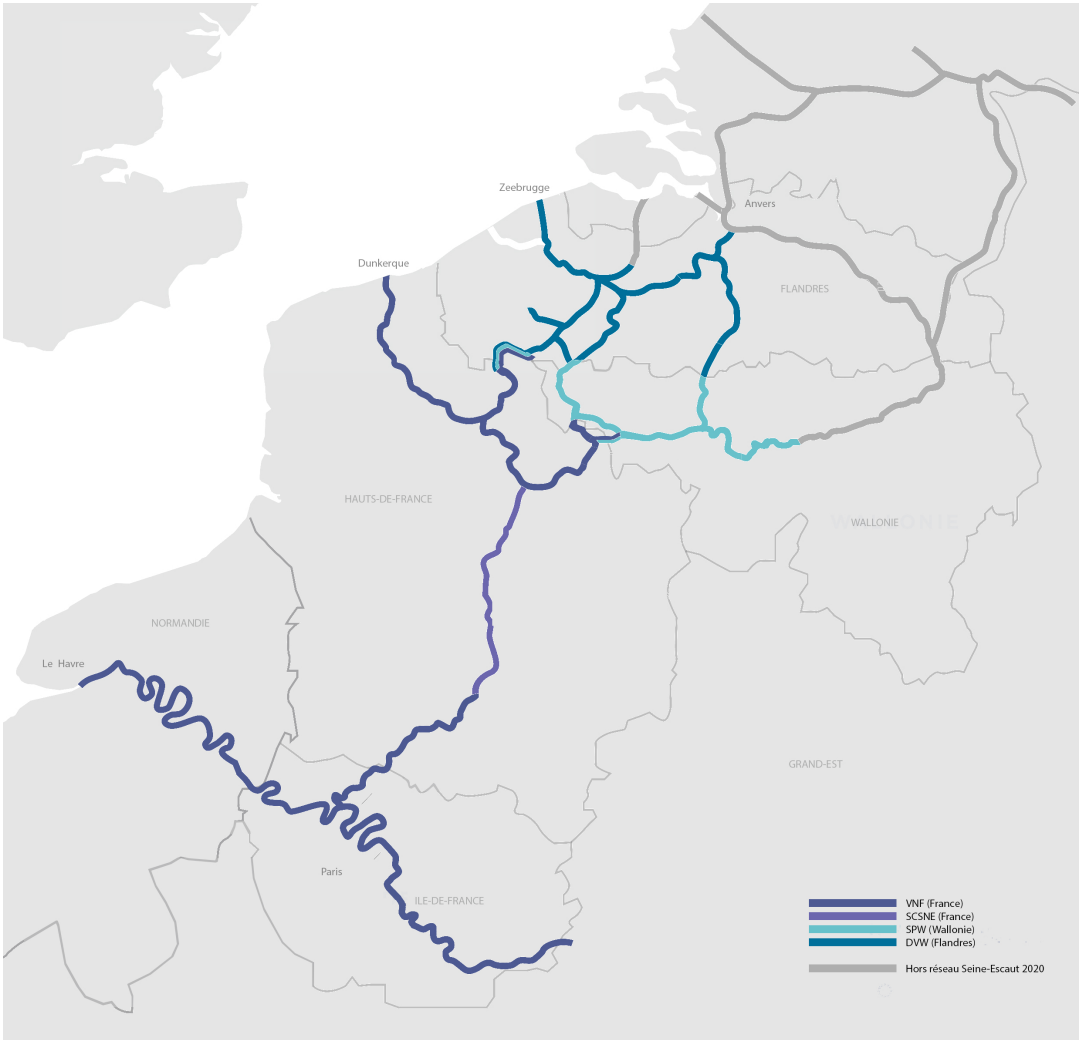


Figure 7 - Les différents maîtres d'ouvrage des voies fluviales du réseau Seine-Escaut.

Le Canal Seine-Nord Europe

L'un des points d'orgue de cette planification est le canal Seine-Nord Europe. Il constitue la colonne vertébrale du corridor multimodal (développé depuis 2013) de transport européen de la Mer du Nord à la Mer Méditerranée. Élaboré avec les acteurs du territoire depuis 1993 par l'implantation d'espaces portuaires générateurs d'activités (logistique, industrie, tourisme), le chantier de ce maillon central a débuté en mars 2022 dans l'Oise et reliera à terme Compiègne et Aubencheul-au-Bac. L'objectif premier est de compenser le goulet d'étranglement que représente le canal du Nord qui connecte les bassins de la Seine et du Nord-Pas de Calais, puisque cette infrastructure sera accessible aux grands gabarits, pour un temps de transit compris entre 15 et 18 heures. Le long de ses 107 kilomètres creusés seront également aménagés 6 écluses, 61 ponts et de 4 plateformes multimodales développées par les collectivités territoriales à Noyon, Nesles, Péronne et Marquion.

Le canal sera donc une voie d'eau de caractéristique Vb, c'est-à-dire à accessible à tous les bateaux décrits dans figure 9. Les plus grands gabarits seront des convois poussés de 185 mètres de long par 11,4 mètres de large. Ainsi, les marchandises circulant sur les grands fleuves européens comme le Rhône, la Seine, le Rhin et le Danube pourront désormais transiter par le canal Seine-Nord Europe. On distingue les grands automoteurs de 135 mètres de long et les convois poussés composés d'une ou plusieurs barges et d'un pousseur, atteignant parfois les 185 mètres. Les plus petits gabarits destinés à une plus fine desserte des territoires et les bateaux de plaisance pourront également circuler sur cette même voie d'eau. Quelques chiffres nous permettent de mieux cerner la structure actuelle de la flotte nord-européenne : les bateaux de tonnage inférieur à 1 000 tonnes représentent 28% de l'ensemble, les bateaux type Rheine Herne Kanaal (RHK) et Grand Rhénan entre 1 000 et 3 000 tonnes composent 62% et 10% sont des bateaux et convois supérieurs à 3 000 tonnes. Les premières estimations planifient un flux de 80 à 100 bateaux par jour sur le futur canal.

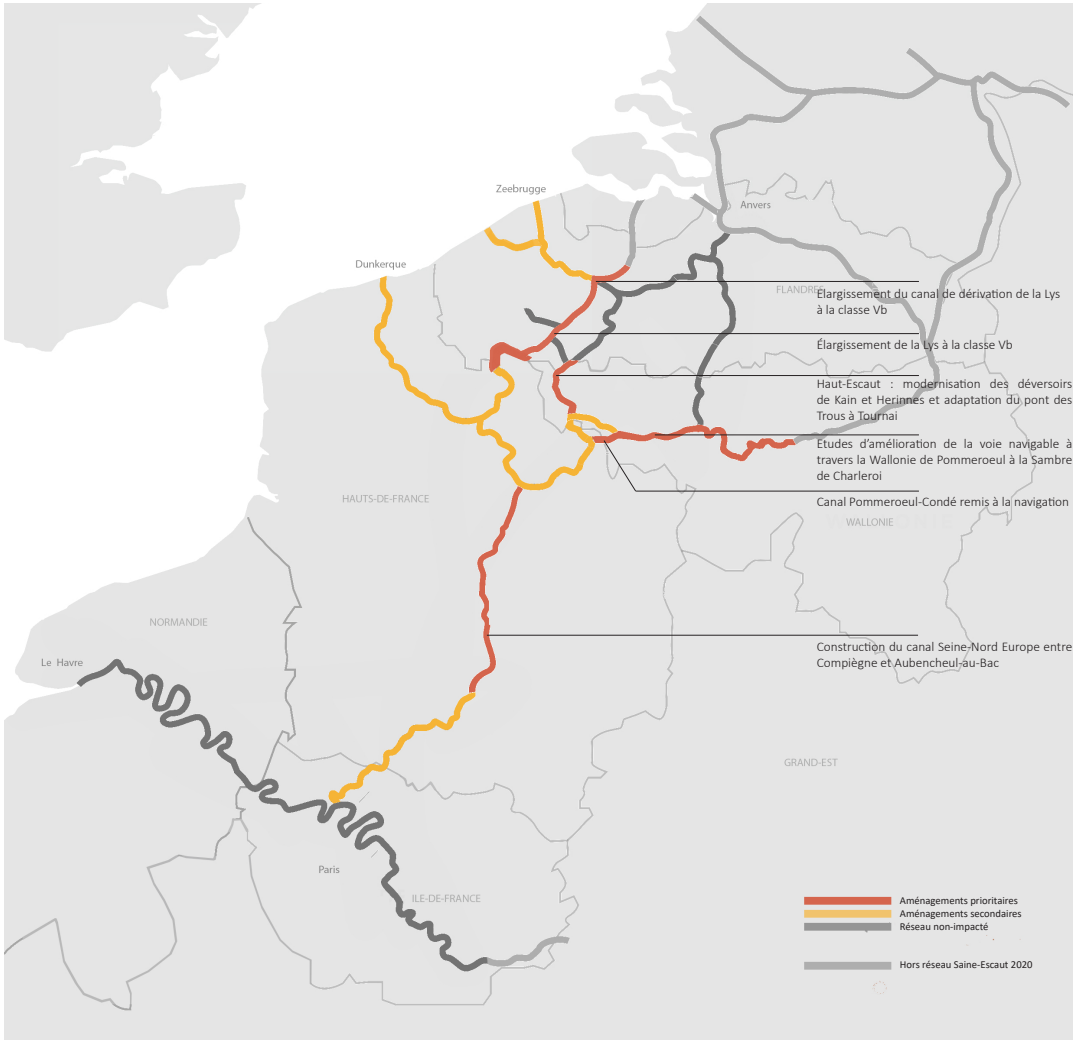


Figure 8 - Les différents aménagements du projet Seine-Escaut.

Au-delà de son impact sur le transport fluvial, il représente un réservoir de 6 000 emplois[7] pour sa réalisation, et un coût de 5 milliards d'euros, décomposés en partie entre l'État à hauteur de 1,1 milliard d'euros et l'Union Européenne finançant 2 milliards d'euros. Les collectivités territoriales participent au même niveau.[8]

Ce projet d'envergure projette une mise en service en 2028, permettant alors de connecter plus aisément par la voie d'eau l'Allemagne, les Pays-Bas, la Belgique et la France. Avec un trafic majoritairement de transit actuel de 5 millions de tonnes par an (équivalence de 200 000 camions), les projections attendent à l'horizon 2030 qu'il atteigne 8,6 millions de tonnes. Après la construction du canal Seine-Nord Europe, le trafic attendu en 2030 passera à 12 millions de tonnes.[9]

Le transport fluvial comme enjeu contemporain

Parallèlement au développement économique et industriel que représente le projet Seine-Escaut pour l'Europe, l'aspect environnemental est au cœur des réflexions. En effet, par les prévisions établies d'ici 2030 et l'aménagement des plateformes multimodales qui permettront de connecter davantage la voie d'eau et le rail, l'Europe affirme une orientation plus durable de sa politique des transports. Les estimatifs planifient un report modal des marchandises de la route vers le fluvial de 760 000 camions par an sur la liaison Seine-Escaut après 10 ans d'exploitation.[10] C'est la mise à dimension aux grands gabarits européens Vb du canal Seine-Nord Europe et de tronçons existants comme celui de la Lys mitoyenne entre la France et la Belgique qui permettra d'atteindre cet objectif. Leur capacité de stockage de 4 400 tonnes de marchandises équivaut à 220 camions.[11]

---

[7] Interview de Nicolas DUMONT, directeur du développement économique de la société du canal Seine-Nord Europe dans *Canal Seine Nord : début des travaux et des recrutements, «6 000 personnes vont être nécessaires pour construire l'infrastructure», France 3 Hauts-de-France, publié le 25*.03.22, consulté le 04.04.22, à l'adresse https://france3-regions.francetvinfo.fr/hauts-de-france/oise/canal-seine-nord-debut-des-travaux-et-des-recrutements-6-000-personnes-vont-etre-necessaires-pour-construire-l-infrastructure-2512104.html

[8] Op.cit., *Projet Seine Escaut*, Alliance Seine-Escaut

[9] Voies Navigables de France, *L'aménagement de la Lys mitoyenne*, VNF, publié le 09.12.21, consulté le 14.01.22, à l'adresse https://www.vnf.fr/vnf/dossiers-actualitess/lamenagement-de-la-lys-mitoyenne/?msclkid=18e37bd8cfa311eca37354422e0370a5

[10] Op.cit., *Projet Seine Escaut*, Alliance Seine-Escaut

[11] Ibid.

Peniche Freycinet (Classe I)
Dimensions : 35,50 m x 5,05 m
Tirant d'eau : 2,20 m
Tonnage : 250 à 400 t

Campinois (Classe II)
Dimensions : 50-63 m x 6,60 m
Tirant d'eau : 2,50 m
Tonnage : 400 à 600 t

Dortmund-EMS-Kanaal (DEK) (classe III)
Dimensions : 67-80 m x 8.20 m
Tirant d'eau : 2,50 m
Tonnage : 650 à 1 000 t (soit 36 camions)

Rheine Herne Kanaal (RHK) (classe IV)
Dimensions : 80-85 m x 9,50 m
Tirant d'eau : 2.50 m
Tonnage : 1 000 à 1 500 t (soit 60 camions)

Grand Rhénan (classe Va)
Dimensions : 95-135 m x 11,40 m
Tirant d'eau : 2.50-3 m
Tonnage : 1 500 à 3 000 t (soit 120 camions)

Convoi d'une barge (classe Va)
Dimensions : 95-110 m x 11,40 m
Tirant d'eau : 2,50-3 m
Tonnage : 1 500 à 3 000 t (soit 120 camions)

Bateau-citerne
Dimensions : 50-100 m x 11,40 m
Tirant d'eau : 2.20-3 m
Tonnage : 500 à 3 000 t (soit 60 à 120 camions)

Porte-conteneurs
Dimensions : 140 m x 11,40 m
Tirant d'eau = 3 m
Capacité : 140-210 EVP

Car carrier (classe Va)
Dimensions : 95-110 m x 11 40 m
Tirant d'eau : 2,50 m
Capacité : 300 voitures

Convol poussé de 2 barges (classe Vb)
Dimensions : 185 m x 11,40 m
Tirant d'eau : 3 m
Tonnage : 4 400 t (soit 180 camions)

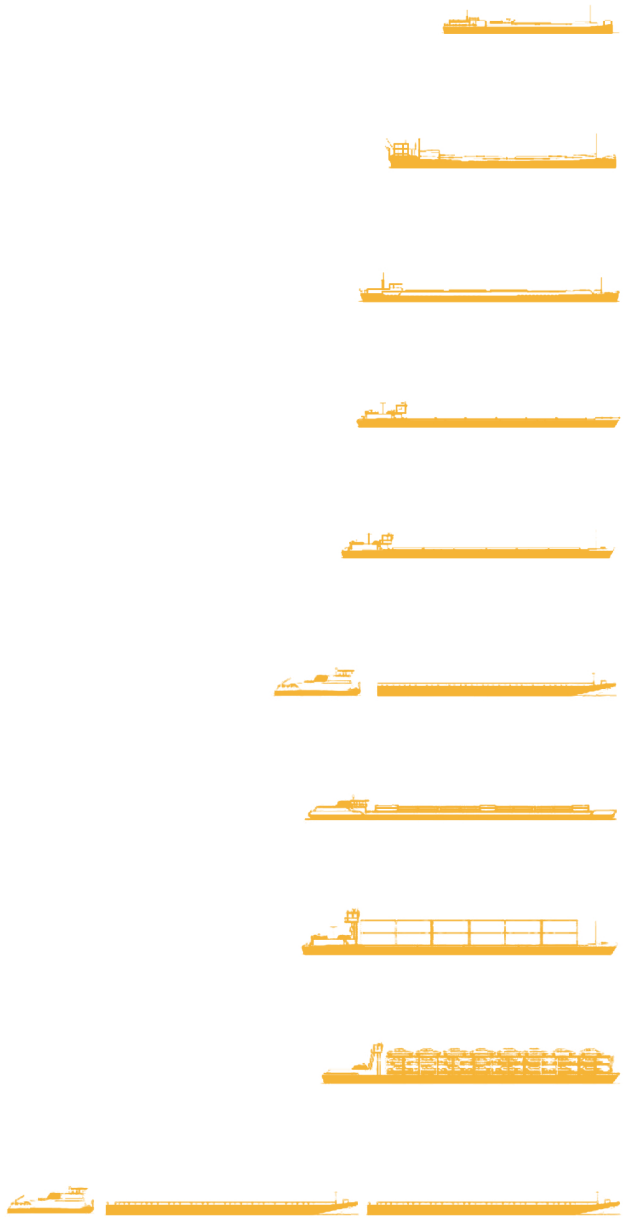


Figure 9 - Les classes de gabarits pouvant naviguer sur une catégorie Vb.

L'avantage principal du transport fluvial réside dans son faible coût et son économie en énergie sur les moyennes et longues distances pour les grands volumes. Il est certes plus lent, mais d'autres qualités lui sont conférées, comme sa sûreté, sa régularité et sa fiabilité. De plus, sa lenteur peut se révéler atout quand le gabarit utilisé sert de « stockage flottant ». La hausse de fréquentation des voies navigables s'explique par le faible coût de transport des conteneurs sur l'eau. D'après les estimations des Voies Navigables de France, « le coût de transport d'une tonne de marchandises est estimé entre 12 à 17 euros par la voie d'eau contre 21 euros par la route et 22 euros par le chemin de fer (avant et après transport inclus). Autrement dit : avec un litre de carburant, une tonne de marchandises peut être transportée sur 20 km par la route, 80 km par le rail et 100 km sur l'eau ».[12] Le coût environnemental du transport fluvial est plus faible en termes d'émissions que le transport routier avec un tiers d'émissions de CO2 en moins. Toutefois, bien que difficile à quantifier, l'impact de ce moyen de transport sur la biodiversité et la continuité des corridors écologiques est en jeu. Des efforts particuliers sont nécessaires pour trouver des solutions appropriées à cet égard.

Des coûts de transports performants (1)

Type de transport	Coût moyen de transport d'une tonne sur 350 km	Coûts externes (2) pour une tonne transportée sur 350 km
Fluvial - grand gabarit	€ 12	€ 3
Fluvial - petit gabarit	€ 17	€ 4
Rail	€ 22	€ 5
Route	€ 21	€ 12

(1) Données issues des études d'APS Seine-Nord Europe
(2) Coûts intégrés dans le coût de transport : congestion, bruit, accident, pollution atmosphérique

[9] Voies Navigables de France, *L'aménagement de la Lys mitoyenne,* VNF, publié le 09.12.21, consulté le 14.01.22, à l'adresse https://www.vnf.fr/vnf/dossiers-actualitess/lamenagement-de-la-lys-mitoyenne/?msclkid=18e37bd8cfa311eca37354422e0370a5

[10] Op.cit., *Projet Seine Escaut,* Alliance Seine-Escaut

[11] Ibid.

[12] Op.cit., EUROMETROPOLE, *Le parc bleu de l'eurométropole,* p. 107-108

Un projet éminemment européen : financements et organisation

Le projet Seine-Escaut est par nature un symbole européen issu de la coopération des pays membres. Il s'agit du premier projet prioritaire européen en termes de transports inscrit en avril 2004 et développé entre la France, la Flandre, la Wallonie et les Pays-Bas, au travers d'une convention signée par les ministres des Transports. Le 17 juillet 2007, une décision interministérielle a permis la création de la Commission Intergouvernementale (CIG Seine-Escaut) en 2009 puis du Groupement Européen d'Intérêt Economique Seine-Escaut (GEIE Seine-Escaut) en mars 2010.

Ainsi, c'est au sein de la CIG Seine-Escaut que les gouvernements français, flamand et wallon déterminent les grandes orientations du projet. Les opérations et coordinations sont ensuite gérées par le GEIE Seine-Escaut, une instance partenariale entre les gestionnaires d'infrastructure du réseau fluvial européen, soit la France, la Flandre et la Wallonie, respectivement représentés par la Société du Canal Seine-Nord Europe (SCSNE) et les Voies Navigables de France (VNF), Dre Vlaamse Waterweg (DVW) et le Service Public de Wallonie (SPW). De par leur participation financière au projet notamment, la Commission européenne et le coordinateur du Corridor Mer du Nord-Méditerranée sont liés aux réunions et travaux de la CIG et du GEIE Seine-Escaut.

Au-delà de la coordination des différents pays engagés, l'investissement financier de l'Union Européenne dans ce projet confirme l'aspect éminemment européen de ce dernier. Seine-Escaut a ainsi bénéficié d'un financement européen (à hauteur de 50% pour les études) en complément des financements locaux et nationaux. De plus, dans le cadre du financement multi-annuel du Réseau Transeuropéen de Transport (RTE-T) (Mécanisme pour l'Interconnexion Européenne - MIE), l'Union Européenne a subventionné 420 millions d'euros de 2007 à 2014 pour le projet[13]. Consciente des enjeux de ce corridor Mer du Nord - Méditerranée instauré en novembre 2013, le taux de financement des travaux européens a été augmenté à 40% du montant des travaux sur la période 2014-2020.[14]

---

[13] *Le réseau multimodal Seine-Escaut*, Seine-Escaut, publié le 03.11.21, consulté le 14.01.22, à l'adresse https://www.seine-scheldt.eu/

[14] Ibid.

L'*Implenting Act*, ou la décision d'exécution du projet Seine-Escaut signée par l'Union Européenne le 27 juin 2019, l'engage à poursuivre son engagement financier jusqu'en 2030. Cette garantie se justifie par le caractère stratégique du projet qui permettra d'assurer l'efficacité du système logistique et la compétitivité de l'Europe sur la scène internationale.

En somme, Seine-Escaut se reflète comme une ambition européenne, fruit de nouvelles perspectives de développement économique s'inscrivant dans des enjeux contemporains environnementaux. Là réside l'un des grands enjeux de cet aménagement, savoir concilier des ambitions européennes tout en préservant des paysages et territoires spécifiques, ayant leurs propres écosystèmes, biotopes et équilibre.

2.2. La Lys mitoyenne : un maillon central de ce réseau.

La Lys mitoyenne est un tronçon faisant partie des opérations de recalibrage menées dans le cadre du projet Seine-Escaut. Au regard de sa localisation et de sa configuration, elle détermine le cadre territorial engagé dans le cadre de ce travail de recherche et des thématiques développées.

La toponymie de cette partie de la Lys s'explique par le rôle qu'elle joue dans la distinction entre la France et la Belgique. En effet, le tracé de la Lys historique fait office de frontière d'état entre ces deux pays, et au-delà de ça, entre la France et deux régions belges, à savoir la Wallonie et la Flandre. Ce linéaire de 17 kilomètres a progressivement été canalisé au fil des recalibrages et rescindements de courbes. De fait, la partie aujourd'hui naviguée franchit la frontière à plusieurs reprises, donnant lieu à des spécificités territoriales qui lui sont propres.

C'est aujourd'hui l'ensemble de cette portion de la vallée de la Lys qui est intégrée au projet européen Seine-Escaut et symbolise avec justesse les enjeux de coordination, d'union et de développement fluvial de ce territoire.

S'intégrer au nouveau réseau européen

Actuellement au gabarit de classe européenne IV entre Deûlémont et Halluin, la Lys mitoyenne représente un goulet d'étranglement pour le développement du trafic fluvial ambitionné en étant la liaison du canal Seine-Escaut jusqu'aux ports de la Mer du Nord. En effet, les tronçons qui lui sont adjacents, soit celui français de la Deûle jusqu'à l'écluse de Quesnoy et la portion flamande démarrant de Wervik jusqu'à la Lys flamande ont été mis à gabarit Vb ou sont en cours de recalibrage.

Plus concrètement, ces transformations vont permettre le passage à double sens des convois Va (135 mètres x 11,4 mètres), et en alternat des convois Vb (185 mètres x 11,4 mètres), et ainsi intégrer ce tronçon transfrontalier au réseau européen dans l'objectif d'améliorer la compétitivité de l'ensemble du mode fluvial.

Cette opération de Seine-Escaut sur la frontière franco-belge représente un projet international de 140 millions d'euros, cofinancé par l'Union Européenne, les états français et belge, les régions et les collectivités territoriales.

Coopération, sections et aménagements

La conjoncture de la Lys mitoyenne induit mutuellement une exploitation et gestion partagées des voies fluviales et une triple gestion du projet, par VNF (France), SPW (Wallonie), et DVW (Flandre). Ainsi, le projet de recalibrage a été scindé en 3 sections distinctes, réparties entre chaque gestionnaire des voies navigables. Tout en gardant la coopération au cœur du projet, ce partenariat permet dans un premier temps de gérer un planning par phases et ainsi de temporaliser les actions des 3 maîtres d'ouvrage sur le linéaire fluvial. On retrouve ainsi la section 1 (gérée par VNF), de Deûlémont à l'écluse de Comines, la section 2 (SPW), de l'écluse de Comines à la frontière Wallonie/Flandre, et enfin la section 3 (DVW), de cette même frontière jusqu'au pont de Menin.

[15] Op.cit., Voies Navigables de France, *L'aménagement de la Lys mitoyenne*, VNF

Ce vaste chantier transfrontalier a débuté en 2017 par la reconstruction du Pont de Wervik et se terminera en 2027 selon les planifications. En quelques chiffres, ces travaux de terrassement, de reconstruction des berges et de dragage représentent 1,3 million de mètres cubes de matériaux extraits, et un linéaire de 19 kilomètres de berges reconstituées, par des enrochements, des palplanches et palplanches sous eaux. À Comines, un nouveau « délaissé » sera créé, c'est-à-dire un nouvel îlot de territoire belge rattaché à la France et délimité par l'ancien bras de la Lys et le chenal nouvellement créé sur 800 mètres de long sur la plaine des Près de la Lys. Les 250 000 mètres cubes de terres de remblais de cette nouvelle voie d'eau seront déposés sur le reste de cette plaine pour constituer fin 2022 un nouveau parc urbain du même nom, en compensation des transformations réalisées par les voies navigables belges sur cette zone riche en biodiversité. Les 350 engins explosifs datant des deux guerres mondiales accentuent le caractère historique de cette zone frontalière et des traces qui peuvent subsister dans son paysage.

Ces projets naissant des aménagements fluviaux européens soulèvent de nombreuses interrogations sur la valeur donnée à cette épaisseur paysagère de la Lys. Entre patrimoine, biodiversité, délaissés et aménagements urbains, les transformations de la Lys deviennent médiatrices de projets pour ce territoire. Ce point sera davantage développé dans la partie IV, appréhendant le site et son devenir.

Les différentes phases de travaux extraites du site des Voies Navigables de France :

Sur la section 1, sous maîtrise d'ouvrage VNF, les travaux consistent en :

- L'élargissement et l'approfondissement du canal sur 5,6 km,
- La reconstitution de berges ;
- La création d'un franchissement piscicole au niveau de l'écluse de Comines ;
- La renaturation des bras délaissés du Vert Digue (Warneton) et de Comines en tant que mesures compensatoires ;
- La création d'une zone humide à Deûlémont en tant que mesure compensatoire ;

- La création d'un site de transit à Wambrechies pour la gestion et la valorisation des sédiments issus du recalibrage de la Lys ;
- La création d'une prairie de fauche à Steenwerck de plus de 2 ha sur le site dit de la « Boucle de la Lys », en tant que mesure compensatoire.

Sur la section 2, sous maîtrise d'ouvrage SPW, les travaux consistent en :

- L'élargissement et l'approfondissement du canal sur 2,1 km
- Rescindement de la courbe de Comines avec création d'un nouveau délaissé et un îlot
- Élargissement sous le pont de Comines avec la mise en place de paroi verticale ;
- La création de 2 zones d'attentes pour la gestion de l'alternat stricte du pont de Comines ;
- La création d'une route à deux voies de circulation pour la desserte de la zone d'activité en bordure de cours d'eau aux abords de l'écluse de Comines (en Belgique) ;
- L'aménagement d'un parc urbain sur le site dit « les Prés de Lys », en rive gauche, à l'aval du pont existant ;
- La création d'un chemin de service à l'aval du pont de Comines, sur les deux rives.

Sur la section 3, sous maîtrise d'ouvrage DVW, les travaux consistent en l'élargissement et l'approfondissement du canal sur 7,9 km. En complément, sont prévus :

- Au droit de la traversée de Wervicq, des aménagements urbains ainsi que la création de la continuité piétonne manquante côté français ;
- Une zone de stationnement à l'aval du pont de Wervicq ;
- Un bassin de virement sur la commune de Bousbecque ;
- La création d'un franchissement piscicole au niveau de l'écluse de Menin.[16]

[16] Ibid., Voies Navigables de France, *L'aménagement de la Lys mitoyenne*, VNF

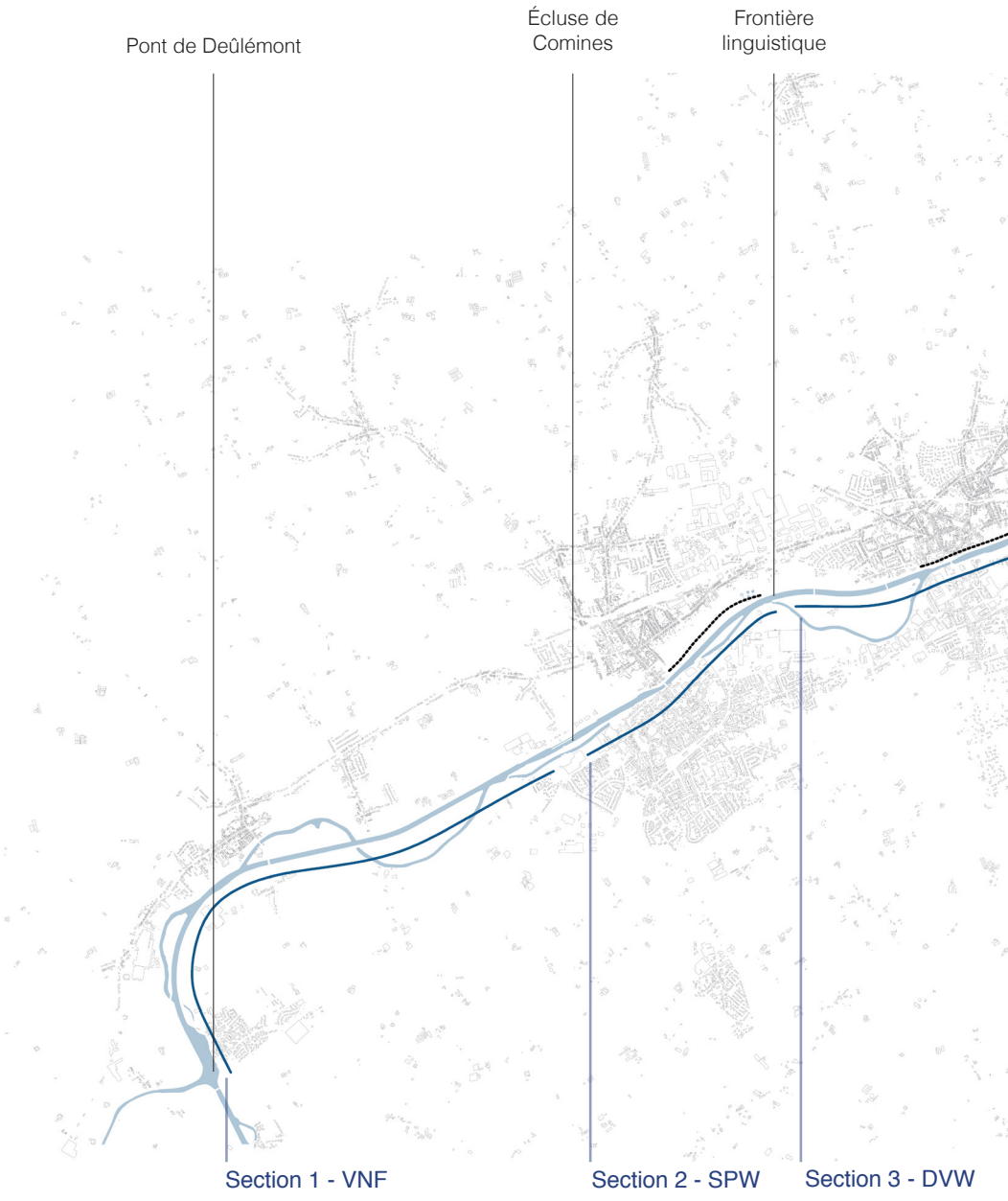
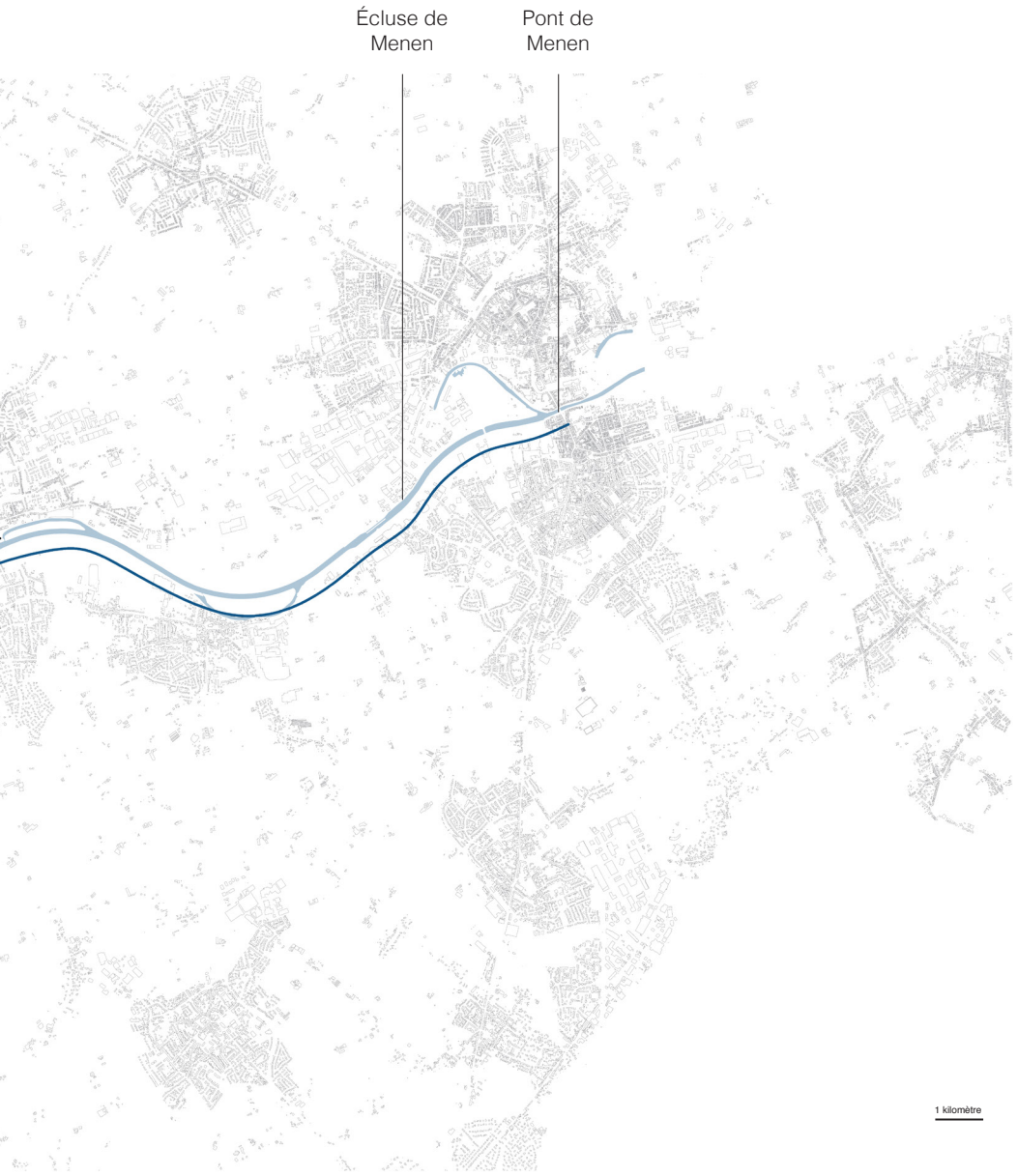


Figure 10 - Répartition des aménagements en sections française, wallone et flamande.


Écluse de
Menen
Pont de
Menen
1 kilomètre

Alors que la première partie a permis d'établir le socle territorial et ses composantes (les acteurs, les formes et les enjeux) qui le structurent, cette seconde partie va s'intéresser à la notion de frontière, en tant qu'objet miroir, à la fois limite et lien.

Il conviendra en premier lieu d'explorer la sémantique transfrontalière afin de mieux appréhender cette notion complexe. De la séparation à l'unification, du continu au discontinu ou encore de l'idéel au vivant, il est nécessaire de déterminer les mots justes et les idées qu'il convoque dans un souci de pertinence du discours à tenir.

La notion de frontière sera examinée au regard d'autres disciplines qui lui sont complémentaires. Les approches géographique et sociologique se distingueront comme des apports pour appréhender l'objet frontière. Ce point ouvrira la réflexion vers la notion de territorialisation, concept qui sera l'objet d'étude de la troisième partie du travail.

Le chapitre 5 questionnera la manière de concrétiser la dimension territoriale du transfrontalier autour de la notion de relation propre à cet espace, pour ensuite aborder les différentes possibilités d'aménager cette relation.

Enfin, en synthèse des perceptions, concepts et mécanismes qui composent le tissu transfrontalier, la théorie de l'acteur-réseau sera convoquée. Elle permettra de mettre en parallèle son processus avec ceux qui activent la frontière.

3.1. Territoire transfrontalier et région transfrontalière.

Aborder la notion de frontière oblige, par la complexité de sa nature et la multitude de ses domaines de référence, de s'intéresser à la sémantique du mot, dans un souci de justesse et de pertinence du discours à tenir.
Ainsi, il convient dans un premier temps de déterminer comment qualifier l'incarnation spatiale de la frontière, par les échelles, les acteurs et les modes de gouvernance que celle-ci engage. On constate que les occurrences les plus fréquentes sont le t*erritoire transfrontalier* et *la région transfrontalière.*

L'espace transfrontalier dégage une neutralité dans sa circonscription, ses échelles et sa gouvernance.
La région transfrontalière inscrit une échelle intermédiaire entre le local et le global, se référant aux collectivités territoriales infra-étatiques (Brunet et al. 2005). Cependant, cette notion se pose sur l'hypothèse d'un ensemble de régions limitrophes, dont le sens reste à justifier.

Parler d'un *territoire transfrontalier* relève en revanche de l'oxymore. En effet, en supposant que le territoire s'inscrit dans une culture de la continuité et de la circonscription (Choay ; 1994), incluant donc l'idée d'un dehors et d'un dedans qui amène à « penser l'autre derrière les murs » (Badie, 1995), le terme ne semble pas juste au regard des idées de diversité et de transversalité. Le préfixe transfrontalier induit de sortir des limites étatiques. La frontière, au-delà du territoire, est le référent d'identification de cet ensemble. S'il convenait de redéfinir la notion de territoire transfrontalier, il s'établirait comme « le produit de la représentation et de l'appropriation d'un espace de la relation, et lu dans les différenciations posées, affirmées, imaginées ou construites au travers d'une coopération ».[17]

3.2. L'intégration transfrontalière, synthèse d'un ensemble homogène.

Au départ de constat précédemment établit, plusieurs géographes ont introduit la notion d'*intégration transfrontalière*. Ce concept «comporte l'idée de relier, d'inclure et d'incorporer dans un ensemble

[17] FOURNY Marie Christine, *La frontière, objet d'intermédiation territoriale*, Peuples et Monde, 2005

plus vaste ».[18] Roger Brunet parle d'intégration aboutie d'un territoire « lorsque tous ses lieux sont commodément reliés les uns aux autres, et aux centres du pouvoir, que toutes les parties du territoire sont correctement irriguées en services, biens, en informations, en moyens de travail, et que leurs produits de toutes natures sont efficacement drainés et redistribués ».[19] Ce cadre induit une homogénéité de l'organisation spatiale du territoire qui rejette la vision de frontière comme ligne de rupture au profit d'une coopération entre les acteurs des différentes échelles (locale / régionale / nationale).

Cette notion de coopération inhérente à la région transfrontalière sera davantage développée dans le chapitre 5, quand il s'agira d'établir les différentes manières d'incarner et d'aménager territorialement la relation.

[18] HAMEZ Grégory, *Pour une analyse géographique des territoires transfrontaliers : Contribution théorique et méthodologique*, Géographie, Université de Rouen, 2015, p. 22

[19] BRUNET Roger, *Territoires de France et d'Europe : Raisons de géographe*, Belin, Paris, 1997, p. 12

4.1. La géographie et la sociologie comme apports.

La frontière est un objet intrinsèque du territoire. Elle naît de sa circonscription comme limite linéaire. Ainsi, pour le géographe Grégory Hamez, sa complexité et la relation qu'elle établit avec son territoire propre empêche d'établir une théorie générale des frontières. Il est important, au regard sa sémantique précédemment évoquée, de se parer contre les imprécisions et les idées reçues. G. Hamez sollicite l'appui d'analyses monographiques propres à chaque segment de frontière et l'engagement de disciplines complémentaires au regard de leur complexité.[20] Cette partie engagera donc les domaines de la géographie et de la sociologie comme apport pour appréhender cet objet multifascétique.

Jacques Levy et Michel Lussault, dans le « Dictionnaire de la Géographie et de l'espace des sociétés », définissent la frontière comme une « limite à métrique topologique ».[21] Sa visibilité est fonction de l'expression topologique des différences des modes de vie, des systèmes juridiques et des organisations politiques.[22] La frontière engage pour eux trois types d'effets spatiaux : le premier est celui de *la barrière*, le deuxième est celui de *l'interface* et le troisième est celui du *territoire*. Incarnée comme interface[23], la frontière ne fait que « filtrer et canaliser des relations entre espaces qui existeraient de manière plus diffuse sans elle ».[24] Dans le cas du territoire, et au regard des deux premières fonctions, elle « crée un territoire frontalier, dupliqué de chaque côté de la ligne ».[25]

Cette ligne abstraite trouve parfois sa source, comme c'est le cas dans ce territoire de la Lys mitoyenne, dans le tracé des référents naturels. Ils justifient ces constructions territoriales juridiques sur un ordre naturel, transcendant, divin.

---

[20] Ibid., p. 16

[21] LEVY Jacques, LUSSAULT Michel, *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Belin, Paris, 2003, p. 413

[22] Ibid., p. 414

[23] Définie comme « L'une des interspatialités, caractérisée par la mise en contact de deux espaces.», Ibid., p. 445

[24] Ibid., p. 414

[25] Ibid., p. 414

La Lys mitoyenne est l'illustration de ce territoire construit de dyades liées par un commun naturel : la rivière de la Lys, basculant la notion de limite en celle d'interface. Sur base d'identités historiques et spatiales et d'intérêts communs, des alliances et des coopérations se tissent pour saisir des opportunités économiques et politiques, donnant lieu à l'émergence de nouveaux modes de gouvernances. Ainsi, « aux échelles locales, l'ouverture met en valeur les différentiels frontaliers, et en fait des ressources spécifiques potentielles ».[26] Cette approche de la coopération peut être abordée sous l'angle de la théorie de l'acteur-réseau, qui sera développée au chapitre 6.

.

Claude Grasland introduit les concepts de *discontinuité* et de *barrière* comme effets spatiaux des limites politiques. « On parlera de *discontinuité spatiale* lorsque la présence de la limite politique se traduit par une baisse brutale de la similarité des unités situées de part et d'autre. On parlera au contraire d'*effet de barrière* lorsque la présence de la limite politique se traduit par une baisse brutale des flux entre les unités situées de part et d'autre ».[27]

C. Grasland évoque l'hypothèse généralement considérée d'une action de la frontière sur les distributions géographiques des lieux. Or, sur base de ces deux effets spatiaux des limites politiques évoqués, il est nécessaire d'être complémentaire par l'ajout de deux autres hypothèses qu'il établit : *l'hypothèse de rétroaction* et l'*hypothèse d'interaction*.

> « *L'hypothèse de rétroaction* suppose tout d'abord que l'action des frontières n'est pas unilatérale et que les barrières ou discontinuités peuvent contribuer en retour à conforter ou modifier les frontières politiques. (George P. ; 1977).
>
> *L'hypothèse d'interaction*, quant à elle, souligne que la coïncidence apparente entre la frontière et une rupture spatiale peut résulter de l'action d'un facteur caché sur les deux facteurs observés (Brunet R., François J.C. Grasland C., 1997). »[28]

---

[26] Ibid., p. 416

[27] GRASLAND Claude, *À la recherche d'un cadre théorique et méthodologique pour l'étude des maillages territoriaux, les découpages du territoire*, Lyon, 1997

[28] BRUNET Roger, FRANCOIS Jean-Christophe, GRASLAND Claude, *La discontinuité en géographie : origines et problèmes de recherche- Entretien*, Espace Géographique, 1997.

Les effets spatiaux induits par l'objet frontière, à savoir la discontinuité ou la barrière, impactent les pratiques sociales de cet espace dans tous les domaines du vécu (commerce, santé, emploi, …).

Au-delà de cet impact de l'objet frontière sur les pratiques sociales, Grégory Hamez considère que « la frontière est à la fois un fait spatial avec des effets sociologiques mais aussi un fait sociologique qui prend une forme spatiale ».[29]

La géographe Maryvonne LeBerre affirme que « le territoire traduit un processus d'appropriation d'une portion de la surface terrestre par un groupe social ».[30] Ses clefs de lecture subsistent dans les pratiques et les liens entre les lieux qui le composent, sa gestion et son aménagement actuels de son espace mais également dans son héritage que représentent ses structures passées. Or, « les portions de la surface terrestre que s'approprient les groupes humains ne sont certes pas nécessairement continues, mais doivent être circonscrites pour qu'une distinction puisse s'établir […] Il n'y aurait donc point de territoire sans frontière ou tout au moins sans limite. […] La frontière exerce un rôle essentiel au bon fonctionnement du territoire qu'elle délimite ; si ce territoire est un État, la frontière est une institution au service de cet État.»[31]

4.2. La frontière mobile, vers le processus territorialisation.

L'ouverture au niveau des échelles locales (coopération) du territoire frontalier évoqué précédemment associé au processus d'appropriation progressif relatif au territoire circonscrit font référence à des processus d'ouverture et de fermeture qui ne sont plus en dualité mais se complètent pour tirer une sélection de biens et de personnes. Ainsi, pour J.Levy et M.Lussault, « les frontières sont marquées par des processus constants de déterritorialisation-reterritorialisation qui les sélectionnent, les hiérarchisent mais aussi les rendent plus diverses

---

[29] Op.cit., HAMEZ Grégory, P*our une analyse géographique des territoires transfrontaliers : Contribution théorique et méthodologique*, p. 83

[30] LEBERRE Maryvonne, *Territoires, Encyclopédie de Géographie*, Economie, 1992, p. 620-621

[31] Ibid., p. 620

dans leurs formes et leurs matérialisations et justifient l'expression de 'frontière mobile' ».[32]

La reterritorialisation, caractéristique de la frontière mobile, est une première amorce de la Partie III, où cette notion sera plus davantage approfondie et contextualisé dans le cadre de la pensée territorialiste.

[32] Op.cit., LEVY Jacques, LUSSAULT Michel, *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, p. 417

5.1. La mise en récit de la relation transfrontalière.

Par les approches et notions abordées antérieurement, la frontière s'est révélée dépasser la simple incarnation d'une limite établissant un périmètre pour apparaitre comme un composante intégrante de la notion de territoire. Elle convoque l'idée d'un espace de la relation (notion de territoire transfrontalier) émergeant des différenciations établies par la coopération.

Pour Marie Christine Fourny, imaginer et mettre en récit la dimension territoriale de cette relation engage deux conceptions possibles : l'*espace unitaire* et l'*articulation entre territoires* :

> L'*espace unitaire* se traduit par « une collaboration inscrite dans une aire circonscrite et possédant des caractères d'homogénéité ; une frontière antinomique avec le transfrontalier et vouée à disparaître ».[33]
>
> *L'articulation entre territoires* est davantage innovante et ne cherche pas l'unité globale.

L'unité

L'unité se distingue en trois conceptions définissant trois visions transfrontalières différentes. On retrouve l'*universalité*, le *milieu* et la *nature*.

> *L'universalité* convoque une nouvelle échelle de la référence identitaire qui transgresse les limites étatiques ou régionales pour s'intégrer à l'échelle européenne ou mondiale. Elle est identifié sur base de caractères globaux qui établissent une sous-partie de l'échelle internationale.
> *> vision d'espace unitaire*
>
> *Le milieu* se définit « comme une entité propre, correspondant à une unité culturelle, elle-même issue d'un contexte naturel commun ».[34] Il s'agit d'une identité par essence, où la nature est perçue comme une condition engendrant des pratiques.
> *> vision régionaliste*

[33] Op.cit., FOURNY Marie Christine, *La frontière, objet d'intermédiation territorial*

[34] Ibid.

> *La nature* s'illustre dans les référents biologiques et géographiques comme la faune, la flore, la topographie, etc. qui lui attribuent une transcendance. Elle met en exergue des biens communs qui, par les pratiques qu'ils occasionnent, estompent les différences traduites de la frontière politique établie. La nature est alors considérée comme bien universel de cet espace transfrontalier.
> *> vision naturaliste*

Bien qu'inscrite dans une identité par essence par l'entité propre de frontière naturelle qu'elle incarne, la Lys mitoyenne et le territoire convoquent également une vision naturaliste viable, avec ses propres écosystèmes, biotopes et structures.
Cependant, cette approche est transcendée puisqu'au-delà de faire disparaître les différences émergeantes de la circonscription politique par le référent naturel qu'elle incarne, elle les souligne et les révèle (flux des travailleurs transfrontaliers traversant la Lys, etc.). La frontière est ainsi « universalisée dans sa valeur sociale ».[35] Cette réflexion rejoint l'idée d'articulation entre les territoires frontaliers.

L'articulation entre territoires

Cette seconde approche considère que l'espace transfrontalier se structure par l'échange de deux espaces frontaliers qui entretiennent une proximité. Il est ainsi « une zone de brassage, l'aire d'entrecroisement de la main d'œuvre des régions frontalières. »[36] Cette pensée se réfère à des critères fonctionnels de rationalisation dans une logique de zonage de l'aménagement qu'il convient de gérer.

5.2. L'aménagement de la relation transfrontalière.

Ces différentes conceptions de la relation transfrontalière permettent d'interroger l'aménagement de ce territoire. M.C. Fourny convoque trois thématiques primordiales à considérer :

---

[35] Ibid.

[36] Ibid.

[37] Ibid.

L'universalité : « La frontière transcende les différences en même lieu qu'elle convoque le rapport à l'identité culturelle des territoires limitrophes ».[37] *La nature*, le paysage et la biodiversité (vision naturaliste) sont des conditions d'émergence de pratiques singulières et partagées et donc d'une identité régionale et transnationale. Dans le territoire étudié, le rapport à l'universel est symbolisé par le dessin de la frontière au départ de la rivière canalisée de la Lys.

La connexion : La frontière, en tant que limite, induit d'établir des connexions, et donc des espaces charnières caractérisés comme interface et lieu de relation. La différence et l'identité propres à chacun y seront confrontées occasionnant la communication, mécanisme inhérent au principe de construire ensemble.

La théâtralisation : La notion de parc transfrontalier engage le récit de ce territoire parcouru et vécu. Par la mise en valeur de la mémoire, de l'histoire et du patrimoine composant le lieu et l'établissement d'une symbolique, on lui confère une nouvelle identité.

Les notions de coopération au sein de ces territoires frontaliers évoquées lors du propos sur les nouveaux modes de gouvernance peuvent s'étudier par l'intermédiaire de la théorie de l'acteur-réseau. En effet, les opportunités économiques et politiques communes possibles aux échelles locales frontalières peuvent s'illustrer par cette approche également appelée « sociologie de la traduction ». Elle a été développée en 1980 par Bruno Latour, Michel Callon et Madeleine Akrich, dans l'objectif d'identifier les conditions de production du savoir qui amènent à l'émergence d'objets scientifiques et techniques et du rôle qu'ils opèrent. Ces derniers naissent d'intérêts communs aux humains, dénommés *acteur central*, et du non-humains, nommés *actants*. Cette considération nouvelle des actants implique une nouvelle définition du social, puisqu'ils interagissent dans des réseaux hybrides. Par une approche ethnographique, les chercheurs analysent les processus qui amènent ces résultats.

Ainsi, il s'agit de « traiter sur un même plan conceptuel : tous les facteurs contextuels ; les causes sociales et les causes techniques ; le discours de tous les acteurs ; les humains et les non-humains ; et les impartialités dans l'enregistrement du contexte. Toutes les composantes du réseau sociotechnique s'entremêlent sans hiérarchie ni distinction quant à leur nature. La technique émerge avec la constitution d'un réseau complexe d'actants, échappant à la logique des a priori et se nourrissant amplement des controverses ».[38]

L'acteur réseau se caractérise ainsi à la fois comme « un réseau hétérogène d'intérêts alignés entre eux, et le processus qui mène éventuellement à la production d'un artefact sociotechnique ».[39]

Il s'établit sur base de deux notions : la distinction entre acteur central et actant, et la controverse, condition nécessaire à l'établissement du réseau. Cette dernière s'illustre par le débat sur les connaissances scientifiques et techniques qui ne sont pas encore certifiées.

L'incarnation du réseau résulte du processus de traduction décliné en trois étapes : *la construction du problème*, moment où « l'acteur

[38] MAHIL Aziza, TREMBLAY Diane-Gabrielle, *Théorie de l'acteur-réseau In : Sciences, technologies et sociétés de A à Z* [en ligne], Montréal : Presses de l'Université de Montréal, 2015, consulté le 20.04.22, à l'adresse <http://books.openedition.org/pum/4363>. ISBN : 9782821895621. DOI : https://doi.org/10.4000/books.pum.4363.

[39] Ibid.

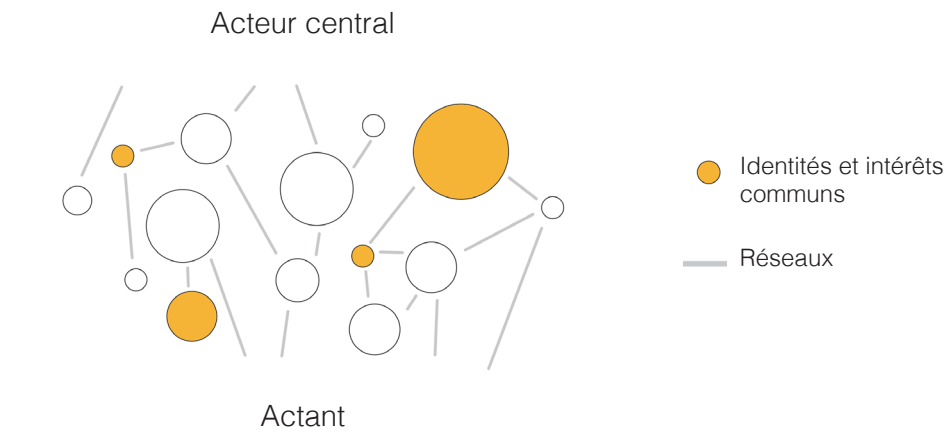
central définit pour les autres acteurs des identités et des intérêts cohérents avec ses propres intérêts ».[40] *L'intéressement* et *l'adhésion*, caractérisés par l'acceptation des autres acteurs et des intérêts qui leurs ont été attribués.

La négociation qui découle de la différence des entités amène à une convergence des intérêts du réseau et à l'émergence d'un artefact consensuel. Ce moment est qualifié d'*inscription*.

Ainsi, la théorie de l'acteur réseau prône le rôle des réseaux et des groupes sociaux dans la compréhension de l'émergence d'une technique. Elle n'est soumise à aucune hiérarchie et révèle « la construction simultanée du matériel et du social, et la cohabitation d'humains et de non-humains dans des réseaux complexes, cohérents et égalitaires ».[41]

[40] Ibid.

[41] Ibid.



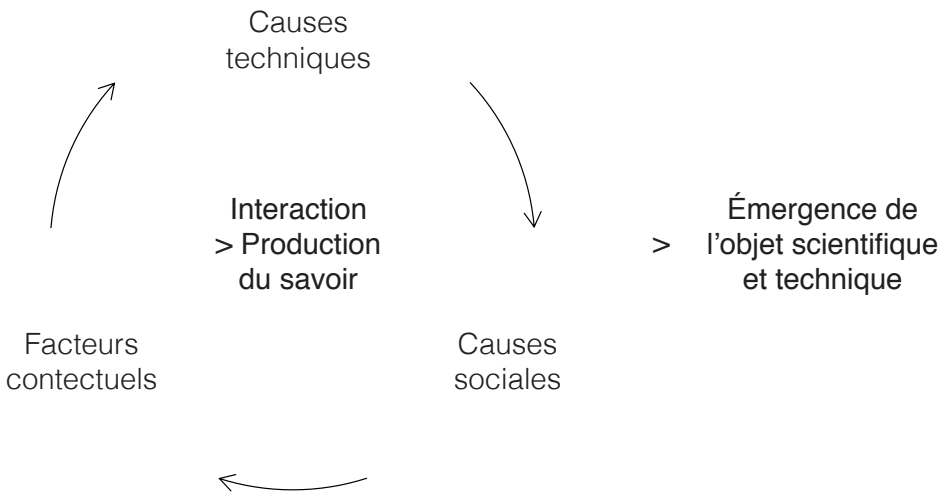


Figure 11 - Le processus de la théorie de l'acteur réseau.

Alors que la partie I établissait la complexité du territoire de la Lys mitoyenne à la symbiose de son histoire et de ses restructurations passées et actuelles, la partie II a superposé la notion de frontière qui fait partie intégrante de ce paysage. En tant que cadre, ou plutôt de filtre tant sa nature est mutlisémantique et multifascétique, l'ensemble de ces paramètres interrogent l'habité, le vécu de la Lys mitoyenne ; en somme, le lien entretenu avec le territoire. Par la disparition d'un patrimoine frontalier, à l'image des douanes de Comines Belgique au profit du projet européen Seine-Escaut, la vallée de la Lys n'est-elle pas devenue le simple support d'activités inscrites dans un réseau-monde ?

Ce constat a été défini par Alberto Magnaghi comme le processus de déterritorialisation, identifié comme un affranchissement progressif à l'égard de l'ensemble des contraintes territoriales. Ses facteurs déterminants sont principalement la « surdétermination croissante de l'économie et de son appareil financier et technique qui a conduit à l'accentuation du phénomène d'hétéro-direction des principaux processus de reproduction de la vie : eau, nourriture, énergie, santé ». [42]

Le travail de recherche mené propose, au-delà du simple constat de ce phénomène, d'étudier les nouvelles dynamiques propices à cette reterritorialisation, cette reconquête du territoire, dans toutes ses dimensions, sociale, locale, économique, politique et environnementale. Il s'agira de référencer les leviers existants ou futurs de cette nouvelle gouvernance territoriale, au travers du réseau d'acteurs qui la régissent.

Le basculement de paradigme du développement au profit de la soutenabilité convoquera le concept de biorégion urbaine inhérent au territorialisme. Ainsi, il s'agira de déterminer ses conditions d'application au territoire de projet. En d'autres termes, comment révéler la biorégion par la Lys mitoyenne et ses incarnations.

[42] MAGNAGHI Alberto, *La biorégion urbaine, petit traité sur le territoire bien commun*, Ed. Eterotopia, Coll. Rhizome, Paris, 2014, p. 31

«Le seul et vrai problème auquel nous soyons confrontés aujourd'hui dans le cadre d'une société mondialisée est de continuer à produire des milieux humains différents, sous peine de perdre, cette fois, non pas notre identité culturelle, mais une identité humaine, dont la diversité des cultures est l'indispensable condition.»

Françoise Choay

7.1. Patrimoine territorialisé et projets européens : la vulnérabilité de la vallée de la Lys.

La Lys mitoyenne se traduit comme un palimpseste territorial par la succession de couches historiques qui la composent. Rivière progressivement redessinée jusqu'à devenir canalisée, son patrimoine naturel se superpose à son histoire juridique, la frontière et les localités qui s'y greffent.

Malléable, transformée et réformée, cette délimitation d'états et de régions a au fil du temps créé des flux, des pratiques sociales et des établissements humains propres à chaque conjoncture établie. L'établissement de douanes sur cette frontière en est un exemple typique, symbole des règles politiques et économiques qui régissent cet espace. Il en est de même pour le milieu naturel, qui a développé des activités spécifiques à son rapport à l'eau, notamment dans l'industrie permettant le développement de nombreuses activités textiles en bordure de la Lys, facilitant le transport des marchandises et l'accès à la ressource.
En somme, les établissements humains et le milieu naturel s'interpénètrent et forment un ensemble de pratiques qui influent sur la manière de générer du territoire.

Les profondes et multiples transformations du territoire de la Lys mitoyenne occasionnées par sa localisation, son développement et le rôle de frontière qui lui a été assimilé fondent le terreau de cette interface transfrontalière. Ce sont ses découpages et sa fonction de délimitation qui, additionnés à sa nature même établissent ce territoire comme « produit d'un dialogue poursuivi entre des entités vivantes, l'homme et la nature, dans la longue durée de l'histoire ».[43]

[43] MAGNAGHI Alberto, *Le projet local,* Ed. Mardaga, Coll. Architecure + recherches, Sprimont, 2003, p. 7

Aujourd'hui encore, ce milieu fait face à de nouveaux enjeux, qui soulèvent de nouvelles réflexions en termes d'aménagement du territoire. Le projet Seine-Escaut, d'ambition européenne, se heurte, par sa logique internationale et les échelles qu'elle engage, à la vallée de la Lys et à ses composantes. Bien qu'à la croisée d'une coordination entre la France, la Flandre et la Wallonie et d'opérations propres à chaque tronçon des voies navigables, l'impact de ce projet est source de réflexions sur les aménagements réalisés et les transformations sur ce milieu qui sont occasionnées. Le territoire de la Lys mitoyenne, en vertu d'ambitions de développement économique et environnementales européennes, n'est-il pas « représenté comme le simple support technique d'activités et de fonctions économiques, dont la localisation est déterminée par une rationalité de plus en plus indépendante de toute relation avec le lieu, et qui ne tient plus aucun compte de ses caractéristiques environnementales, culturelles et identitaires. »[44] ?

À l'image de la création du nouveau bras de la Lys mitoyenne sur la zone historique et riche en biodiversité des Bas-Près ou encore de la suppression des douanes de Comines pour le passage d'un nouvel axe autoroutier, ces projets globalisés par nature ne vont-ils pas à l'encontre d'un patrimoine vernaculaire, devenu simple objet, artefact d'une vision décontextualisée ?

Ces prémisses de questionnements que soulève la conjoncture de la Lys font ressurgir la diversité et la prépondérance des éléments structurants son épaisseur, dans toutes leurs natures, historique, architecturale et paysagère. Ces éléments, en tant que patrimoine collectif, constituent un nouvel enjeu dans le développement et rayonnement local et régional. En somme, ce patrimoine « engendre le paysage en garantissant sa reproductibilité et son identité ».[45]

Le constat de départ de ces questionnements émergeants et le patrimoine « territorialisé » référencé comme enjeu font écho à un mouvement de pensée développé par Alberto Magnaghi, l'approche territorialiste.

[44] Ibid., p. 14

[45] Ibid., p. 16

7.2. Vers une reconquête du territoire par la pensée territorialiste.

L'approche territorialiste est un courant de pensée initié par l'architecte urbaniste Alberto Magnaghi et théorisé dans ses deux ouvrages de référence, à savoir *Le projet local* ; 2004 et *La biorégion urbaine, petit traité du territoire bien commun* ; 2014. Son raisonnement est au départ d'un constat : le processus de déterritorialisation qui gangrène les territoires. Il établit une analyse critique de la métropolisation du monde, fruit de son modèle économique et politique. Il propose ainsi une nouvelle approche en contrepartie, où le territoire est considéré en tant que tel, en parallèle d'une nouvelle organisation de nos modèles de société qui, de facto, reconfigurera les aménagements territoriaux.

Pierre Donadieu, géographe inscrit dans le mouvement territorialiste, définit ce dernier comme : « Toute posture qui établit des liens nécessaires entre des lieux et des communautés vivantes. Pour les membres du réseau territorialiste, le territorialisme désigne un mouvement d'idées humanistes qui met en avant l'intérêt d'un développement local soutenable (territorialisé) ouvert sur le monde. Ce type de développement cherche à concilier les besoins humains fondamentaux matériels et immatériels des habitants, et la qualité de leur environnement et de leur paysage, grâce aux diverses modalités de gouvernance territoriale » (Donadieu ; 2016). C'est dans les principes de cette définition que le travail de recherche s'inscrit, notamment dans l'approche de terrain et le développement du projet.

L'angle d'approche de cette posture implique de définir ce qu'engage la notion de territoire. Ainsi, pour Magnaghi, il « ne se conçoit pas comme une simple aire géographique ou une pure entité spatiale. Le territoire n'est pas une chose mais un ensemble de relations. Le territoire est le résultat matériel d'un *processus de co-évolution* entre les établissements humains et le milieu ambiant. Son équilibre évolue dans le temps. En fonction de sa propre médiance culturelle, chaque civilisation a façonné son territoire par l'interprétation de sa relation au milieu ambiant et à ses ressources ».[46]

[46] Op.cit., MAGNAGHI Alberto, L*a biorégion urbaine, petit traité sur le territoire bien commun*, p. 9

En d'autres termes, il n'est plus perçu comme un simple support sur lequel viennent se greffer des activités économiques, mais comme un système à considérer dans toutes ses composantes à connecter aux activités, permettant de retisser ce lien au territoire. Ainsi, il induit une pensée systémique des organisations qui composent notre société.

Par la définition proposée par A. Magnaghi, le courant territorialiste s'inscrit dans une *approche anthopo-biocentrique*. Le milieu ambiant fait référence au milieu naturel, composé de données physiques et biologiques et les établissements humains le milieu anthropique, ses fondements culturels. Parallèlement, la notion de « co-évolution » engage l'idée d'une temporalité, d'un processus. Loin d'être figé, le territoire s'inscrit dans un renouvellement continu de ses paramètres.

Dans cette permanence créée par l'homme, le territoire devient un système médiateur de projets et d'actions, ouvrant l'opportunité à de nouvelles organisations. Elles sont conçues comme des « néo-écosystèmes » basés sur une dimension prospective et se développant principalement dans le domaine politique, économique, social, environnemental et territorial. Elles cherchent à assurer un développement local soutenable du territoire dans le temps. La notion de *soutenabilité* sera exposée dans ses cinq axes dans le chapitre 8.

7.3. La biorégion urbaine comme référent territorial.

Le référent conceptuel inhérent à cette soutenabilité locale est la *biorégion urbaine*. Aborder ce concept aux travers de deux autres notions qui lui sont parallèles : à savoir *le développement durable* et *la résilience*, permet de mieux comprendre et cerner ce qu'engage cette notion de *soutenabilité*.

La première définition du développement durable émerge en 1987 dans le rapport Brundtland publié par la Commission mondiale sur l'environnement et le développement, à savoir : « Un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs ». Elle est à l'intersection de trois piliers : le social, l'économique et l'environnemental.

La résilience, dans ce cadre théorique, se définie comme « La capacité

qu'a un système de maintenir ses fonctions principales malgré les chocs, y compris aux prix d'une réorganisation interne».[47]

Dans le cadre de ce travail et de la pensée territorialiste dans lequel il s'inscrit, différents réflexions émergent de ces définitions.

Le *développement durable*, tout en engageant un facteur prospectif, se limite à une version obsolète, celle du simple développement. En d'autres termes, il réduit de nouveau le territoire à un simple support technique et fonctionnel, où il s'agit d'évaluer sa capacité d'endurance face à un modèle de croissance illimité. Le milieu est restreint comme simple contrainte, fixant des mesures correctrices, considérée comme illusoires. Aujourd'hui, les préoccupations climatiques et d'épuisement des ressources délaissent cette notion de développement au profit de la décroissance, allant même jusqu'à évoquer un « monde pauvre ».[48] Cette vision ne tient pas non plus comme paramètre les changements et déséquilibres soudains auxquel le système serait confronté. En somme, une réorganisation du système n'est pas envisagée dans cet axe de pensée.

La notion de *résilience* s'ancre davantage dans les préoccupations actuelles. En effet, elle intègre la possibilité de l'effondrement de nos modèles actuels et induit la nécessité de penser de nouveaux systèmes résistants et capables de s'adapter à une nouvelle conjoncture. Cette notion trouve sa limite dans le fait qu'elle n'engage pas de domaine d'action particulier.

Après les considérations menées sur ces deux notions introductives, il convient d'aborder le concept de *biorégion urbaine* de la pensée territorialiste, qui l'établit comme : « un territoire dont les limites ne sont pas définies par des frontières administratives, mais par des limites géographiques qui prennent en compte tant les communautés humaines que les écosystèmes […] La biorégion se propose de renouveler le dialogue entre nature et culture autour du tryptique : qualité environnementale et paysagère des espaces habités, ancrage de leurs aménagements selon les traditions culturelles et régimes locaux de savoirs et la participation des habitants et des acteurs locaux à leurs composition et gouvernance ». (Réseau des territorialistes ; 2016)

[47] SINAI Agnès, STEVENS Raphaël, CARTON Hugo & SERVIGNE, Pablo, *Petit traité de résilience locale*, Ed. Charles Léopold Mayer, Paris, 2015, p. 64

[48] FRIEDMAN Yona, *Comment habiter la terre ?*, Ed. l'éclat/poche, Paris, 2016

La biorégion inclut les deux notions précédemment évoquées. Elle englobe les enjeux du développement durable par un tronc commun de ses piliers, à savoir l'économique, le politique et l'environnemental, dans une démarche prospective. Parallèlement, le contexte fait partie intégrante de sa notion, puisqu'elle se lie à des savoirs locaux qui, par leur multiplicité en son sein, engagent une meilleure capacité de résistance aux changements soudains, la rendant ainsi résiliente.

Ce qui donne à la biorégion sa spécificité, c'est l'approche du territoire comme levier de projet, par la notion de *soutenabilité*. Cette dernière caractérise « des systèmes économiques et des modèles d'établissements susceptibles de tenir compte du caractère épuisable, dégradable et limité des ressources environnementales »[49] par une juxtaposition de mesures correctrices et contraintes.

Ce changement de paradigme proposé par la biorégion bascule la simple vision du développement à celle où la finitude des ressources est considérée dans ses paramètres principaux, et par des actions tenant compte de leur épuisement progressif.

Le territoire est ainsi la source même de cette approche, puisqu'il est le système intégrant les ressources, qui sont dorénavant considérées. Il devient un levier spatial de la biorégion permettant la réflexion et l'application de cette soutenabilité.

Par les enjeux et positions qu'elle défend, la biorégion urbaine devient le référent conceptuel sur lequel le travail de recherche se base. Elle sera un levier pour repenser le système frontalier de la Lys mitoyenne.

[49] Op.cit., MAGNAGHI Alberto, *Le projet local*, p. 29

Le chapitre 7 a parcouru la pensée territorialiste, de sa posture au processus qu'elle implique. Ce dernier est multiscalaire, puisqu'il convoque le territoire, en tant que système, jusqu'à ses habitants, par la co-évolution qu'ils établissent. La réappropriation du territoire est au cœur du processus permettant l'établissement de nouveaux supports spatiaux et sociétaux intégrant ces dynamiques.

Dans un second temps, ce même chapitre a introduit le référent conceptuel de cette pensée, à savoir la *biorégion urbaine*. Inscrite dans des considérations plus réalistes et actuelles des ressources du territoire et de leur rôle, elle est médiatrice de projets.

Dans ce chapitre 8, et désormais développée autour de ces concepts, la reterritorialisation sera le cadre référentiel appliqué de manière concrète au territoire de la Lys mitoyenne. Il s'agira de déterminer si la rivière-frontière peut faire exister ce territoire « latent », efficient de projet. En d'autres termes, soumettre l'hypothèse d'une biorégion transfrontalière, et déterminer les conditions de reterritorialisation pour la révéler.

Le cadre d'application au territoire de projet s'introduira au départ de deux notions : la *soutenabilité* et l'*autosoutenabilité*.

8.1. La soutenabilité.

La soutenabilité s'incarne comme « la construction d'un système de relations vertueuses entre les trois composantes du territoire que sont le milieu, le milieu construit et le milieu proprement humain ».[50]

De facto, c'est une notion engageant une dimension politique, économique, sociale, environnementale et territoriale. Cette pluralité induit une action systémique donnant les clefs pour comprendre les composantes organisationnelles et spatiales de l'interface frontalière.

En tant que levier de projet, la soutenabilité concrétise la démarche anthropo-biocentrique du territorialisme et le processus de reterritorialisation visant la construction d'une organisation sociétale locale.

[50] Ibid., p. 35

Les cinq dimensions de la soutenabilité illustrent sa prise en compte d'un ensemble d'indicateurs complexes et multisectoriels, mais qui lui sont indissociables. Elle est polysémique, et revêt des acceptions différentes selon le patrimoine auquel elle se réfère. Leur analyse, dans le cadre de ce travail, les distinguera comme porteurs et moteurs de projets territoriaux pour cette région transfrontalière.

Leurs approches spécifiques nous permettront d'identifier les deux composants du scénario de projet : *la stratégie territoriale* et *le projet territorial*.

La stratégie territoriale est définie comme « la construction et la gestion d'un ensemble de systèmes de relations entre les acteurs qui sont en mesure de concevoir le projet territorial et de procéder à sa réalisation. Elle se situe à un plan métaprojectuel ».[51] Elle se réfère aux soutenabilités politique, sociale et économique qui convoquent ce réseau d'acteurs.

Le projet territorial soumet une « image de transformation à long terme […] Il est un instrument technique dans la mesure où il permet à la transformation écologiste du territoire de se focaliser sur son image future ».[52] Il s'établit dans les soutenabilités environnementale et territoriale.

8.2. La soutenabilité politique.

Le système politique et économique globalisé se caractérise par une forte hiérarchisation et institutionnalisation. Il laisse peu de place aux innovations locales. A contrario, la soutenabilité politique se fonde sur des « néo-municipalités » (Magnaghi 2003), qui recentre la gouvernance à un degré inférieur. En d'autres termes, elle se définit comme « l'auto-gouvernement d'une communauté locale »[53], portant sur les modalités de gestion et d'appropriation de la valeur ajoutée locale. Il s'agit de donner davantage de pouvoir aux sujets qui la produisent et de tendre vers une société locale, en intégrant la commune, les collectivités et associations et les habitants.

---

[51] Ibid., p. 80

[52] Ibid., p. 81

[53] Ibid., p. 39

Le pacte est l'outil de cette soutenabilité, en cherchant la valorisation du patrimoine territorial, au travers d'un projet commun de la nouvelle communauté émergeante.

Le conflit est une notion inhérente à une société complexe et diversifié, mais il est la résultante de particularités qu'il convient d'assumer et de valoriser, par la concertation et dans un intérêt commun de produire de la valeur produite territoriale.

La soutenabilité politique conçoit une opposition forte induite du développement de la société locale pour affirmer son pouvoir et basculer dans une globalisation vers le bas. Sans pour autant déconstruire l'ensemble du système, elle propose une co-habitation par de nouvelles gouvernances, des actions locales et une horizontalité de la hiérarchie.

Appliquée au territoire de la Lys mitoyenne, la soutenabilité politique peut s'illustrer par la volonté de projets communs aux nations et régions frontalières, au travers de programmes de coopérations composés d'acteurs locaux, principalement de municipalités, qui s'inscrivent dans cette logique d'auto-gouvernement.

Ces projets transfrontaliers voient le jour grâce à Interreg, un organisme de l'Union européenne soutenant la coopération transfrontalière au travers de financements. Il cible différents domaines comme la santé, l'environnement, la recherche, l'éducation, les transports, l'énergie durable, etc. Il est lui-même financé par le Fonds européen de développement régional (FEDER). Avec un budget de 10,1 milliards d'euros, il investit dans trois types de progammes : transfrontalier (60 programmes), transnational (15 programmes), interrégional (4 programmes). Interreg se compose de périodes, 2014-2020 étant sa cinquième et s'appelle donc Interreg V.[54]

A l'échelle de la Lys mitoyenne, on retrouve 2 projets de financements sur le linéaire frontalier qui nourrissent des ambitions distinctes : *Valys* et *Corrid'or.*

[54] *About Interref - What is Interreg and how it works,* Interreg.Eu., publié le 10.0.7.2020, consulté le 15.01.2022 à l'adresse https://interreg.eu/about-interreg/

Valys

Objectifs : Développer la gestion intégrée et durable des ressources naturelles et des écosystèmes transfrontaliers.
Budget : 2 291 643,51 € [55]
Membres partenaires : Administration provinciale de Flandre occidentale (chef de file), Métropole Européenne de Lille, Ville de Comines-Warneton, Commune de Kuurne, Commune de Wevelgem, Intercommunale Leiedal, Ville d'Harelbeke, Ville de Courtrai, Ville de Menin, Ville de Wervik, Province de Flandre orientale.
Durée : octobre 2016 - ... 2022 ?

Le projet Valys préserve les espaces ouverts et le patrimoine naturel constitutifs de la vallée de la Lys. Il se définit par l'établissement d'une vision identitaire du territoire transfrontalier, des aménagements sur le terrain, et une communication commune des caractéristiques propres au « Leievallei-parc de la Lys ». Par l'intégration des riverains aux discussions, le renforcement des éléments paysagers et naturels et des actions harmonisées, l'identité du Parc est le moteur du projet élaboré dans le cadre d'Interreg IV.

Corrid'or

Objectifs : Clarifier l'exécution des plans d'aménagement comme de gestion et formuler des propositions concrètes pour adapter ces aménagements en fonction de l'identité transfrontalière de la vallée.
Budget : 1 803 403 € (dont 892 153 € FEDER) [56]
Membres partenaires : Lille Métropole Communauté Urbaine, Intercommunale Leiedal, Agence de la Nature et de la Forêt, Ville de Comines, Ville de Wervik, Ville de Menin, MIROM Menen, Commune de Wevelgem, Ville de Courtrai, Eurometropole Lille-Kortrijk-Tournai, Espace Naturel Lille Métropole, Toerisme Leiestreek.
Durée : mars 2011 - février 2014

Le projet Corrid'or ambitionne de préserver les espaces naturels de la vallée de la Lys sur base du réseau vert et bleu qui la composent. Trois groupes de travail thématiques ont pour finalité de renforcer le sentiment d'appartenance au parc paysager transfrontalier et d'analyser des instruments juridiques pour des aménagements sur le domaine privé.

---

[55] *Valys*, Interreg, publié le 28.03.22, consulté le 03.04.2022 à l'adresse https://www.interreg-fwvl.eu/fr/valys

[56] *Gestion du territoire et développement durable*, Interreg, publié le 07.03.2011, consulté le 03.04.2022 à l'adresse http://www.interreg4-fwvl.eu/admin/upload/project/pdf/192-fr.pdf

8.3. La soutenabilité sociale.

Privilégiant le principe d'équité, la soutenabilité sociale inclut un « haut niveau des intérêts des acteurs faibles dans le système décisionnel local ».[57]

Elle estime que le système des acteurs publics et privés doit garantir l'intégration des acteurs sociaux les plus faibles, notamment dans le développement et la direction des institutions locales. Il en est du devoir de l'administration territoriale, pour à terme encourager la création de réseaux de communications et d'échanges mutuels et ainsi diversifier les intérêts.

Cette nouvelle manière d'aborder le système n'inclut pas une destruction des valeurs existantes. Il privilégie le développement d'une « communauté du possible » (S. De La Pierre, 1998), autodéterminée. Alberto Magnaghi introduit la notion « d'habitants producteurs » qui participent à la production de territoire en renouant une identité avec celui-ci.

En somme, la soutenabilité sociale se justifie par une gouvernance à une échelle plus localisée du système décisionnaire, sur la base de biens communs comme le territoire, les ressources qui le composent et leur accès à tous.

8.4. La soutenabilité économique.

La soutenabilité économique se traduit par « la capacité dont un modèle de croissance dispose pour produire une valeur ajoutée territoriale ».[58]

Elle prend comme point d'ancrage la valorisation du patrimoine territorial (par la valeur ajoutée précédemment définit) pour atteindre l'auto-soutenabilité du territoire en rétablissant les synergies délaissées entre le territoire, le milieu et la production. La finalité est de garantir une auto-reproduction du système économique à base locale tout en le rendant plus résistant aux crises, par une diversité d'activités économiques localisées assurant sa pérennité et une juste utilisation de ses ressources. En somme, la soutenabilité économique passe par la reconquête d'une identité productive.

[57] Op.cit., MAGNAGHI Alberto, Le projet local, p. 40

[58] Ibid., p. 41

5.5. Gouvernance et réseaux d'acteurs pour une stratégie transfrontalière.

Les soutenabilités politique, sociale et économique ont été abordées distinctement mais sont intrinsèquement liées. Abordé dans ces trois domaines, le développement de ce système vertueux implique de s'intéresser aux réseaux d'acteurs et au mode de gouvernance de ces derniers. Penser le système transfrontalier en intégrant ces données permettra d'appréhender le projet local envisagé.

5.6. La soutenabilité environnementale.

Après l'étude des trois souverainetés précédemment citées se référant à une approche plutôt territoriale de la biorégion, il s'agit désormais d'appréhender le levier spatial au travers de la soutenabilité environnementale.

Cette dernière engage la notion d'auto-soutenabilité pour aborder le concept d'écosystème territorial, qui prend en considération les systèmes environnementaux et les réseaux écologiques entre la ville et le territoire. La souveraineté écologique s'établit « en fonction de la capacité des projets sectoriels intégrés à réduire l'empreinte écologique et l'espace environnemental ».[59] Entre autres, l'étude des cycles (de l'eau, de l'alimentation, des déchets, etc.), du taux de mobilité des modèles d'établissements, la restauration et auto-reproduction des milieux environnementaux ou encore la qualification des activités agricoles sont quelques-uns des critères d'évaluation de ces règles vertueuses.

Pour la vallée de la Lys, cette soutenabilité s'incarne autour des logiques de coopération transfrontalière. On peut prendre pour exemple la création de la station d'épuration franco-belge située dans un ancien méandre de la Lys entre les villes de Comines et de Wervik qui traite les eaux usées des communes environnantes belges et françaises. La réflexion menée sur la pression foncière des berges de la Lys est aussi au cœur de la considération de l'écosystème du territoire transfrontalier, par le rôle important qu'elles jouent dans la connexion des réseaux écologiques qui lient l'urbanité à son territoire. Enfin, le réseau de mobilité de cette interface est également

[59] Ibid., p. 42

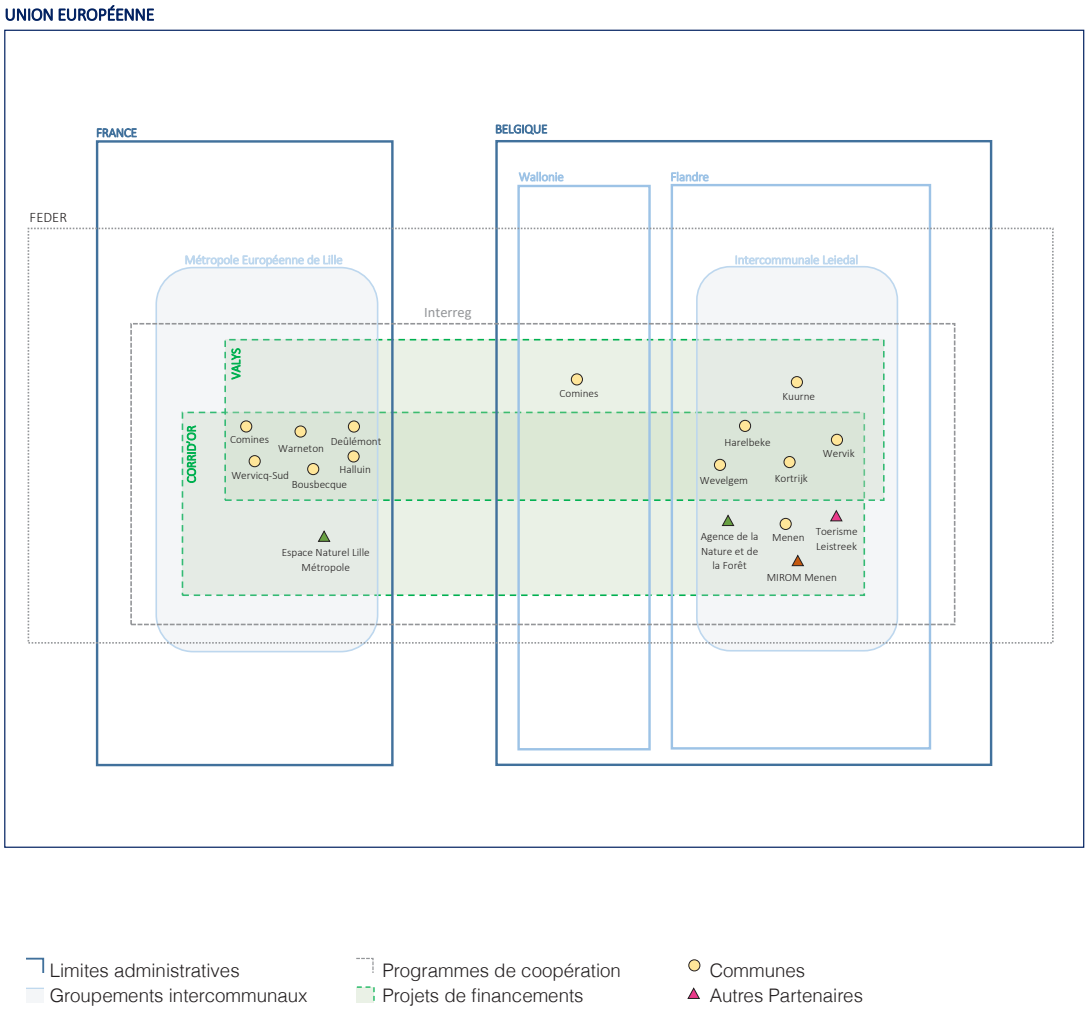


Figure 12 - Le réseau d'acteurs de l'interface frontalière, gouvernance locale et organisation horizontale.

l'un des grands enjeux de ce nouveau système en construction. En effet, le développement des réseaux cyclables et piétons évoqué en premier partie de ce travail dans le cadre du projet commun de Parc bleu laisse apparaitre les prémisses de cette souveraineté.

5.7. La soutenabilité territoriale.

Alberto Magnaghi détermine cette soutenabilité comme « la capacité que possède un modèle d'établissement, avec ses règles de production et de reproduction, de favoriser et de développer la reterritorialisation».[60]

Son évaluation engage les prémisses du projet de recherche afin de confronter ses scénarios d'aménagement. Il convient dès lors d'amorcer le projet dans son échelle territoriale en l'établissant, pour A. Magnaghi, comme un projet de territoire et non sur le territoire.

Les invariants structurels du territoire, à savoir « les éléments qui structurent le territoire, son identité, sa santé, son paysage, son potentiel, en tant que ressource patrimoniale durable »[61], doivent alors être nécessairement identifiés. Ils sont le terreau du nouveau système territorial de la biorégion urbaine par leur permanence et le support qu'ils représentent, à l'image du réseau hydrographique, ou encore des structures agroforestières, appartenant tous les deux aux temporalités lentes.

Une épaisseur supplémentaire peut-être ajoutée aux temporalités lentes par le biais des routes locales, chemins vicinaux et chemins de halage, ces derniers étant éminemment liés aux voies d'eau du territoire frontalier. Cette strate supplémentaire sera convoquée dans le projet comme le support d'une mobilité douce rétablissant le lien entre les entités constitutives du système (urbanité, plaines, hydrographie, etc.).

Les temporalités rapides, bien qu'inscrites davantage au « réseau-monde », comme les réseaux routiers de degrés supérieurs, autoroutiers et ferroviaires seront indirectement convoqués. En effet,

---

[60] Ibid., p. 42

[61] Ibid., p. 41

par les enjeux européens et eurométropolitains du projet Seine-Escaut, de nouveaux aménagements routiers sont à la source des réflexions menées sur ce territoire, ainsi que la présence d'anciennes voies de chemin de fer qui connectaient les états et régions entre eux et serviront d'ancrage au projet local et à sa diffusion sur la grande échelle.

L'ensemble de ces épaisseurs forme des corridors infrastructurels impliquant de potentiels nouveaux rapports et liens dans la vallée de la Lys mitoyenne, entre l'urbanité et son milieu environnant. En somme, ils sont support de projet territorial.

5.8. L'auto soutenabilité

L'autosoutenabilité se traduit par « la capacité de la biorégion à se soutenir elle-même ».[62] Elle est au départ de l'hypothèse que « seule une nouvelle relation de la coévolution entre habitants/producteurs et territoire est capable […] de déterminer les équilibres durables entre établissement humain et milieu ambiant. Elle est tributaire de conditions traduites par une approche communautaire de reconnaissance des valeurs patrimoniales comme biens communs, induite par une reconnexion des nouveaux savoirs et usages au milieu historique et naturel.

Les éléments inhérents à la biorégion présentés dans les parties présentées précédemment s'opèrent au travers des concepts d'auto-gouvernement et d'auto-gestion communautaire interdépendants.»[63]

En d'autres termes, le système économique globalisé dominant a freiné voire stérilisé tout processus d'auto-organisation du système social hiérarchiquement inférieur. Le concept d'autosoutenabilité bascule cette logique devenue universelle dans le système actuel au profit des valeurs de coordination et de partage, appuyées par les institutions locales, afin de faire naître de nouvelles structures communautaires anthropiques. Ces dernières valorisent et développent leur propre patrimoine par un phénomène d'auto-contrôle, basé sur la confiance d'intérêts communs partagés et donnant lieu à des règles dites

[62] Op.cit., MAGNAGHI Alberto, *La biorégion urbaine, petit traité sur le territoire bien commun*, p. 151

[63] Ibid.,

« plurielles » (Magnaghi ; 2014) spécifiques à chaque lieu et communauté.

De cette autogestion émerge le caractère identitaire de la biorégion, comme réponse culturelle à cette coévolution des établissements humains et leur milieu.

Cette dernière partie, produit des paradigmes, des concepts et mécanismes appréhendés antérieurement, fonde l'hypothèse de la biorégion (approche territorialiste) à l'épreuve du projet dans un essai de prospective.

Par l'intermédiaire de la notion d'inversion, il s'agira d'engager l'architecture et le paysage pour révéler la biorégion transfrontalière. En d'autres termes, la faire exister comme territoire de projet partagé qui peut générer un projet de territoire. La mise en application de l'hypothèse se distinguera en deux échelles : régionale et locale.

L'échelle régionale mobilisera une compréhension générale de la composition linéaire frontalière de la Lys mitoyenne. L'étude de ses spécificités et de ses modes d'appropriation permettront de comprendre la relation qu'entretiennent les entités avec leur paysage commun. Un diagnostic sur la thématique de la mobilité au sein de ce territoire sera établi et permettra de superposer différents filtres et de comprendre la diffusion des flux par l'analyse du réseau ferroviaire antérieur et actuel, de la mobilité douce, des transports publics ou encore des temps de trajet entre les différentes infrastructures enjambant la Lys.

L'approche du *systemic design* d'Alan Berger sera convoquée et nous permettra d'identifier un nœud systémique de cette biorégion transfrontalière, localisé sur les villes de Comines France et Comines Belgique grâce aux analyses territoriales précédemment réalisées.

Une chronologie historique de l'évolution des villes de Comines et de leur rapport à l'eau permettront d'ajuster le discours et les intentions du projet d'architecture localisé. Ce dernier s'illustrera alors par une infrastructure qui compose avec l'épaisseur paysagère de la frontière, tout en se diffusant aux échelles régionales et locales engagées. Il sera le fruit du territoire de projet, pour tendre vers le projet de territoire de la biorégion.

Concrétiser l'approche territorialiste et le concept de biorégion urbaine nécessite de la faire exister comme territoire de projet qui peut générer un projet de territoire. Ainsi, mobilisée comme bassin de vie, la biorégion transfrontalière de la Lys mitoyenne engage de saisir le paysage comme potentiel de territoire latent.

Évoquer le projet territorial et paysager nécessite de s'intéresser à ces notions et ce qu'elles engagent.

Le projet de territoire, à l'image du carré bleu développé par l'Eurométropole, se traduit par un développement qui convoque toutes les politiques du territoire, comme la santé, la mobilité, le transport, etc. Il se concrétise de manière matérielle ou immatérielle sur le territoire qu'il engage.

Le projet de paysage s'illustre comme une intervention sur le territoire par le paysage et l'espace, en manipulant le vivant. Ses échelles d'incarnation sont multiples et diverses. En somme, il s'agit d'utiliser le paysage dans des objectifs principalement écologiques, patrimoniaux et légèrement économiques. Relier les réseaux constitutifs du Parc Bleu ou encore renaturer ses bras morts sont par exemple des opérations de projet de paysage.

L'émergence d'un projet de territoire transfrontalier implique de considérer en premier lieu l'interface de la Lys mitoyenne comme un territoire de projet. Cette attention comporte d'introduire plus précisément la Lys mitoyenne en complément des cadres développés dans les parties précédentes.

9.1. Du linéaire frontalier à l'épaisseur paysagère.

Superposition et spécificité

Le terrain d'étude de ce travail, communément dénommé « Lys mitoyenne » est un segment de 17 kilomètres faisant partie d'un plus vaste ensemble hydrographique : la Lys. Cette dernière est un cours d'eau de 202 kilomètres traversant le nord de la France et les régions wallonne et flamande de la Belgique. Cette rivière prend sa source à Lisbourg, en France, et est aujourd'hui en grande partie canalisée après la ville d'Aire-sur-la-Lys (FR), avant de rejoindre l'Escaut à Gand (BE).

Le travail de recherche se focalise sur la partie anthropisée de la Lys, et plus particulièrement sur le tronçon de la Lys mitoyenne, dont le tracé naturel établit la frontière administrative entre la France et la Belgique, comprenant elle-même une division entre la région flamande et la région wallonne. La Lys mitoyenne est donc considérée depuis la ville de Houplines (FR) jusqu'à celle de Menen (BE).

La superposition de son rôle de limite étatique et de sa canalisation progressive dégage une spécificité territoriale qui lui est propre. En effet, le linéaire frontalier est instauré sur la Lys mitoyenne selon son établissement en 1668 (les traités d'Utrecht officialisent ce tracé en 1713), mais le recoupement de ses courbes naturelles ayant lieu dans le cadre de son développement distinguera progressivement la limite administrative de la rivière, amenant à la création de bras morts, et de facto d'ilots, appartenants étatiquement à l'un des pays, mais coupés de celui-ci par le nouveau bras créé, et reconnectés au pays opposé par des connections terrestres via le bras mort.

Appropriations et structure globale

Ces morceaux terrestres issus des altérités questionnent quant à leur statut et leur devenir au sein de ce territoire. On distingue différentes appropriations de ces entre-deux :

- *la préservation*, à visée écologique du renforcement et développement des trames vertes. A l'image de la réserve naturelle de la Verte-Digue, ce morceau belge au sud de la Lys mitoyenne est classé Natura 2000. Ainsi, une partie est accessible au public est l'autre est conservée dans un souci de protection faunistique et floristique.
- *le parc urbain*, véritable poche verte de l'urbanité dense qui se greffe à la Lys. L'îlot De Balokken de Wervik est l'incarnation de cette volonté. Le parc est né en 1991 suite au redressement de la Lys entre les communes de Comines et Wervik. Sur 36 hectares, on retrouve un parc urbain de 20 hectares, un port de plaisance, une forêt récréative et une partie préservée de marécages.
- *la gestion technique du territoire*, comme la station d'épuration transfrontalière située à l'Est de Comines Belgique et qui traite les eaux de la France, de la Wallonie et de la Belgique.
- *la non-appropriation*, s'illustrant par un délaissé de certaines portions. Zones de friches, comprenant parfois un simple accès de service, elles sont parfois, selon leur richesse floristique, des lieux de richesse faunistique, de nidification, qui structurent les biotopes et corridors verts du parc transfrontalier.

Coopérations, financements et projets transfrontaliers

La structure territoriale et administrative de la Lys mitoyenne interconnecte et fédère spatialement les entités française, flamande et wallonne. De cette union émerge des projets et financements européens et frontaliers, symboles d'une coopération transfrontalière. On retrouve ainsi les groupements évoqués dans la partie 2 du chapitre 8 :

- Interreg, d'initiative européenne, il a permis la création du Parc Bleu, et développe des projets à l'échelle de l'Eurométropole.
- Valys, qui s'engage à différentes échelles, depuis celle eurométropolitaine jusqu'à celle transfrontalière de la Lys mitoyenne afin de développer la gestion intégrée et durable des ressources naturelles et des écosystèmes transfrontaliers.
- Corrid'or, développant une identité commune aux entités transfrontalières, avec pour objectif la concrétisation du parc paysager transfrontalier de la vallée de la Lys.

L'ensemble de ces projets tissent le maillage du territoire et la continuité du Parc transfrontalier de la Lys. Par des projets actuels ou projetés référencés ci-contre, ils constituent progressivement une épaisseur à la Lys mitoyenne, en établissant notamment des clefs d'entrée pour les communes vers l'eau, dans un esprit de réappropriation de ce patrimoine naturel et des milieux qu'il fédère.

Ces aménagements engagent des notions environnementales par la préservation et le renforcement des trames vertes et bleues, mais également sociales, en cherchant à engager la population locale qui vit ce territoire dans les prises de décisions, au travers de réunions citoyennes comme c'est le cas sur le projet du Parc de l'Orchidée.

9.2. Diagnostic.

La Lys mitoyenne englobe un territoire densément peuplé. Les villes qu'elle traverse, à savoir Deûlémont (FR), Warneton (FR/BE), Comines (FR/BE), Wervik (FR/BE), Bousbecque (FR), Halluin (FR) et Menen (BE) constituent une urbanité condensée en bordure d'eau qui ne laisse que peu de parcelles vides et provoque une pression foncière. C'est ce phénomène que les communes frontalières tentent de contrer en valorisant et préservant ces terres qui représentent des enjeux en termes d'union transfrontalière et de préservation des corridors écologiques, éléments inhérents au parc transfrontalier rêvé.

Infrastructures paysagères

Cet ensemble territorial comporte des infrastructures qui jouent un rôle prépondérant dans son organisation, son attractivité et sa richesse. On retrouve en premier lieu les trois écluses qui régulent le trafic fluvial sur la Lys. Situées au niveau des communes de Comines, Halluin et Menen, elles se connectent en périphérie des urbanités et établissent un degré secondaire de connections des deux berges de la Lys, les ponts routiers et passerelles étant considérés comme le premier degré. Ainsi, elles sont des jonctions complémentaires du réseau de mobilités douces de l'interface frontalière. La seconde infrastructure d'envergure de cette région frontalière est le canal désaffecté Ypres-Comines. Cette infrastructure paysagère de 17 kilomètres a été creusée à partir de 1863. Il était alors composé de neuf écluses et d'un tunnel de 1 330 mètres au niveau du village d'Hollebeke. En reliant les villes dont il porte le nom, il établissait une jonction vers la Lys, voie navigable de première importance. Son chantier a connu de nombreux arrêts et contraintes (instabilité du substrat, effondrements répétés, affaissement du pont métallique qui le traversait), et c'est finalement la première guerre mondiale qui stoppa son développement. Aujourd'hui, le canal désaffecté représente une diversité floristique et faunistique non négligeable dans les plateaux d'agriculture qu'il traverse. Dans les années 2000, le chemin de halage qui le longe a été aménagé en chemin de RAVeL, afin de développer le maillage de mobilités douces du territoire de l'eurométropole.

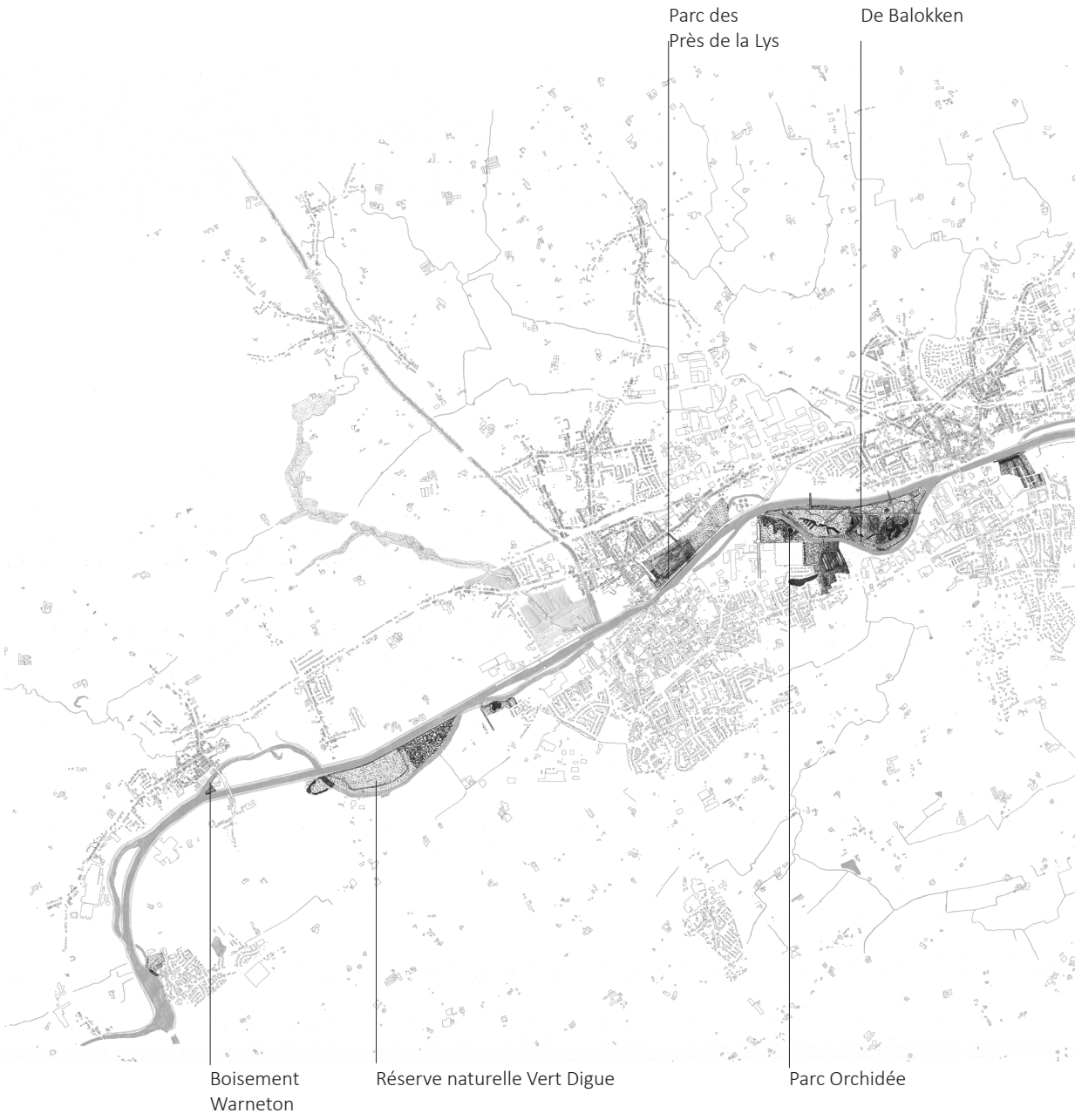


Figure 13 - Aménagements réalisés ou projetés dans le cadre des projets de financement Interreg, Valys et Corrid'or.

Zone Meersen
Parc Halluin
Vallée verte de Menin
Parc Barakken
1 kilomètre
Site industriel à réaménager

Mobilités actuelles et traces historiques dans l'interface frontalière

La question de la mobilité est primordiale dans le cadre de ce travail. En effet, le territoire transfrontalier de la Lys mitoyenne présente un riche réseau de mobilités douces, qui se superpose à son réseau hydrographique. Le projet eurométropolitain du Parc bleu appréhendé dans la première partie de ce travail cherche à consolider et renforcer ces maillages et leur interconnexion dans un objectif de réappropriation des milieux et des dynamiques transfrontalières.
La compréhension de ce réseau complexe passe par une approche historique de la desserte de ce territoire, par le réseau ferroviaire et les voies vicinales, les voies de mobilités douces et enfin le service de transport public assuré aujourd'hui sur l'interface.

Le réseau ferroviaire principal et secondaire en 1920

La figure 14 recense, par support de cartographies historiques, l'état du réseau ferroviaire et vicinal en 1920. Le réseau ferroviaire était alors assez vaste et desservait l'ensemble des villes et villages situés au nord de la Lys, en Belgique. Le réseau s'inscrivait en parallèle de la voie navigable et était ponctué de 6 gares sur ce tronçon. En perpendiculaire deux lignes traversaient alors la frontière aux hauteurs des localités de Comines (le long du canal Ypres-Comines) et de Halluin-Menen. En complément de ce réseau principal s'étendaient les lignes vicinales, traduites par des voies d'échelle inférieure (4 mètres de large) qui connectaient les localités.

Le réseau ferroviaire aujourd'hui

Par les coûts d'entretien du réseau qu'ils représentaient et le développement d'autres modes de transports notamment routiers, le réseau ferroviaire s'est progressivement atrophié, tandis que les voies vicinales ont complétement disparu. Ainsi, à l'heure actuelle, le réseau ferroviaire se caractérise par le tronçon principal qui subsiste entre les villes de Comines Belgique et de Menen. Côté ouest, le linéaire se détourne de la Lys pour s'orienter sur le tracé qui longe le canal désaffecté. Les deux perpendiculaires qui traversaient la Lys n'existent plus. Celle qui reliait les villes de Comines France et Comines Belgique depuis 1876 a été fermée en 1963. Les seules traces visibles de cette ligne aujourd'hui sont le vide parcellaire créé dans le tissu urbain et la pile du pont qui enjambait la Lys. L'autre perpendiculaire, qui connectait les villes de Menin et Halluin, a également été fermée, mais la connexion physique des berges subsiste

Figure 14 - Le réseau ferroviaire et vicinal en 1920.

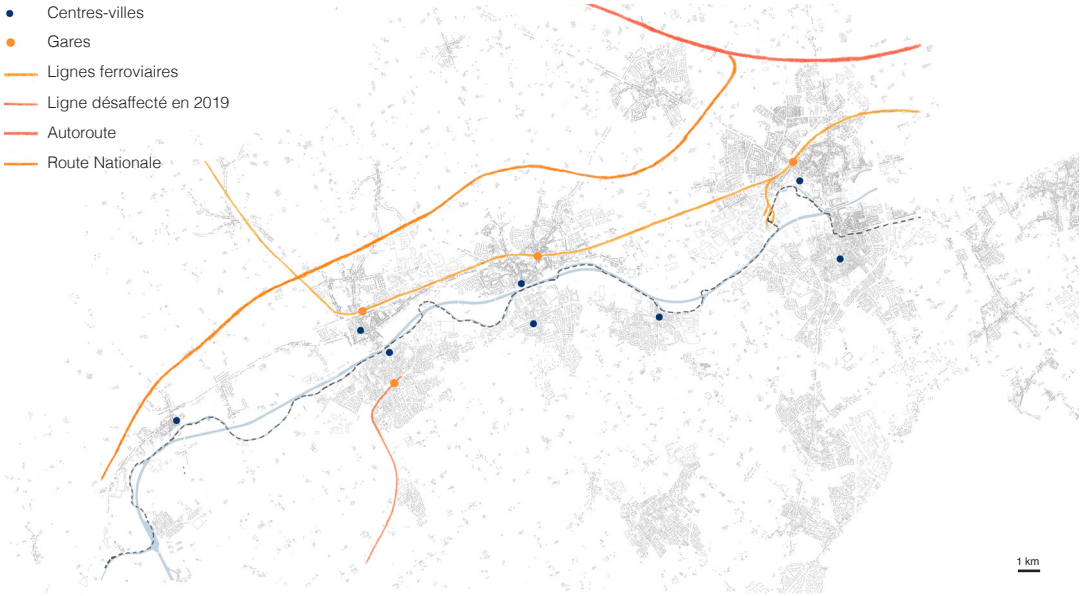


Figure 15 - Le réseau ferroviaire actuel.

par l'établissement d'un pont routier sur son emplacement. De nos jours, seules les gares de Comines Belgique, Wervik et Menen sont encore desservies par le chemin de fer.

Plus récemment, la ligne qui établissait la connexion de Lille (plus précisément de la Madeleine) jusqu'à la gare de Comines France a été fermée en décembre 2019. Son coût d'entretien, sa vétusté, et son manque de fréquentation au profit des lignes de bus a eu raison de son maintien. Elle subsistait de l'ancienne perpendiculaire qui reliait les gares de Comines France et Comines Belgique. La gare de Comines France est donc aujourd'hui à l'abandon, même si la perspective d'un rétablissement de la ligne via un tramway est envisagée.

Mobilité douce : halage et ravel

La compréhension globale du réseau de mobilité du territoire de la Lys mitoyenne passe également par une étude de ses voies de mobilités douces.
Le référent principal de ces dernières est inhérent au territoire de la Lys, il s'agit des chemins de halage. Ceux-ci sont par définition des sentiers où l'ont tractait les bateaux à la force des bras ou à l'aide de chevaux. Ils constituent un linéaire suivant la voie d'eau et, par les recoupements organisés au fil du temps, ils sont pour la plupart les voies d'accès actuelles aux îlots d'entre deux.

Le RAVeL, comme il a été défini dans la partie I, représente un parcours balisé à destination des cyclistes traversant ce paysage. On le retrouve le long du chemin de halage situé au nord de la Lys, côté belge, ainsi que sur l'ancien tracé de la voie vicinale qui desservait à l'ouest l'entité de Warneton en direction d'Armentières. Ces deux axes parallèles à la Lys sont reliés par un chemin RAVeL partant vers le nord direction Ypres et longeant le canal désaffecté et la voie ferroviaire.

On remarque une similitude dans les lignes de chemins de fer et vicinales qui parcouraient le territoire et le maillage de voies douces non seulement dans l'épaisseur de la Lys mais également à une plus large échelle dans les plaines environnantes. Ces vides qui subsistent de ces mobilités passées représentent des potentiels pour le renforcement et le développement du réseau actuel et des corridors verts de la vallée de la Lys. Par leur présence déjà établie

Figure 16 - Les chemins de halage de la Lys mitoyenne.

Figure 17 - Le chemin de Ravel balisé.

et judicieuse et le peu d'aménagements qu'ils nécessitent, ils sont une véritable plus-value pour la cohésion Parc transfrontalier et la valorisation de son identité paysagère.

Lignes de bus

La dernière couche convoquée pour appréhender la mobilité et les flux de la Lys mitoyenne est le réseau de bus qui parcourt cette frontière. On distingue 3 réseaux distincts : de Lijn, en Flandre occidentale, TEC, en Wallonie et Transpole en France. Ces réseaux se croisent et se complètent, mais ne traversent en aucun endroit la frontière sur le tronçon de la Lys mitoyenne. Seul un arrêt point de contact se situe sur la frontière entre les villes d'Halluin et de Menen. Cette organisation du réseau de distribution publique questionne sur sa pertinence sur un territoire fédéré par sa voie d'eau. En ce sens, la frontière administrative semble rattraper la réalité contextuelle et se montrer comme une faiblesse pour le service public de transport.

Ce constat fait émerger des questionnements quant à l'établissement d'une politique des transports commune et propre à cette région transfrontalière. De plus, en se focalisant sur le dispositif actuel des réseaux, des points de contact s'établissent. Ils dégagent des réflexions sur ces espaces pivots, moteurs de projets et de connexions à établir.

3. Le chemin de fer, le canal désaffecté et le chemin de RAVeL de Comines Belgique.

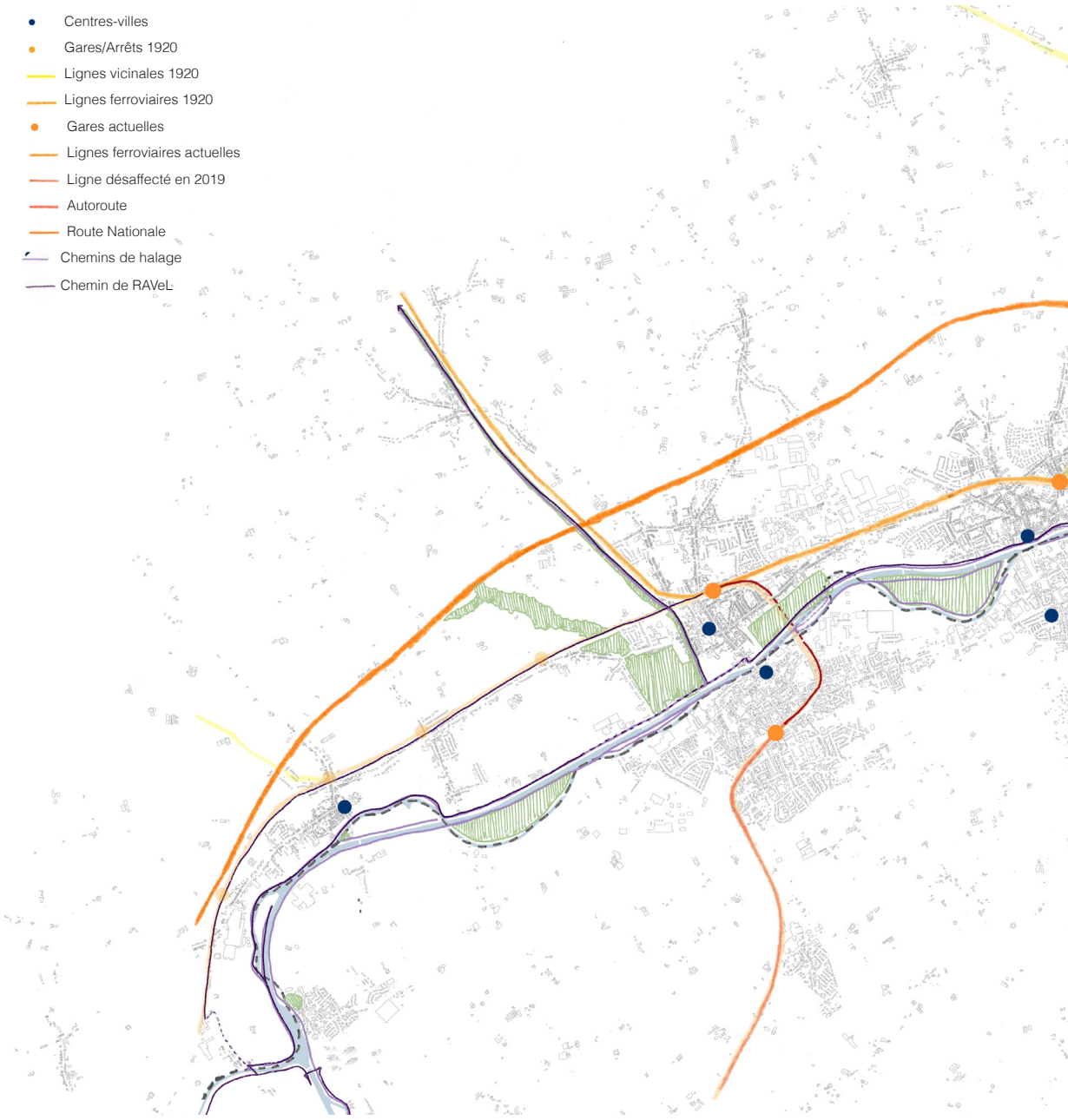


Figure 18 - Superposition des mobilités constitutives du territoire de la Lys mitoyenne.

1 kilomètre

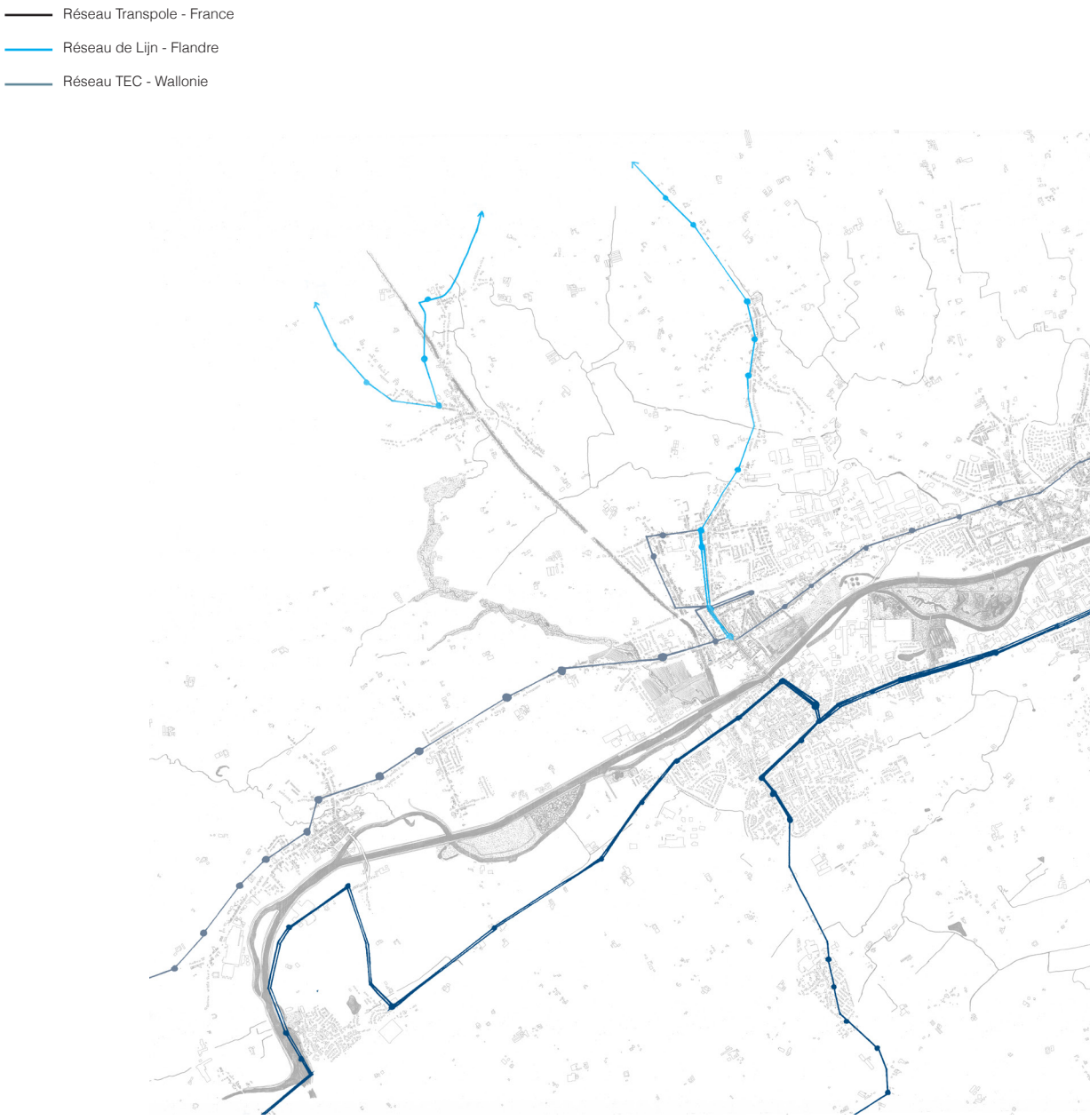
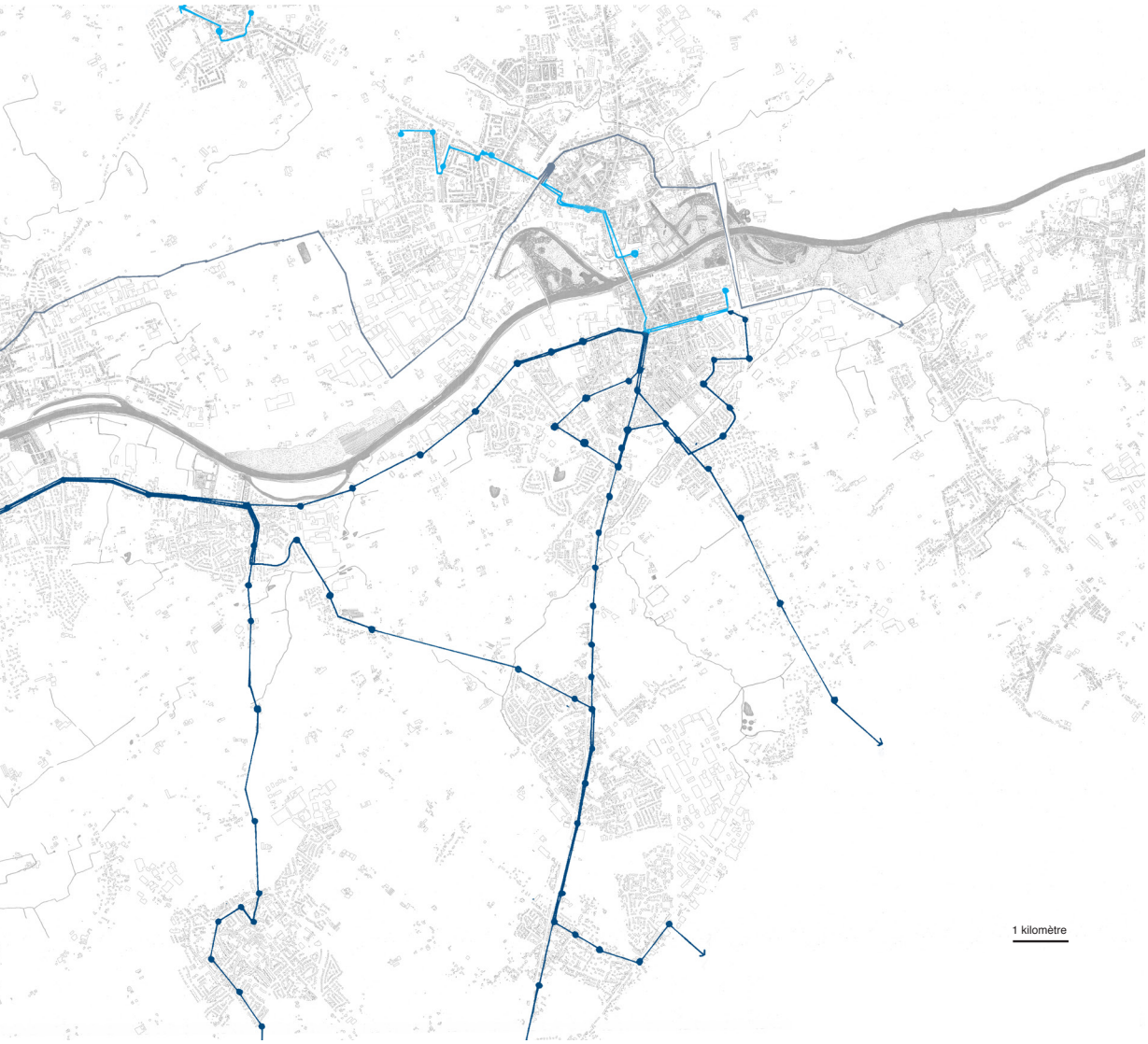


Figure 19 - Les réseaux de bus français, wallon et flamand des entités frontalières.


1 kilomètre

Temps de traversée

La réflexion engagée par ces tensions qui existent entre les deux berges amène à s'intéresser aux traversées qui existent déjà sur la Lys mitoyenne. Elles se caractérisent par des ponts routiers et des passerelles accessibles aux vélos et aux piétons. En excluant de cette analyse les ponts et passerelles qui connectent les îlots aux berges, on ne considèrera uniquement que les infrastructures qui traversent la Lys canalisée, qui est navigable pour les bateaux de marchandises.

Le figure 20 aborde la question des temps de trajet d'une infrastructure à une autre, selon différents modes de transport. Elle synthétise en somme les trajets les plus courts et leur temps en voiture, en vélo et à pied pour savoir traverser la Lys.
On distingue deux grands tronçons, un de 5 kilomètres entre Warneton et Comines et un autre de 6,5 kilomètres entre Wervik et Menin. Ces tronçons absents de connexion transfrontalière s'expliquent par les paysages de plaines agricoles qu'ils traversent. En revanche, selon la rive sur laquelle on se situe, les bras morts et les îlots qu'ils côtoient viennent dupliquer le chemin (pour la mobilité douce) et donner accès à des poches vertes d'activités. On peut ainsi avoir accès à la réserve naturelle Vert-Digue sur le premier tronçon si on le traverse sur sa berge sud.

En revanche, au niveau des zones urbanisées, on remarque davantage de connexions, et tout particulièrement à l'est de la Lys mitoyenne, aux environs de Menen - Halluin. Ces traversées s'expliquent par la présence de parcs urbains en bordure d'eau déjà existant et les connexions historiques maintenues, comme l'ancien passage du chemin de fer transformé en pont routier. A contrario, le secteur urbanisé des villes de Comines Belgique et France possède moins d'infrastructures. De plus, celles-ci sont uniquement des voies routières étroites, non-aménagées pour le passage de vélos et de piétons, comme le pont de Comines. Par l'aménagement du futur bras de Comines dans le cadre du projet Seine-Escaut et la créationdu nouvel îlot, l'aménagement projeté peut s'avérer l'occasion d'interroger cet angle de la traversée, dans le cadre du maillage de mobilité du Parc transfrontalier.

Bilan

La superposition des couches historiques de flux, de mobilité et d'infrastructures a mis en avant une arborescence dense du territoire transfrontalier. Le réseau de mobilité actuel toutes catégories confondues établit des tensions fortes sur cette frontière et des points stratégiques moteurs de projets territoriaux. Le patrimoine ferroviaire et vicinal enrichit les perspectives de renforcement du réseau de mobilités douces par des vides urbains et des friches demandant peu d'aménagements. Enfin, les opérations du projet Seine Escaut au niveau des entités de Comines peuvent être l'occasion de concrétiser des réflexions sur ces thématiques de reconnexion des berges.

En somme, on distingue deux points-références de l'interface frontalière. Les perpendiculaires à la Lys du réseau ferroviaire relevé en 1920 établissent des articulations qui préexistaient et qui prennent sens dans l'urbanité actuelle et les ambitions de développement du Parc transfrontalier. En considérant l'hypothèse d'une biorégion transfrontalière à révéler, ces nœuds sont capables de la faire exister comme un territoire de projet qui peut générer un projet de territoire. En d'autres termes, en mobilisant le paysage jusqu'à l'architecture, révéler ce bassin de vie comme territoire de projet.

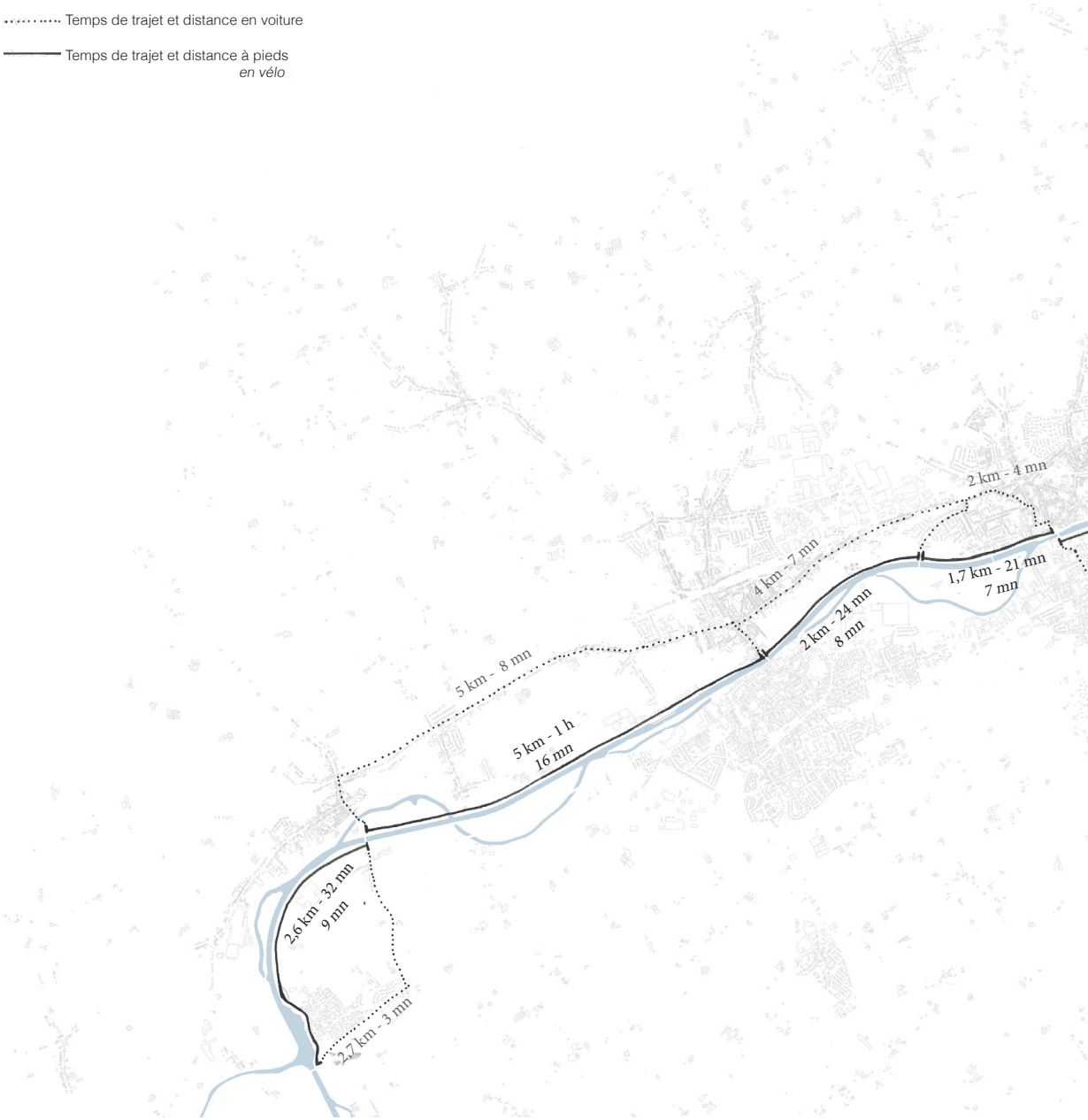


Figure 20 - Temps et distances nécessaires pour franchir la Lys mitoyenne d'une traversée à l'autre à pied, en vélo et en voiture.

2 km - 4 mn
1 km - 13 mn
4 mn
1 km - 12 mn
8 mn
1,7 km - 5 mn
6,5 km - 1 h 19 mn
20 mn
6,5 km - 11 mn
1 kilomètre

10.1. Comines, un nœud territorial

Le segment choisi pour l'élaboration du projet est celui situé à l'est des villes de Comines France et Comines Belgique. Présenté comme stratégique, ce nœud a été sélectionné pour sa pertinence dans le cadre de ce travail. En effet, la présence de l'ancienne voie ferroviaire perpendiculaire à la Lys mitoyenne établit un lien historique entre les villes de Comines, qui préexiste dans le vide urbain de son axe, mais donne accès à une arborescence sur le grand territoire, par la diffusion des lignes vers les villes d'Ypres (BE) au nord et de la métropole Lilloise (FR) au Sud. Encore en service ou en friche, elles intègrent ces nœuds à un vaste territoire.

La terminologie de nœud territorial et son choix convoque la notion du « *Systemic Design* » développée par Alain Berger. Dans son ouvrage *Systemic Design can change the world*, 2009, cette méthode de projet aborde le paysage comme un métabolisme.

Le projet systémique considère l'utilisation des ressources locales et le croisement des échelles de temps et d'espace comme des leviers de soutenabilité (condition sine qua non à l'établissement de la bio-région urbaine). A son point initial, le projet intègre l'idée de son évolution et adaptation à des changements de conditions et d'usage.

L'attention majeure de cette méthode réside dans le croisement des échelles. En effet, elle pose des réflexions sur des problématiques locales au départ des logiques de la grande échelle auxquelles elles sont liées : « *Our methodology seeks to expand program and strategy outward, adjusting and feeding back small-scale issues based on large-scale logic all the way through the project-scale design process. The resulting landscape and urbanism are demonstrably more sustainable (able to live without expensive, infinite outputs) if larger scale logic is encoded in the smaller scale proposals* ».[64]

Certes cette vision ne requestionne pas les logiques globales (contrairement aux critiques émises précédemment dans le travail) mais prend en considération les réseaux et dynamiques locales par les boucles de rétroaction qui lient ces deux échelles.

64 BERGER Alan, *Systemic Design Can Change The World*, Ed. Sun Architecture, 2009, p. 185

La méthode du projet systémique se traduit en différentes étapes :

- un *cadre analytique* large, au travers de l'exploration des échelles régionale et locale, sans hiérarchie, condition idéale ou de pertinence préétablie.
- une *modélisation des deux systèmes et des flux* qui les connectent : les axes depuis la région, les points depuis le local, afin d'extraire leurs synergies et compatibilités.
- les n*œuds systémiques* apparaissent là où se concentrent des axes et points. Ces nœuds sont les points d'action du projet qui se diffusent sur les deux échelles à la fois mais également sur un ensemble de composantes du système qui sont connectées via les flux (symbolisées par des couleurs dans le schéma).

Alain Berger parle de paysages intelligents comme résultante de l'addition des réalités et conditions locales aux forces régionales. Le moyen d'actionner le projet occasionne par sa pertinence des retombées pour l'ensemble de l'aire.

Le design systémique est remarquable pour la rapidité de l'action qu'il permet dès l'identification de nœuds. Il se distingue par une créativité et une approche innovante associées à une connaissance approfondie des territoires.

En somme, cette méthodologie de projet considère les connexions des éléments du système comme des leviers d'actions de projet et non comme des objectifs définis. Le moyen de représentation sous forme graphique rend l'outil plus accessible et son innovation le révèle comme un outil synthèse des flux territoriaux et support de négociations.

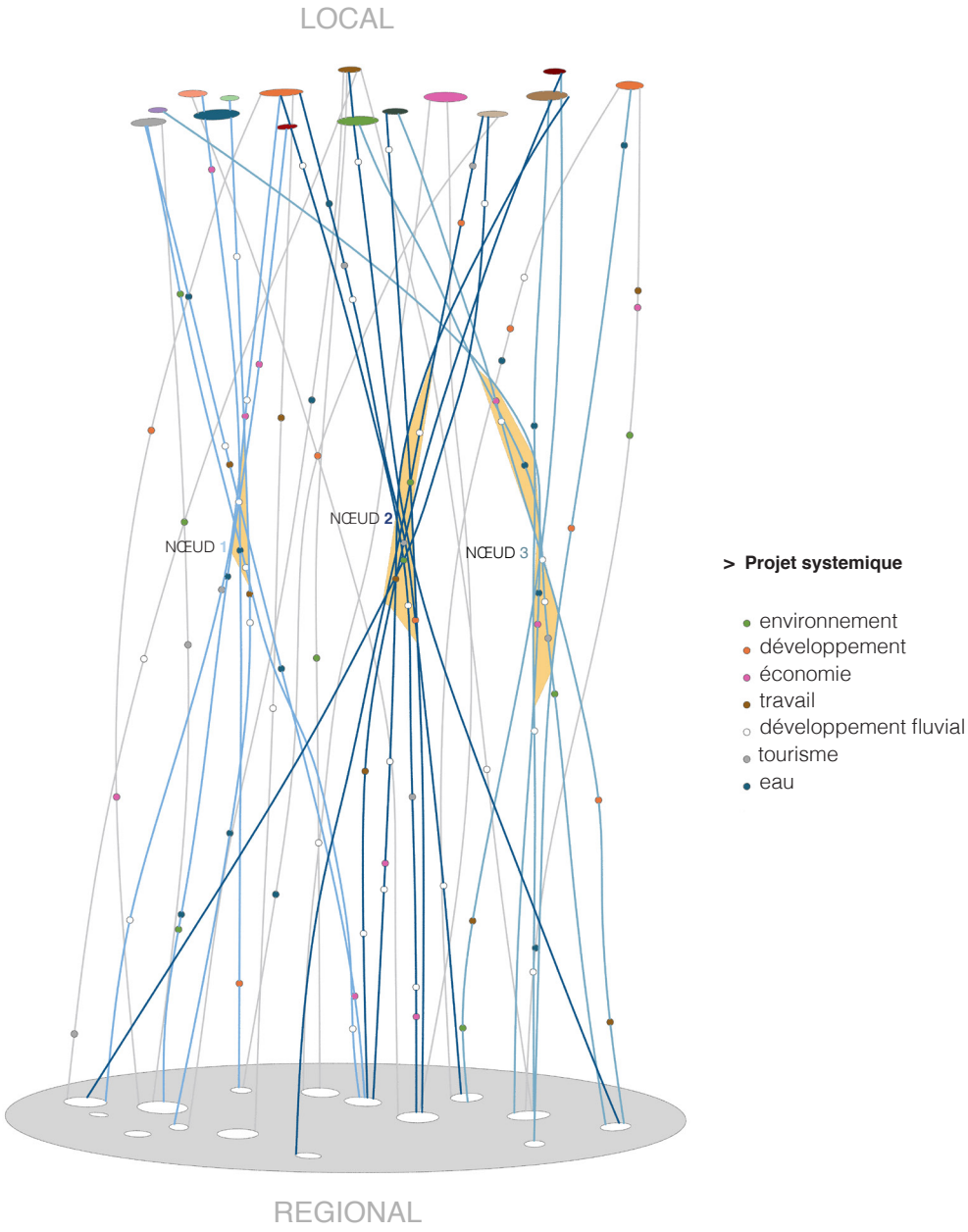


Figure 21 - Schématisation graphique de la pensée systémique appliquée au territoire de la Lys.

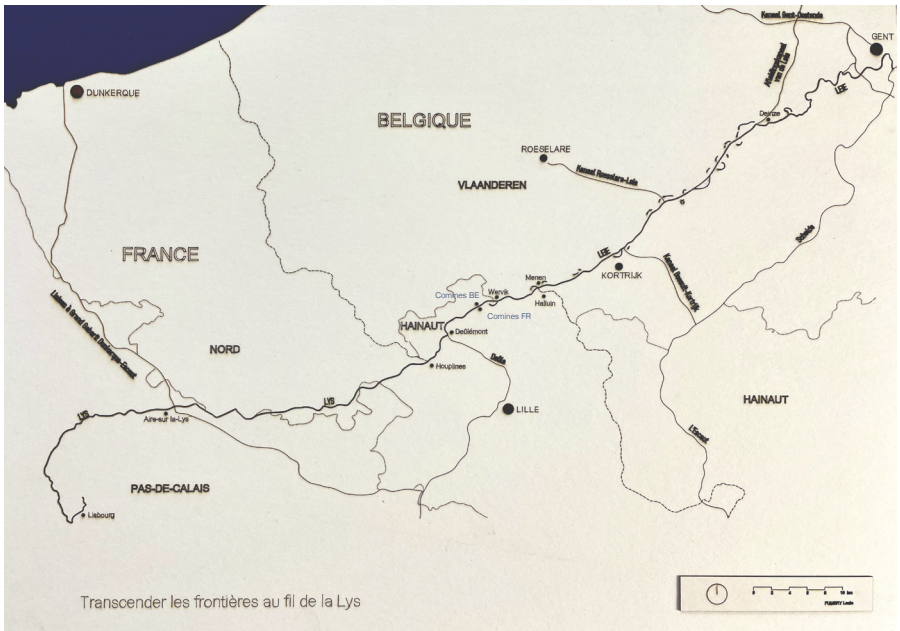


Figure 24 - Photographie d''une maquette synthétisant le territoire de la Lys et ses frontières.

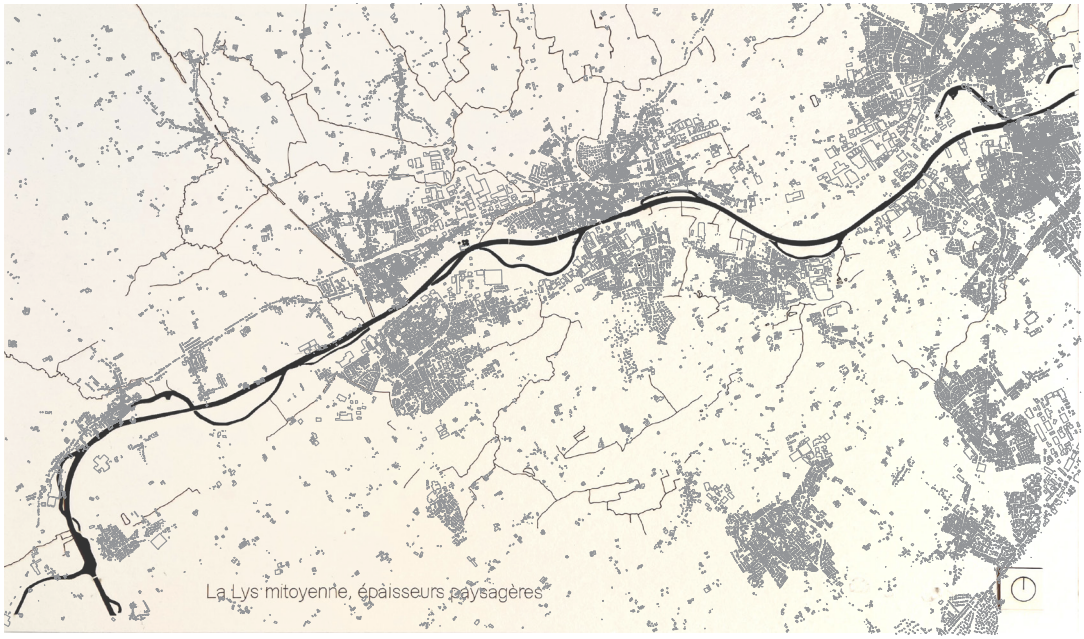


Figure 25 - Superposition d'une maquette du paysage de la Lys mitoyenne et de sa masse bâtie.

Figure 26 - Le projet localisé, intégration dans un paysage mis en récit.

⑤
⑥
⑧
⑨
⑩
⑫
⑬
⑭
1 kilomètre

4. Le chemin de RAVeL sur l'ancienne voie vicinale de Bas-Warneton.

5. Le chemin de fer, le canal désaffecté et le chemin de RAVeL, linéaire dans le paysage.

6. L'écluse à l'Est des villes de Comines régularise le transport fluvial de la Lys.

7. Les quais de la gare de Comines Belgique.

8. L'église Saint-Chrysole sur la Grande Place de Comines France et attenante au jardin public.

9. La gare de Comines France, désaffectée depuis décembre 2019.

10. Le sentier suivant l'ancienne voie de chemin de fer qui connectait la Lys à la gare belge.

11. Le vide parcellaire de l'ancien chemin de fer, désormais sentier relié aux arrières de jardin.

12. La route portuaire et le chemin de RAVeL de l'autre côté du nouveau chenal de navigation, vus depuis le nouvel îlot crée entre les deux bras.

13. La chaussée de Wervik.

14. Traversée de la passerelle piétonne reliant l'îlot 'De Balokken' au moulin de Wervik Belgique.

15. Parc situé sur l'îlot 'De Balokken'.

16. Le pont reliant Wervicq-Sud à l'église de Wervik Belgique.

17. Quartier pavillonaire traversé de sentiers et noues connectés au chemin de halage de la Lys.

10.2. Comines, palimpseste historique.

La compréhension de ce nœud engage de s'intéresser à l'histoire des villes française et belge de Comines. N'étant issues que d'une seule et même entité à leur origine, ces villes ont évolué au fur et à mesure de leur développement industriel, économique et démographique. Leur relation à l'eau a été prépondérante à chaque moment et se traduit par de nombreux aménagements. Enfin, la frontière qui les distingue aujourd'hui a aussi impliqué des relations, flux et marques dans ce territoire.

1541

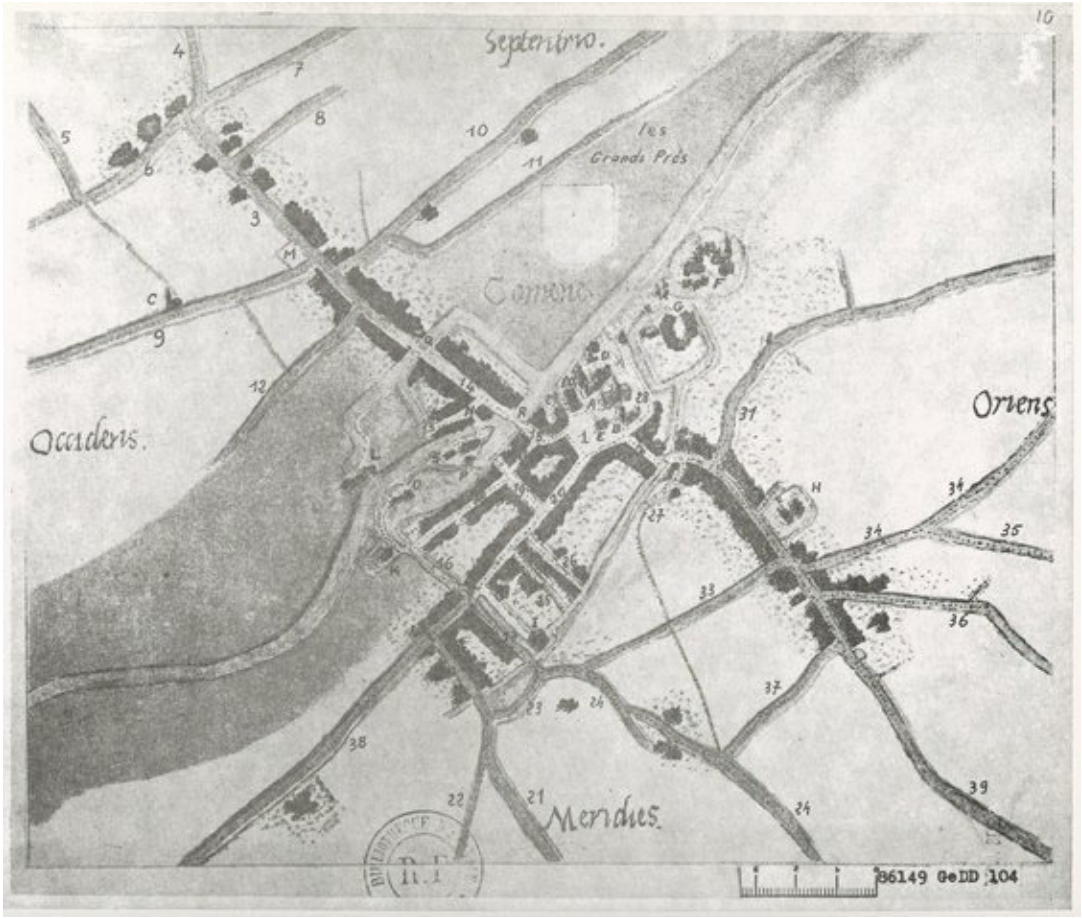


Figure 27 - *Plan de Jacques de Deventer, vers l'an 1541, sous Charles-Quint.*
Comines se développe perpendiculairement à la Lys, laissant ses berges sujettes à l'inondation en rive nord. L'élargissement au centre comprend une double écluse et vient tout juste d'être creusé. La ville s'entoure de nombreuses voies d'eau, qui permettent notamment d'actionner une série de moulins en rive nord. A l'est, on distingue l'eau qui entoure le château fort de Comines.

XVIe siècle

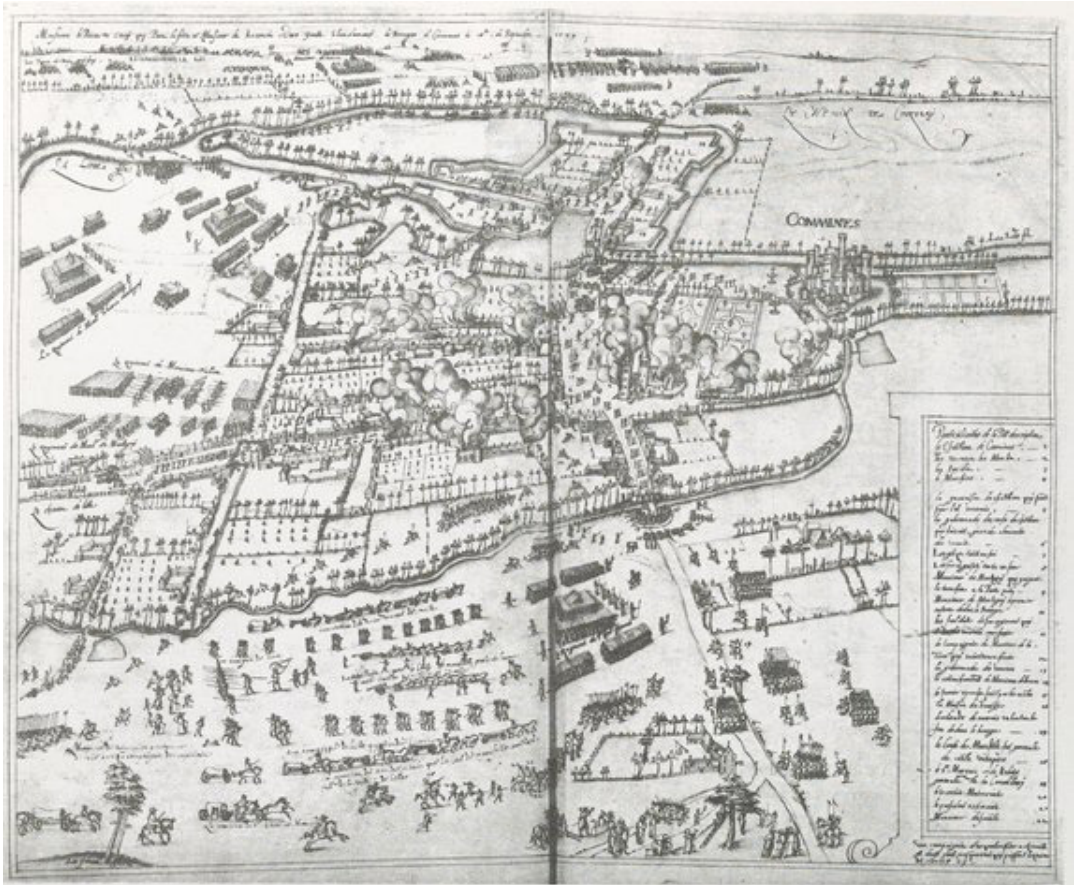


Figure 28 - *Gravure de l'architecte P. Lepoivre, fin du XVIe siècle.*
Restitution du village de la ville au XVIe siècle : Au sud de la Lys se développent les premières zones urbaines, justifiées par une berge plus plate et moins à risque d'inondation. Certains canaux sont asséchés et disparaissent au profit d'habitations. La structure urbaine se base cependant sur ceux-ci et les rues suivent leur cours original.

1630

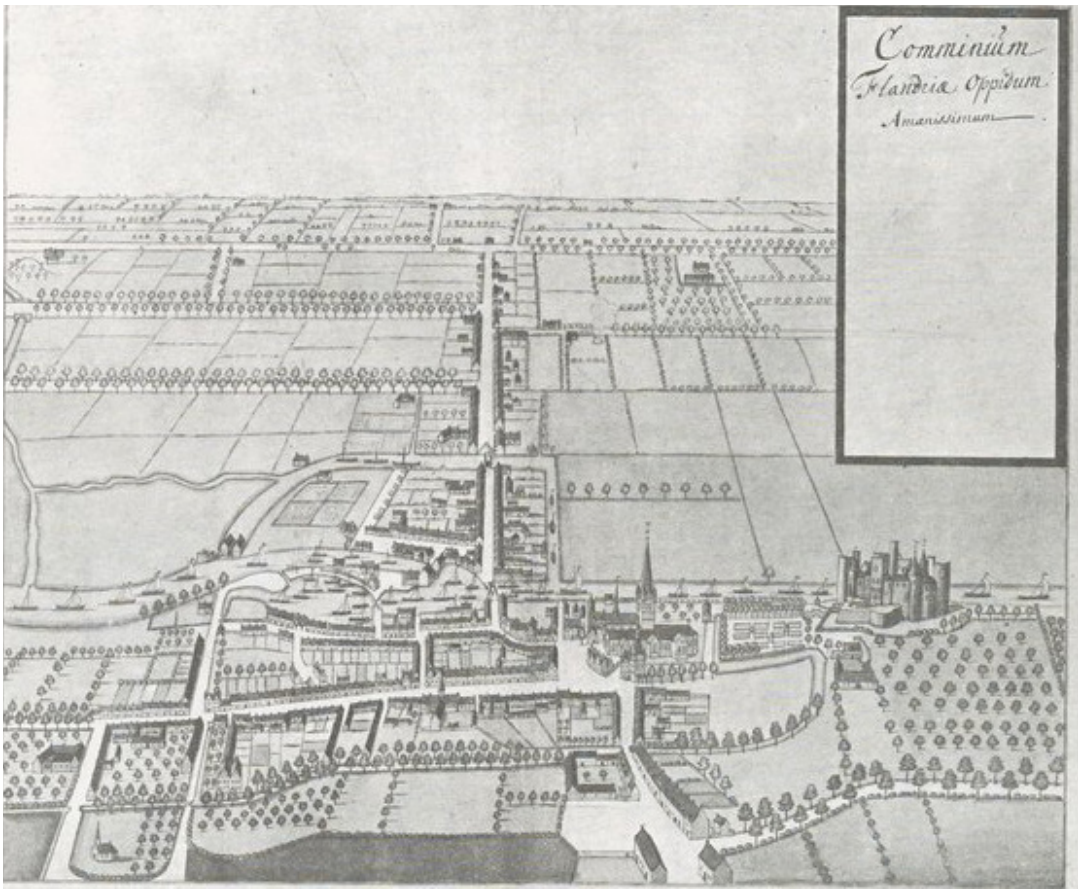


Figure 29 - *Comines à vol d'oiseau vers 1630.*
Une île nommée « Fort de Comines » s'est dessinée entre la double écluse et la Lys. Son rôle est de gérer les deux ponts-levis de la ville et les deux moulins à barres. Egalement appelée « Terre des pêcheurs », il ne reste aujourd'hui aucun vestige de ces infrastructures. Seules des anciens tracés de cette organisation sont visibles dans la morphologie du bâti actuel.

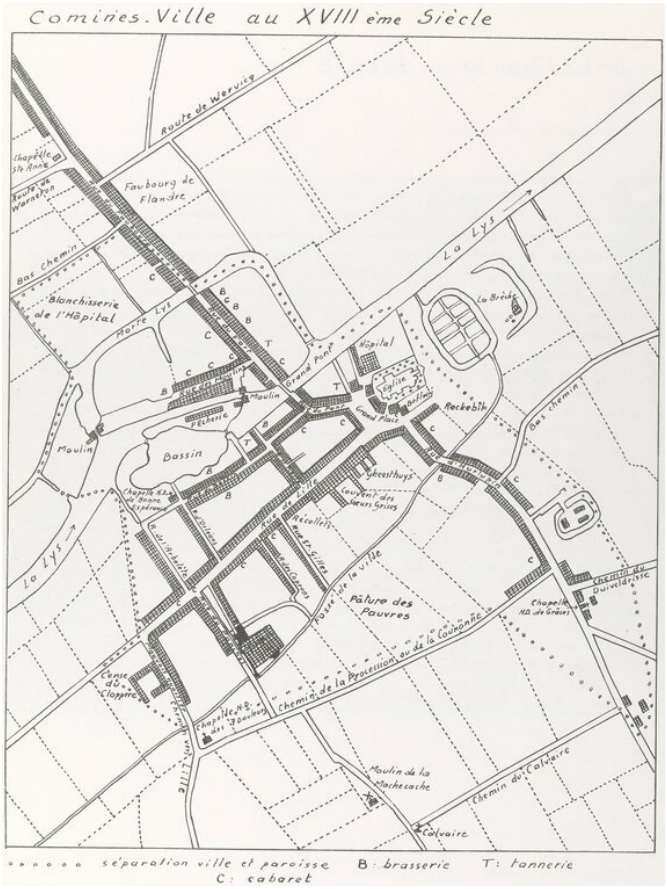
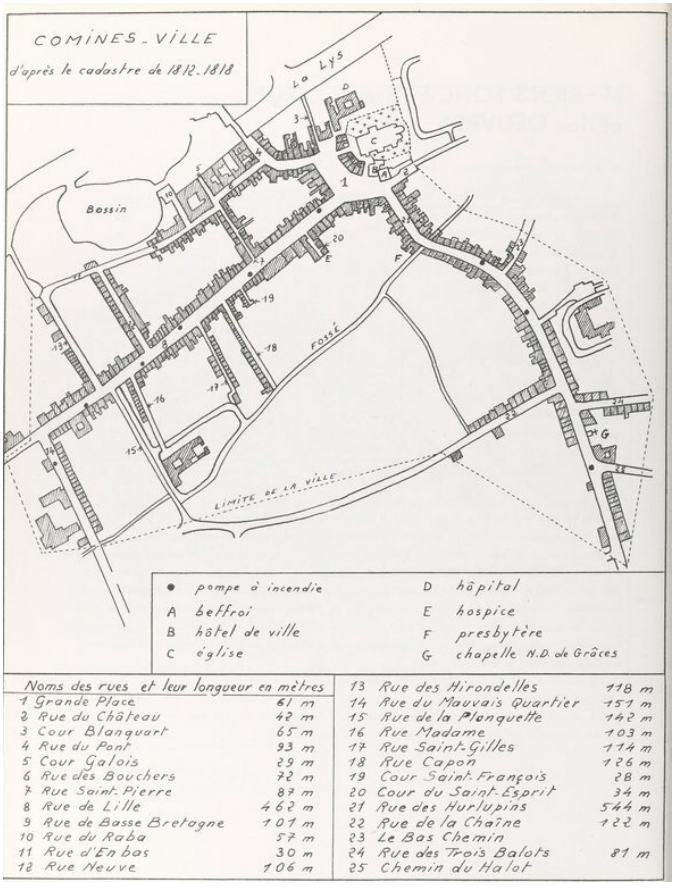


Figure 30 - *Plan de Comines au XVIIIe siècle.*
Vers 1720, l'urbanité s'étend au-delà de la Morte Lys, le cours d'eau de forme angulaire qui alimente les moulins au nord de la Lys. Suite aux occupations française en 1658 et 2668, le château a été détruit et le flamand est délaissé au profit de la langue française. D'après André Schoonheere, « Comines devient française à partir de 1713 ».

XIXe siècle



Noms des rues et leur longueur en mètres			
1 Grande Place	61 m	13 Rue des Hirondelles	118 m
2 Rue du Château	42 m	14 Rue du Mauvais Quartier	151 m
3 Cour Blanquart	65 m	15 Rue de la Planquette	142 m
4 Rue du Pont	93 m	16 Rue Madame	103 m
5 Cour Galois	29 m	17 Rue Saint-Gilles	114 m
6 Rue des Bouchers	72 m	18 Rue Capon	126 m
7 Rue Saint-Pierre	87 m	19 Cour Saint-François	28 m
8 Rue de Lille	462 m	20 Cour du Saint-Esprit	34 m
9 Rue de Basse Bretagne	101 m	21 Rue des Hurlupins	544 m
10 Rue du Raba	57 m	22 Rue de la Chaîne	122 m
11 Rue d'En bas	30 m	23 Le Bas Chemin	
12 Rue Neuve	106 m	24 Rue des Trois Balots	81 m
		25 Chemin du Halot	

Figure 31 - *Carte de la ville de Comines France au XIXe siècle.*

La révolution industrielle a participé au développement des entreprises le long de la Lys qui nécessitaient un accès à l'eau. La Lys est alors réputée pour sa qualité par les producteurs textiles.

1917

Figure 32 - *Plan de Comines en 1917 pendant la 1e guerre mondiale.*

Les deux entités de Comines continuent leur développement urbain de manières différentes. En France, il se concentre autour des berges de la Lys, tandis qu'en Belgique le développement se fait à l'écart des plaines inondables. Le bassin central traduit par la poche élargie de la Lys a complétement disparu pour laisser s'installer des habitations. La largeur de la voie d'eau centrale est diminuée considérablement. On note le développement de la ligne ferroviaire reliant les deux villes de Comines et traversant ainsi la frontière et la Lys.

2004

Figure 33 - *Vue satellite des deux Comines, 2004.*
Le bras central de la Lys a été doublé de largeur pour permettre le développement de la voie fluviale et le passage de péniches à grosse capacité de transport. Un nouveau bras a été créé a Wervik, créant l'îlot de Balokken. Les industries se développent davantage côté belge. Une majorité des bras morts est comblée pour gagner de la surface terrestre.

Figure 34 - *Vue satellite du chantier Seine-Escaut en cours d'élaboration.*
Le projet Seine-Escaut métamorphose complétement l'échelle transfrontalière par l'aménagement du nouveau bras sur la zone inondable des Bas-Près et la création d'une route portuaire reliant les deux zones industrielles de Comines France et Comines Belgique, dans l'objectif de désengorger le centre-ville de Comines Belgique.

Remonter les époques des villes de Comines révèle de riches épaisseurs historiques. La Lys est au cœur de leur établissement, et les spécificités de sa vallée se sont traduites dans la morphologie urbaine des entités. Détournée, élargie ou enterrée, la Lys s'est vue transformée de son cours naturel au fur et à mesure des époques et des besoins des villes. De plus, les nombreuses fluctuations de la démarcation frontalière jusqu'à son établissement définitif n'ont fait que renforcer l'intérêt autour de ce linéaire naturel, qui est le lien entre les deux Comines.

Les aménagements Seine-Escaut, bien qu'ils questionnent toujours l'impact sur l'identité de ce paysage, apparaissent comme une continuité presque logique des choses. En effet, ils s'inscrivent comme une couche supplémentaire sur le palimpseste hydrographique de la Lys mitoyenne, en révoquant certaines marques passées et équilibres existants, mais en dévoilant de nouveaux stigmates de la couche précédente, comme la présence de son ancien tracé.

10.3. Une infrastructure architecturale locale à diffusion régionale.

Les berges de Comines se sont révélées comme des nœuds systémiques à l'échelle du territoire de la Lys mitoyenne, capables de fédérer les échelles locale et régionale, par leur position stratégique sur le linéaire et les enjeux actuels qui les traversent.

L'histoire de cette localité la caractérise comme un palimpseste, résultant de variations politiques, démographiques ou encore économiques. Ce constat fluidifie la lecture de l'épaisseur paysagère complexe qu'elle représente aujourd'hui et qui compose la frontière que nous connaissons.

Le projet systémique localisé, issu du territoire de projet de la Lys mitoyenne, ambitionne un projet pour l'ensemble de ce territoire, capable de le révéler comme une biorégion transfrontalière. Il s'inscrit simultanément dans cette épaisseur donnée, mais aussi en considération des aménagements du projet Seine-Escaut réalisés ou projetés. Les transformations présentes ou en travaux sont tenues comme acquises, et celles futures peuvent être réquisitionnées ou réadaptées. Le projet, dans son étude mais également dans ses intentions considère le facteur temps comme pivot structurant.

Un référencement de ces aménagements fluviaux et paysagers est nécessaire afin de mieux comprendre les volontés et enjeux du projet :

Nouveau bras de la Lys

Le recalibrage de la Lys mitoyenne induit la rectification du tracé actuel de la Lys mitoyenne et engage la création d'un nouveau bras sur la zone des Bas-Près. Sur une longueur de 800 mètres, le chenal implique une extraction de 250 000 m³ de terre.
Les études issues du dossier d'incidences sur l'environnement ont élaboré 3 alternatives à ce remembrement (cf. annexe p. 193/198). Celle retenue représentait le plus juste équilibre entre composantes techniques et impacts environnementaux.

Parc urbain des Bas-Près

La zone inondable des Bas-Près, dans laquelle le nouveau chenal sera creusé, est planifiée pour accueillir un parc urbain de 6 hectares.

Celui-ci résulte d'un commun accord entre la municipalité de Comines Belgique, qui projette une valorisation de ses berges dans le cadre des transformations Seine-Escaut, et les voies Navigables, qui s'approprient cet espace public pour requalibrer la Lys mitoyenne. Le dossier technique prévoit de retravailler l'ensemble de la topographie du site, ce dernier réceptionnant les terres de remblai du nouveau bras (cf. annexe p. 199). Le dessin de ce parc se traduit par une surélévation du niveau de Bas-Près, des plantations d'arbres, des chemins piétons, et un parking pour camping-cars (cf. annexe p. 200). La pile de chemin de fer historique subsiste, mais est légèrement inférieure au niveau du parc, créant une pente circulaire autour d'elle. Le projet se saisit de ces aménagements qui n'étaient pas encore réalisés au moment de son élaboration et propose une revalorisation de la pile de chemin de fer. La topographie générale du parc reste inchangée, seule la partie Est (direction Wervik) du parc est supprimée, pour être intégrée au reste de la parcelle des Bas-Près comme zone humide inondable. Cette nouvelle limite du Parc est axée dans l'alignement de la pile de chemin de fer, qui se repositionne comme un repère, entre le parc urbain et la zone humide.

La route portuaire

Afin de désengorger la chaussée de Wervik, axe majeur traversant Comines-Belgique, une route portuaire est créée le long du nouveau chenal. Associée à un nouveau chemin RAVeL, elle connectera les zoning industriels situés au Nord-Est au et Sud-Ouest des villes de Comines.

Le jardin public

Le jardin public de Comines France existant sera dorénavant ouvert sur la Lys et connecté par la création d'un nouveau chemin de halage le long de la berge Sud. Il vient s'intégrer comme une nouvelle poche verte et une connexion douce pour les piétons entre la Lys et la grande place de Comines.

18. Les badauds suivent le chantier du nouveau chenal de naviguation qui n'est pas encore mis en service, octobre 2020. On distingue l'ancien bras, futur méandre sur la droite, et le nouveau bras, qu'une fine berge sépare de la navigation centrale.

19. Le pont de Comines réhaussé, le tunnel de la route portuaire, le chemin de RAVeL et les émergences patrimoniales côté français, avril 2022.

20. Le tracé du nouveau chenal de navigation, du chemin de RAVeL et de la route portuaire presque terminés mais déjà mobilisés, avril 2022.

21. La pile de l'ancien chemin de fer qui surplombait la Lys, désormais au coeur du Parc des Bas-Près, encore en travaux, avril 2022.

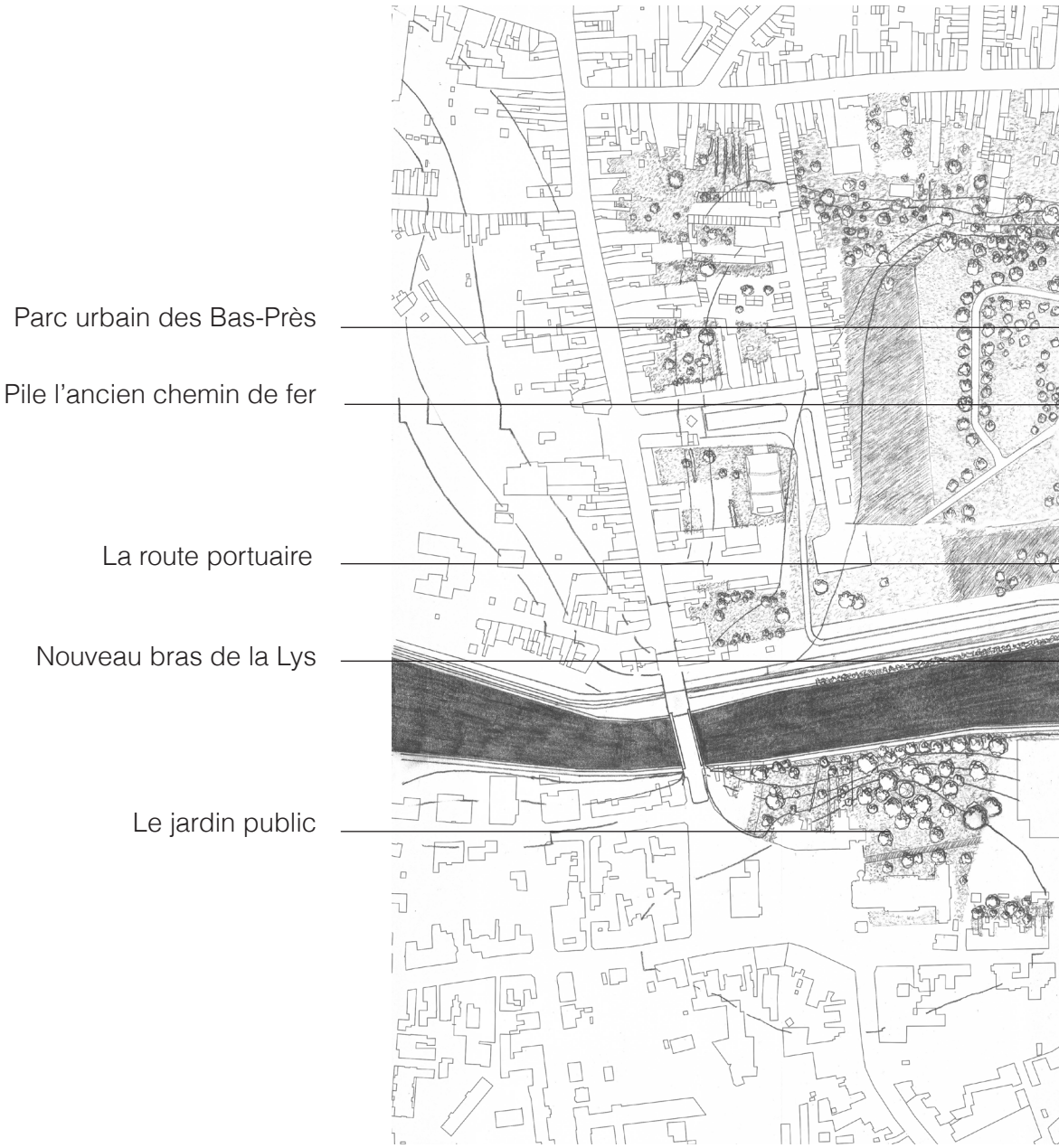


Figure 35 - Composer le projet par l'épaisseur frontalière et les aménagements Seine-Escaut.

50 mètres

Le projet, en tant qu'infrastructure, s'oriente sur deux axes moteurs de son implantation : le réseau de mobilité et l'épaisseur frontalière.

Le réseau de mobilité fixera la linéarité du projet. En s'inscrivant sur l'ancien tracé du chemin de fer qui reliait autrefois les gares de Comines France et Comines Belgique, le projet se traduit par une traversée de la Lys qui connecte les berges française et belge de la Lys mitoyenne. Cette inscription permet de distinguer et de revaloriser la pile de chemin de fer qui subsiste sur la zone des Bas-Près. De plus, cette nouvelle couture paysagère permet de se connecter à l'arborescence du maillage de mobilité douce qui existe au sein du Parc bleu. Le projet prend sens par son ancrage localisé mais sa diffusion régionale vers la métropole de Lille, Courtrai ou encore Ypres. Enfin, sa longueur se noue à des flux de mobilité perpendiculaires qui solidifient sa présence, à l'image des chemins de halage qui parcourent tout le linéaire frontalier.

L'épaisseur frontalière et toutes ses composantes historiques, politiques et paysagères définissent des points d'ancrage dans cette traversée, à l'image d'une acuponcture permettant de mobiliser ces éléments structurants et leurs caractéristiques propres. Plus concrètement, le linéaire du projet se rythme de quatre pavillons précisant un éventail programmatique résumé par quatre actions : *consulter, observer, se rencontrer et échanger.*

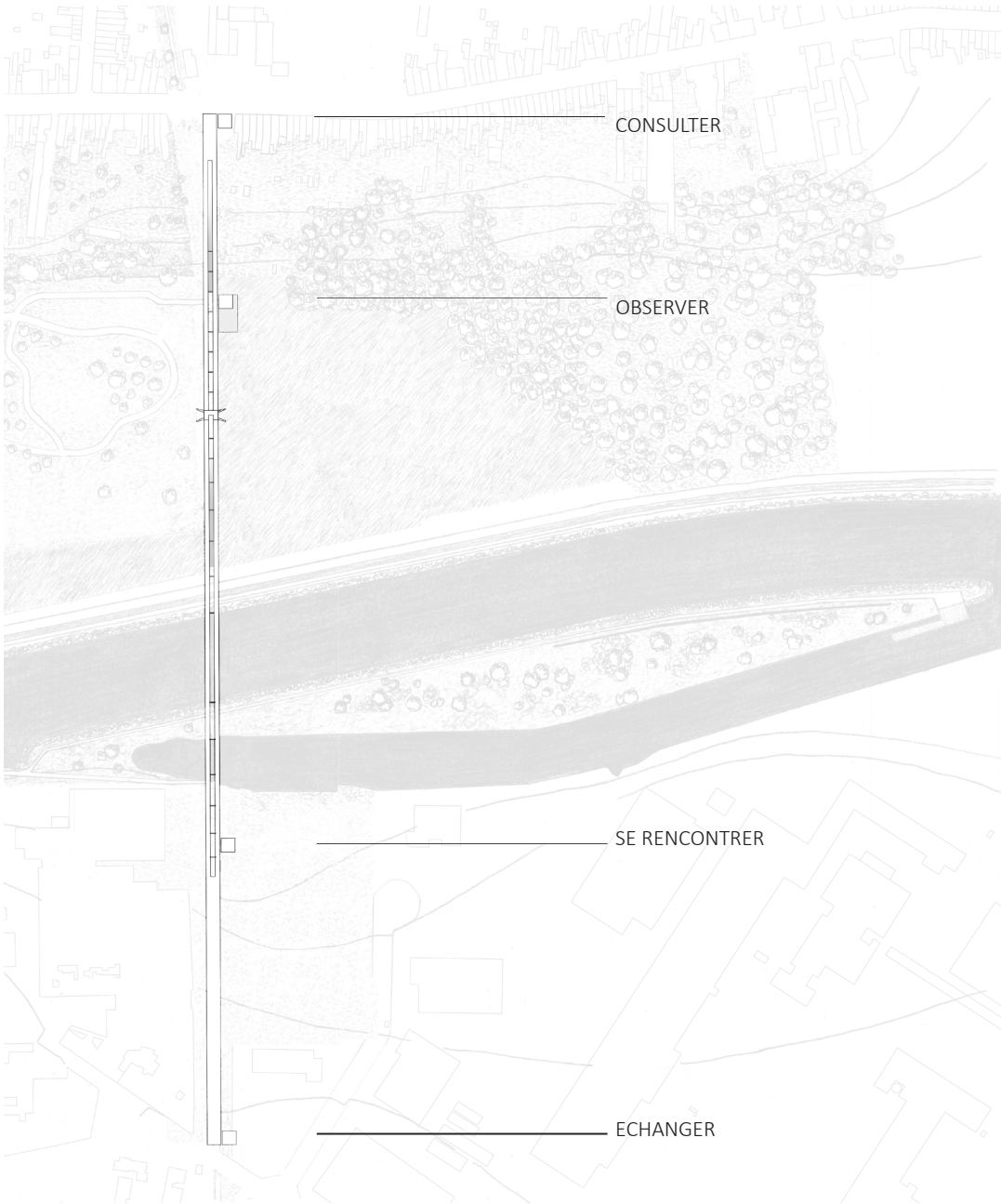


Figure 36 - Articuler les points pivots par des ancrages.

CONSULTER

Maison de la transition
Observatoire
Salles de formations et de consultations

OBSERVER

Pavillon extérieur
Garage à vélos
Belvédère sur la plaine
Exposition permanente

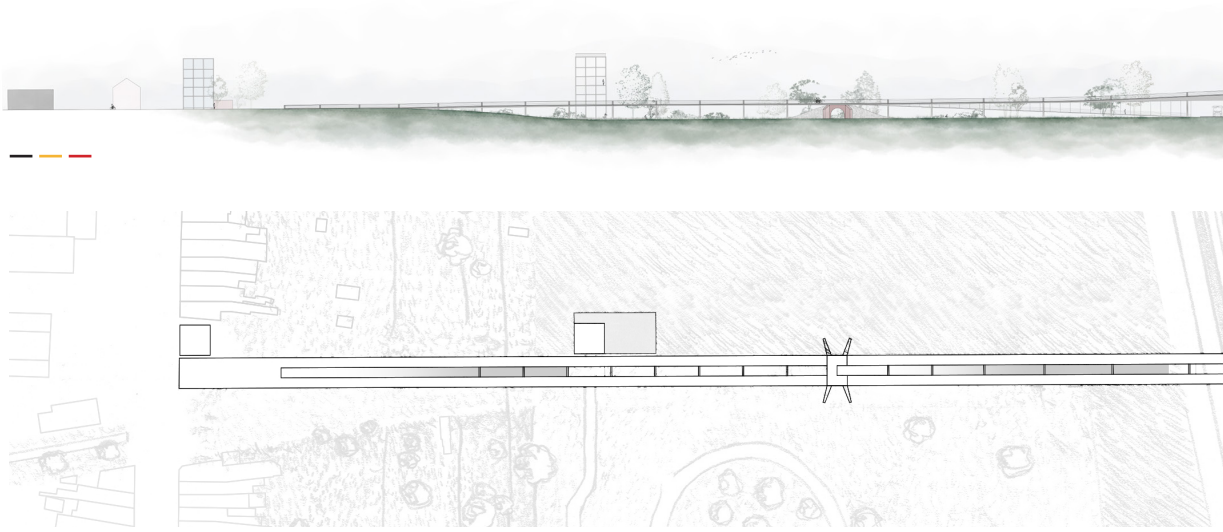


Figure 37 - Un éventail programmatique structurant la traversée.

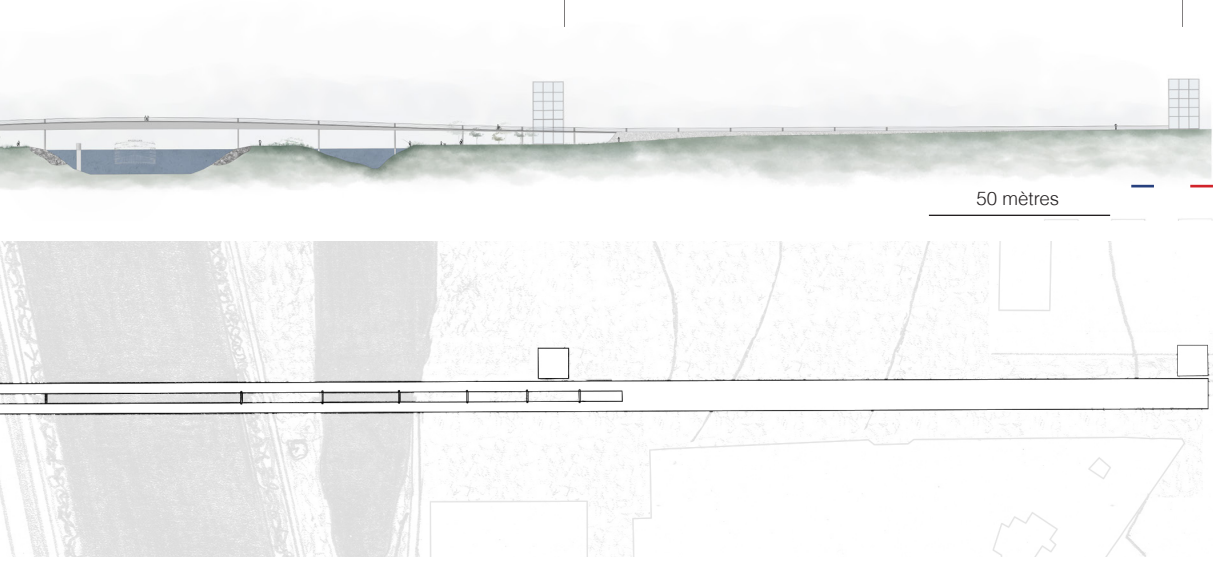
L'épaisseur de la frontière se dévoile dans un paysage d'horizontalités. Celle de la Lys, en tant que surface plane qui vibre au rythme des passages fluviaux. Elle se distingue par son nouveau chenal qui, malgré sa largeur, fédère cette vaste étendue. En parallèle, l'ancien bras subsiste et s'ajoute à ce palimpseste paysager, marquant une période révolue. Les berges composent ensuite une seconde horizontalité, par leur ouverture. Poches vertes, elles s'intègrent dans le corridor vert de la Lys, et sont à la fois lieu de biodiversité, mais également d'apprentissage et de récréation pour les groupes scolaires qui y viennent. Quelques mètres au-dessus,

SE RENCONTRER

Salle restauration
Verger
Aire de pique-nique

ECHANGER

Accueillir les producteurs locaux pour la vente
Exposition éphèmères



on s'éloigne du cœur de la Lys pour retrouver l'urbanité qui surélève ces plaines. Parallèlement, qu'il s'agisse de Comines France ou de Comines Belgique, ce sont les polarités que le projet connecte. Ce dernier, caractérisé par une passerelle accessible aux mobilités douces, se traduit par un geste horizontal sur cette épaisseur, fluide, survolant toutes ses composantes tout en s'articulant à chaque réseau qu'il rencontre. Enfin, une dernière ligne horizontale fictive apparaît lorsque les quatre pavillons se lisent simultanément. En s'adaptant à la topographie de chaque section, ils s'associent dans une commune hauteur qui créer une constellation d'émergences.

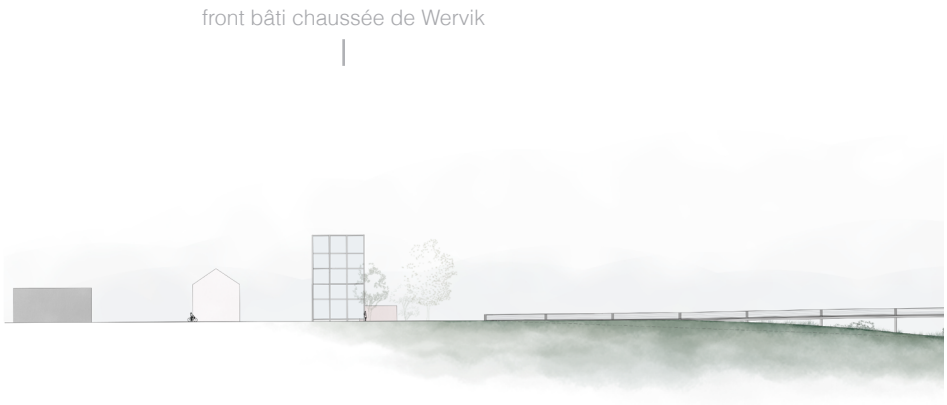


Figure 38 - S'intégrer au front bâti.

Maison de la transition

Intégrée au front bâti de la chaussée de Wervik, la maison de la transition se reflète comme l'avenir de la vallée de la Lys, en se s'incarnant en un observatoire des dynamiques de ce territoire. Mener des référencements, des études et des réflexions communes aux trois régions engagées permettra de faciliter et d'uniformiser les données de la biorégion transfrontalière. L'objectif étant d'accélérer la transition écologique de ce territoire.

En complément, de nouveaux programmes seront instaurés dans une approche innovante du territoire. Elle propose également des consultations et formations aux populations locales.

Son implantation sur la rive belge permet un accès facile depuis la chaussée de Wervik et constitue une accroche dans l'urbanité dans le vide parcellaire laissé par l'ancien chemin de fer.

Figure 39 - Accéder à la plaine humide et appréhender son histoire.

Pavillon extérieur

Moment de halte dans la traversée, le pavillon extérieur s'inscrit sur la limite entre le parc urbain des Bas-Près à l'Est, et la zone humide préservée à l'Ouest. Elle constitue une clef d'entrée sur ces éléments paysagers mais permet aussi de pouvoir les contempler avec du recul. Le positionnement d'un garage à vélos à hauteur même que la passerelle suggère un temps d'arrêt. Aux niveaux supérieurs une exposition permanente sur la Lys mitoyenne, son histoire et ses écosystèmes permettent au visiteur de mieux comprendre ce paysage, pour mieux le vivre. La montée est constamment accompagnée de cadrages sur le paysage environnant, et notamment sur la pile de chemin de fer à proximité. Au dernier niveau, un belvédère offre un point de vue à 360 degrés sur l'ensemble de la frontière de la Lys. De là, on aperçoit les émergences de l'église et de l'hôtel de ville de Comines France, ainsi que le pont transfrontalier reliant les villes. Au niveau zéro, un plancher surplombe la zone humide et permet une relation plus proche avec la flore du site.

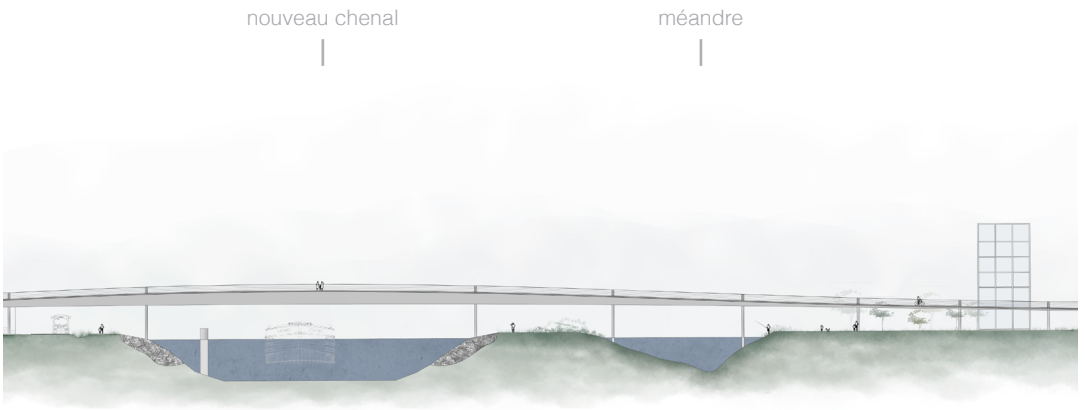


Figure 40 - Surplomber la frontière, vivre sa traversée.

Plaine de jeux

Sur la berge française, le pavillon s'articule avec la plaine de jeux qui l'entoure. En bordure du méandre de la Lys mitoyenne, cet espace permet aux groupes de visiteurs un contact proche avec la Lys et de la biodiversité de son bras-mort. Un verger situé sur la parcelle invite à pique-niquer tout en appréciant avec recul la vue sur l'eau. Le pavillon à proximité offre un endroit de restauration couvert en complément de son extérieur. Il réceptionne également les flux du chemin de halage connecté au jardin public à l'Est et intègre une circulation verticale et un ascenseur permettant de rejoindre la passerelle.

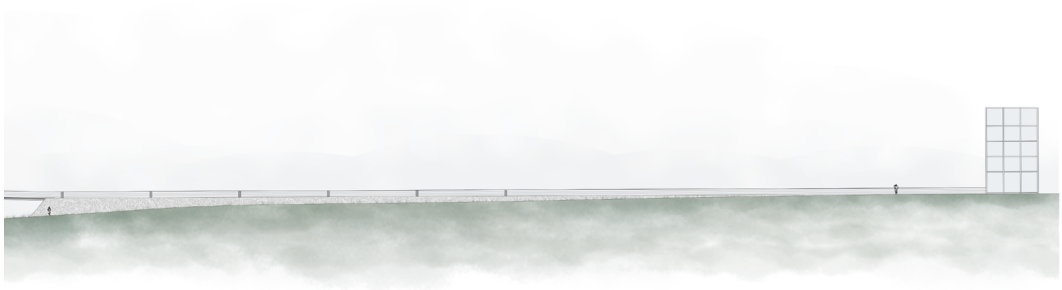


Figure 41 - Se détacher progressivement de l'urbanité.

10 m

Halle aux producteurs

Implanté en bordure du tissu urbain français, ce pavillon marque la fin de la traversée à l'endroit où la passerelle rejoint la topographie de la ville. Il se décline comme un lieu de vie couvert de la ville, où s'organisent des marchés de producteurs locaux. Il s'ambitionne vitrine de la région transfrontalière en valorisant la production locale des produits. Sa proximité avec les accès routiers permet une aisance dans l'organisation d'événements et invite la population à la traversée. Dans ses étages supérieurs, des expositions éphémères se combinent à la halle.

Développement du Pavillon Extérieur.

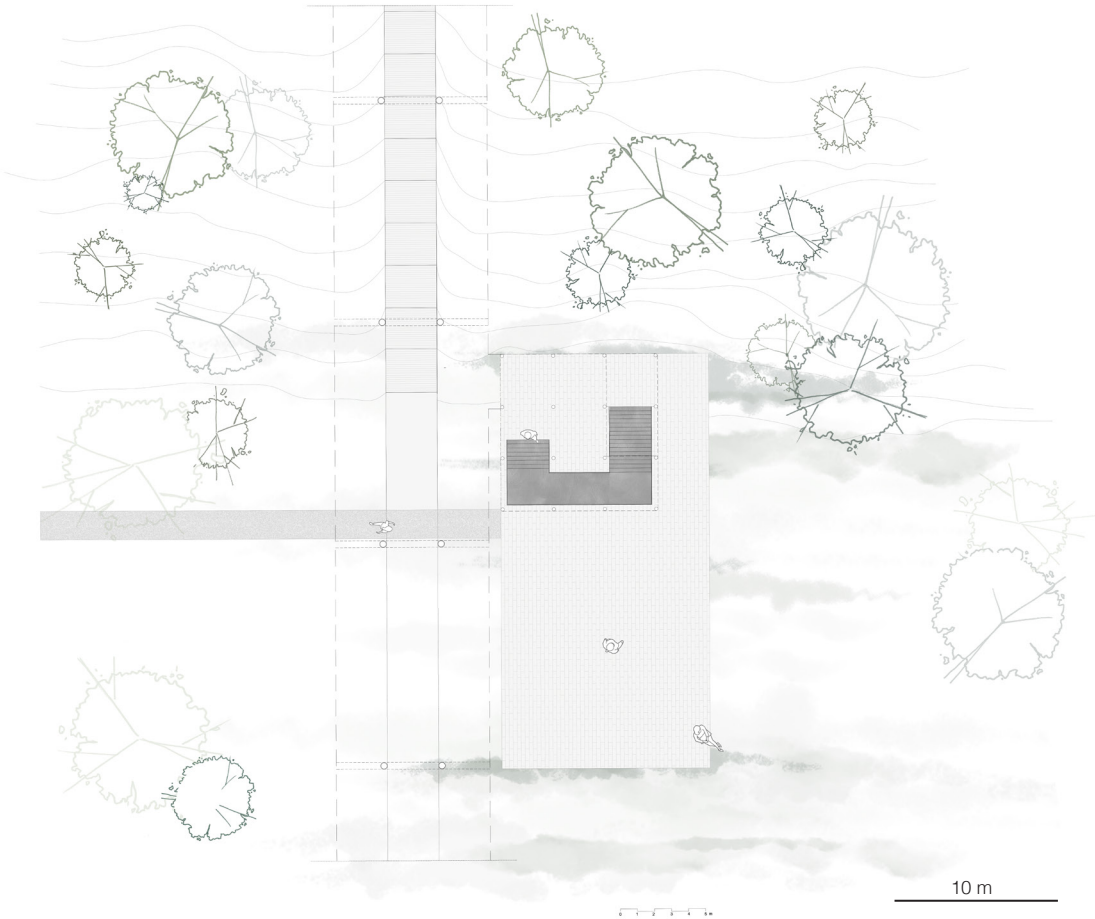


Figure 42 - Connecter le parc urbain, la plaine humide et la traversée.

Rez-de-chaussée

Le pavillon extérieur se positionne comme pivot entre le parc urbain et la zone humide des Bas-Près en s'établissant comme clef d'entrée de ces deux espaces. Il se connecte aux chemins provenant du parc et offre un ponton sur la végétation de la zone préservée. Il se compose d'une trame qui se fixe à celle de l'infrastructure passerelle.

Figure 43 - Une halte dans la traversée pour s'élever.

Niveau R+1

Le plancher se greffe comme une annexe à la passerelle. Il réceptionne les flux de mobilité et propose une halte dans la traversée. Le garage à vélos facilite la connexion entre ces deux moments. Le pavillon accueille en son sein une circulation verticale qui se décline dans des cadrages sur le paysage environnant. Une exposition permanente propose à chacun de saisir les enjeux de ce patrimoine naturel et de ses composantes. Enfin, un belvédère marque le sommet de cette émergence par un panorama permettant de considérer avec recul cette vaste étendue et les éléments qui la composent.

La passerelle

L'infrastructure principale se compose de deux tabliers qui permettent aux mobilités douces de circuler. Leur largeur offre une aisance pour le croisement des vélos et des piétons. Son centre est évidé laissant apparaître les poutres structurelles qui rythment la traversée. Cette trame centrale accueille des rampes qui permettent un accès aux vélos et personnes à mobilité réduite provenant des différents réseaux que la passerelle rencontre, comme depuis la route portuaire nouvellement créée le long du chenal de navigation ou encore depuis la chaussée de Wervik, rattrapant ainsi la topographie des berges par une pente douce. Au niveau de la zone des Bas-Près, pour rejoindre la route, les rampes sont soutenues pas des tirants reliés à la structure principale. Ils permettent de marquer une verticalité par leur finesse tout en n'obstruant pas la vue.

Les contraintes techniques étaient nombreuses et ont composé l'infrastructure. Le défi principal de cet ouvrage était de surplomber la Lys sur une largeur de cinquante-cinq mètres. Cela a été réalisable grâce à l'utilisation de l'acier pour composer l'ensemble. De plus, le tablier de la passerelle varie dans son épaisseur, passant de 45 centimètres aux endroits avec le plus d'appuis à 2 mètres au niveau de la Lys. Cette variation fluidifie le mouvement horizontal initial par une légère courbe révèlant progressivement son épaisseur au-dessus de la frontière. Les autres contraintes étaient principalement les hauteurs à respecter aux différents points de la traversée. En effet, au-dessus de la route portuaire par exemple, la hauteur libre devait être de minimum 4 mètres pour permettre le passage des camions. Enfin, au niveau du chenal de navigation, le tirant d'air, c'est à dire la hauteur nécessaire au passage des bateaux grands gabarits s'établissait à 5,25 mètres. Dans la cadre des aménagements de la Lys mitoyenne, le pont routier entre les villes de Comines avait été préalablement surélevé de 76 centimètres afin d'obtenir cette même hauteur.

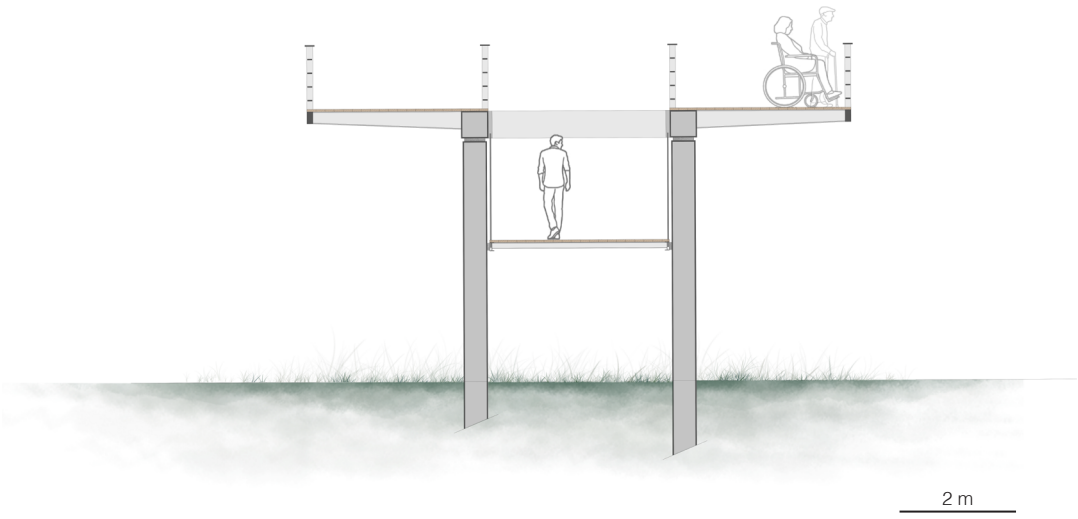
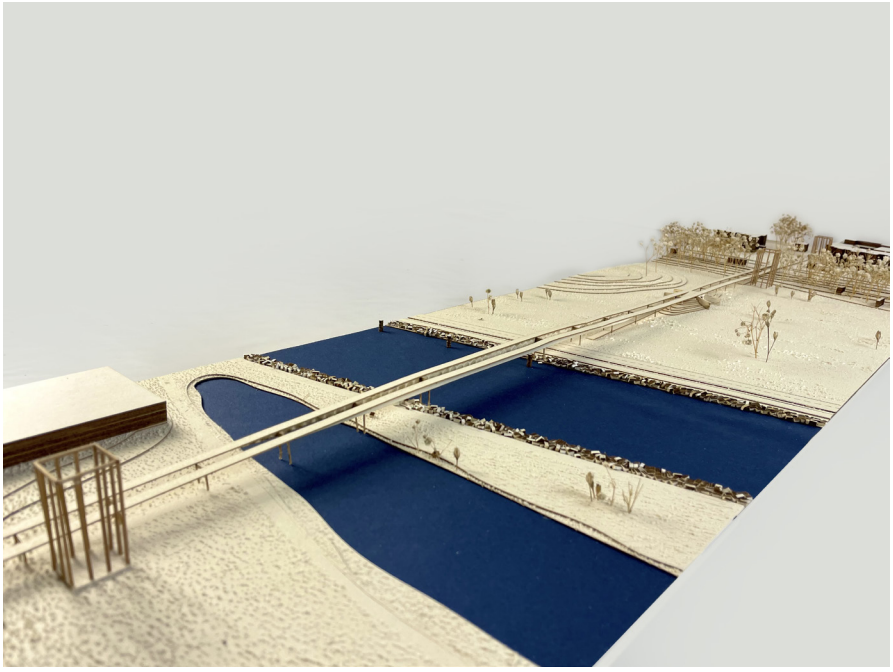
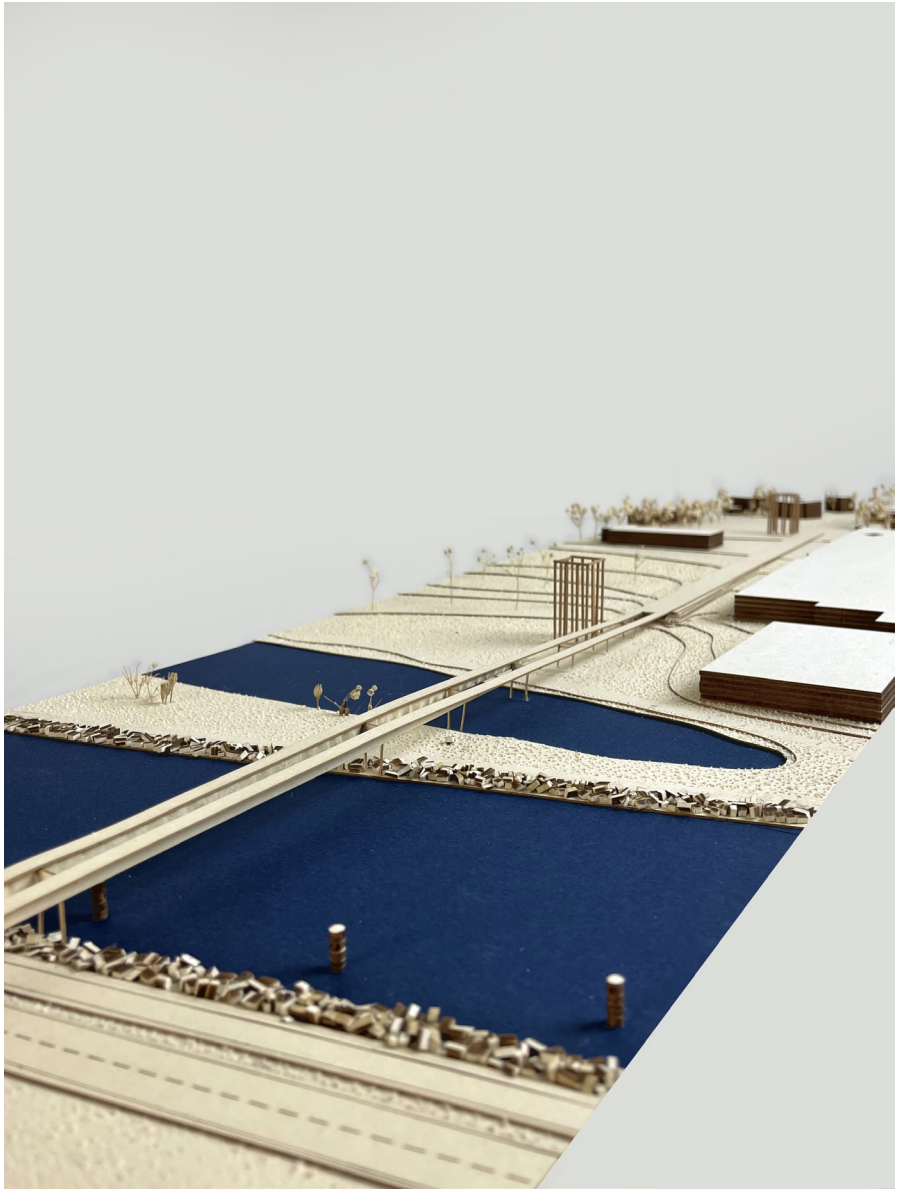


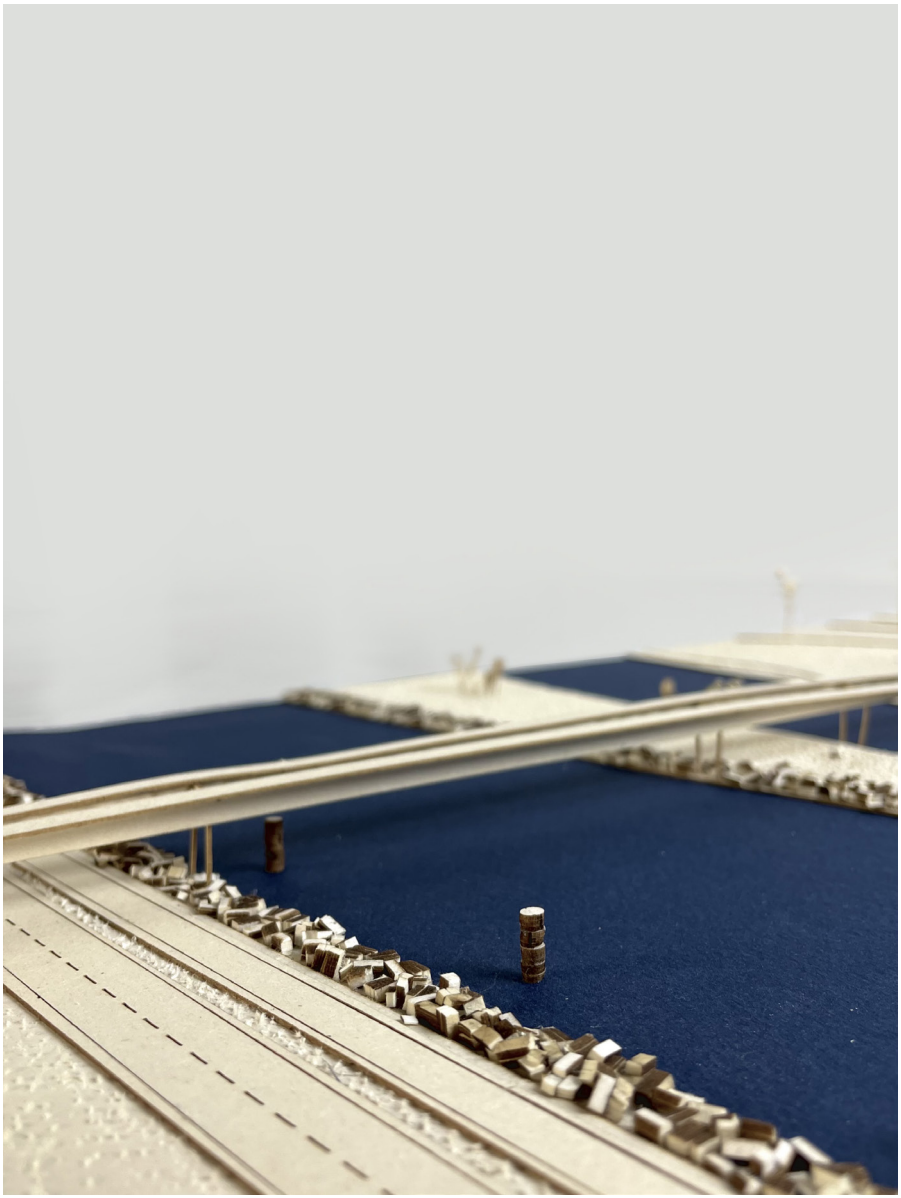
Figure 44 - Intégrer les accès dans l'épaisseur structurelle.



22. Vue aérienne sur l’épaisseur frontalière, développement local d’un récit territorial.



23. Surplomber des surfaces, se connecter aux flux.



24. La route portuaire et le nouveau chenal, principales contraintes techniques.

25. Inscription au front bâti de la chaussée de Wervik.

26. Retrouver des ancrages patrimoniaux et les révéler.

27. Vivre le paysage de la frontière par sa traversée.

L'ensemble de ce travail de fin d'études s'est développé en analysant des processus et en convoquant des concepts et méthodologies qui permettaient de répondre à la thématique de recherche : « Comment révéler la biorégion de la Lys mitoyenne comme projet de territoire ? »

Cette thématique, développée sous un angle théorique, s'est articulée aux analyses territoriales réalisées sur la totalité de l'interface fluviale-frontalière dans le but de comprendre par quels leviers la rivière-frontière peut faire exister ce territoire de projet pouvant générer un projet de territoire.
La première partie consistait à appréhender l'eurométropole en comprenant son territoire et de facto son histoire, mais également son organisation. Principalement étudié sous le prisme de son maillage hydrographique, son patrimoine naturel s'est révélé être le moteur de dynamiques eurométropolitaines, à l'image de son Parc Bleu. De ce constat des enjeux ont émergé dans divers domaines, comme le tourisme, l'économie ou encore l'environnement.
Parallèlement, l'étude du projet Seine-Escaut et de ses opérations sur la rivière d'or a distingué la position stratégique du réseau bleu eurométropolitain, mais également le maillon central qu'incarne la Lys mitoyenne sur le maillage européen.
Ces deux axes développés conjointement ont soulevé des questionnements sur les impacts que ces aménagements pouvaient avoir sur l'identité du parc transfrontalier.

Ces constatations ont ensuite été enrichies par l'approche conceptuelle de la frontière, en tant qu'objet complexe et multiple. Le croisement de la géographie et de la sociologie au terrain d'étude a permis de préciser le discours, sa sémantique, et la manière de d'aménager le territoire de la frontière, par sa mise en récit.

Ce travail préalable d'édification de la base territoriale et sémantique était nécessaire et permettait dès lors d'engager un corpus théorique mobilisant des concepts pour penser de nouvelles approches du territoire et de ses mécanismes.

Le chapitre 7 s'est alors orienté vers les apports de la pensée territorialiste, en s'appropriant les concepts d'Alberto Magnaghi, et ainsi formuler la question de recherche : « Comment révéler la biorégion de la Lys mitoyenne comme territoire latent de projet transfrontalier ? ».

Dans le cadre de l'approche territorialiste dans laquelle ce travail s'inscrit, le territoire est appréhendé comme un système à étudier dans ses composantes anthropologiques et physiques, par une démarche anthropo-biocentrique. La notion de biorégion urbaine comme référent conceptuel de cette pensée introduite au chapitre 8 a constitué une clef d'entrée sur le territoire de la Lys mitoyenne. Ce passage nous a permis de poser l'hypothèse d'une biorégion transfrontalière.

L'interface frontalière de la Lys a été appréhendée comme une biorégion transfrontalière, dont il convenait d'établir les conditions d'existence. Ce travail s'est traduit autour des concepts de soutenabilité et d'autosoutenabilité dans leurs cinq axes (politique, économique, social, environnemental et territorial).

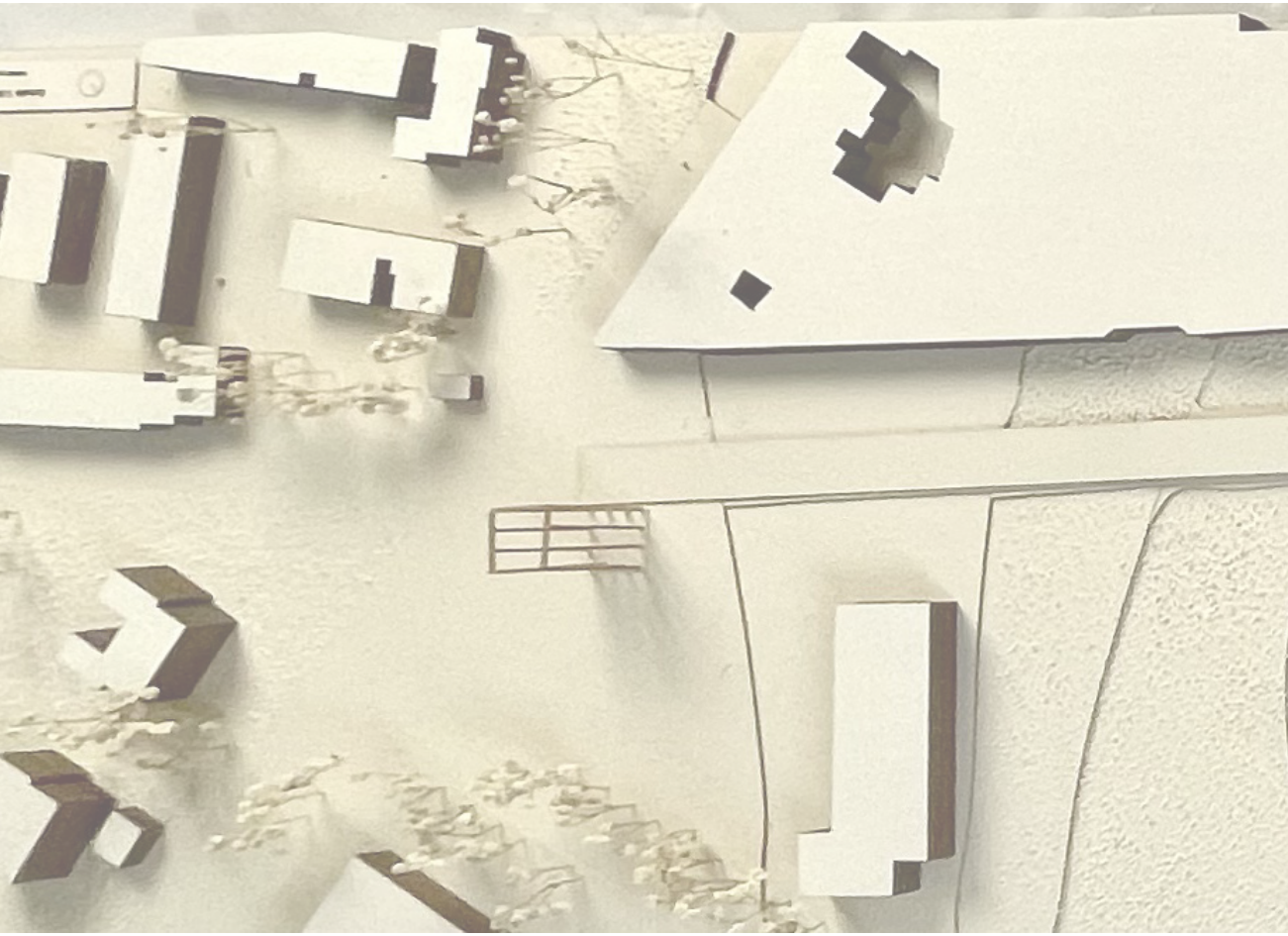
La dernière partie du travail s'incarnait comme une mise en application de l'hypothèse de la biorégion transfrontalière. En ce sens, et dans un essai de prospective, elle était une mise à l'épreuve par le projet. La recherche engageait de mobiliser le projet pour révéler le bassin de vie et faire exister la biorégion comme un territoire de projet qui peut générer un projet de territoire. Cette approche établissait deux échelles d'intervention : l'échelle territoriale et l'échelle locale.

La mise en récit du territoire et l'identification de ses filtres sous la question de la mobilité, des corridors et des projets transnationaux révélaient le maillage de cette interface et l'identité de la biorégion. De ces analyses résultent une notion commune, celle de la coopération, symbole d'intérêts et de patrimoine communs aux pays et régions mobilisés qui sont l'essence même de cette biorégion.

La méthode du *systemic design* développée par Alan Berger a permis, au travers d'une connaissance approfondie du territoire et d'une synthétisation graphique de ses flux connectant l'échelle régionale à l'échelle locale, d'identifier de potentiels nœuds sur ce linéaire frontalier, et ainsi d'entamer la réflexion du projet systémique local, caractérisé par une action diffuse du système et des deux échelles. Le nœud qui s'est révélé être le plus pertinent au regard du territoire et de ses problématiques actuelles est celui de Comines, où un nouveau bras est créé dans le cadre des opérations d'aménagement de la Lys mitoyenne.

L'approche systémique du projet s'est contextualisée en considérant le facteur temps du milieu, notamment au vu des planifications d'aménagement européennes. L'intervention locale du projet s'est introduite au travers de la thématique de la mobilité au sein de ce nœud, en s'établissant sur les traces de l'ancienne voie de chemin de fer qui enjambait la Lys. L'arborescence des voies ferroviaires existantes, désaffectées ou transformées en sentier intégrait le projet localisé au maillage de mobilité douce du Parc. L'infrastructure compose avec l'épaisseur paysagère et intègre quatre pavillons, l'échelle architecturale. Ces derniers sont des points de pivots avec les flux transversaux et ancrent le projet dans chaque épaisseur. Ils intègrent un éventail programmatique novateur pour les réflexions, études et projets communs aux pays et régions de la Lys mitoyenne et proposent de comprendre, voir et vivre la frontière paysagère. Ainsi, c'est l'articulation des échelles régionale et locale qui permet d'enclencher le projet de territoire.

Ce travail, réalisé sur deux années marquées d'une pandémie mondiale, a mis en lumière l'objet-frontière dans toute sa complexité. Sa présence parfois estompée voire effacée dans le territoire eurométropolitain fédéré s'est alors réaffirmée, et les blocs de bétons, barrières ou simples mottes de terre ont soudainement redessiné son linéaire. Cette période a soulevé la vulnérabilité des systèmes actuels et leurs limites, mais avant tout la prépondérance de la question de la frontière pour gérer ces périodes de crise, et ses impacts sur les territoires transfrontaliers. Ces derniers ont été les premiers marqués par la scission et les imbroglios générés par la rupture soudaine des flux de l'échelle locale à l'échelle de la région transfrontalière. Bien que nécessaire pour circonscrire et fédérer les états desquels elle émerge, la frontière mobilise son propre territoire, qu'il convient d'interroger et de considérer en tant que tel.



Bibliographie.

- BERGER Alan, *Systemic Design Can Change The World*, Ed. Sun Architecture, 2009.

- BRUNET Roger, *Territoires de France et d'Europe : Raisons de géographe*, Belin, Paris, 1997.

- COGATO LANZA Elena, *Le territoire inversé*, Presses Polytechniques Universitaires Romandes, 2005, pp. 117-139.

- DEWARRAT Jean-Pierre, QUINCEROT Richard, WEIL Marcos, WOEFFRAY Bernard, *Paysages ordinaires : de la protection au projet,* Coll. Architecture + recherches, Mardaga.

- Ecorem s.a., *Étude d'incidences sur l'environnement : relative à l'amélioration de la Lys dans la traversée de Comines*, Juin 2012.

- Ecorem s.a., *Étude environnementale stratégique : liaison fluviale à grand gabarit Seine-Escaut et raccordements sur le territoire wallon*, 2010.

- EUROMETROPOLE, Le parc bleu de l'eurométropole, Août 2018.

- FOURNY Marie Christine, *La frontière, objet d'intermédiation territoriale*, Peuples et Monde, 2005.

- FRIEDMAN Yona, *Comment habiter la terre ?*, Ed. l'éclat/poche, Paris, 2016.

- FRIEDMAN Yona, *Utopies réalisables*, Ed. l'éclat/poche, Paris, 2000.

- GRASLAND Claude, À la recherche d'un cadre théorique et méthodologique pour l'étude des maillages territoriaux, les découpages du territoire, Lyon, 1997 BRUNET Roger, FRANCOIS Jean-Christophe, GRASLAND Claude, *La discontinuité en géographie : origines et problèmes de recherche - Entretien*, Espace Géographique, 1997.

- HAMEZ Grégory, *Pour une analyse géographique des territoires transfrontaliers : Contribution théorique et méthodologique*, Géographie, Université de Rouen, 2015.

- LARRERE Catherine, *Les éthiques environnementales*, Natures Sciences Sociétés 2010/4 (Vol.8), p. 405-413.

- LEBERRE Maryvonne, *Territoires, Encyclopédie de Géographie*, Economie, 1992.

- LEVY Jacques, LUSSAULT Michel, *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Belin, Paris, 2003.

- MAGNAGHI Alberto, *La biorégion urbaine, petit traité sur le territoire bien commun*, Ed. Eterotopia,
Coll. Rhizome, Paris, 2014.

- MAGNAGHI Alberto, Le projet local, Ed. Mardaga, Coll. Architecure + recherches, Sprimont,
2003.

- MAROT Sébastien, *L'Alternative du paysage*, Le visiteur, 1995, pp. 54-81.

- Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie, Les Atlas de paysages
Méthode pour l'identification, la caractérisation et la qualification des paysages.

- PERNET Alexis, Le grand paysage en projet, Metisspresses, 2014.

- SCHOONHEERE André, *Comines de siècle en siècle, une double destinée*, l'Harmattan, 1998.

- SCHOONHEERE André, Comminum - Flandriae Oppidum Amaoenissium - Atlas Historique de Comines, Dépôt légal 1964.

- SECCHI Bernardo, VIGANO Paola, *La ville poreuse : Un projet pour le Grand Paris et la métropole de l'après Kyoto*, Ed. MetisPresses, 2011.

- SINAI Agnès, STEVENS Raphaël, CARTON Hugo & SERVIGNE, Pablo, *Petit traité de résilience locale*, Ed.
Charles Léopold Mayer, Paris, 2015.

- WILLEMIN Véronique, *Habiter demain : de l'utopie à la réalité*, Collection Anarchitecture, Ed. Alternatives, 2010.

Webographie.

- *About Interref - What is Interreg and how it works*, Interreg.Eu., publié le 10.0.7.2020, consulté le 15.01.2022 à l'adresse https://interreg.eu/about-interreg/

- *Canal Seine Nord : début des travaux et des recrutements, «6 000 personnes vont être nécessaires pour construire l'infrastructure»*, France 3 Hauts-de-France, publié le 25.03.22, consulté le 04.04.22, à l'adresse https://france3-regions.francetvinfo.fr/hauts-de-france/oise/canal-seine-nord-debut-des-travaux-et-des-recrutements-6-000-personnes-vont-etre-necessaires-pour-construire-l-infrastructure-2512104.html

- *Gestion du territoire et développement durable*, Interreg, publié le 07.03.2011, consulté le 03.04.2022 à l'adresse http://www.interreg4-fwvl.eu/admin/upload/project/pdf/192-fr.pdf

- *Le réseau multimodal Seine-Escaut, Seine-Escaut*, publié le 03.11.21, consulté le 14.01.22, à l'adresse https://www.seine-scheldt.eu/

- MAHIL Aziza, TREMBLAY Diane-Gabrielle, *Théorie de l'acteur-réseau In : Sciences, technologies et sociétés de A à Z* [en ligne], Montréal : Presses de l'Université de Montréal, 2015, consulté le 20.04.22, à l'adresse <http://books.openedition.org/pum/4363>. ISBN : 9782821895621. DOI : https://doi.org/10.4000/books.pum.4363.

- *Projet Seine-Escaut*, Alliance Seine-Escaut, publié le 25.06.21, consulté le 15.09.21, à l'adresse https://alliance-seine-escaut.org/?msclkid=db37a7fccf8e11ecbfbecb4a8989ad3a

- SARDELLO Romain, *R72 : Trame verte, trame bleue et autres trames*, SFEcologie, publié le 16.04.2021, consulté le 08.02.2022, à l'adresse https://alliance-seine-escaut.org/?msclkid=db37a7fccf8e11ecbfbecb4a8989ad3a

- *Valys*, Interreg, publié le 28.03.22, consulté le 03.04.2022 à l'adresse https://www.interreg-fwvl.eu/fr/valys

- Voies Navigables de France, *L'aménagement de la Lys mitoyenne*, VNF, publié le 09.12.21, consulté le 14.01.22, à l'adresse https://www.vnf.fr/vnf/dossiers-actualitess/lamenagement-de-la-lys-mitoyenne/?msclkid=18e37bd8cfa311eca37354422e0370a5

Sauf mention contraire, l'ensemble des documents iconographiques ont été produits par l'auteur.

Référencement des photographies.

1. Canal de l'Espierre, décembre 2016, photo personnelle.

2. Signalétique des mobilités douces au pont de Wervik.

3. Le chemin de fer, le canal désaffecté et le chemin de RAVeL de Comines Belgique.

4. Le chemin de RAVeL sur l'ancienne voie vicinale de Bas-Warneton.

5. Le chemin de fer, le canal désaffecté et le chemin de RAVeL, linéaire dans le paysage.

6. L'écluse à l'Est des villes de Comines régularise le transport fluvial de la Lys.

7. Les quais de la gare de Comines Belgique.

8. L'église Saint-Chrysole sur la Grande Place de Comines France et attenante au jardin public.

9. La gare de Comines France, désaffectée depuis décembre 2019.

10. Le sentier suivant l'ancienne voie de chemin de fer qui connectait la Lys à la gare belge.

11. Le vide parcellaire de l'ancien chemin de fer, désormais sentier relié aux arrières de jardin.

12. La route portuaire et le chemin de RAVeL de l'autre côté du nouveau chenal de navigation, vus depuis le nouvel îlot crée entre les deux bras.

13. La chaussée de Wervik.

14. Traversée de la passerelle piétonne reliant l'îlot 'De Balokken' au moulin de Wervik Belgique.

15. Parc situé sur l'îlot 'De Balokken'.

16. Le pont reliant Wervicq-Sud à l'église de Wervik Belgique.

17. Quartier pavillonaire traversé de sentiers et noues connectés au chemin de halage de la Lys.

18. Les badauds suivent le chantier du nouveau chenal de naviguation qui n'est pas encore mis en service, octobre 2020. On distingue l'ancien bras, futur méandre sur la droite, et le nouveau bras, qu'une fine berge sépare de la navigation centrale.

19. Le pont de Comines réhaussé, le tunnel de la route portuaire, le chemin de RAVeL et les émergences patrimoniales côté français, avril 2022.

20. Le tracé du nouveau chenal de navigation, du chemin de RAVeL et de la route portuaire presque terminés mais déjà mobilisés, avril 2022.

21. La pile de l'ancien chemin de fer qui surplombait la Lys, désormais au coeur du Parc des Bas-Près, encore en travaux, avril 2022.

22. Vue aérienne sur l'épaisseur frontalière, développement local d'un récit territorial.

23. Surplomber des surfaces, se connecter aux flux.

24. La route portuaire et le nouveau chenal, principales contraintes techniques.

25. Les quais de la gare de Comines Belgique.

26. Retrouver des ancrages patrimoniaux et les révéler.

27. Vivre le paysage de la frontière par sa traversée.

Référencement des figures.

Figure 1 - Les couloirs., Source : EUROMETROPOLE, Le parc bleu de l'eurométropole, Août 2018, p. 31)

Figure 2 - Les capillaires., Source : EUROMETROPOLE, Le parc bleu de l'eurométropole, Août 2018, p. 31)

Figure 3 - Les nappes., Source : EUROMETROPOLE, Le parc bleu de l'eurométropole, Août 2018, p. 31)

Figure 4 - Les composantes du Parc Bleu., Source : EUROMETROPOLE, Le parc bleu de l'eurométropole, Août 2018, p. 22-23)

Figure 5 - Structure et fonctionnement de la trame verte et bleue., Schéma réalisé à partir de celui proposé par SARDELLO Romain, *R72 : Trame verte, trame bleue et autres trames*, SFEcologie, publié le 16.04.2021, consulté le 08.02.2022, à l'adresse https://alliance-seine-escaut.org/?msclkid=db37a7fccf8e11ecbfbecb4a8989ad3a)

Figure 6 - Le carré bleu., Document réalisé à partir des cartes disponibles dans EUROMETROPOLE, Le parc bleu de l'eurométropole, Août 2018, p. 31)

Figure 7 - Les différents maîtres d'ouvrage des voies fluviales du réseau Seine-Escaut., document réalisé à partir de la cartographie disponible sur Projet Seine-Escaut, Alliance Seine-Escaut, publié le 25.06.21, consulté le 15.09.21, à l'adresse https://alliance-seine-escaut.org/?msclkid=db37a7fccf8e11ecbfbecb4a8989ad3a

Figure 8 - Les différents aménagements du projet Seine-Escaut, document réalisé à partir du fond de carte disponible sur Projet Seine-Escaut, Alliance Seine-Escaut, publié le 25.06.21, consulté le 15.09.21, à l'adresse https://alliance-seine-escaut.org/?msclkid=db37a7fccf8e11ecbfbecb4a8989ad3a

Figure 9 - Les classes de gabarits pouvant naviguer sur une catégorie Vb, synthèse réalisée à partir des données de Ecorem s.a., *Étude environnementale stratégique : liaison fluviale à grand gabarit Seine-Escaut et raccordements sur le territoire wallon*, 2010.

Figure 10 - Répartition des aménagements en sections française, wallone et flamande, carte réalisée à partir de celle disponible sur Voies Navigables de France, *L'aménagement de la Lys mitoyenne*, VNF, publié le 09.12.21, consulté le 14.01.22, à l'adresse https://www.vnf.fr/vnf/dossiers-actualitess/lamenagement-de-la-lys-mitoyenne/?msclkid=18e37bd8cfa311eca37354422e0370a5

Figure 11 - Le processus de la théorie de l'acteur réseau.

Figure 12 - Le réseau d'acteurs de l'interface frontalière, gouvernance locale et organisation horizontale.

Figure 13 - Aménagements réalisés ou projetés dans le cadre des projets de financement Interreg, Valys et Corrid'or.

Figure 14 - Le réseau ferroviaire et vicinal en 1920.

Figure 15 - Le réseau ferroviaire actuel.

Figure 16 - Les chemins de halage de la Lys mitoyenne.

Figure 17 - Le chemin de Ravel balisé.

Figure 18 - Superposition des mobilités constitutives du territoire de la Lys mitoyenne.

Figure 19 - Les réseaux de bus français, wallon et flamand des entités frontalières.

Figure 20 - Temps et distances nécessaires pour franchir la Lys mitoyenne d'une traversée à l'autre à pied, en vélo et en voiture.

Figure 21 - Schématisation graphique de la pensée systémique appliquée au territoire de la Lys., d'après le schéma conceptuel établit par BERGER Alan, *Systemic Design Can Change The World*, Ed. Sun Architecture, 2009.

Figure 24 - Photographie d''une maquette synthétisant le territoire de la Lys et ses frontières.

Figure 25 - Superposition d'une maquette du paysage de la Lys mitoyenne et de sa masse bâtie.

Figure 26 - Le projet localisé, intégration dans un paysage mis en récit.

Figure 27 - Plan de Jacques de Deventer, vers l'an 1541, sous Charles-Quint., issu de SCHOONHEERE André, Comminum - Flandriae Oppidum Amaoenissium - Atlas Historique de Comines, Dépôt légal 1964.

Figure 28 - Gravure de l'architecte P. Lepoivre, fin du XVIe siècle., document issu de SCHOONHEERE André, Comminum - Flandriae Oppidum Amaoenissium - Atlas Historique de Comines, Dépôt légal 1964.

Figure 29 - Comines à vol d'oiseau vers 1630., document issu de SCHOONHEERE André, Comminum - Flandriae Oppidum Amaoenissium - Atlas Historique de Comines, Dépôt légal 1964.

Figure 30 - Plan de Comines au XVIIIe siècle., issu de SCHOONHEERE André, Comminum - Flandriae Oppidum Amaoenissium - Atlas Historique de Comines, Dépôt légal 1964.

Figure 31 - Carte de la ville de Comines France au XIXe siècle., issue de SCHOONHEERE André, Comminum - Flandriae Oppidum Amaoenissium - Atlas Historique de Comines, Dépôt légal 1964.

Figure 32 - Plan de Comines en 1917 pendant la 1e guerre mondiale., issu de SCHOONHEERE André, *Comines de siècle en siècle, une double destinée*, l'Harmattan, 1998

Figure 33 - Vue satellite des deux Comines, 2004., Google Earth 2004.

Figure 34 - Vue satellite du chantier Seine-Escaut en cours d'élaboration, https://geo-portail.wallonie.be/walonmap, 2022.

Figure 35 - Composer le projet par l'épaisseur frontalière et les aménagements Seine-Escaut.

Figure 36 - Articuler les points pivots par des ancrages.

Figure 37 - Un éventail programmatique structurant la traversée.

Figure 38 - S'intégrer au front bâti.

Figure 39 - Accéder à la plaine humide et appréhender son histoire.

Figure 40 - Surplomber la frontière, vivre sa traversée.

Figure 41 - Se détacher progressivement de l'urbanité.

Figure 42 - Connecter le parc urbain, la plaine humide et la traversée.

Figure 43 - Une halte dans la traversée pour s'élever.

Figure 44 - Intégrer les accès dans l'épaisseur structurelle.

I.3.3.1. Etablissement de la route sur berges et du réseau RAVel

Le rôle de la nouvelle route de contournement est de relier les deux zonings industriels (le zoning de Bas-Warneton et le zoning de Comines situé au-delà du rond-point de Wervik à l'arrière des habitations. Ceci permettra de désengorger le centre de Comines-Warneton, où actuellement de nombreux camions circulent, et où la sécurité des cyclistes et piétons n'est pas assurée. La route de contournement (également prévue par le PCA « Parc de la Lys »), de même que le RAVeL, seront établis sur la rive gauche au sommet de la berge (côté Belgique). Cette route longera donc le nouveau tracé de la Lys et prolongera la N531 (Boulevard Industriel) jusqu'à la Route des Ecluses. Elle s'inscrit ainsi dans un espace non urbanisé.

L'établissement de la route de contournement ira de paire avec l'établissement d'un segment RAVeL, entre la route et la Lys, qui reliera le reste du réseau de « mobilité douce » (piétons, vélos, chevaux,…).

I.3.3.2. Récupération des eaux de ruissellement

Le SPW-DGO2 prévoit, dans son projet, un système de fossés situés tout autour des « Prés de Lys » qui permettent de récolter les eaux de ruissellement (eaux de pluies) au niveau des Prés de Lys et de les acheminer vers un fossé situé en contrebas des Prés de Lys, le long de la nouvelle route. Ce dernier fossé permettra également de récolter les eaux de ruissellement (pluies), au niveau de la route (avaloirs), avant de les évacuer vers la Lys même.

I.3.4. ALTERNATIVES DE TRACE POUR LE NOUVEAU LIT DE LA LYS

Le SPW-DGO2 – Direction des Voies Hydrauliques de Tournai a donc évalué différentes possibilités de tracés à hauteur de la « contre-courbe » de la Lys (à hauteur des « Prés de Lys »), pour permettre la navigation de bateaux de gabarit Vb (4.500 T).

Trois alternatives de tracés ont été étudiées :

- **alternative 1** (Cf. **Figure 11**) : réduire le rayon de courbure du nouveau tracé de la Lys, comme il avait été suggéré dans le PCA « Parc de la Lys », pour limiter l'emprise de la voie navigable sur les « Prés de Lys », territoire apprécié des riverains en bordure immédiate du lit existant de la Lys.

  Par un rayon de courbure plus réduit au niveau de la courbe, l'îlot de terre entre le nouveau lit et le lit existant de la Lys présenté dans le projet initial du SPW-DGO2 (Rayon de courbure de 670m au lieu de 1200m), ne subsistera plus. Il faudra donc nécessairement remblayer une bonne partie du bras du lit existant du côté français, et donc détruire les berges, et les aménagements réalisés du côté français de la Lys.

- **alternative 2** (Cf. **Figure 12**) : ne pas creuser un nouveau lit, mais élargir le lit existant sur toute la longueur du segment sous étude.

  Ceci voudra dire que le projet ne se limitera pas à des travaux en rive belge (comme pour le projet initial du SPW-DGO2), mais aussi en rive française. De nombreux accords et autorisations du côté français devront dès lors être obtenus. De plus, selon le SPW-DGO2 – Direction des Voies Hydrauliques de Tournai, il ne s'agit pas d'une alternative sécuritaire pour le croisement de bateaux de 4.500 T, puisque les méandres présentent des courbes et des contre-courbes de respectivement 450m et 800m au lieu de 1200m.

- **alternative 3** (Cf. **Figure 13**) : il s'agit d'une combinaison entre l'alternative 1 et 2. Autrement dit, il s'agit de réaliser le nouveau tracé de la Lys avec un rayon de courbure réduit mais permettant encore le passage simultané de bateaux de 4.500 T, mais en ne

remblayant pas la totalité du bras restant du lit existant de la Lys. Ceci permettrait de conserver les berges françaises.

Ces différentes alternatives proposées ont fait également l'objet d'une évaluation au regard de l'ensemble des volets de l'étude.

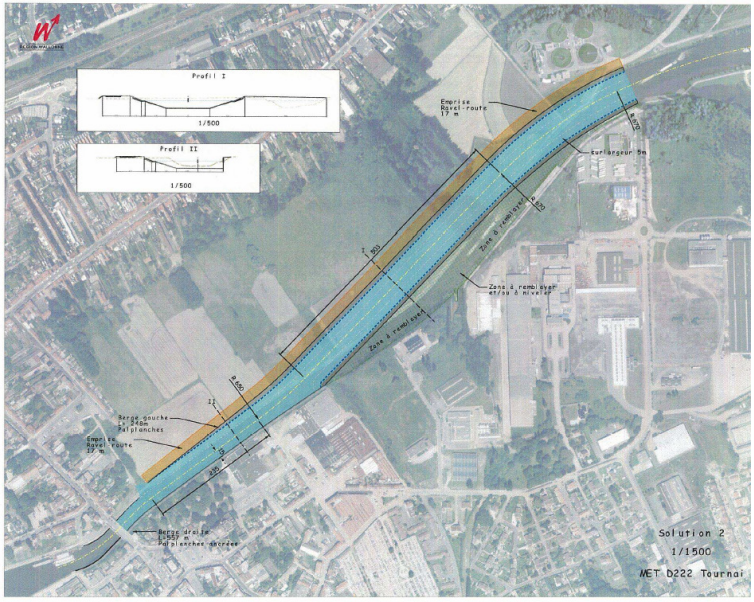


Figure 11 : Tracé de la Lys selon l'alternative 1 du SPW-DGO2 (SPW-DGO2 – Direction des Voies Hydrauliques de Tournai)

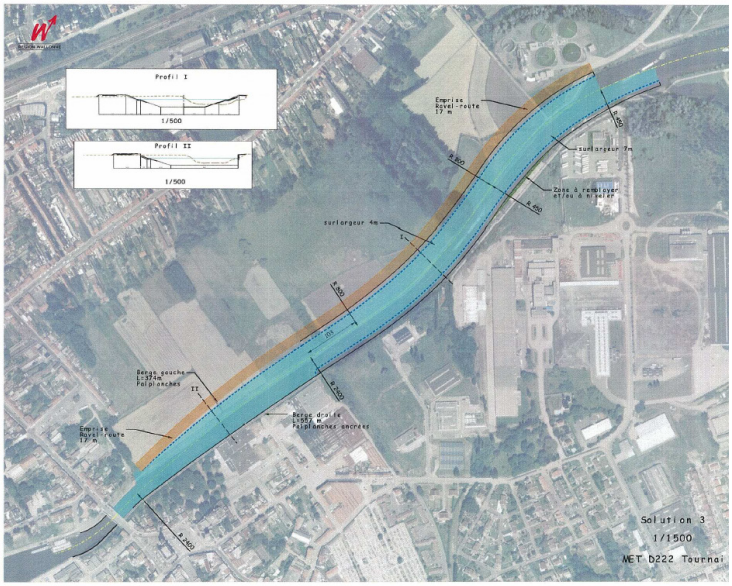


Figure 12 : Tracé de la Lys selon l'alternative 2 du SPW-DGO2 (SPW-DGO2 – Direction des Voies Hydrauliques de Tournai)

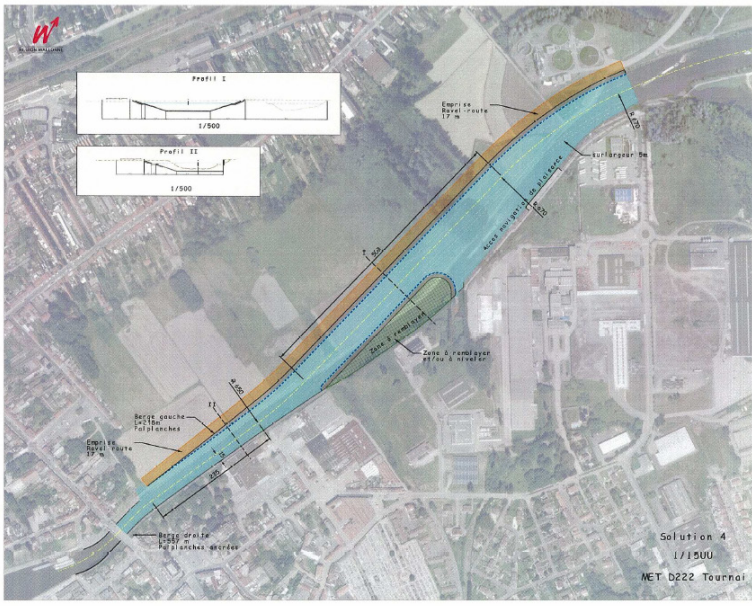


Figure 13 : Tracé de la Lys selon l'alternative 3 du SPW-DGO2 (SPW-DGO2 – Direction des Voies Hydrauliques de Tournai)

Projet retenu

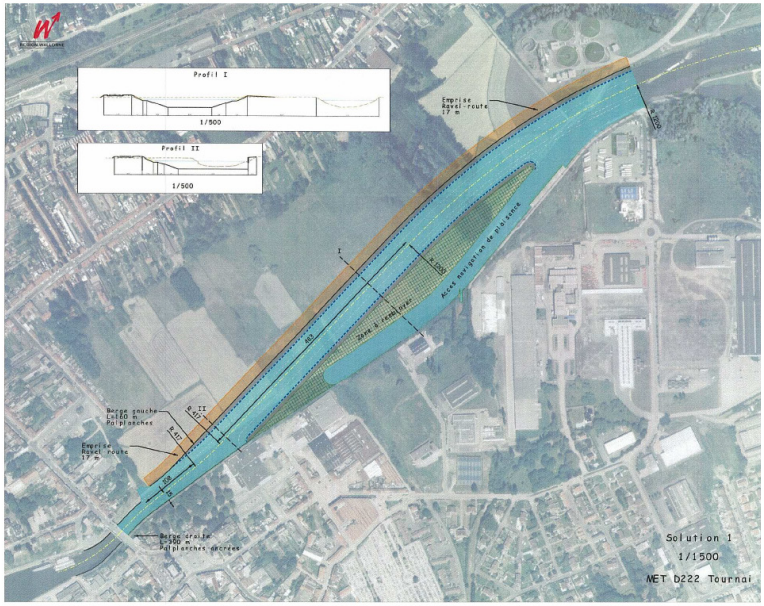
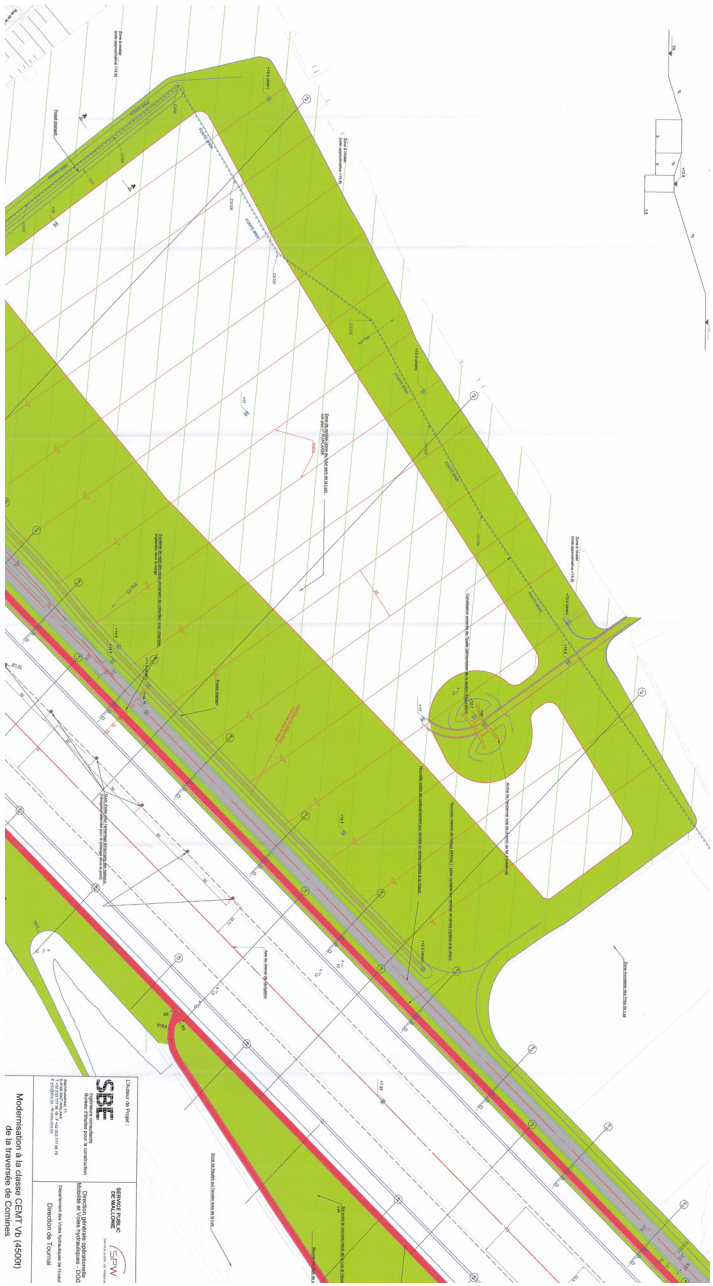


Figure 10. : Tracé de la Lys selon le projet initial du SPW-DGO2 (SPW-DGO2 – Direction des Voies Hydrauliques de Tournai)


Modernisation à la classe CEMT Vb (4500)
de la traversée de Comines

SM ARTES-TRBA
MAITRE D'OUVRAGE
MAITRE D'OEUVRE
SWDE CONNECT-LYS
SERVICE PUBLIC DE WALLONIE
Direction de l'Eau
Amélioration de la Lys au passeur CEMT Va (1400 Tonnes)
dans la traversée de COMINES - Phase II
PROJET / PARC
PROJET
ESQUISSE
AVANT-PROJET
DEMANDE DE PERMIS
CONSTRUCTION
Parking
Aire de Compostage
(234M2/an)
Aire de jeux enfants
Aire de pique-nique
Aire de jeux
Aire de fitness
Aire de jeux
Aire de jeux
Aire de jeux