

Speelt de grensstad Meneu eiuuuelijk haaru troeven uit?

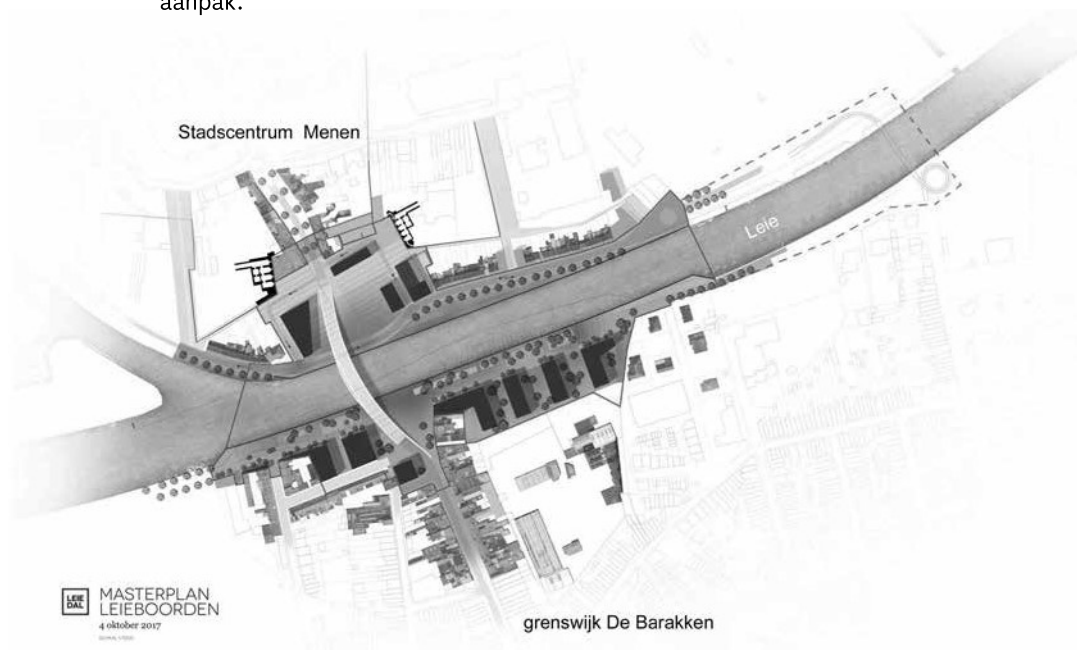
Een ambitieus toekomstplan met de Leie als speerpunt

Jan Yperman

version française p. 218

Straks verdwijnen de Leiebruggen in Lauwe en Meneu. In het kader van de Leiewerken wordt de rivier op heel wat plaatsen verbreed en moeten alle bruggen minstens 7 meter hoog zijn om grote containerschepen tot 4.500 ton en 185 meter lengte te laten varen. In het centrum van Meneu zullen deze geplande grootschalige werken een grote impact hebben op de wijde omgeving.

Ze worden door het stadsbestuur aangegrepen om in de toekomst de grensstad opnieuw aantrekkelijker te maken. De nieuwe Leiebrug wordt de eyecatcher maar de stad kiest duidelijk voor een globale, duurzame en toekomstgerichte aanpak.



Het masterplan voorziet in een grondige facelift van het historisch centrum, met meer groen en publieke ruimtes, herwaardering van de oude vestingen, heroriëntering van de commerciële as en een betere mobiliteit.

Een duik in het verleden

De Leie speelde door de ganse geschiedenis van Menen een bepalende rol. Eeuwenlang stroomde de rivier dwars door de stad. Vooral op economisch vlak was de Leie heel belangrijk voor de ontwikkeling van de grensstad. Aan de oevers verschenen blekerijen en kalkovens, na de “draperie van de Leie” zorgde de vlasnijverheid vanaf het midden van de 18de eeuw voor heel wat tewerkstelling. In de 19de eeuw bouwden handelaars opslagplaatsen voor kolen en kwam er een rubberfabriek op de plaats van de oude watermolens.

Na de Eerste Wereldoorlog kende de binnenscheepvaart een grote bloei. Een deel van de Leie werd gekanaliseerd zodat de boten niet langer door de oude stad moesten varen. Het tracé van de rivier werd de afgelopen honderd jaar herhaaldelijk verlegd in zuidelijke richting. Bochten werden rechtgetrokken, de bedding breder en dieper uitgegraven en men bouwde steeds grotere sluisen.

Het sluisencomplex aan de Sluizenkaai in Menen werd aangelegd in 1920-1921 toen de Leiebedding voor het eerst verlegd werd. Voor de scheepvaart was dit de grensovergang tussen België en Frankrijk. Sinds 1990 hebben die oude sluisen geen economische betekenis meer omdat de Leie bij een nieuwe recht-trekking opnieuw zuidelijker verlegd werd.

Om de Leie bevaarbaar te maken voor schepen met een grotere tonnenmaat, was het nodig om stroomopwaarts richting Wervik een nieuwe sluis te bouwen. Die dateert uit 1989, is 195 meter lang en 12,5 meter breed.

Het is logisch dat de natuurlijke bedding op talrijke plaatsen werd verlegd om de vele meanders weg te werken. Hierdoor verloopt de scheepvaart niet alleen een stuk vlotter, door een betere waterafvoer worden bovendien overstromingen vermeden. In de jaren 70 van de vorige eeuw werd de bedding verbreed en verdiept en kwam er een stuk nieuw tracé richting Lauwe.

Van Menen tot Armentières vormt de Leie over een afstand van 25 km ook de grens met Frankrijk: de zuidelijke rechteroever is Frans grondgebied, de noordelijke linkeroever ligt op Belgische bodem (Komen – Wervik – Menen). Bij Leiewerken uitgevoerd in de jaren 1980 werden maar liefst 25 riviermeanders afgesneden. Bij het kalibreren werd een rechtlijnig traject gevolgd en zo komt die aangepaste Leie soms in België en in Frankrijk te liggen. In Wervik ontstond op Vlaamse bodem een schitterend natuurgebied, de Balokken. In Menen treffen we eenzelfde fenomeen aan. Door een grote bochtafsnijding kwam er tussen de oude en nieuwe Leie-arm een 40 hectare groot eiland, dat bijna volledig op Frans grondgebied ligt. Een groot gedeelte is ingericht als recreatiegebied, met op de kop een kleine jachthaven. Via de oude sluisen (Sluizenkaai) hebben fietsers en wandelaars makkelijk toegang.

In 2014 plaatsten Menen en de Franse zusterstad Halluin er 10 grenspalen. Ze markeren precies de grens tussen België en Frankrijk die in 1713 in het Verdrag van Utrecht werd vastgelegd. Op de palen prijkt aan de ene zijde de lelie als symbool van Frankrijk, aan de andere zijde de dubbele adelaar, het wapen van het Oostenrijkse keizerrijk waartoe Menen in de 18de eeuw behoorde.

Een schakel in een ambitieus Europees waterplan

In de geesten van nationale en Europese politici groeide een plan om een grote verbindingsweg via het water te realiseren tussen enerzijds de Seine en Parijs en anderzijds de Schelde en Antwerpen.

In deze uitgesproken industriële regio kan een gesubsidieerde binnenlandse vaarweg voor container- en duwvaartschepen een volwaardig alternatief zijn voor het goederenvervoer op de weg dat volledig uit zijn voegen barst. Om schepen tot 4.500 ton met 3 verdiepingen containers te laten varen is het noodzakelijk om bestaande trajecten aan te passen: in Frankrijk is de verdieping van de Oise tussen Conflans-Sainte-Honorine (de verbinding met de Seine) en Compiègne aan de orde; het Deûlekanaal richting Rijsel en de Belgische grens voldoet aan de nieuwe eisen; maar tussen Compiègne en Cambrai moet nog een nieuw kanaal gegraven worden over een lengte van 106 km! Laat dat nu net een knelpunt zijn, meer nog een issue tijdens de afgelopen Franse presidentsverkiezingen. De huidige premier Edouard Philippe was van 2010 tot 2017 burgemeester van de havenstad Le Havre en in die hoedanigheid een felle tegenstander van het prestigieuze kanaal Seine-Nord-Europe. Afwachten dus of er in Frankrijk voldoende politieke consensus bestaat om het miljardenproject uit de voeren.

In Vlaanderen zit men alvast niet stil. Waterwegen en Zeekanaal is al vele jaren bezig met de implementatie van het project dat 80 km vaarweg behelst en van de grens tot in Deinze de loop van de Leie volgt. In Kortrijk heeft men twintig jaar lang gewerkt om de Leie aan te passen. De bouw van maar liefst 7 nieuwe bruggen en de grootschalige omgevingswerken zorgen er voor een nieuw elan in de stadswijken die aansluiten bij de vernieuwde Leiekades. Ook Wervik nam de kans te baat om naar aanleiding van de nieuwe brug de Leieboorden in een hedendaags kleedje te steken. Telkens wordt hierbij veel aandacht besteed aan de zachte recreanten, want ook politici beseffen dat de Leie een echte groene as is voor fietsers en voetgangers.

Grootschalige Leiewerken

Ook in Menen hoopt de stad dat de Leiewerken zorgen voor een nieuw elan. De stad wil echter nog een stap verder zetten richting toekomst. Zo koppelt men aan de Leiewerken een nieuw masterplan.

De commerciële as situeert zich van het station, via de Ieperstraat, de Grote Markt en de Rijselstraat, tot aan de grens. Pal op de grens, aan de rand van de winkelwijk De Barakken, hebben Menen en buurgemeente Halluin in 2013 samen

het Jacques Delorsplein geopend. Een mooi voorbeeld van grensoverschrijdende samenwerking. Ook de kruising van de commerciële as met de Leie heeft potentieel om uit te groeien tot een nieuwe aantrekkingspool. Maar eerst en vooral moet er gewerkt worden aan de leegstand. Die is heel schrijnend in het gedeelte tussen de Grote Markt en de Waalvest.

De ambitie reikt echter verder en het “masterplan Mene. Samen de stad ontwerpen” omvat ook andere sites in de stad die een grondige facelift krijgen.

Positief in het gehele discours is de aandacht voor de mobiliteit: een duurzaam fietsbeleid, beter openbaar vervoer en parkeerbeleid.

Voor de opmaak van het plan werd een beroep gedaan op de intercommunale Leiedal. Zij ontwikkelde een globale visie op 10 strategische sites in de stad, dit op zowel korte, middellange als lange termijn. Nederlandse studenten landschapsarchitectuur van de Hogeschool Van Hall Larenstein uit Velp en de Spaanse architect-stedenbouwkundige Jordi Farrando die zijn sporen al verdiende in Barcelona en Kortrijk hebben elk hun visie op de stad meegegeven.

Samen met Leiedal werd gewerkt via de workshopmethodiek. Tijdens dit traject was de betrokkenheid van de Menenaar groot: veel inwoners en stakeholders waren enthousiast om opmerkingen en suggesties aan te leveren en deel te nemen aan de verschillende participatiemomenten. In de stuurgroep zijn alle (politieke) partners vertegenwoordigd, ook de Franse burens (stad Halluin en MEL, Métropole Européenne de Lille). Het masterplan werd vormgegeven in enkele tentoonstellingen en een mooie brochure.



215

Jachthaven aan de Leie /
Port de plaisance sur la Lys - foto/photo Jan Yperman

Knopen doorhakken

Heel wat (buurt)bewoners opteerden voor een beweegbare brug in de Rijselstraat. Die zou alleen bestemd zijn voor fietsers en voetgangers, want in die optie werd het gemotoriseerd verkeer richting Frankrijk omgeleid via de Wervikstraat. Voordeel: nauwelijks onteigeningen en een verkeersarme binnenstad. Nadeel: dagelijks gemiddeld 2 uur een gesloten brug en de vrees voor een terugloop van de handelsactiviteiten.

De opdrachtgever van de Leiewerken, de Vlaamse Waterweg nv, opteerde uiteindelijk voor een hoge vaste brug met een westelijke buiging. De eerste schetsen ogen vrij spectaculair. In het ontwerp is er veel aandacht voor de publieke ruimte: aan de Zuidkade komt er een brede groene fiets- en wandelpromenade zonder autoverkeer. Aan de noordelijke kant dienen zich kansen aan om de eeuwenoude muren van twee bastions van de stadsvestingen gedeeltelijk vrij te maken. De verlaagde kades moeten zorgen voor een beter contact met het water en zo de beleving vergroten. Omdat de Leie hier ook wordt rechtgetrokken en verbreed, zullen de werken een grote impact hebben op zowel de noordelijke als zuidelijke oever. Zo moet er drastisch worden onteigend, niet alleen in de Rijselstraat, maar eveneens in de dwarsstraten. Voorwaar geen sinecure voor de honderden betrokken families! Aan het voorontwerp wordt een milieueffectenrapport gekoppeld. De werken zelf zullen ten vroegste starten in 2020.

Ook in Lauwe-Wevelgem, Bissegem en Komen zijn nieuwe bruggen gepland en in Harelbeke zijn grote aanpassingswerken in volle gang.

Nog meer plannen

Menen is een zeer compacte en dichtbebouwde stad: in een gebied met een straal van amper een kilometer wonen ongeveer 10.000 mensen. De aanwezigheid van groen en open ruimte is dus belangrijk.

Logisch dat het masterplan hier heel wat aandacht aan besteedt. De bestaande groengebieden in het centrum wil men laten aansluiten tot een groene ketting. Zo is de gedempte Leiearm (Oude Leielaan) in de loop der jaren verworden tot een grote parking. De uitbouw van een ziekenhuis in het stadscentrum en de nabijheid van grote scholen zijn hier niet vreemd aan. In het masterplan opteert men om de Oude Leielaan in te richten als een groen lineair park. De inkomzone van AZ Delta krijgt een pleinfunctie. Op loopafstand worden enkele sites ontwikkeld als randparking. Momenteel wordt er nabij het ziekenhuis in de Blekerijvesting een parking aangelegd op een oude vestingsite. Naast de restauratie omvat de ontsluiting een verbinding voor zachte weggebruikers tussen de Oude Leielaan en de Sluizenkaai.

De intercommunale Leiedal zet met het project 'Groene Sporen' in om een samenhangend netwerk te creëren van groene ruimtes in deze verstedelijkte regio. Het is belangrijk dat naast het economische belang ook het ecologische aspect van de Leie(oevers) aandacht krijgt. Naast enkele kleine natuurgebieden



zoals het groendomein Noordkaai en het Diefhondbos (zie p. 93) plant de stad aan de rand van de wijk De Barakken een nieuw park. Een fietsbrug moet in de toekomst de woonwijk verbinden met maatschappelijke voorzieningen in Menen-centrum, zoals sportvelden, bibliotheek en cultuurcentrum.

De vallei van de Geluwebeek vormt ten noordwesten van de stad een groene open ruimte. In Menen is de beek bijna over de gehele lengte ondergronds verstoppt tot aan haar gekanaliseerde monding in de Leie. De stad koestert plannen om de beek opnieuw bloot te leggen in een groengebied ten oosten van het centrum. Aansluitend bij een doorsteek voor voetgangers en fietsers komt hier hopelijk een heus avonturenpark.

Een ander aspect is het historisch vestinglandschap. De stad wil terecht hierop inzetten en de Hollandse vestingmuren uit de 19de eeuw beter tot hun recht laten komen binnen het stadsweefsel. Meteen kan hiermee een toeristische troef worden uitgespeeld. Helaas werden in het (recente) verleden langs de Leie in de Sluizenkaai unieke kansen verken om aanpalende gronden te verwerven.

Het masterplan zal beslist de leefbaarheid en de aantrekkelijkheid van de stad ten goede komen. Laten we vooral hopen dat deze fantastische plannen uitgevoerd worden. Politici zullen de volgende jaren over de partijgrenzen heen zich flink moeten inspannen zodat het niet bij ontwerpen blijft. Zelfs met Europese steun zal de implementatie ervan nog handenvol geld kosten. ■

BRONNEN

De Grensleie in *Waterspiegel*.

Infomagazine
Departement Leefmilieu
en Infrastructuur,
november-december
2003, nr.9/10, blz. 7 – 10

Samen de stad ontwerpen.

Masterplan Menen, 2015,
90 blz.

Yperman, J., *Menen*.

*Verrassende grensstad
aan de Leie*, 2017, 144 blz.

Interview op 10/1/2018

met Trui Everaert,
omgevingsambtenaar stad
Menen

www.seineschelde.be

La ville frontalière de Menin va-t-elle enfin profiter de ses atouts ?

Un plan ambitieux dont la Lys est le fer de lance

Jan Yperman

Les ponts sur la Lys à Lauwe et Menin seront bientôt remplacés. Dans le cadre des travaux sur la Lys, la rivière sera élargie en de nombreux points et tous les ponts devront avoir une hauteur libre d'au moins 7 mètres afin de permettre le passage de grands porte-conteneurs jusqu'à 4500 tonnes et 185 m de long. Le centre de Menin sera largement impacté par ces grands travaux d'aménagement.

C'est l'occasion pour l'administration communale de rendre à la ville son attractivité frontalière. Le nouveau pont sur la Lys en est la pièce maîtresse, mais la commune a une approche globale, durable et tournée vers l'avenir.

Le plan directeur prévoit une rénovation du centre historique avec davantage d'espaces verts et publics, une réhabilitation des anciennes fortifications, une réorientation de l'axe commerçant et une amélioration de la mobilité.

Une immersion dans le passé

La Lys a joué un rôle déterminant dans toute l'histoire de Menin. Pendant des siècles, la rivière a traversé la ville. C'est sur le plan économique notamment que la Lys a contribué au développement de la ville frontalière. Sur ses rives sont nés des blanchisseries et des fours à chaux, et après la « draperie de la Lys » l'industrie du lin, à partir du milieu du XVIII^e siècle, a nécessité beaucoup de main-d'œuvre. Au XIX^e, les marchands ont construit des lieux de stockage pour le charbon et le grain et une manufacture de caoutchouc s'est établie à la place des anciens moulins à eau.

La grande époque de la batellerie a débuté après la Première Guerre mondiale. Une partie de la Lys a alors été canalisée, de sorte que les bateaux ne passaient plus par la vieille ville. Le tracé de la rivière a été déplacé à différentes reprises vers le sud. Les méandres ont été supprimés, le lit creusé et élargi et les écluses redimensionnées au fil du temps.

Le complexe éclusier du Sluizenkaai (quai des Écluses) à Menin a été aménagé en 1920-1921, lorsque le lit de la Lys a été déplacé une première fois. Pour la batellerie, il marquait la frontière et le passage en France. Depuis 1990, ces anciennes écluses ne jouent plus aucun rôle économique puisque la Lys a été déplacée une nouvelle fois plus au sud.



Pour rendre la Lys accessible à des bateaux de plus fort tonnage, il fallait construire une nouvelle écluse en aval en direction de Wervik. Celle-ci date de 1989 et mesure 195 mètres de long pour une largeur de 12,5 mètres.

Il est logique que le lit de la rivière ait été à maints endroits déplacé pour supprimer les méandres. Non seulement la navigation s'en trouve facilitée, mais le meilleur écoulement permet d'éviter les crues. Dans les années 70 du siècle dernier, le lit a été recalibré et un nouveau tracé a été aménagé en direction de Lauwe.

De Menin à Armentières, sur une distance de 25 km, la Lys constitue aussi la frontière avec la France : la rive droite, au sud, est en territoire français, alors que la rive gauche, au nord, est sur le sol belge (Comines – Wervik – Menin). Lors de travaux réalisés sur la Lys dans les années 80, pas moins de 25 méandres ont été coupés. Lors du calibrage, un trajet rectiligne a été suivi, si bien que la nouvelle Lys se retrouve tantôt en Belgique tantôt en France. À Wervik, un superbe îlot de verdure est ainsi né en Flandre : les Balokken (terme désignant des prés inondables). À Menin, nous rencontrons un phénomène identique. La suppression d'un méandre a créé une île de 40 hectares entre l'ancien et le nouveau cours de la Lys, presque entièrement sur le sol français. Une grande partie a été aménagée en zone récréative abritant aussi un petit port de plaisance. Cyclistes et piétons y ont aisément accès à partir du Sluizenkaai, le long des anciennes écluses.

En 2014, Menin et Halluin, sa ville jumelle en France, y ont installé 10 anciennes bornes marquant avec précision la frontière établie en 1713 à la suite du traité d'Utrecht entre les deux pays. Ces bornes sont ornées sur un côté de fleurs de lys, symbole du royaume de France, et sur l'autre de l'aigle bicéphale impérial des Pays-Bas autrichiens, dont Menin faisait partie au XVIII^e siècle.

Le maillon d'un ambitieux projet fluvial européen

Élus nationaux et européens ont eu l'idée d'un projet de voie fluviale reliant la Seine et Paris à l'Escaut et Anvers. Dans cette région de tradition industrielle, une liaison fluviale subventionnée pour les porte-conteneurs et convois poussés peut se substituer avantageusement au trafic routier qui explose. Pour le passage de bateaux de 4 500 tonnes transportant 3 couches de conteneurs, il est nécessaire d'intervenir sur les tronçons existants : en France il s'agit d'approfondir l'Oise entre Conflans-Sainte-Honorine (au confluent avec la Seine) et Compiègne, et si le canal de la Deûle en direction de Lille et de la frontière belge répond aux nouvelles exigences de gabarit, un nouveau canal doit être creusé entre Compiègne et Cambrai sur une longueur de 106 km ! Un véritable obstacle, voire un enjeu lors de la dernière campagne présidentielle. L'actuel Premier ministre, Édouard Philippe, a été maire de la ville portuaire du Havre de 2010 à 2017 et, à ce titre, farouche opposant au prestigieux canal Seine-Nord Europe. La réalisation de ce projet de plusieurs milliards nécessite donc l'émergence d'un consensus politique solide en France.

En attendant, la Flandre s'est mise à l'ouvrage. La société anonyme Waterwegen en Zeekanaal (Voies navigables et Canal maritime) s'emploie depuis de nombreuses années à réaliser une voie navigable de 80 km qui suit la Lys de la frontière jusqu'à Deinze. À Courtrai, il a fallu vingt ans pour mettre la Lys au gabarit. La construction de sept nouveaux ponts et les grands travaux d'aménagement aux alentours ont redynamisé les quartiers urbains jouxtant les nouveaux quais. Wervik a également profité de la construction d'un nouveau pont pour donner aux bords de la Lys un habillage contemporain. Ces projets accordent une large place aux loisirs doux, car les élus ont compris que la Lys doit être un axe vert pour piétons et cyclistes.

De grands travaux sur la Lys

La ville de Menin aussi espère que les travaux sur la Lys permettront un nouvel essor, mais elle veut se tourner encore plus vers l'avenir et a associé un Master Plan à ces travaux.

L'axe commercial s'étend de la gare jusqu'à la frontière, le long de la Ieperstraat (rue d'Ypres), de la Grand-Place et de la Rijselstraat (rue de Lille). En 2013, le bourgmestre de Menin et le maire d'Halluin ont inauguré ensemble la place Jacques-Delors, située à cheval sur la frontière et en bordure du quartier de commerces De Barakken (Les Baraques). Bel exemple de coopération transfrontalière. Le croisement de cet axe commercial avec la Lys pourra devenir un nouveau pôle d'attraction. Pour autant, l'urgence est de s'attaquer à la désertification des lieux. Cet état d'abandon est particulièrement criant entre la Grand-Place et le Waalvest. Le projet est cependant plus ambitieux et le « Master Plan de Menin, pour dessiner ensemble la ville de demain, » comprend aussi d'autres sites à rénover.

Le côté positif de tout ce discours est l'effort annoncé en faveur de la mobilité : une politique cyclable durable, une amélioration des transports publics et du stationnement.

L'élaboration du Master Plan s'est faite avec le concours de l'intercommunale Leiedal. Une vision globale a permis d'identifier dix sites stratégiques dans la ville, que ce soit à court terme ou à moyen et long terme. Un groupe d'étudiants néerlandais en architecture du paysage à la Hogeschool Van Hall Larenstein de Velp et l'architecte urbaniste Jordi Farrando qui s'était distingué à Barcelone et à Courtrai, ont donné chacun leur vision de la ville.

Le travail de collaboration avec Leiedal s'est effectué suivant la méthodologie de l'atelier. Durant cette phase, les Meninois se sont fortement impliqués : de nombreux habitants et intervenants ont été très heureux de faire des remarques et des suggestions et de prendre part aux différentes séquences de participation. Tous les partenaires (politiques) ont été représentés au sein du comité de pilotage, y compris les voisins français : municipalité d'Halluin et Métropole européenne de Lille (MEL). Le Master Plan a été présenté dans différentes expositions et publié sous la forme d'une belle brochure.

Une décision à prendre

Un grand nombre d'habitants (du quartier) ont fait le choix d'un pont mobile dans la Rijselstraat. Cet ouvrage serait une passerelle destinée aux piétons et aux cyclistes, car dans cette option le trafic motorisé vers la France serait détourné dans la Wervikstraat. Avantage : peu d'expropriations et un centre-ville calme. Inconvénient : un pont fermé 2 heures par jour en moyenne et la crainte pour les commerçants de voir leur activité réduite.

Le maître d'ouvrage des travaux sur la Lys, la société flamande Waterweg nv, a finalement retenu un pont fixe haut et courbé à l'ouest. Les premières esquisses sont assez impressionnantes. Le projet accorde une grande attention à l'espace public : le quai Sud comporte une large promenade verte pour piétons et cyclistes. Sur le côté nord, il apparaît envisageable de dégager partiellement les murs séculaires des deux bastions fortifiés. L'abaissement du niveau des quais devrait favoriser le contact avec l'eau et le bénéfice que l'on peut en retirer. Comme la Lys doit être rectifiée et élargie à cet endroit aussi, l'impact sera important tant sur la rive nord que sud. Il faudra procéder à de très nombreuses expropriations, non seulement dans la Rijselstraat, mais aussi dans les rues perpendiculaires. Une épreuve très difficile pour les centaines de familles concernées. L'avant-projet comporte un rapport d'impact sur l'environnement. Les travaux débiteront au plus tôt en 2020.

D'autres ponts doivent être construits à Lauwe-Wevelgem, Bissegem et Comines. À Harelbeke, de grands travaux d'aménagement ont lieu.



D'autres projets

Menin est une ville très compacte et dense : environ 10 000 personnes habitent dans un rayon d'un kilomètre tout au plus. La présence de verdure et d'espaces ouverts est donc essentielle. Il est donc logique que le Master Plan y accorde une grande place. Les zones vertes du centre-ville doivent être reliées pour constituer une coulée verte. Au fil des années, le bras comblé de la Lys correspondant au tracé de l'Oude Leielaan (allée de l'Ancienne Lys) est devenu un long parking. L'extension d'un hôpital au centre de la ville et la proximité de grands établissements d'enseignement n'y sont pas étrangères. Le Master Plan propose de transformer l'Oude Leielaan en parc linéaire. La zone d'accueil de l'hôpital AZ Delta fera fonction de place. À quelques pas de là, plusieurs sites doivent devenir des parkings périphériques. Pour l'heure, un parking a été créé dans la Blekerijvesting, sur d'anciennes fortifications à proximité de l'hôpital. Outre les travaux de restauration, la mise en valeur du site prévoit une liaison douce entre l'Oude Leielaan et le Sluizenkaai.

À travers le projet « Groene Sporen » (Trame verte), l'intercommunale Leiedal entend créer un réseau cohérent d'espaces verts dans cette région urbanisée. Il importe de prendre en compte non seulement l'intérêt économique mais aussi l'aspect écologique de la Lys et de ses rives. Outre de petites zones de verdure comme celles du Noordkaai et du Diefhondbos (voir p. 93), la ville crée également un nouveau parc en bordure du quartier des Baraques. Un pont à vélos reliera le quartier d'habitation à la zone des équipements collectifs du centre de Menin (terrains de sport, bibliothèque, centre culturel).

222 Les abords d'un ruisseau, le Geluwebeek, forment au nord-ouest de la ville un espace de verdure ouvert. À Menin, ce cours d'eau est enterré sur presque



toute sa longueur jusqu'à son débouché canalisé dans la Lys. La ville aimerait rouvrir le ruisseau dans un espace vert à l'est du centre. Après un passage pour piétons et cyclistes, un véritable parc d'aventure devrait même voir le jour!

Autre aspect à ne pas oublier : le paysage des fortifications historiques. À juste titre, la ville veut en tirer parti et mieux intégrer des murs d'enceinte de la période hollandaise (XIX^e siècle) dans le tissu urbain. Ces murs peuvent d'emblée constituer un atout touristique. Hélas, les seules possibilités de récupérer les terrains attenants sur les bords de la Lys, sur le Sluizenkaai, se sont envolées il y a peu.

Le Master Plan améliorera certainement la qualité de vie et l'attractivité de la ville. Formons le vœu que ces très beaux projets voient le jour. Au cours des années qui viennent, les élus devront, toutes tendances politiques confondues, faire de leur mieux pour que ces projets ne restent pas dans les cartons. Même avec le soutien financier de l'Union européenne, leur réalisation sera très coûteuse. ■

(Traduit du néerlandais par Jean-Philippe Riby)

SOURCES

De Grensleie in Waterspiegel.
 Infomagazine Departement
 Leefmilieu en Infrastructuur,
 novembre-décembre 2003,
 n° 9/10, pp. 7 - 10

Samen de stad ontwerpen.
Masterplan Molenbeek, 2015, 90 p.

Yperman, J., *Molenbeek. Verrassende
 grensstad aan de Leie*, 2017, 144 p

Interview du 10 janvier 2018 avec Trui
 Everaert, fonctionnaire pour
 l'environnement de la ville
 de Molenbeek
www.seineschelde.be