



# COMMUNE D' ABSCON

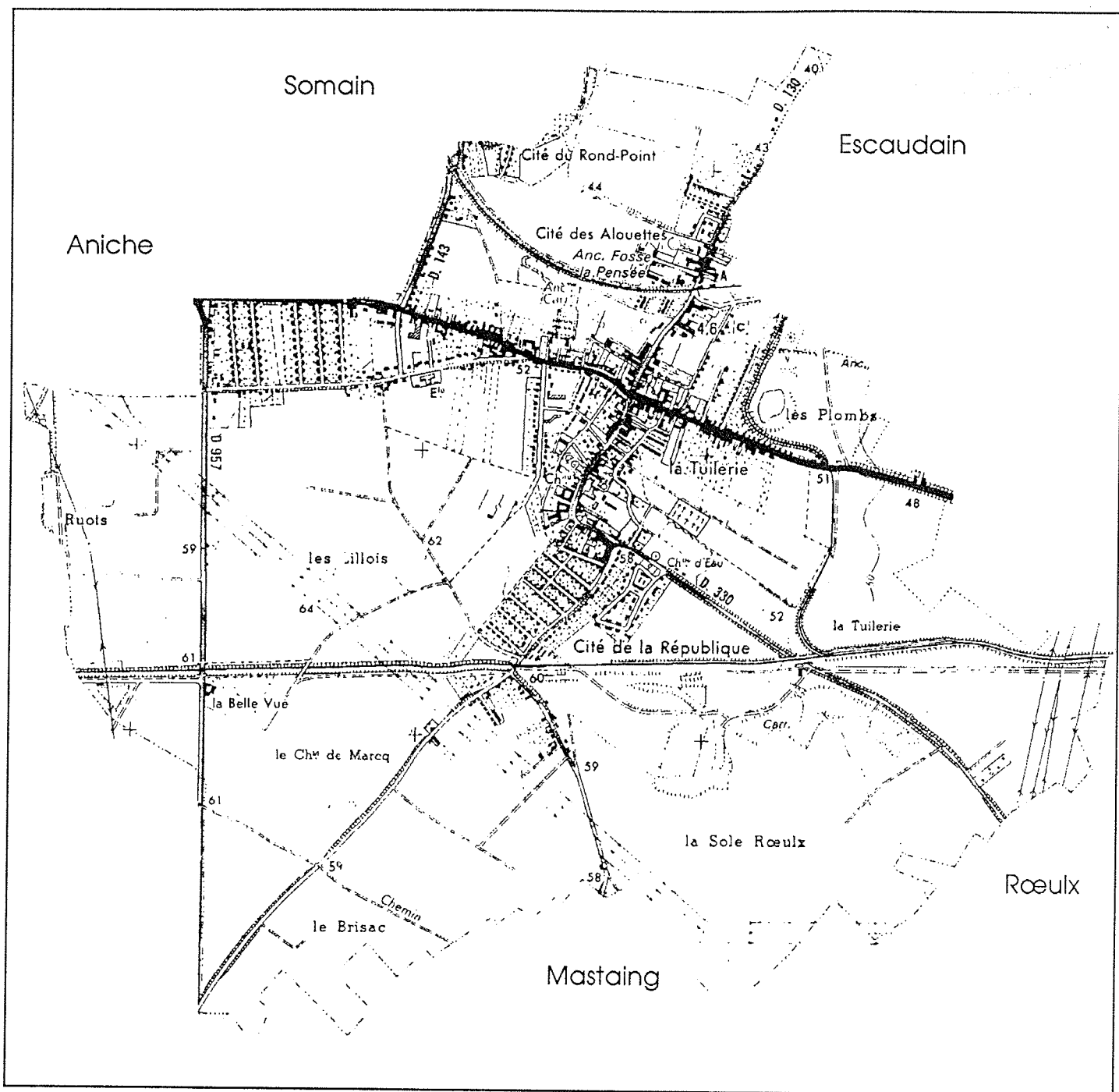
Programme d'étude pour l'amélioration du cadre de vie

---

MAI 1991



# TERRITOIRE COMMUNAL



D'après carte I.G.N.

## PRESENTATION DE LA COMMUNE

S.I.V.O.M.



Abscon est située entre les agglomérations, directement liées à Denain, d'Escaudain et de Louches et celles de Somain et Aniche en direction de Douai.

C'est la commune la plus à l'ouest du S.I.V.O.M. de Denain auquel elle est rattachée par les territoires de Rœulx et d'Escaudain.

Une étude d'urbanisme a été réalisée en juin 83. Elle regroupe :

- des données d'analyses historiques, morphologiques et typologiques ;
- des données quantitatives sur les commerces et équipements
- un recensement des principes architecturaux locaux ;
- une description hiérarchisée des circulations et liaisons ;
- l'énoncé d'un certain nombre d'objectifs souhaitables ;
- des propositions schématiques (à partir de l'exposé des paramètres localisés), pour le centre, la Z.A.D., la sucrerie, la gare, et les terrains situés entre le cimetière et la rue Danton.

Si depuis, certains points de cette étude, au demeurant fort précieuse, ont été concrétisés par des réalisations, d'autres restent à formaliser.

Il ne s'agit pas pour l'étude *Cadre de Vie* de paraphraser ce qui a été fait, mais bien de mettre en place une réflexion complémentaire en s'appuyant sur les éléments existants ; car le recensement et les réflexions d'il y a sept ans peuvent être enrichis. Forte de l'expérience des premières réalisations et avec un regard qui aujourd'hui fait une plus large part au point de vue du paysage (par rapport à celui qui dans les pratiques d'il y a une dizaine d'années, avait plutôt tendance à considérer le bâti comme toujours prépondérant dans la forme urbaine), l'analyse doit aujourd'hui se concentrer sur la constitution d'un *paysage* à l'échelle communale, et cela ne peut être fait en abstraction des parties considérées comme *non-maîtrisables*, car le paysage, si l'on veut qu'il soit cohérent et harmonieux, est l'affaire de tous (espace public + somme des espaces privés).

A ce titre, on peut s'étonner que les problèmes liés à la Route Nationale, dont l'importance structurante est pourtant évidente, aient été éludés de l'étude et des propositions. Le fait qu'il s'agisse d'un domaine appartenant à l'état (pour ce qui concerne la chaussée) ne doit pas l'écarter des réflexions visant la restructuration urbaine. Il convient, par conséquent, d'intéresser les partenaires concernés, et, dans la mesure du possible, de solliciter leur participation à quelque niveau que se soit.

Un tel axe impliquant des nuisances de tous ordres en particulier pour les nombreux riverains ne peut être ignoré dans l'objectif que doit se donner l'étude.

## La place du Général De Gaulle



### OBJECTIFS DE L'ETUDE

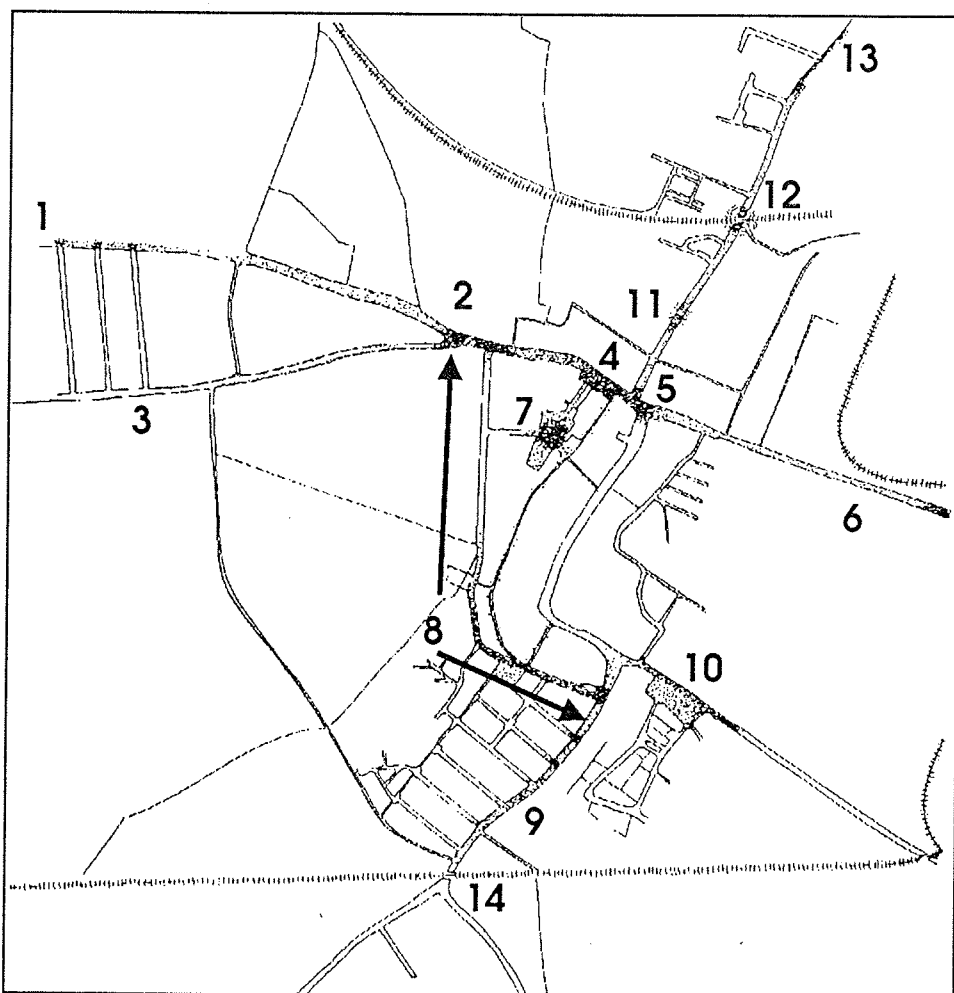
Etablir deux niveaux d'approche :

- 1 - un état des lieux général en corrélation avec l'étude de 1983. (évolution, données nouvelles, implications...);
- 2 - une réflexion par lieu (dont la liste ci-jointe peut être complétée en fonction des conclusions de l'étude générale (1)).

Le travail montrera les allers et retours de la réflexion entre ces deux niveaux, de façon à démontrer la cohérence du *particulier* par rapport au *général*.

### LIEUX D'INTERVENTIONS DANS LA COMMUNE

- 1- L'entrée ouest
- 2- Le carrefour des rues H. Durré et V. Hugo
- 3- La rue Victor Hugo
- 4- La place du Général De Gaulle
- 5- Le carrefour RN 45 X RD 130
- 6- L'entrée est
- 7- La nouvelle place
- 8- Les rues Van Coppenolle et Edouard Assez
- 9- La rue du 11 novembre
- 10- La place "verte" route de Rœulx - entrée sud-est
- 11- L'entrée de "La sucrerie"
- 12- La voie ferrée
- 13- L'entrée nord
- 14- l'entrée sud



## La Route Nationale

Quand un axe d'importance Nationale (ou même départementale) traverse une "petite" commune, les abords de cet axe totalement inadaptés à la fréquence des trafics actuels, deviennent par une sorte de fatalité, des lieux stériles pour la vie sociale. Pourtant, et c'est compréhensible, de telles routes attirent et fixent une partie de l'activité commerciale des communes. Un paradoxe existe donc entre un lieu naturellement propice à l'animation sociale, et le trafic-parking rédhibitoire pour toutes autres utilisations.

A Abscon le phénomène se répète, et malgré le nombre des personnes et bâtiments concernés, la *logique routière* a pris le pas sur la *logique de vie* qui, à l'image de la future place, se replie sur les *arrières* de part et d'autre de l'axe. Le revêtement désormais systématique de cette *stérilisation* est l'*enrobé*, et on peut évaluer les dommages causés au paysage communal par la surface qu'il occupe.

		niveaux d'étude				
		schémas d'intentions	esquisse	esquisse chiffrée	A.P.S.	A.P.D.
<b>1 - L'entrée ouest</b>						
sujets de l'étude	La Cité du Chaufour partagée entre Somain et Abscon est un quartier de liaison entre les deux communes. La longue ligne droite (depuis le carrefour de la RD 957 jusqu'au centre d'Abscon) avec sa vue bien dégagée, favorise l'excès de vitesse et coupe, dès l'entrée, l'agglomérat bâti en deux masses distinctes. Dans un souci de cohérence et puisque la limite intercommunale se situe dans l'axe de la route, une solution avec Somain serait souhaitable (...?).		X			
<b>2 - Le carrefour des rues Henri Durré et Victor Hugo</b>						
sujets de l'étude	A l'approche du centre, la route et ses abords gardent leur caractère <i>autoroutier</i> . Signalisation routière et affichage publicitaire à l'échelle de la voiture, signifient au piéton ou au cycliste, son exclusion. Les largeurs surabondantes de trottoirs ne sont pas gérées et reviennent de fait, en totalité, aux voitures et poids lourds. L'intersection avec la rue Victor Hugo peut représenter une opportunité de créer un point particulier annonçant l'approche du centre et par là-même un secteur plus <i>favorable</i> au piéton. Un aménagement de cet espace pourra prendre en compte la revalorisation de la chapelle et des abords du café. L'abribus qui est dans sa position actuelle un obstacle au cheminement sur le trottoir pourrait également y trouver une place plus adéquate.			X		
<b>3 - La rue Victor Hugo (entrée ouest)</b>						
sujets de l'étude	Cette rue dessert la Cité et l'école du Chaufour. Il n'existe pas, actuellement, de traitement particulier de l'espace public et de ce fait les différentes formes de bâtis en présence (habitats individuels disparates, alignements des coronas de la Cité, école) s'accolent sans <i>esprit de quartier</i> . La réflexion doit porter à la fois sur la fonction d'accès depuis la route départementale, et sur les moyens devant permettre la <i>composition urbaine</i> du quartier (rapport bâti / végétal, cheminements, abords de l'école...).	X				
<b>4 - La place du Général De Gaulle</b>						
sujets de l'étude	La Place subit le même sort que le reste de l'axe, et le carrefour durcit encore cette situation. Il est important de redonner à ce lieu, un statut digne de sa fonction première. La création d'un " <i>espace libre</i> " en retrait par rapport à la route, loin de résoudre le problème de la Place, renforcera son abandon. Un traitement manquant d'énergie sur la réhabilitation du centre, et omettant la reconquête de la Place, serait l'acceptation du mal qui ronge l'espace public communal.			X		





niveaux d'étude				
schémas d'intentions				
esquisse				
esquisse chiffrée				
A.P.S.				
A.P.D.				

### 5 - Le carrefour RN 45 X RD 130

sujets de l'étude	<p>Le carrefour est évidemment le point stratégique qui conditionne l'importance de la nuisance du trafic vis-à-vis de l'environnement. C'est pourquoi il convient d'analyser le plus finement possible (notamment à partir des chiffres de comptage) les pratiques automobiles et piétonnes en usages à cette intersection. Un aménagement optimisé du carrefour apporterait sans doute une amélioration à la situation actuelle. Ceci dit le fonctionnement d'un carrefour (où les problèmes émergent de façon ponctuelle) est directement lié à l'amont des voies qui y mènent. Le carrefour seul ne saurait d'ailleurs résoudre efficacement toutes les contraintes du trafic. Il faut donc étudier les possibilités de délestage des liaisons qui ne nécessitent pas le passage par l'intersection principale, afin que ce point de congestion ait à régler le passage d'un nombre minimum de véhicules.</p>			X		

### 6 - L'entrée est

sujets de l'étude	<p>L'entrée est, par la Tuilerie, confronte brutalement l'habitat du coron à la Nationale. De l'absence de transition au moment de la pénétration dans l'agglomération, il résulte une vitesse excessive des véhicules, uniquement incités à ralentir par l'approche du carrefour. Il manque aujourd'hui un <i>événement</i> qui marquerait l'entrée de façon plus significative. A travers l'aménagement, la nécessité de changement d'allure routière devra être ressentie comme impérative.</p>		X			

### 7 - La nouvelle place

sujets de l'étude	<p>L'opportunité de maîtriser une grande partie des constituants d'une place n'est pas si fréquente, elle ne doit pas être galvaudée (en devenant par exemple un exutoire à la place actuelle). D'une part, un espace libre ne devient une place que s'il est effectivement fermé, et d'autre part il doit exister une relation fondamentale entre l'espace de la place et les édifices qui la bordent. Toute nouvelle construction doit obéir à ces deux principes pour concourir à la formation de la place.</p> <p>Le mobilier ne peut en aucun cas suppléer au bâti en prenant la forme d'un <i>cache-misère</i>, et la naissance d'une place ne se fait pas au mépris des constructions existantes, quelque soit la valeur architecturale qui leur est reconnue.</p> <p>Il est nécessaire de définir un parti général pour les deux places, en déterminant :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- la spécificité de chacune d'elles ;</li> <li>- les conditions de leur liaison (en passant devant les locaux administratifs de la mairie) ;</li> <li>- les rapport qu'elles entretiennent avec le reste de la commune.</li> </ul>					X

### 8 - Les rues Van Coppenolle et Edouard Assez

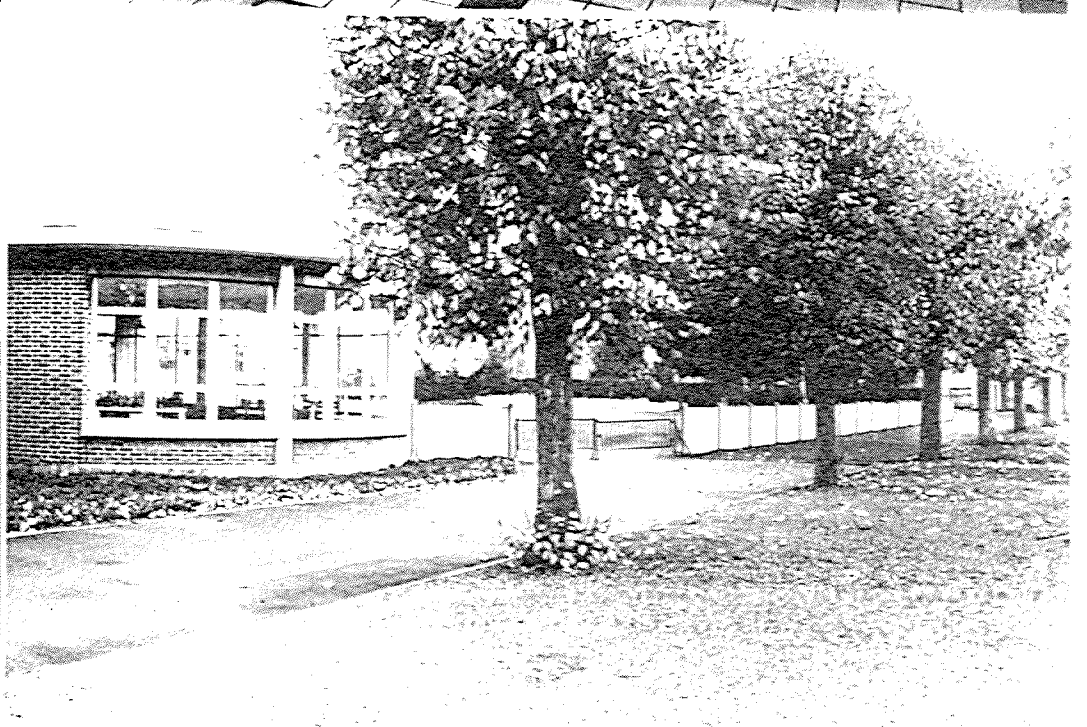
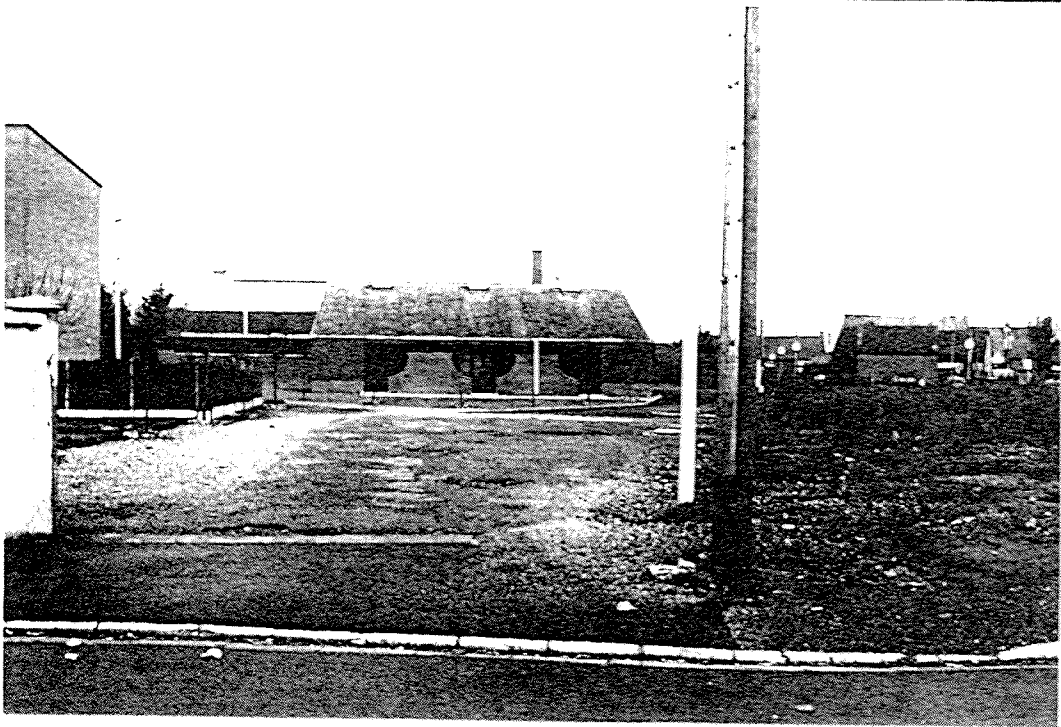
sujets de l'étude	<p>Dans un souci de continuité, il est nécessaire d'unifier les abords de ces rues. Le traitement de la voie qui relie la RN à la <i>rue du 11 Novembre</i>, ne doit pas être saucissonné à cause de la diversité des formes et organisations bâties traversées. Il doit en revanche se faire l'écho des principes généraux, retenus pour assurer l'identité des aménagements à travers la commune (d'où une définition préalable à toute étude : celle d'une hiérarchie pour les lieux, et les voies qui liaisonnent ces lieux).</p>	X				





11/20/70 - 11/20/70

11/20/70 - 11/20/70





1111 12th St. - 12th St. - 12th St.

1111 12th St. - 12th St. - 12th St.

## Les rues Jules Guesdes et Clodomir Bélar

Ce sont des rues où s'aligne un patrimoine riche et témoignant d'époques différentes. Un aménagement important a été déployé de part et d'autre avec par endroit des passages traversants. Cette expérience dans l'amélioration du cadre de vie ayant une certaine ampleur, doit être une référence à plus d'un titre. D'une part, l'esprit qui s'en dégage est à reprendre dans les composantes des divers aménagements à venir, pour qu'à terme une identité s'affirme. D'autre part, il faut en tirer les enseignements pratiques de l'usage, pour que des erreurs ne soient répétées et qu'ainsi les futures réponses soient mieux adaptées.

niveaux d'étude				
schémas d'intentions				
esquisse				
esquisse chiffrée				
A.P.S.				
A.P.D.				

### 9 - La rue du 11 Novembre

sujets de l'étude	Alors qu'elles donnent à la rue son caractère, les entrées perpendiculaires des coronas présentent l'aspect désolé de leurs pignons prolongés par les murs d'extensions en appentis (revêtus de matériaux disparates). Affirmer l'axe transversal de chaque entrée permettrait peut-être d'harmoniser le traitement d'ensemble de la rue en créant du même coup un rythme d'obstacles visuels à la descente rapide des véhicules. (voir conjointement aux H.B.N.P.C. et GIRZOM).	X				

### 10 - La place "verte" route de Rœulx (entrée sud-est)

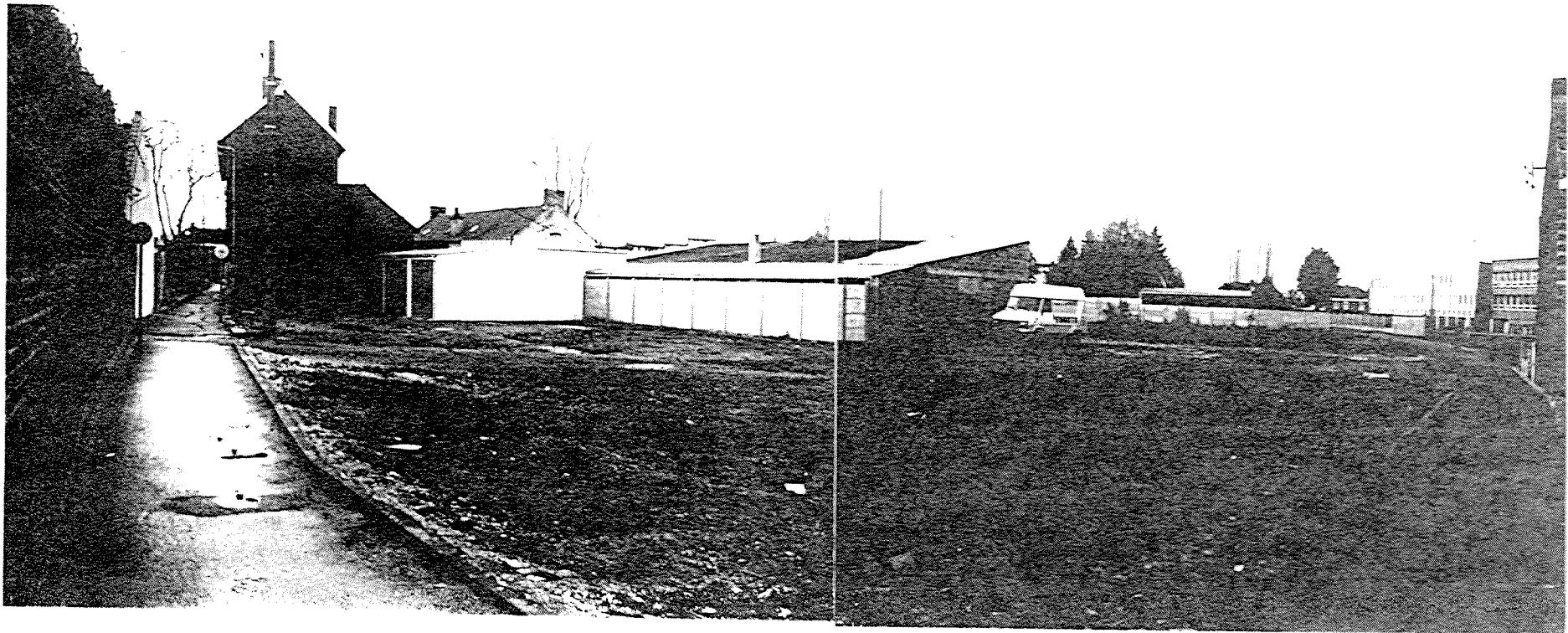
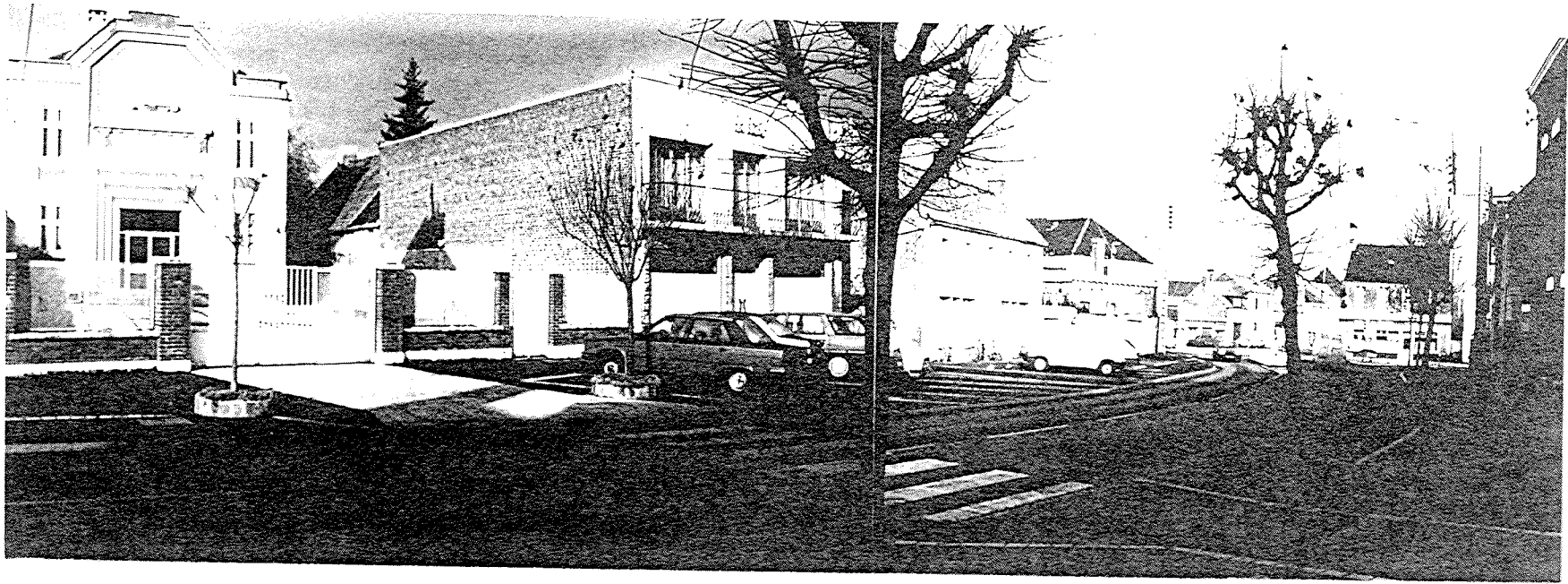
sujets de l'étude	L'entrée s'effectue de ce côté par un large espace engazonné à l'avant de la Résidence du Château d'Eau. Si le lieu tel qu'il est, peut être considéré comme un point de départ satisfaisant pour un aménagement ultérieur, il est clair que son trop grand dépouillement est préjudiciable à l'expression de ses qualités. A proximité du château d'eau (masse verticale qui écrase visuellement son entourage), il manque à cette surface une dimension verticale structurante et manifeste de l'entrée d'agglomération. Le lieu est aujourd'hui régulièrement investi par les jeunes des cités qui n'y voient qu'un point propice au rassemblement. La concertation doit, avant toute intervention, être une façon d'évaluer l'attente (si elle existe ?!) de ces utilisateurs, et aussi leur capacité à respecter (en se les appropriant) les aménagements futurs.			X		

### 11 - L'entrée de "La sucrerie" rue Emile Zola

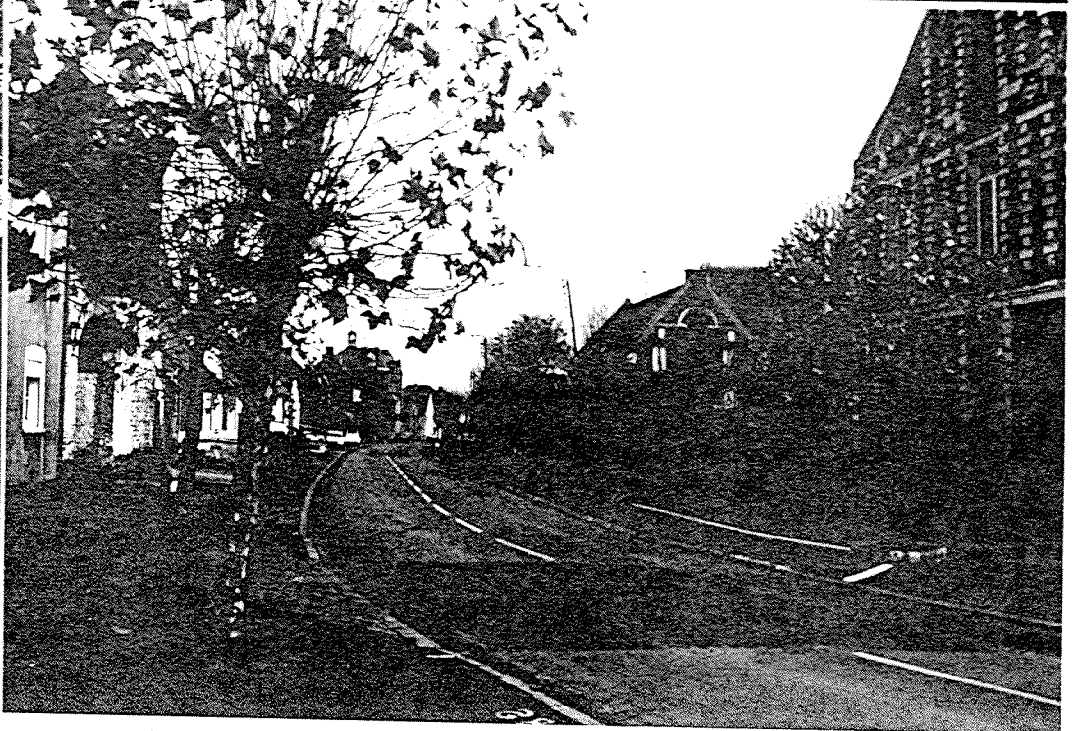
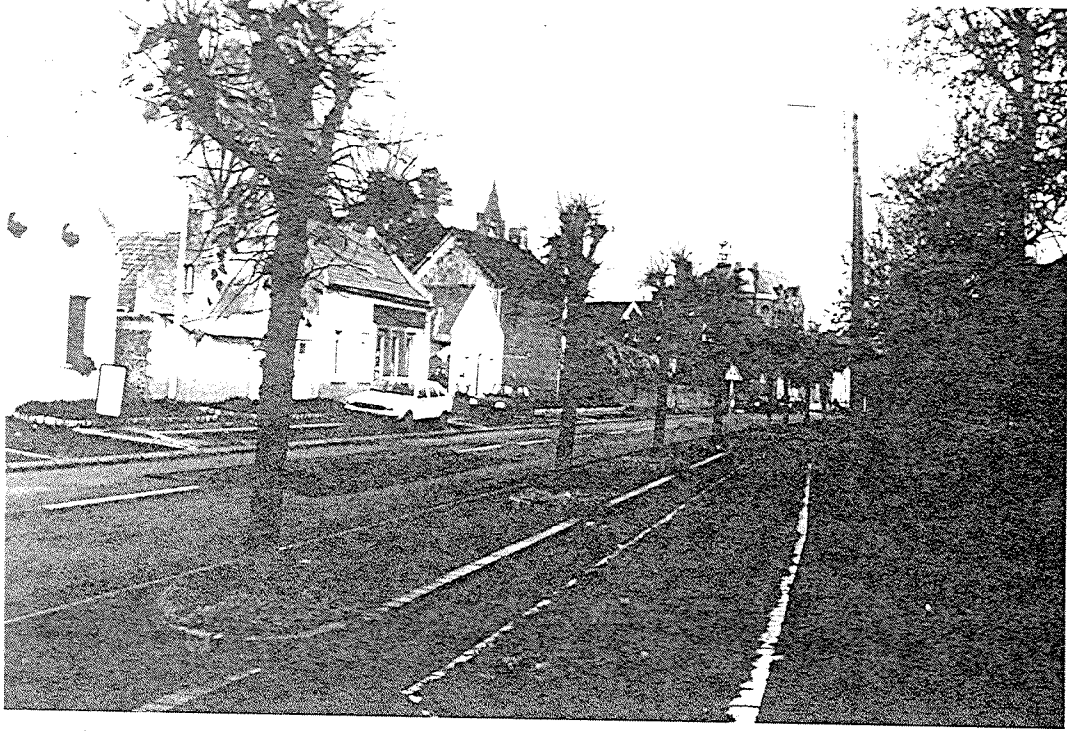
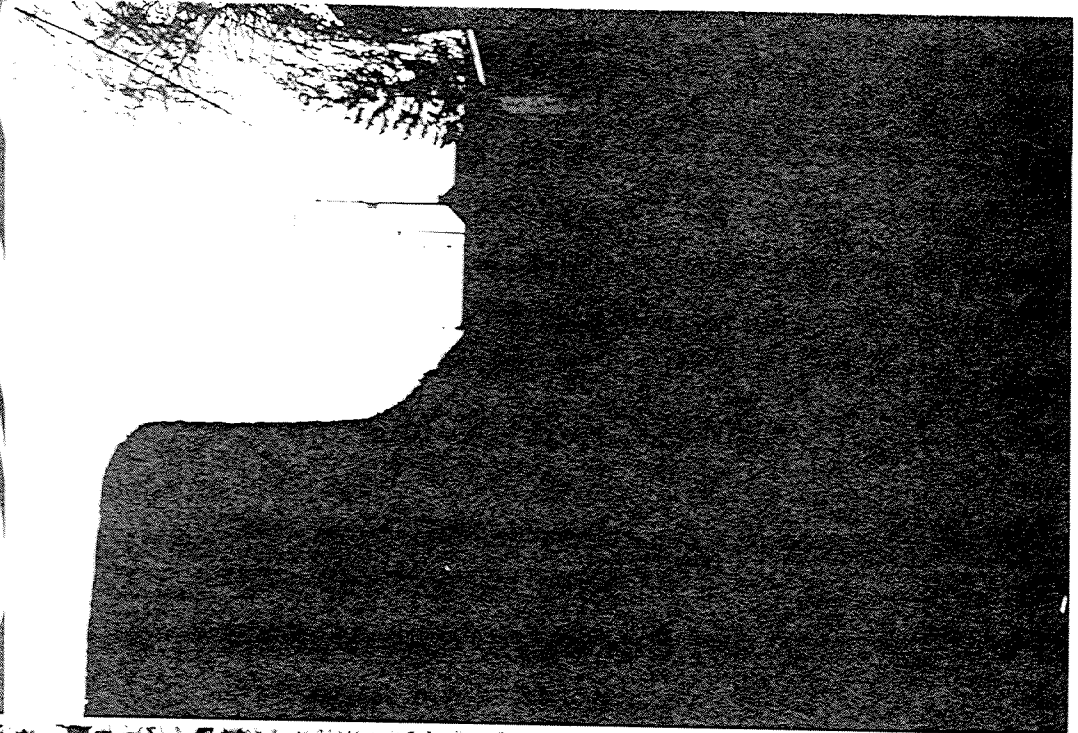
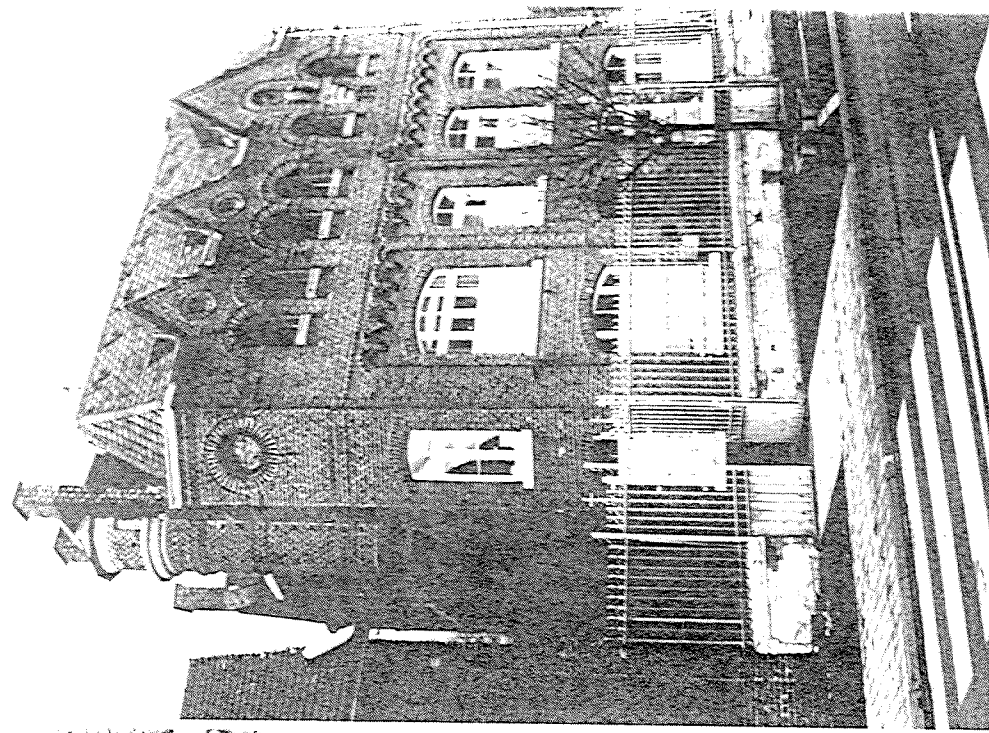
sujets de l'étude	La presque totalité des trottoirs à été rénovée de chaque côté de la rue, et si le revêtement a incontestablement apporté un confort appréciable pour le cheminement, il n'en résulte pas moins un aspect très sec. On peut remarquer que les bandes de stationnement (espace perdu pour le piéton) sont en temps ordinaire sous-utilisées, les automobilistes continuant à se garer où bon leur semble (aire de stationnement prévue ou non). L'entrée de la sucrerie constitue une ouverture béante dans la continuité de la rue. La réflexion sur l'espace de cette friche doit permettre de repenser son traitement, non seulement comme un événement, mais aussi en tant que fragment d'espace public ayant un rôle particulier à jouer au sein du quartier Nord.			X		

### 12 - La voie ferrée

sujets de l'étude	Le passage de la voie ferrée et l'accès au quartier de la gare, sont des lieux réclamant une attention particulière dans la rue Emile Zola. Un projet du S.I.V.O.M. concernant le réinvestissement de l'emprise ferroviaire est en cours. C'est pourquoi l'étude doit présenter la position communale (du point de vue de la rue Emile Zola), afin que le projet intercommunal s'harmonise avec les options qui auront été prises dans la recherche d'une identité pour Abscon, (celle-ci étant exprimée dans chacune des interventions).	X				

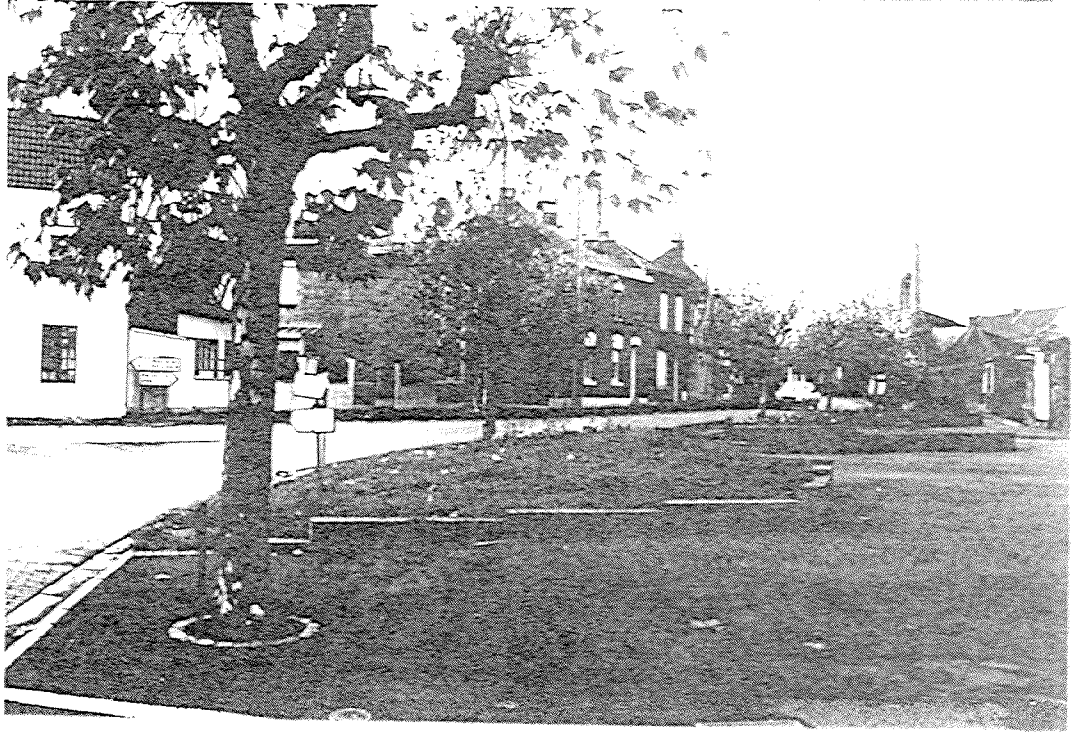
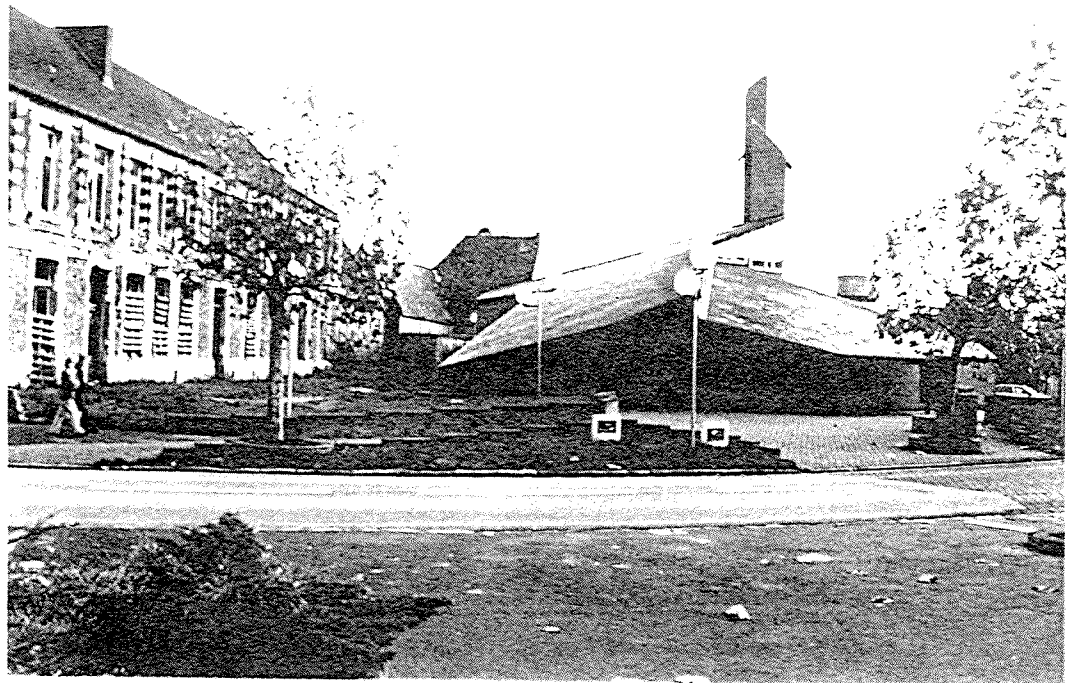


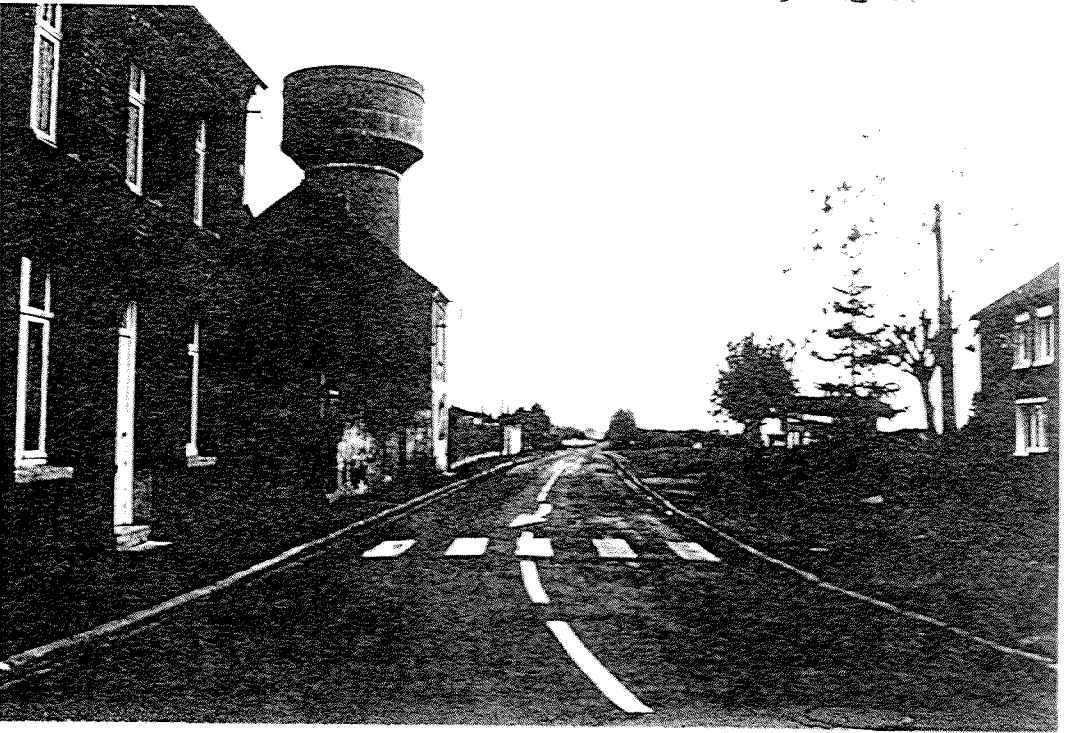
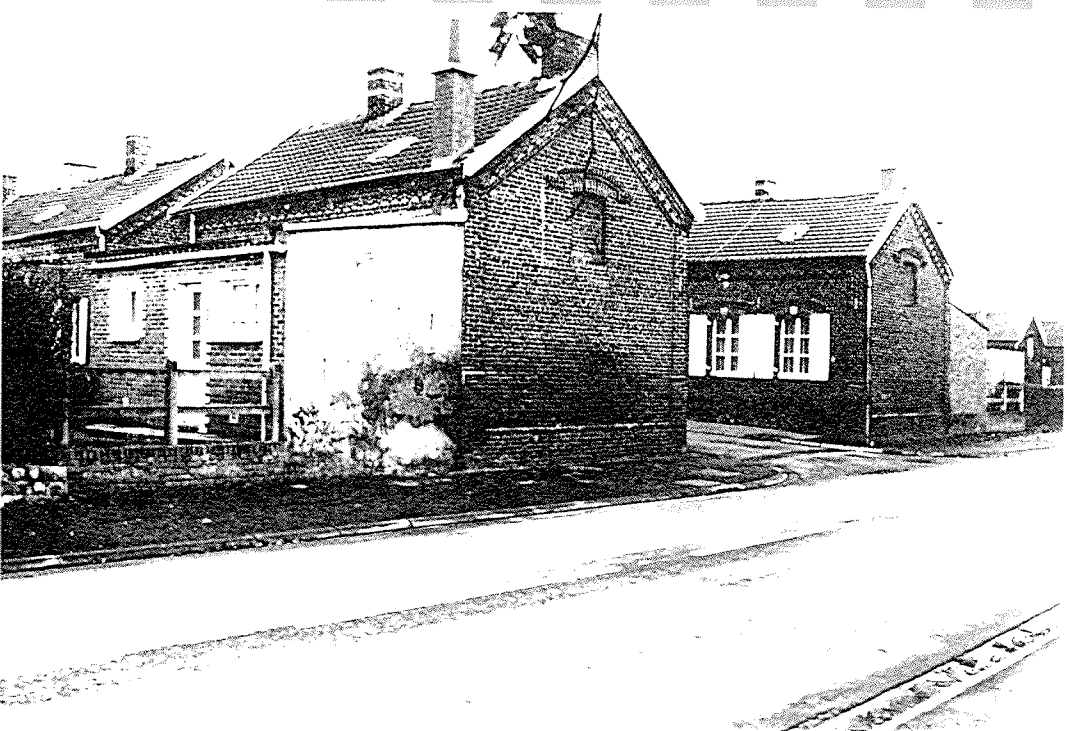
THE CITY OF BOSTON AND COUNTY OF SUFFOLK



111 S DE

111 S DE







2. PLACE DE LA LIBERATION (1942-1943)



3. PLACE DE LA LIBERATION (1942-1943)



4. PLACE DE LA LIBERATION (1942-1943)

## Les ruelles

Le tissu communal et en particulier l'emplacement du nouveau *centre* sont irrigués par un ensemble de ruelles mises en évidence dans l'étude menée en 1983. Ce réseau souvent réservé aux piétons est un atout précieux pour une restructuration riche et cohérente. Il reste cependant à définir les traitements propres à donner à ces liaisons les qualités de confort et d'ambiances diurne et nocturne.

Ainsi les ruelles périphériques à la nouvelle place (cordon du village et ruelle vers la rue Jules Guesde) ont pour rôle de gérer l'accès à celle-ci, et par conséquent de construire sa mise en scène.

niveaux d'étude				
schémas d'intentions				
esquisse				
esquisse chiffrée				
A.P.S.				
A.P.D.				

### 13 - L'entrée nord

sujets de l'étude	Comme pour l'entrée ouest, la limite intercommunale Abscon - Escaudain se situe dans l'axe de la rue du Sergent Degallaix. Encore une fois cette <i>intercommunalité naturelle</i> doit donner lieu à un aménagement concerté qui règle les problèmes du site dans sa totalité (c'est-à-dire en plaçant au second plan la limite administrative étrangère aux questions spatiales de la rue).		X			

### 14 - L'entrée sud

sujets de l'étude	Cette entrée est à relier directement à l'esprit des aménagements à prévoir pour la rue du 11 Novembre ; elle doit en être le signal (l'avertisseur). Sa proximité, et donc sa relation, avec l'aménagement futur de l'ancienne carrière est à prendre en compte (*).		X			

\* Deux terrains des anciennes carrières font l'objet de projets départementaux. Ces actions de *réhabilitation* du paysage sont à rapprocher de la réflexion générale sur le *Cadre de Vie* afin d'établir une partition équilibrée du fonctionnement urbain.

### Annexe :

Le maître d'œuvre, en accord préalable avec les représentants de la commune, pourra proposer toutes formes de moyens ou d'actions pouvant enrichir et donc valider l'étude auprès de la population.

La sensibilisation de l'ensemble des habitants à l'histoire et au caractère spécifique de leur environnement quotidien, est nécessaire quant à leur contribution à l'harmonie de l'espace public. On oublie trop souvent que la qualité d'un ensemble urbain est conditionnée, pour beaucoup, par les interventions individuelles privées. En tous cas le traitement de l'espace public ne saurait être pensé comme unilatéral, mais bien comme une action concertée et complémentaire entre public et privés.

Par ailleurs et bien que le domaine d'intervention du F.A.C.V. soit *les espaces extérieurs publics*, le maître d'œuvre pourra faire mention des éléments bâtis qui, pour une raison quelconque, se révèlent indissociables de leur environnement, dans l'esprit d'une résolution qualitative des aménagements.

Dans ce but l'étude peut intégrer des prescriptions (cahier de recommandations) pouvant servir de références à tous particuliers souhaitant entreprendre des travaux engageant l'aspect de l'espace public.

14.10.1961

