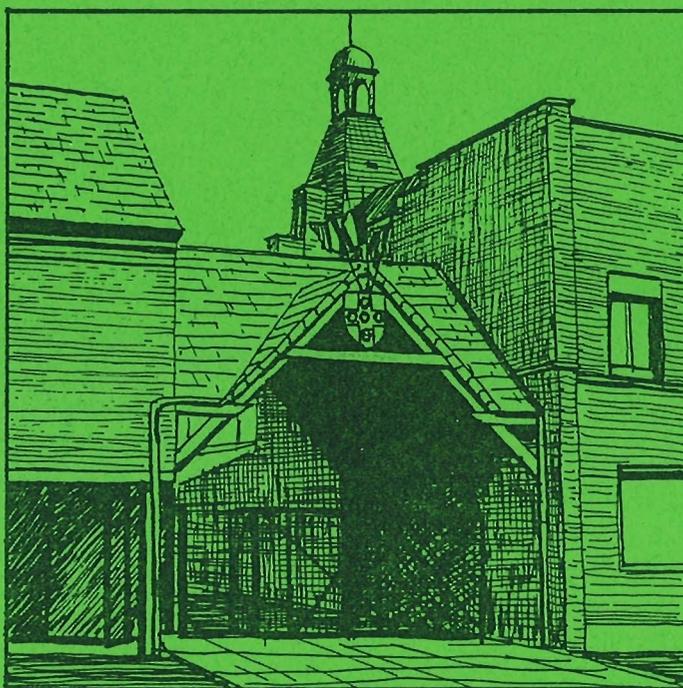


CONSEIL ARCHITECTURE URBANISME ET ENVIRONNEMENT  
CONSEIL GENERAL DU NORD

# VILLE D'ANICHE

ETUDE "CADRE DE VIE"



NOTICE

Henri TESSON  
Paysagiste Conseil  
32, Bd de la République  
59500 DOUAI

DECEMBRE 1992

## INTRODUCTION

L'étude cadre de vie de la commune d'Aniche se décompose en trois chapitres :

### PRESENTATION

Le but de ce chapitre est de comprendre l'organisation de la commune à travers sa configuration actuelle, sa géographie et son histoire.

Ce constat est le résultat d'une analyse sensible (comment on perçoit la ville) et d'une analyse objective (qui vise à expliquer pourquoi la ville est perçue de cette manière).

### ACTIONS A L'ECHELLE DE LA VILLE

A partir de l'étude générale sont définies un certain nombre d'orientations à long terme concernant le développement de l'urbanisation ou la restructuration de vastes zones.

Toutes les opérations de grandes envergures sont regroupées. C'est également une réflexion de base, utile lors des révisions de P.O.S.

### ACTIONS PONCTUELLES

Elles correspondent à des opérations ponctuelles pouvant être réalisées facilement et rapidement dans le cadre des opérations "cadre de vie" subventionnées par le Conseil Général du Nord.

Chaque opération se reporte aux orientations à long terme afin de garantir une cohérence dans l'ensemble des projets.

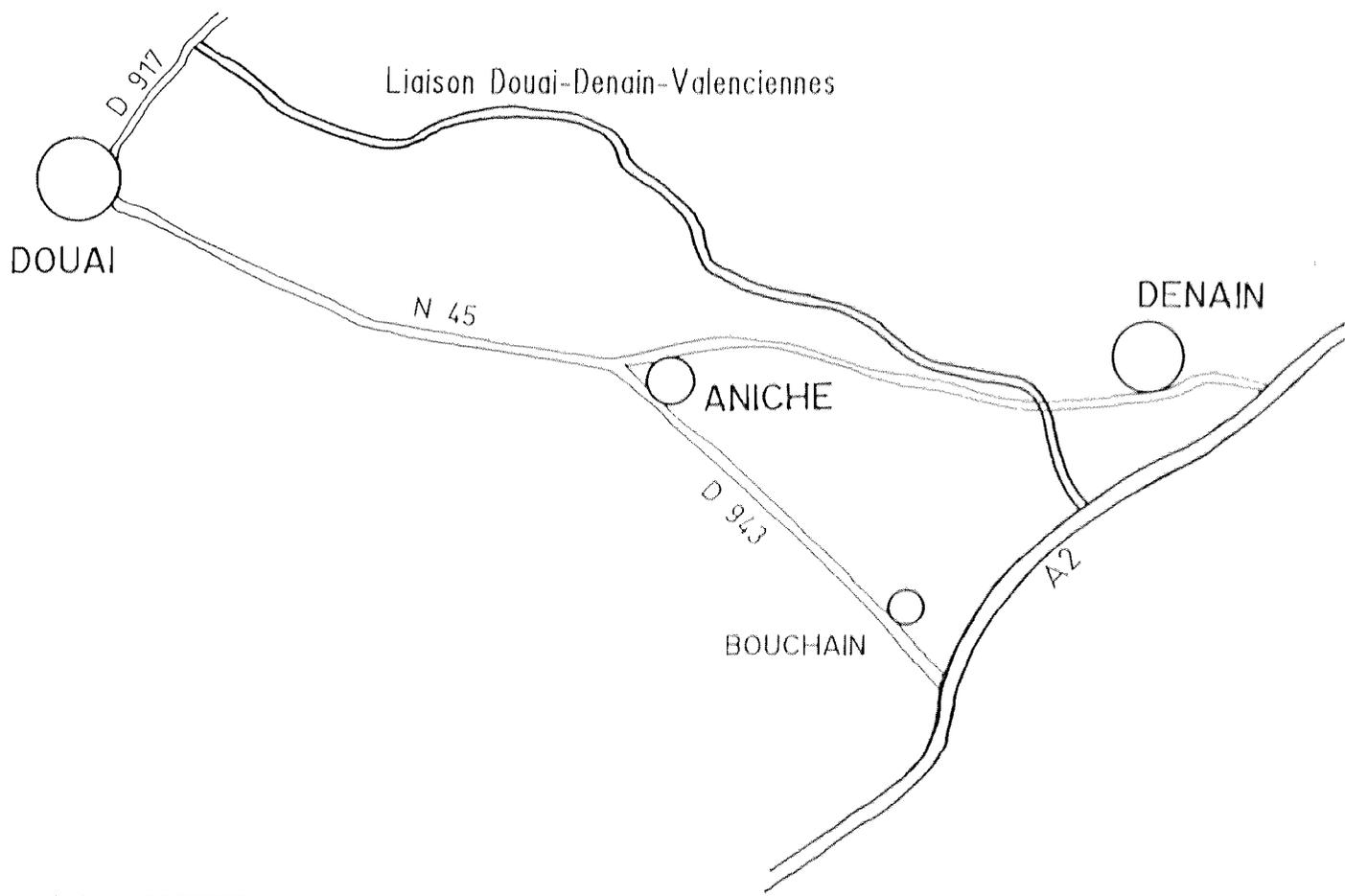
Les esquisses fournies sont de niveau A P S et chiffrées.

# PRESENTATION DE LA COMMUNE

## SITUATION

La commune d'Aniche se situe à équidistance entre Denain et Douai, au carrefour entre la RN 45 qui relie ces deux villes et la RD 943 qui relie Aniche à Bouchain.

Avec la réalisation prochaine de la dernière section de la liaison Douai-Denain-Valenciennes. La RN 45 sera soulagée d'un trafic important. La ville d'Aniche restera malgré tout toujours bien desservie grâce à l'échangeur au niveau de Somain.



## PERCEPTION DEPUIS LES GRANDES ROUTES

### La RD 943

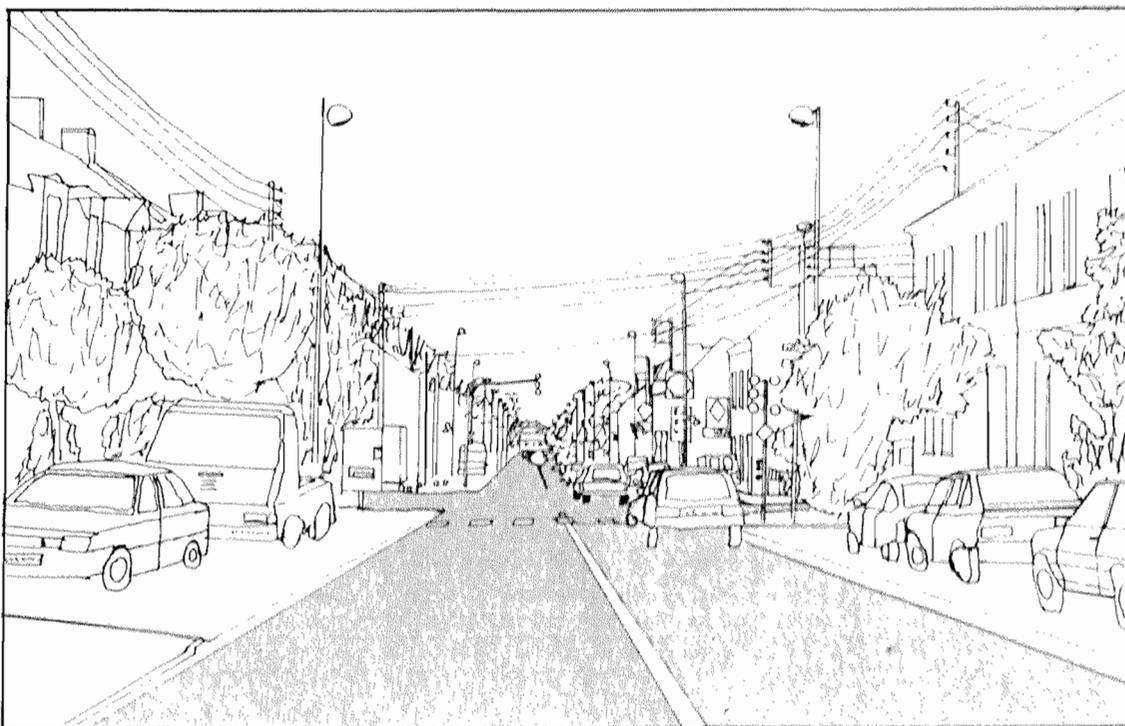
La particularité majeure de la route en arrivant depuis Bouchain est sa parfaite linéarité. Rien ne vient rompre ce tracé jusqu'au carrefour avec la RN 45.

La porte de la ville au niveau d'Emerchicourt passe inaperçue. De plus, les cités de cette commune voisine avec leurs larges bas côtés et de grandes ouvertures sur la campagne ne permettent pas de bien marquer la transition entre la rase campagne et les zones urbanisées.

Dans la ville d'Aniche, aucune perpendiculaire, ni traversée très visible ne vient rompre la continuité de la route. Les écoles ne sont pas perçues.

L'accès au centre ville a engendré la nécessité d'installer des feux tricolores mais ceux-ci ne mettent pas suffisamment en valeur ces articulations importantes.

Par contre, les accès aux zones commerciales (Super U) ou industrielles sont très visibles grâce aux larges ouvertures visuelles et la création de "tourne à gauche". Cette mise en valeur de ces zones d'activités se fait au détriment des accès au centre ville et des équipements qui bordent la route.

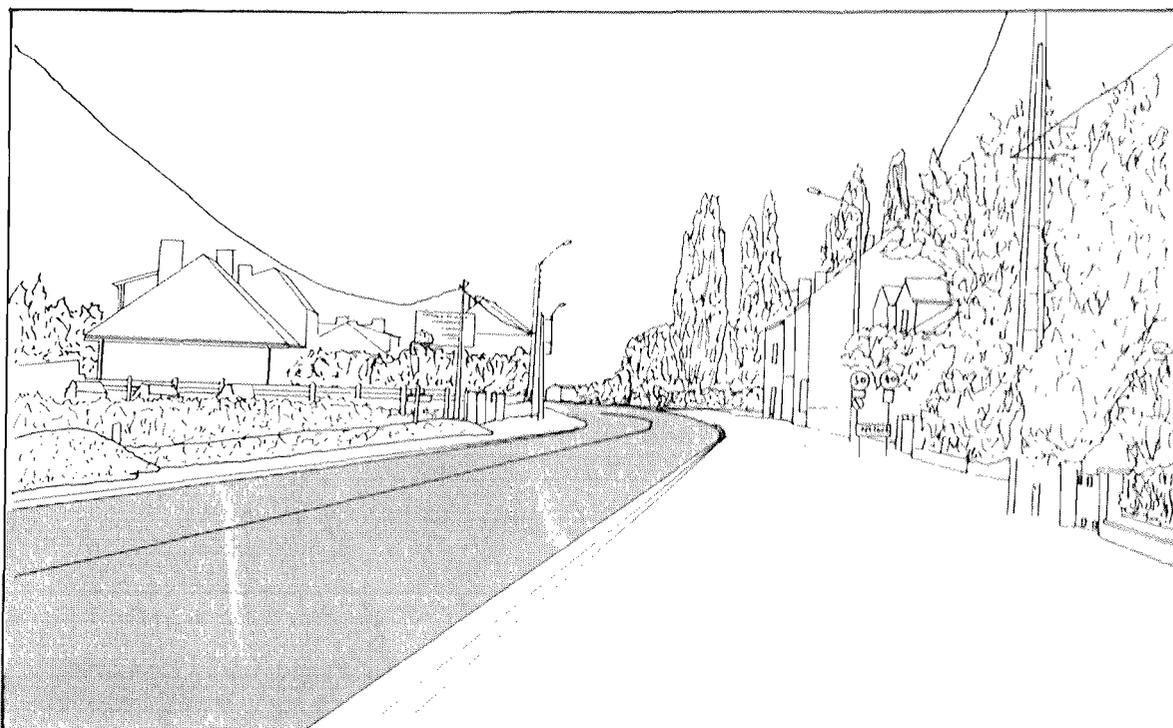


## La RN 45

La transition entre la rase campagne et la ville est également confuse au niveau de la RN 45 en arrivant depuis Denain : l'habitat est entrecoupé de zones agricoles et de friches jusqu'au passage à niveau, les bas côtés très larges ne bénéficient d'aucun aménagement...

Mais contrairement la RD 943, la présence de nombreux virages mal perçus rendent les vitesses excessives très dangereux et constituent un véritable drame pour la commune.

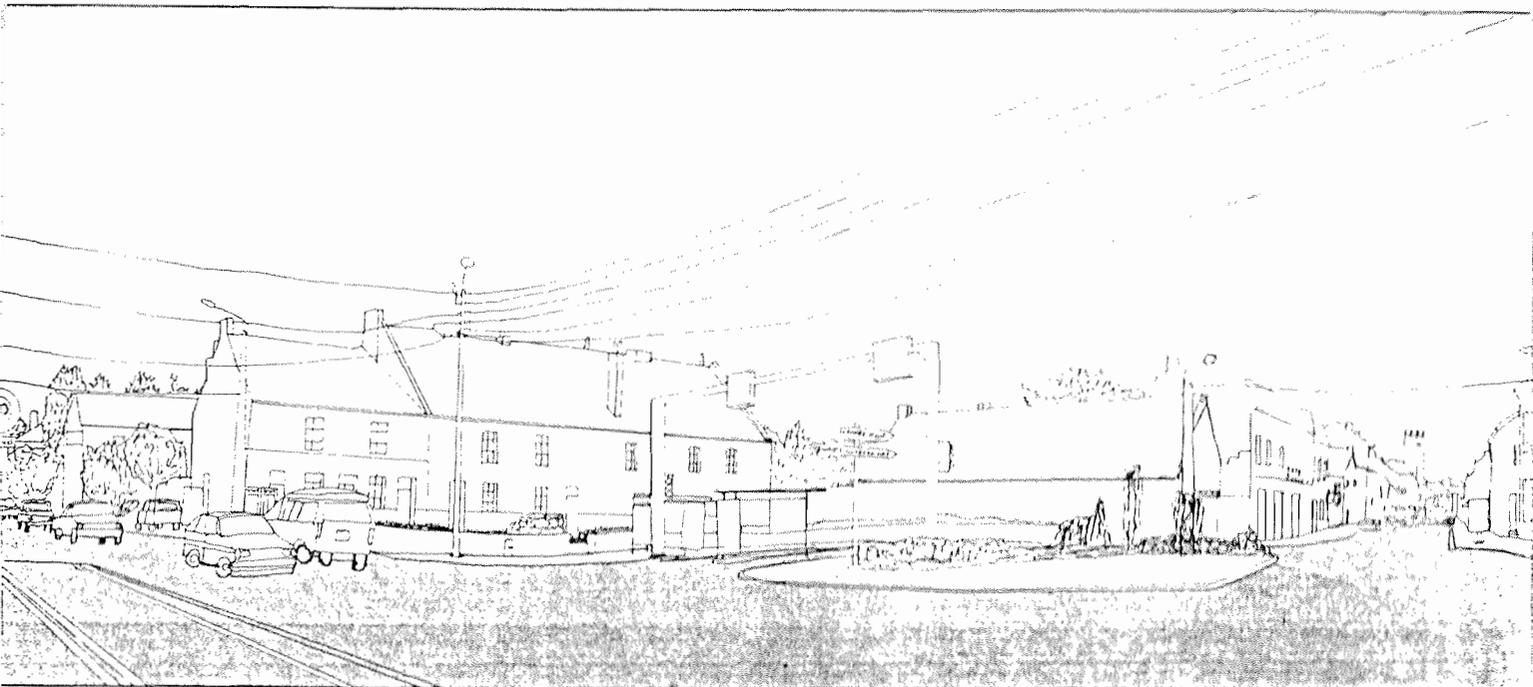
Dans un secteur très précis (un périmètre de 50 m environ), on dénombre quatre accidents mortels et de nombreux blessés graves (handicapés à vie) et aucune clôture ne reste en état plus de deux ans !



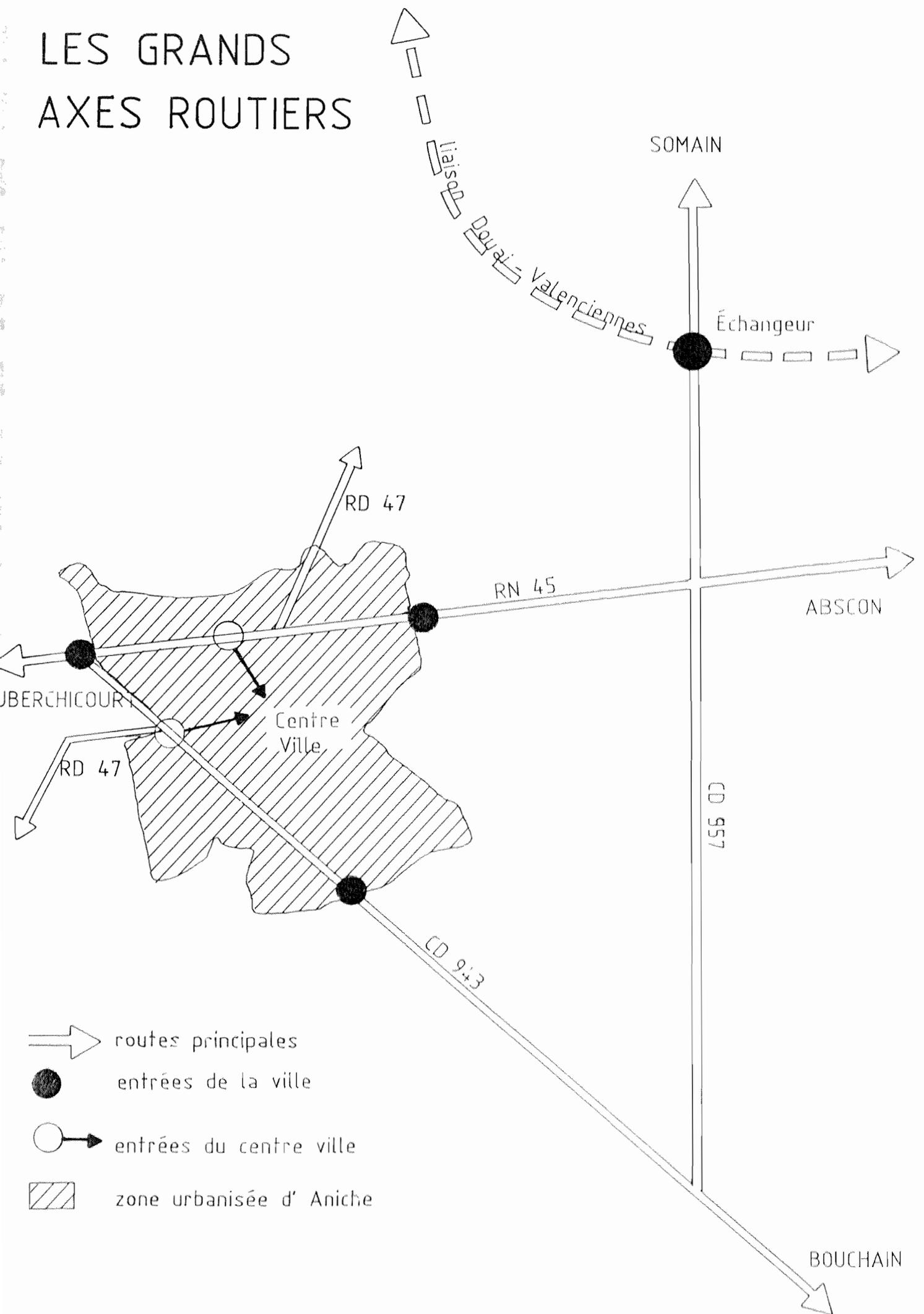
L'accès au centre ville depuis la RN 45 est mise en valeur par l'élargissement de la RD 47 et la présence de nombreux arrêts-bus.

Pourtant, ce carrefour stratégique ne reflète guère l'animation et l'attractivité du centre ville à cause de nombreuses friches et de bâtiments vétustes en ruine. La présence de ces arrêts-bus au niveau du carrefour à feu complique par ailleurs la compréhension de ce carrefour.

Le carrefour entre la RN 45 et la RD 943 est particulièrement important, d'autant plus qu'il marque la transition entre Aniche et Auberchicourt. Il mérite d'être réfléchi en intercommunalité bien que son emprise soit totalement sur le territoire communal d'Auberchicourt.



# LES GRANDS AXES ROUTIERS



## Deux villes accolées

En suivant la RN 45, aucune rupture ne permet d'identifier Aniche par rapport à Auberchicourt.

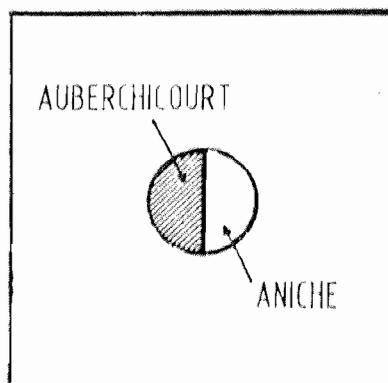
Jusqu'en 1823, Aniche et Auberchicourt semblent former un habitat de type rural, corps de ferme et habitat organisé perpendiculairement aux axes de communication, offrant pignon sur rue, se développent entre deux axes Est-Ouest.

Sur le relevé cadastral de 1878 apparaît la première cité ouvrière d'Auberchicourt "Le Petit Paris". Parallèlement sur Aniche, les habitations organisées en bandes sont plus nombreuses. Sur le même relevé figurent les voies de chemin de fer et installations industrielles, principalement verreries et mines qui contribueront au développement rapide de deux communes.

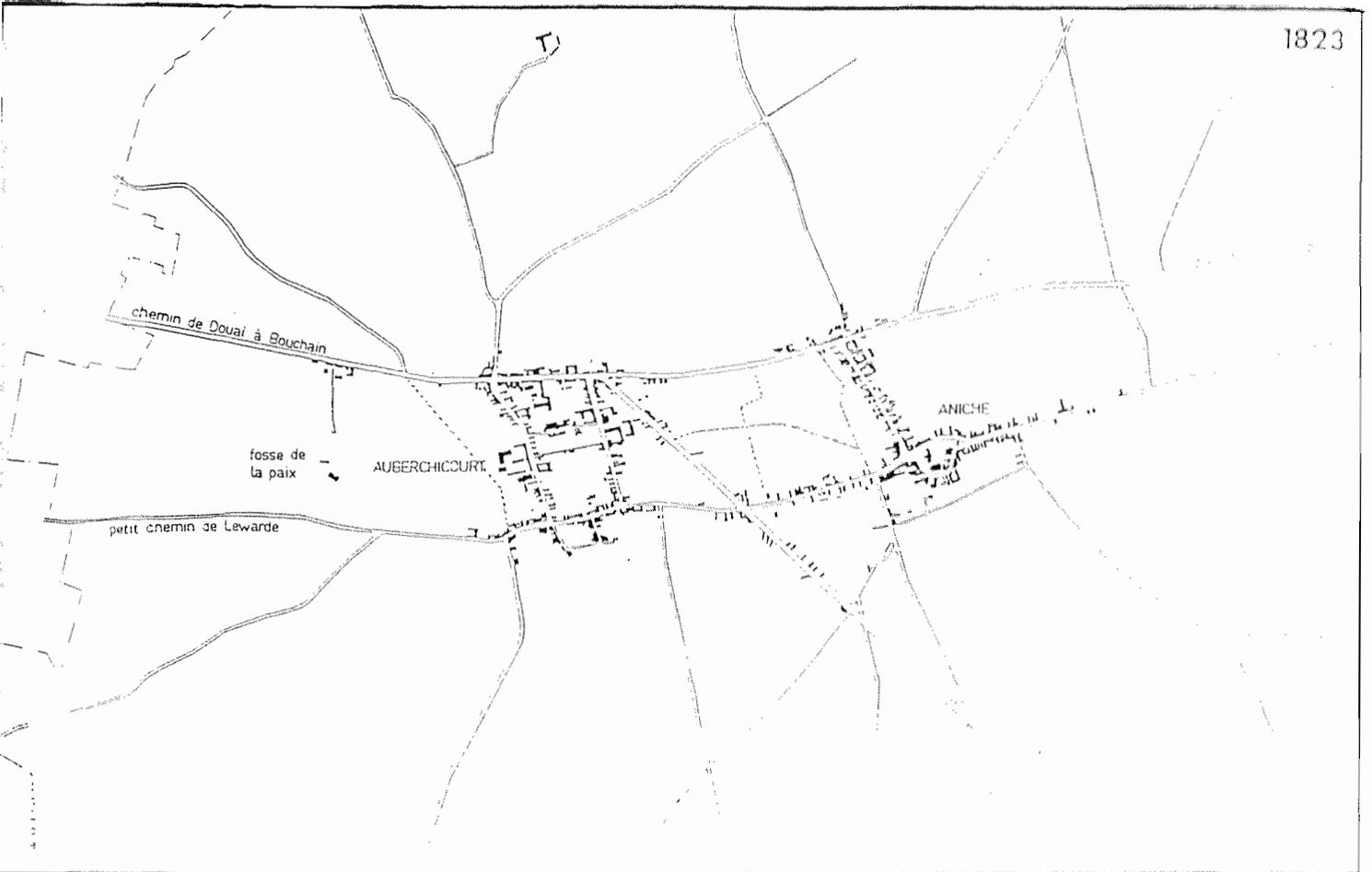
C'est l'épisode minier qui marquera le plus le tissu urbain d'Auberchicourt. Situé principalement au Nord et à l'Est de la commune et parfois à cheval sur les deux communes (Cité des Loups), les corons constituent une forme urbaine qui vise avant tout à la stabilisation et au contrôle de la main d'oeuvre en rupture totale avec le tissu existant, évacuant toutes préoccupations urbaines d'ensemble.

Avec la création du quartier du Champ de la Nation, la commune d'Aniche s'est considérablement agrandie vers le Sud dans les années 1960-1970.

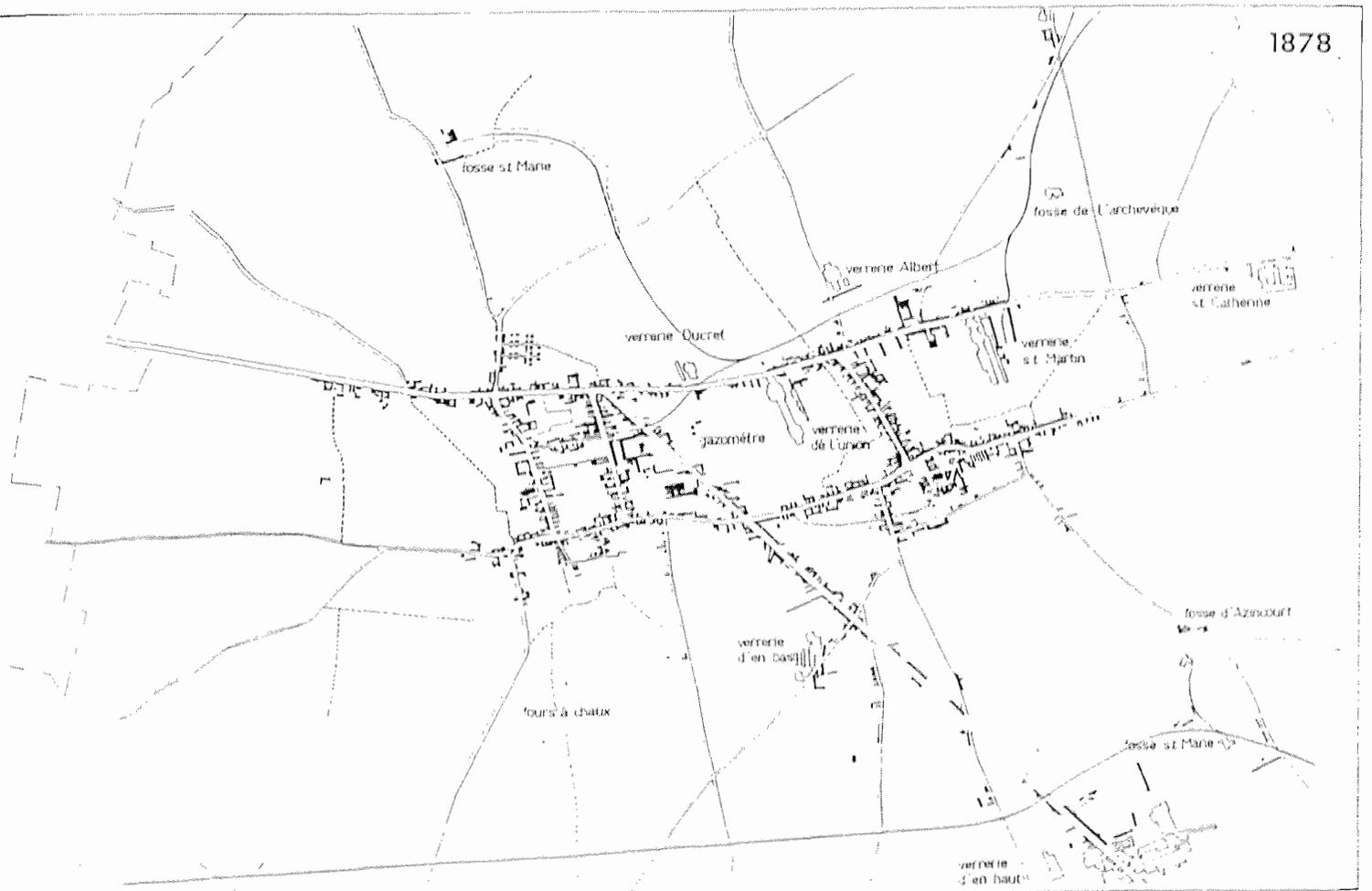
Actuellement, la commune d'Aniche forme avec Auberchicourt une seule agglomération, il est difficile de discerner les limites communales au travers du tissu urbain qu'elle constitue.



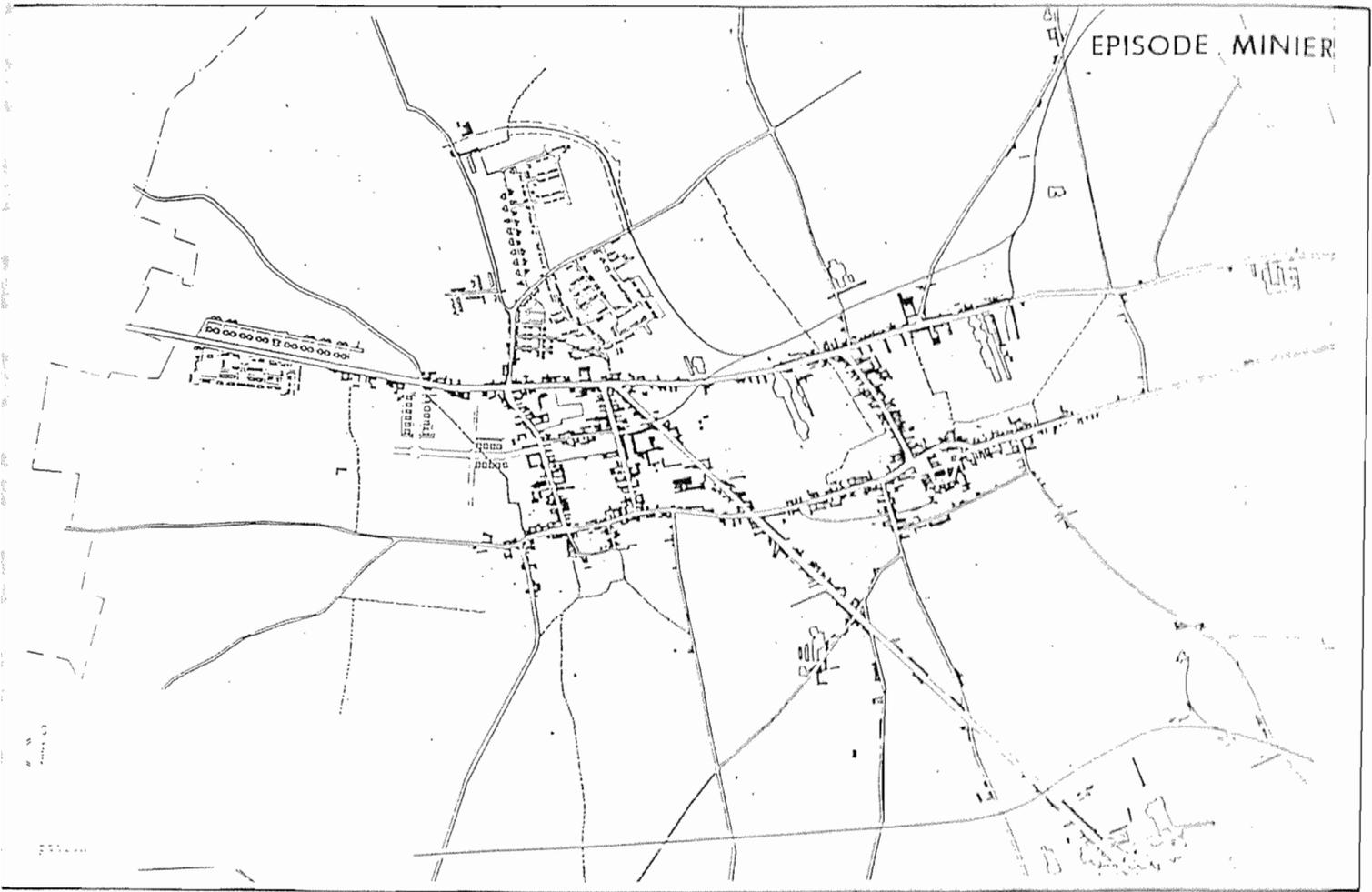
1823



1878



EPISODE MINIER



SITUATION ACTUELLE

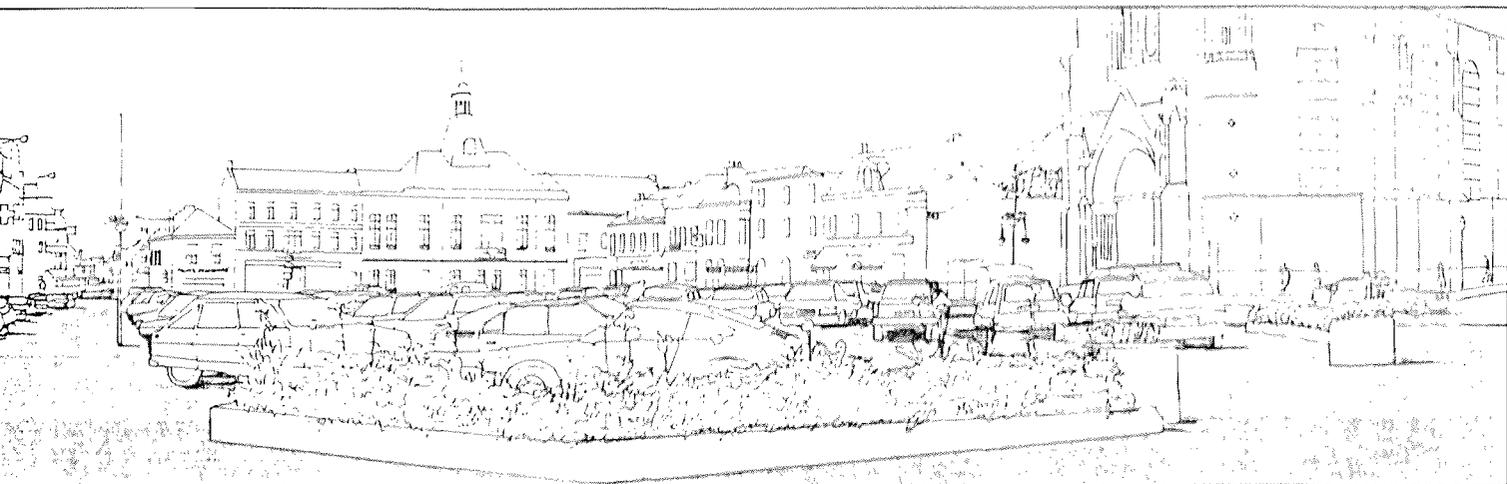


## LE CENTRE VILLE

Le centre ville d'Aniche présente une image très cohérente avec une place principale (place Jean Jaurès) dominée par l'église et bordée par la mairie. De nombreux autres équipements et services (écoles, future salle des fêtes, équipements sportifs...) ainsi que des commerces dynamiques le long de la rue Vambrouck viennent conforter l'attrait et l'animation de ce centre.

La place Jean Jaurès offre de multiples vocations, accueil du marché et des fêtes (ducasses...). Elle sert de parking le reste du temps. Alors qu'elle est saturée par le stationnement, le parking de la place Fogt et celui qui cerne l'église ne sont que très partiellement utilisés.

L'accès principal de la mairie ne se fait pas depuis la place dont on distingue pourtant très bien le bâtiment. Il se fait latéralement à travers un porche de conception originale mais ne le mettant pas suffisamment en valeur.

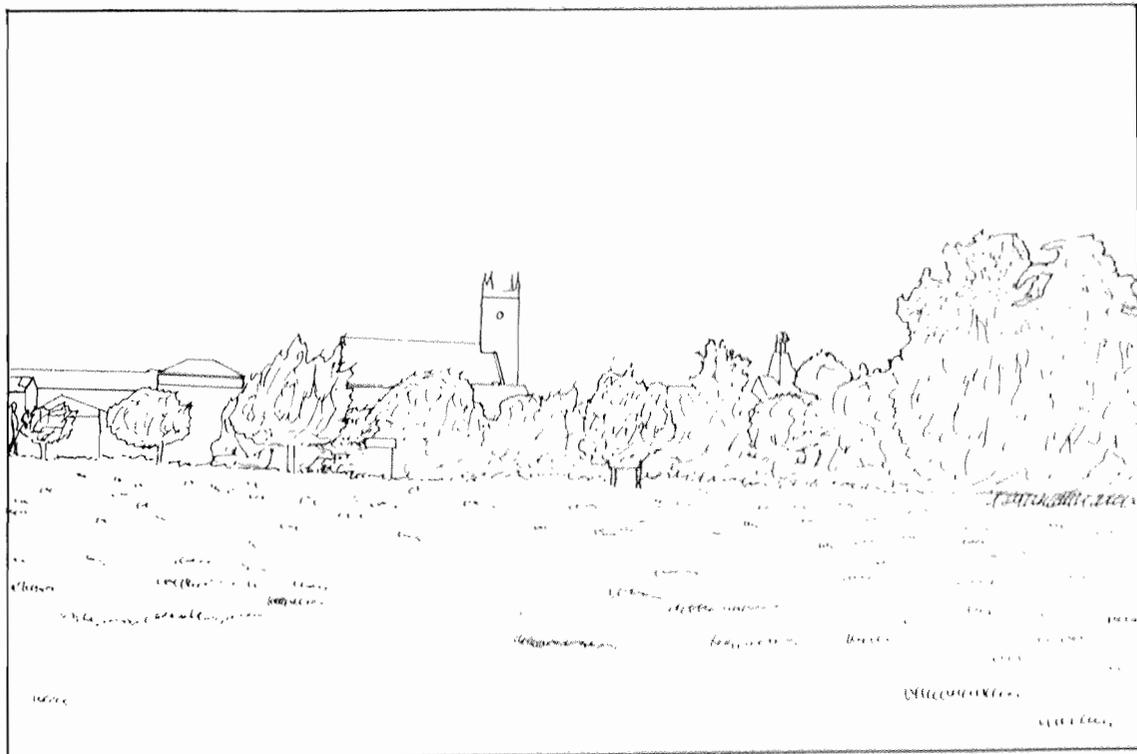


D'autres espaces doivent être intégrés à la notion de centre ville :

- La rue Vambrouck très commerciale.
- La place Fogt qui donne accès au complexe sportif et aux écoles.
- La placette aménagée derrière l'église (avec une petite fontaine).

Seuls quelques lieux bénéficient d'aménagements de qualité les rendant plus conviviale et plus à l'échelle du piéton.

Au coeur de l'îlot de la mairie existe une vaste "dent creuse" utilisée en pâture (Aniche est à l'origine un village rural). De cet espace accessible par des venelles, on découvre une image insolite du centre ville avec l'église et la mairie qui seuls dépassent la végétation.

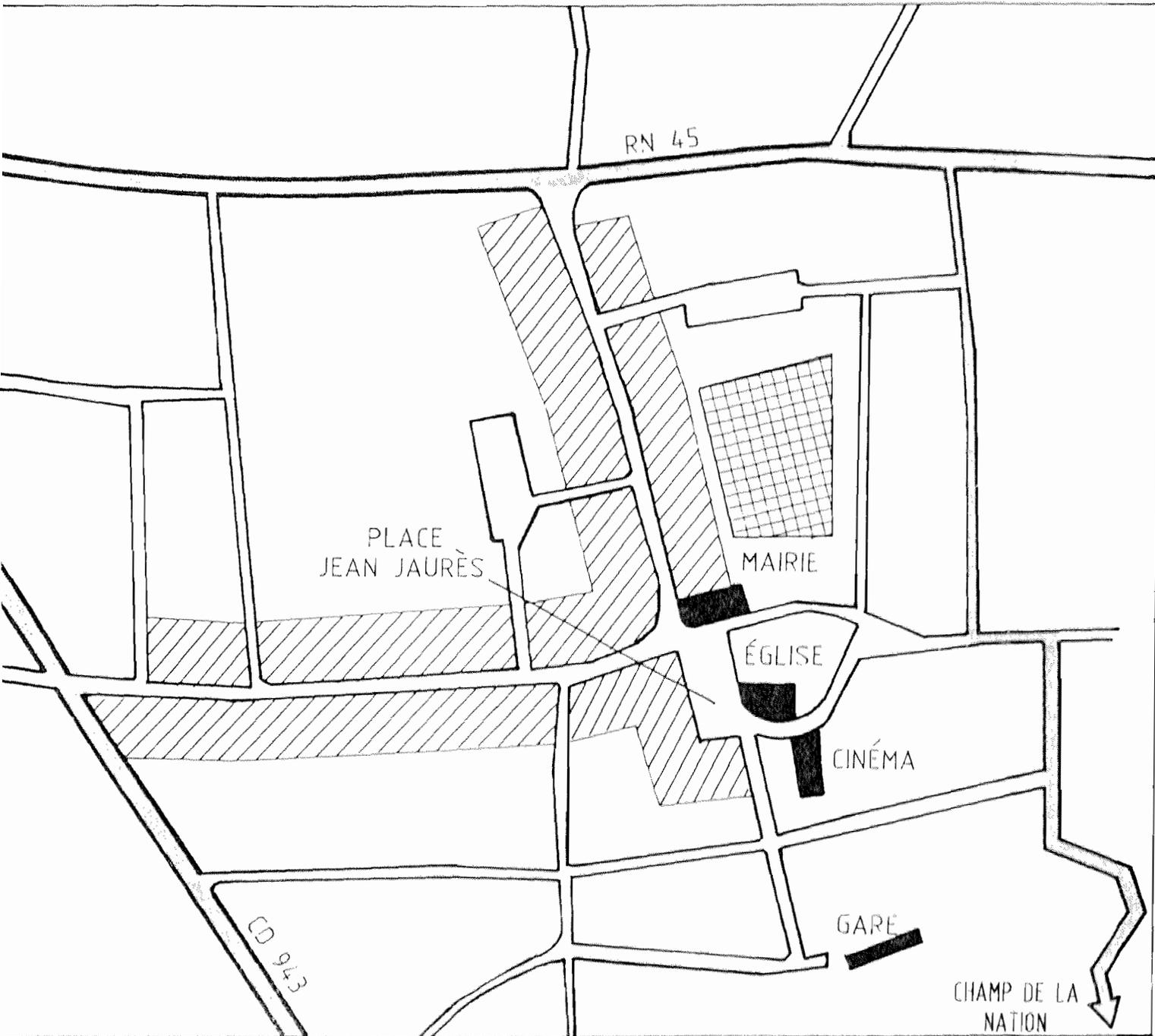


La position à l'écart des routes principales permet de préserver une tranquillité au centre ville mais tend à nuire à son animation et à son attrait suite au manque de mise en valeur des accès depuis ces grands axes.

De plus, l'accès au Champ de la Nation évite le centre ville. Celui-ci se termine en cul de sac vers la gare.

En fait en voulant accroître le calme et la sécurité au centre ville en déviant les flux, celui-ci perd de son attrait, de son animation, de sa vie...

# CENTRE VILLE



-  secteur commercial
-  équipements principaux
-  dent creusc.

## Le stade

Situé à proximité immédiate du centre ville, le complexe sportif est en plein essor :

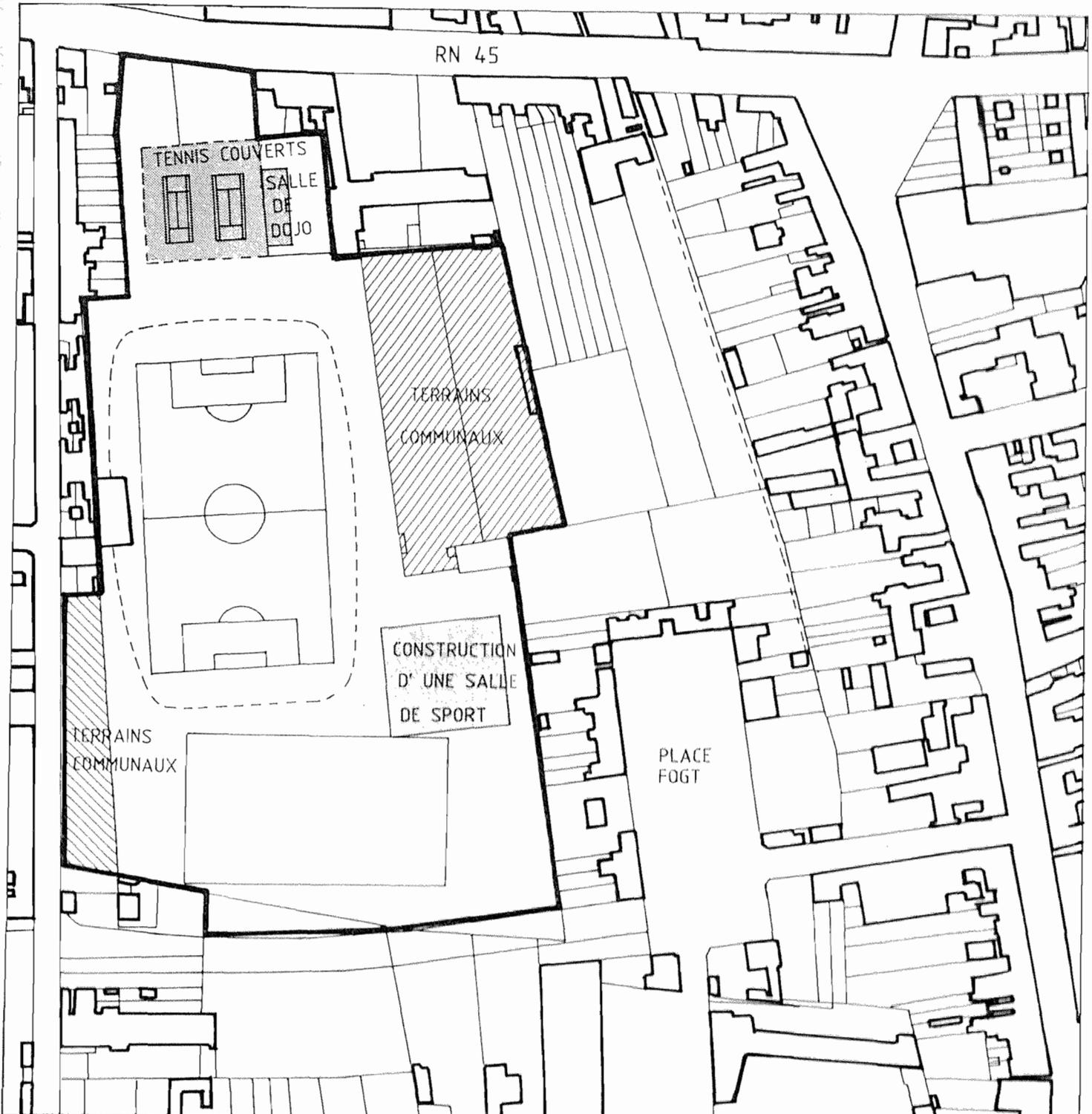
- Une route récente le relie directement à la place Fogt.
- Les tennis sont couverts depuis peu.
- Une salle de sports vient d'être achevée.

De nombreux projets sont à l'étude :

- Salle de Judo.
- Terrain synthétique (entraînement).
- Mise aux normes de la piste d'athlétisme.

Pour assurer son développement, la commune a acquis de nombreux terrains aux alentours.

Actuellement, ce secteur manque de structures et de cohérences entre les diverses réalisations avec l'absence de relations étroites entre les structures récentes (salle de sports...) et les structures plus anciennes (terrain de sports, gradins et les arbres remarquables autour de la piste). Les entrées sont peu visibles (depuis la RN 45 notamment) où à l'écart d'espaces structurants (place Fogt par exemple).



LE STADE

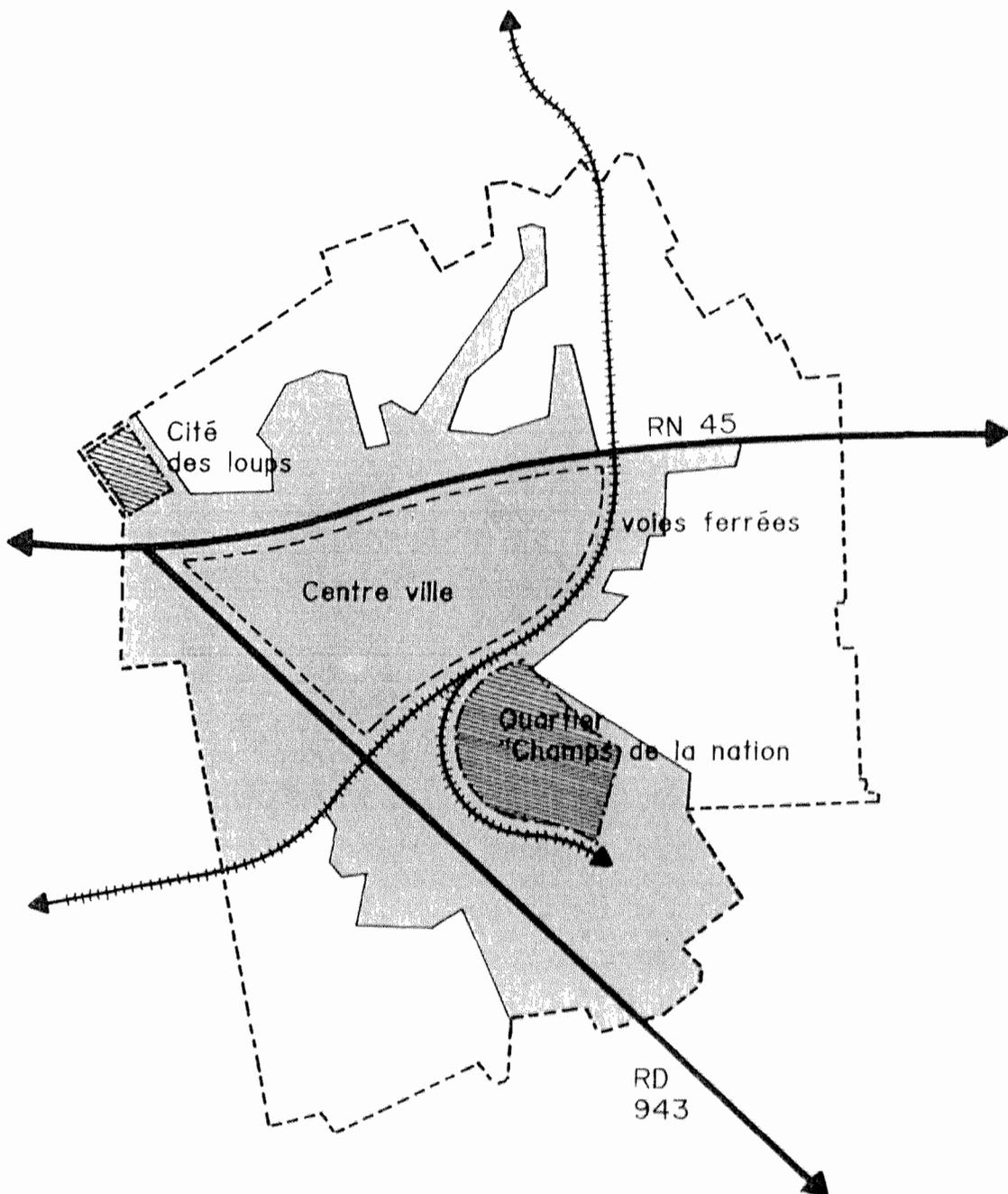
## Des quartiers excentrés

Le centre d'Aniche est cerné de grands axes de circulations qui forment de véritables barrières pour les quartiers périphériques :

- La RN 45 au Nord.
- La RD 943 vers l'Ouest.
- Le faisceau de voies ferrées au Sud et vers l'Est.

Deux secteurs principaux souffrent d'avantage de cette rupture par absence de liaisons directes avec le centre ville :

- La cité des Loups.
- Le quartier du Champ de la Nation.



Les quartiers et cités minières isolés du centre ville par les RN 45 et RD 943, le sont principalement à cause des vitesses excessives sur ces axes et l'absence de traversées perpendiculaires fortes. Leur relative proximité et la présence de venelles piétonnes rendent cette rupture moins forte que pour d'autres quartiers.

### La Cité des Loups

Située au Nord-Ouest de la commune, la cité des loups s'imbrique au tissu urbain d'Auberchicourt dont elle semble faire partie intégrante. Pendant longtemps, elle n'était accessible que depuis Auberchicourt ce qui accentuait cette confusion.

La création d'une voirie à la place des anciennes voies ferrées ouvre le quartier à Aniche (par le chemin dit des loups). Mais les abords de la route restent pour une grande part en friche, seul le tronçon côté RN 45 accueille quelques commerces (ALDI, "Eléphant Bleu"... ) d'où cette sensation permanente de quitter Auberchicourt pour rejoindre Aniche en traversant un new man's land.

L'ensemble des "Camus Hauts" trop vétuste est voué à disparaître d'ici peu. La commune prévoit de favoriser de nouvelles constructions pour favoriser l'accroissement de la population (ou du moins de la stabiliser). Seuls deux "Camus Bas" identiques à ceux d'Auberchicourt seront préservés.

Avec le développement de la zone artisanale et commerciale, l'absence de limite claire avec la commune voisine, ce nouveau quartier souffrira des mêmes problèmes que l'ancienne Cité des Loups de part son implantation.

## Quartier du Champ de la Nation

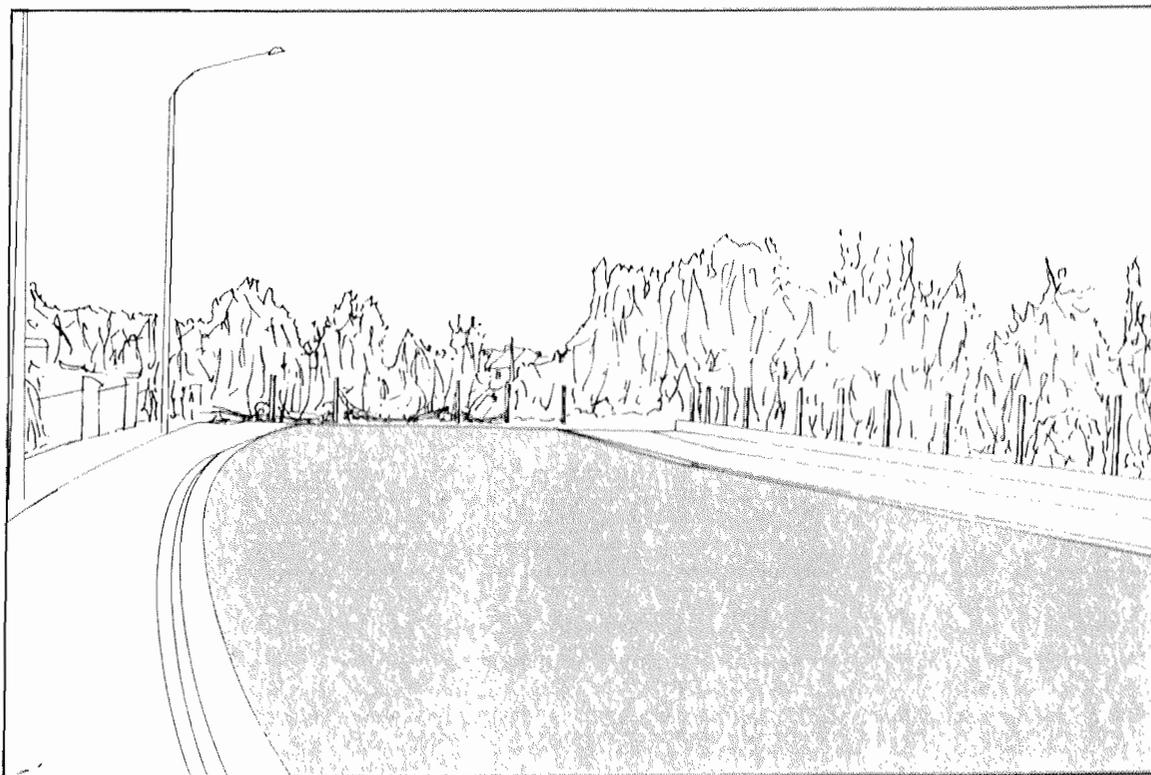
Cet immense quartier occupe une surface comparable au centre d'Aniche. Récent, il apparaît encore inachevé avec des rues en cul de sac et des accès difficiles.

Toutes relations directes avec le centre ville est impossible avec la présence de tout un faisceau de voies ferrées.

L'accès par la rue Laudeau reste complexe avec de nombreux virages et chicanes. De plus cet axe évite le centre ville et le centre du quartier. Il ne constitue nullement un trait d'union entre les deux entités.

L'accès par la RD 943 se fait tant bien que mal par la rue Léo Lagrange. Mais cette rue qui draine le centre du quartier est coincée entre deux maisons et la rue Louis Chantreau reste visuellement prédominante alors qu'elle ne dessert que quelques îlots. Pour rejoindre la RD 943, le carrefour est inadapté (trottoirs défoncés...).

La rue d'Artois qui pourrait relier le centre ville (via la gare désaffectée) demeure un cul de sac fermé par des clôtures. Elles ont été démolies et une liaison piétonne très fréquentée s'est constituée spontanément.



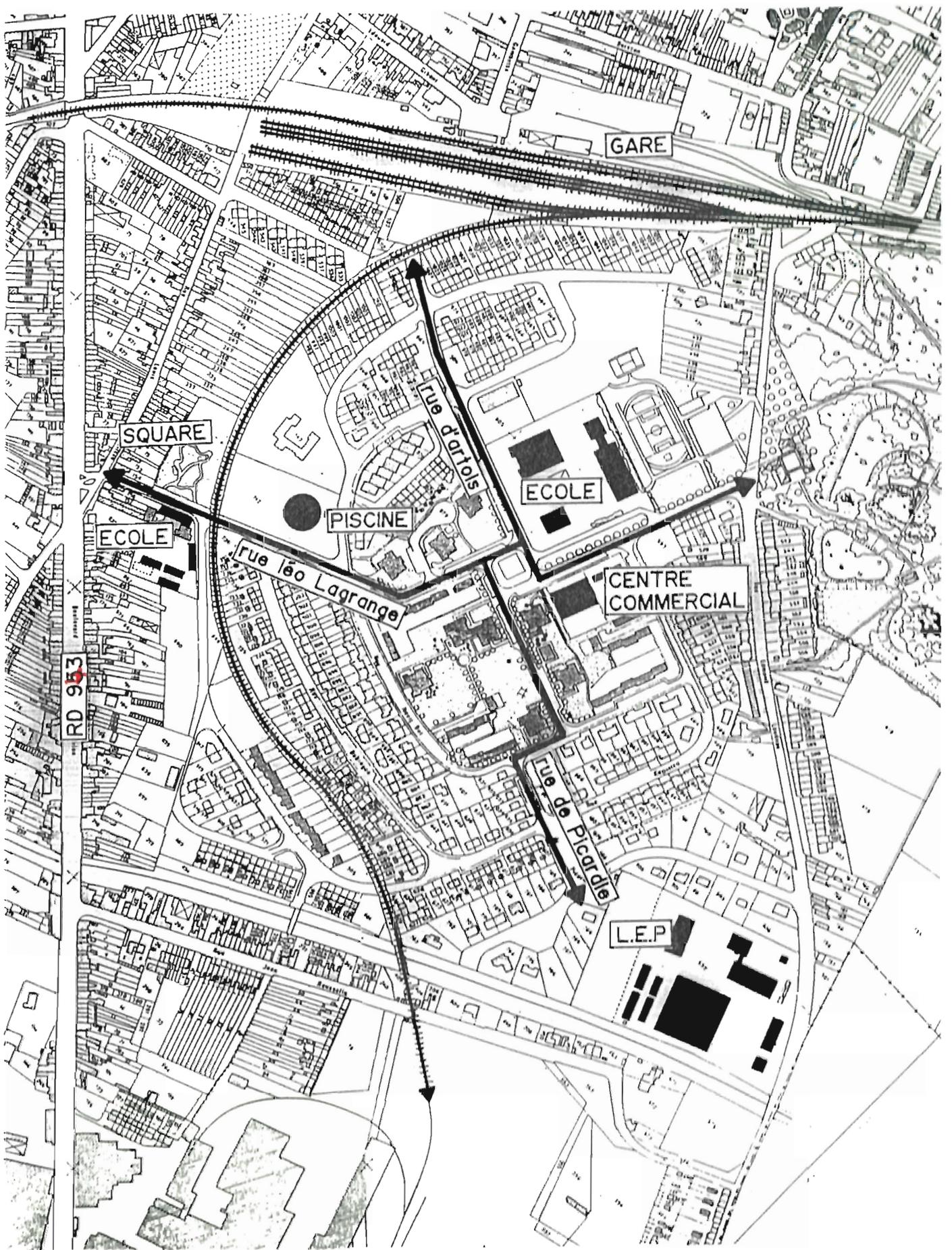
Le centre du quartier se détache par la présence de commerces et d'écoles. Mais aucun espace d'accompagnement (place...) et aucun aménagement spécifique (mobilier urbain, revêtement de sol...) ne participent à la lecture et à l'animation de ce centre.

L'organisation complexe du quartier (seule la rue Léo Lagrange apparaît comme structurante) et l'absence de hiérarchisation des rues nuisent à une bonne compréhension du quartier et concourent à cette impression générale du "monde à part" (par rapport au reste de la ville) et l'absence d'un véritable esprit de quartier.

Le L.E.P. au Sud du quartier lui tourne le dos et le projet d'ouverture vers la rue de Picasso pour les accès bus a été mal ressenti par la population qui perçoit ce projet comme une véritable gêne.

Le secteur de la piscine, de l'école et du square rue Léo Lagrange souffre du manque de perception de ces équipements. Par exemple, le square trop fermé et sans lien avec l'école qui lui fait face, a subi de multiples dégradations (sur le mobilier urbain). Peu accueillant, il est peu fréquenté alors qu'il offre de multiples potentialités (végétation abondante...).





N ↗

## UNE EBAUCHE DE CEINTURE VERTE

### Aménagement des friches

Au niveau intercommunal, Aniche et Auberchicourt forment une entité urbaine soudée. Autour, de nombreuses friches et équipements sportifs... permettent d'esquisses une ceinture verte qui viendrait cerner les deux villes pour leur offrir un écrin de verdure et une identification plus nette par rapport aux communes voisines.

Ces friches vont à court ou moyen terme bénéficier d'aménagements de reverdissement pour passer de statut d'espaces dégradés à celui d'espaces verts support de développements futurs. Mais actuellement ces différents projets restent sans liens entres-eux.

### Liaisons piétonnes

Cette ceinture verte peut servir de support à des liaisons piétonnes dont certaines sont déjà prévues à travers les différents projets.

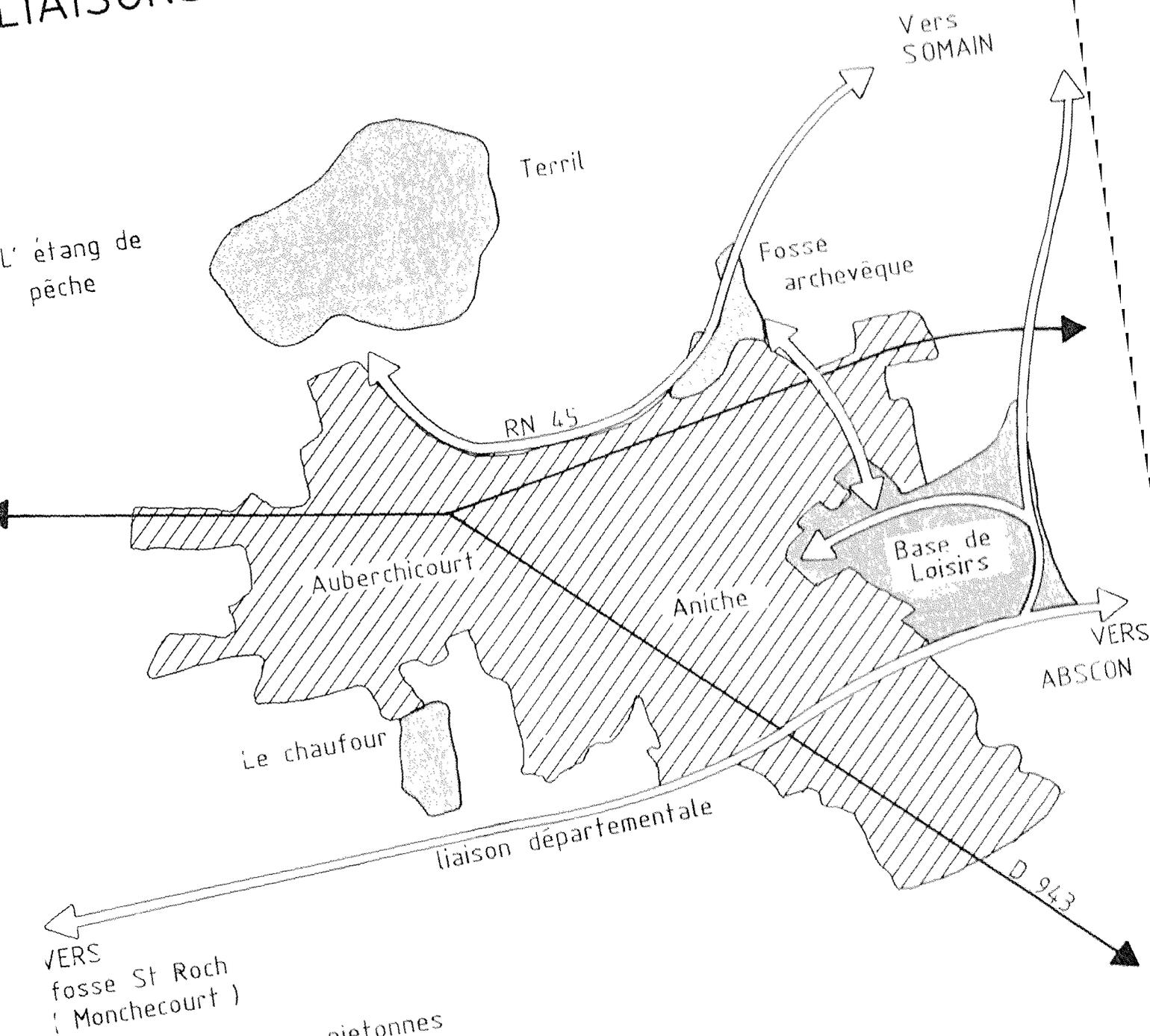
La liaison départementale draine le Sud de la commune et relie Abscon (vers l'Est) à la fosse St-Roch de Monchecourt (vers l'Ouest) où seront réalisés de nombreux aménagements de verdissage des sites dégradés.

Vers l'Est, la base de loisirs s'accroche sur cette liaison pour la relier au centre ville.

Au Nord, le réaménagement de la fosse Archevêque prévoit la création d'une liaison piétonne suivant l'ancien tracé des voies ferrées.

L'absence d'une liaison fosse Archevêque, une base de loisirs viendra rompre la cohérence de l'ensemble.

# LIAISONS PIETONNES



- ➔ liaisons piétonnes
- ▨ zones bâties
- zones vertes

# ACTIONS A L'ECHELLE DE LA VILLE

## DEFINITION D'UN SCHEMA GLOBALE COHERENT

Avant d'élaborer des aménagements spécifiques à tel ou tel espace, il est primordial de définir un schéma global d'aménagement cohérent à l'échelle de toute la ville. Chaque opération ponctuelle viendra s'insérer dans ce canevas général.

- Améliorer la lisibilité le long des grands axes (RN 45 et RD 943)

\* Marquage des entrées de ville, des carrefours et des traversées piétonnes afin de rompre la linéarité de la route et de mieux visualiser les transversales (sécurité).

- Constituer une ceinture verte continue

\* Les divers projets de verdissement (Cité des Loups, Fosse Archevêque, base de loisirs et la liaison piétonne départementale sur la friche du cavalier) sont intégrés à une trame générale qui cerne l'agglomération d'Aniche et d'Auberchicourt.

- Redensifier le centre

\* Parallèlement au dépeuplement des cités périphériques, il faut une politique forte de densification de l'habitat avec résorption des "dents creuses" afin de redynamiser le centre ville.

- Restructurer la ville

\* Pour donner encore plus de vie au centre ville et générer un trait d'union réel entre celui-ci et le champ de la nation, il faut constituer un axe fort et structurant.

- Restructurer le quartier du Champ de la Nation

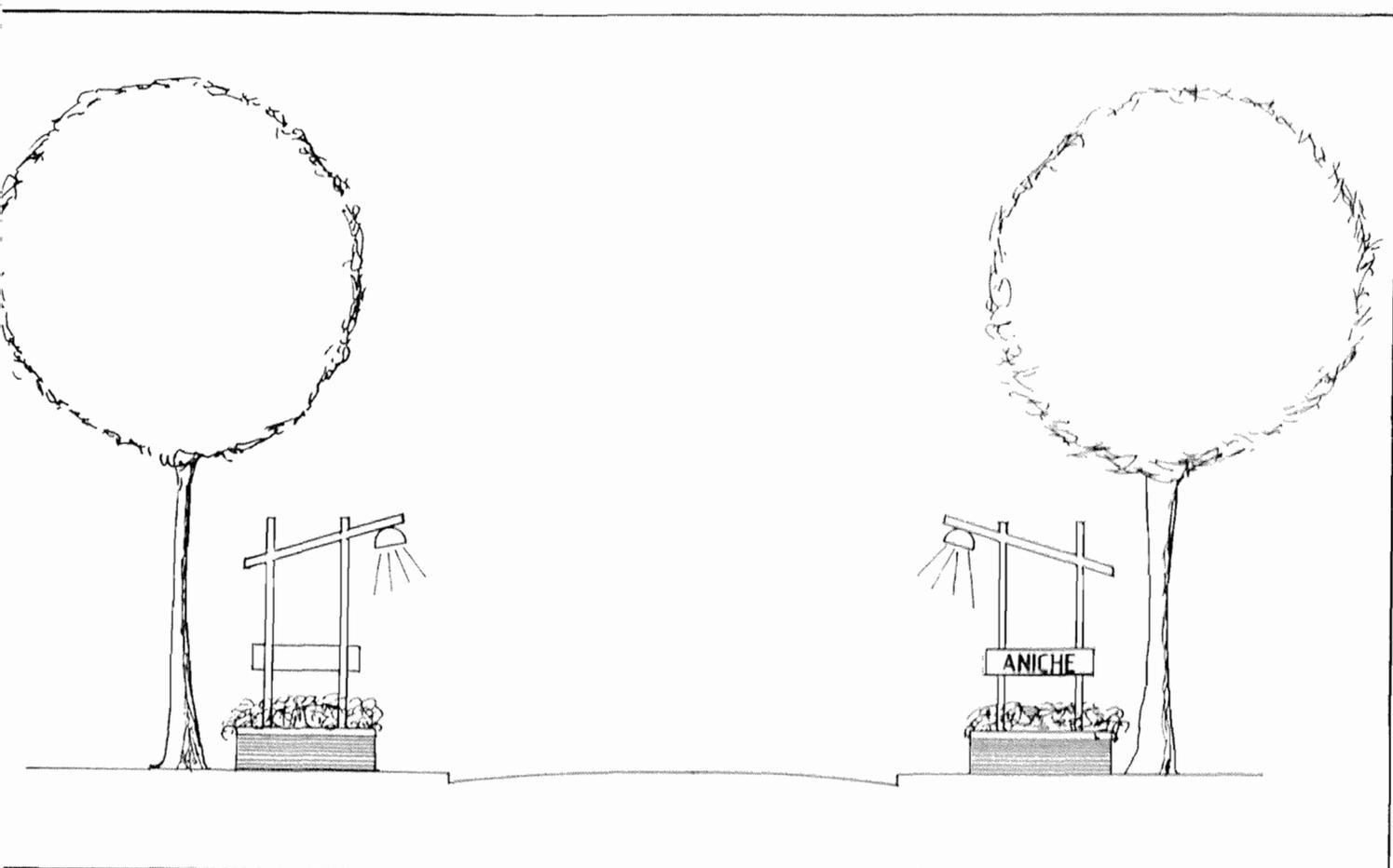
\* Il est impératif de réorganiser le quartier autour d'un centre attractif et d'axes structurant, lisibles avec de bonnes accroches vers le centre ville et la RD 943.

## AMELIORER LA LISIBILITE LE LONG DES GRANDS AXES ROUTIERS

La parfaite rectitude de la RD 943 et la forte linéarité de la RN 45 favorisent les circulations de passage (et la vitesse) au détriment des riverains et des traversées. Pour cette raison, il faut souligner les transitions et les articulations.

Les entrées de ville doivent être mises en valeur pour renforcer la perception de la transition rase campagne (90 km/h) avec la ville (45 km). Le marquage de ces accès est réalisé suivant un module spécifique à Aniche que l'on retrouve à toutes les entrées de ville.

Le panneau de signalisation est intégré à une jardinière maçonnée garnie d'arbustes. Le support du panneau se prolonge pour intégrer un éclairage adapté aux traversées piétonnes (plus perceptible que l'éclairage fonctionnel de la route). Un arbre remarquable renforce la verticalité de l'ouvrage. Ces deux éléments disposés de part et d'autre de la route referment visuellement le paysage pour souligner "la porte" de la ville.



Aux différents carrefours et dans le prolongement des liaisons piétonnes, les passages piétons sont encadrés de jardinières avec aussi un éclairage d'accompagnement spécifique pour en renforcer la perception.

Le carrefour RN 45 - RD 943 qui intéresse directement Aniche dépend d'Auberchicourt. Son aménagement a été décrit à travers l'étude cadre de vie de cette commune. Il prend en compte la dimension intercommunale avec la participation de divers intervenants ( villes concernées, SIRSA, Conseil Général et DDE...).

L'accès au quartier du Champ de la Nation est mal perçu (la rue Louis Chantreau semble plus importante que la rue Léo Lagrange qui relie le coeur du quartier). Le carrefour est inadapté au passage des nombreux bus (beaucoup de bus scolaires) à cause de la présence de maisons dans l'axe de la rue Léo Lagrange. Il faut être volontaire en favorisant le carrefour RD 943 - rue Léo Lagrange au détriment de la rue Chantreau avec l'arasement des deux maisons et le prolongement rectiligne de la rue Léo Lagrange.

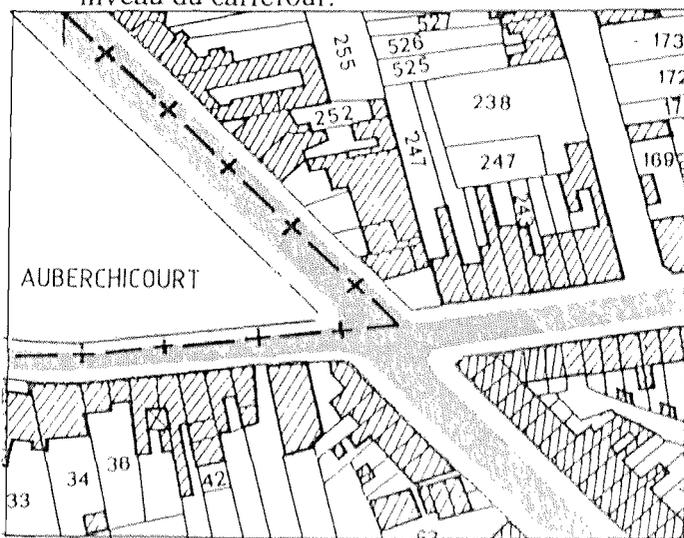


ACTUEL

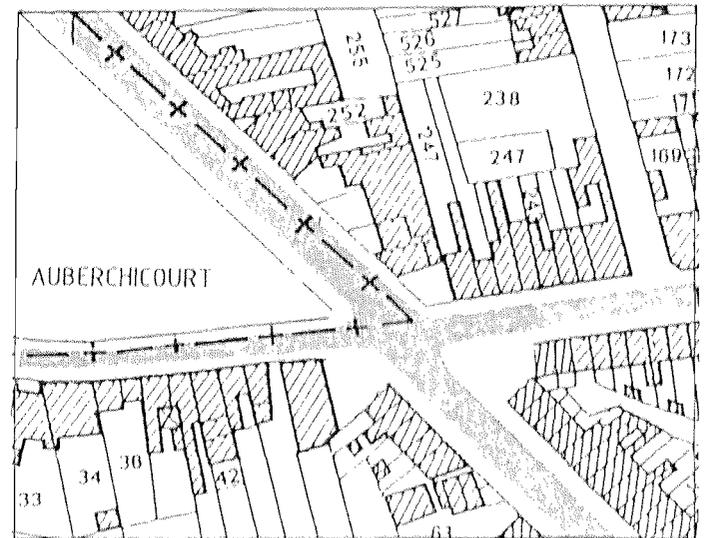


PROJET

Il faut la même démarche au niveau de l'accès au centre ville depuis la RD 943 : ouvrir l'espace afin de mieux visualiser cette "porte" au centre. Cette possibilité devient crédible avec le projet de réhabilitation du bâtiment d'angle qui prévoit la démolition de trois maisons au niveau du carrefour.



ACTUEL



PROJET

Dans les deux projets présentés ci-dessus, l'aménagement des délaissés avec espaces verts d'accompagnements, revêtements de sol, mobiliers urbains, signalétiques et éclairages spécifiques favorisent la perception de ces carrefours importants.

## CONSTITUER UNE CEINTURE VERTE CONTINUE

L'ancienne Cité des Loups, la Friche Archevêque et le site de la base de loisirs constituent l'ébauche d'une ceinture verte sur le pourtour de la ville d'Aniche.

Sur Auberchicourt, on remarque le même potentiel à travers l'étang de pêche, le teruil, le chauffour...

La conurbation entre Aniche et Auberchicourt ne permet pas de les distinguer. Il faut donc réfléchir à la constitution d'une ceinture verte intercommunale qui viendrait cerner les deux communes.

Les équipements déjà existants (sportifs ou de loisirs) où les projets bénéficient déjà de subventions spécifiques (chartes d'aménagement, friches industrielles...) méritent d'être confortés afin d'être encore plus attractifs. Parallèlement, il faut profiter de toutes les opportunités pour essayer de les relier : nouveaux lotissements ou nouvelles zones d'activités...

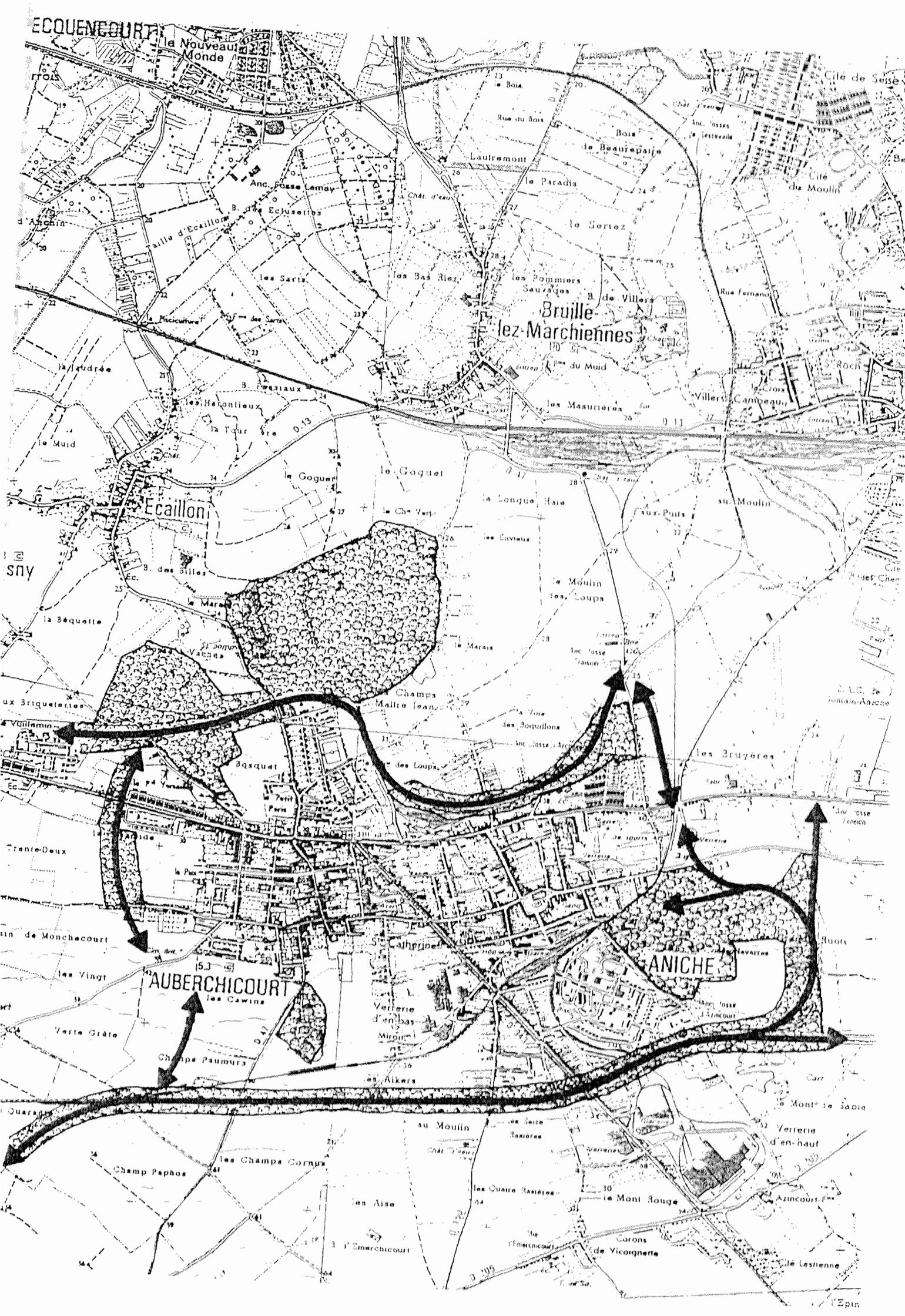
Les liaisons piétonnes permettent de relier les principaux équipements (parc de loisirs...) et de découvrir la campagne environnante en suivant la ceinture verte.

Les anciens tracés de voies ferrées sont déjà pour partie utilisés. Il suffit que quelques aménagements sommaires pour les rendre plus praticables (chemin stabilisé et balisage). Au Nord, une liaison relie le teruil d'Auberchicourt à la Fosse Archevêque. Au Sud, une autre liaison relie Monchecourt (et la vallée de la Sensée) à Denain. Cette dernière sera aménagée à terme de liaison départementale.

Les chemins ruraux sont aussi utilisables.

Le Nord et le Sud de la commune sont bien drainés mais vers l'Ouest, il n'existe aucune liaison périphérique. Elle pourra voir le jour avec l'utilisation de friches SNCF en prenant soin de bien séparer la voie ferrée conservée (clôture).

Ainsi, on pourra relier les plateaux de l'Ostrevent à la plaine de la Scarpe sans traverser la ville.



ECQUEENCOURT

le Nouveau Monde

Bruille-lez-Marchiennes

Ecaillon

AUBERCHICOURT

ANICHE

Cité de Seize

Cité du Moulin

Villers-Campeau

aux Puits

les Bruyères

Ruots

Verrerie d'en-haut

le Mont Rouge

Cité Lestienne

l'Espira

SNY

Trente-Deux

de Monchecourt

Quarant

44

44

la Bequette

le p4 Vermeil

Champ Paphos

les Champs Cornus

les Aiaz

l'Emarchicourt

44

44

la Paradia

les Sarts

les Héronlieux

la Tour

le Goguar

le Meras

St Jean

Basquait

le Parc

les Cawins

Champs Paumura

41

41

41

41

41

Laurumont

les Bas Riez

le Goquet

le Ch' Vert

Champs Malto Jean

les Loups

St Catherine

Verrerie d'en-bas

Mirou

les Aikars

41

41

41

41

Chât d'eau

les Pommiers Sauréens

le Moulin

les Loups

le Meras

les Joquillons

le Parc

St Catherine

Verrerie d'en-bas

Mirou

les Aikars

41

41

41

41

le Sertez

les Maunieres

la Longue Haie

les Savieux

le Meras

les Joquillons

le Parc

St Catherine

Verrerie d'en-bas

Mirou

les Aikars

41

41

41

41

Bois de Beaurapain

B de Villers

le Moulin

les Loups

le Meras

les Joquillons

le Parc

St Catherine

Verrerie d'en-bas

Mirou

les Aikars

41

41

41

41

Anc. fosse la Jostevale

Rue fermant

aux Puits

le Meras

Anc. fosse la Jostevale

les Joquillons

le Parc

St Catherine

Verrerie d'en-bas

Mirou

les Aikars

41

41

41

41

Bois de Beaurapain

B de Villers

le Moulin

les Loups

le Meras

les Joquillons

le Parc

St Catherine

Verrerie d'en-bas

Mirou

les Aikars

41

41

41

41

Anc. fosse la Jostevale

Rue fermant

aux Puits

le Meras

Anc. fosse la Jostevale

les Joquillons

le Parc

St Catherine

Verrerie d'en-bas

Mirou

les Aikars

41

41

41

41

Bois de Beaurapain

B de Villers

le Moulin

les Loups

le Meras

les Joquillons

le Parc

St Catherine

Verrerie d'en-bas

Mirou

les Aikars

41

41

41

41

## REDENSIFIER LE CENTRE VILLE

La ville d'Aniche s'est développée suivant des structures très diverses :

- Village rural jusqu'au milieu du XIXe siècle.
- Développement le long de la RN 45 à la fin du XIXe siècle (création de verreries).
- Créations de cités ouvrières avec l'épisode minier.
- Création récente du quartier du champ de la nation.

Par conséquent, la ville apparaît déchirée (ruptures très forte) et certains quartiers isolés. Parallèlement au coeur même de la ville de grands secteurs sont encore agricoles ou vétustes.

Il faut pour redynamiser le centre et redonner sa cohésion à la ville, réurbaniser tous les espaces encore libres du secteur et notamment la cité à l'angle de la RN 45 et de la rue Barbusse. Les plans d'aménagement précis seront repris dans le chapitre "actions ponctuelles".

Les cités vétustes comme la cité des loups constituée de "camus haut" doit disparaître et ne pas être réurbanisée car géographiquement trop éloignée du centre et mal structurée. Il en est de même pour d'autres quartiers (rue d'Arcachon...) où les cités laissent la place à des opérations de reverdissements liées à la notion de ceinture verte.

Hormis le centre lui-même quelques secteurs méritent d'être urbanisés :

- Le long de la RN 45 entre la voie ferrée et la STAPEM afin d'affirmer le caractère urbain en refermant les vues sur la campagne (meilleure distinction ville-campagne).
- En continuité de la voie nouvelle d'accès à Super - U afin de restructurer ce quartier proche du centre.

## RESTRUCTURER LA VILLE

Les deux grandes entités qui composent la ville d'Aniche sont le centre ville et le quartier du Champ de la Nation. Hors, ils sont fortement séparés par un faisceau de voies ferrées.

La seule route d'accès depuis la RN 45 évite le centre ville (rue Carnot) et traverse les voies ferrées avec des chicanes très abruptes (rue Laudeau). Elle évite également le centre du Champ de la Nation.

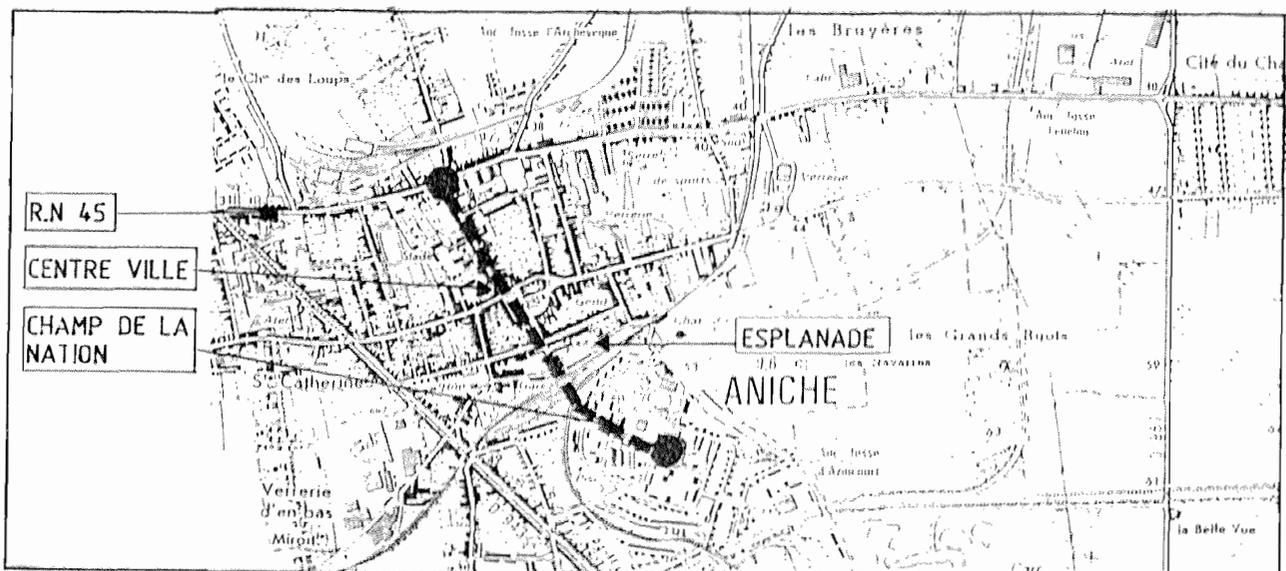
La désaffectation de la gare par la SNCF est une opportunité à saisir pour relier les deux entités. De plus les voies ferrées restantes ne servent qu'à l'usage de gare de triage pour l'usine St-Gobain et n'accueillent plus de lignes régulières.

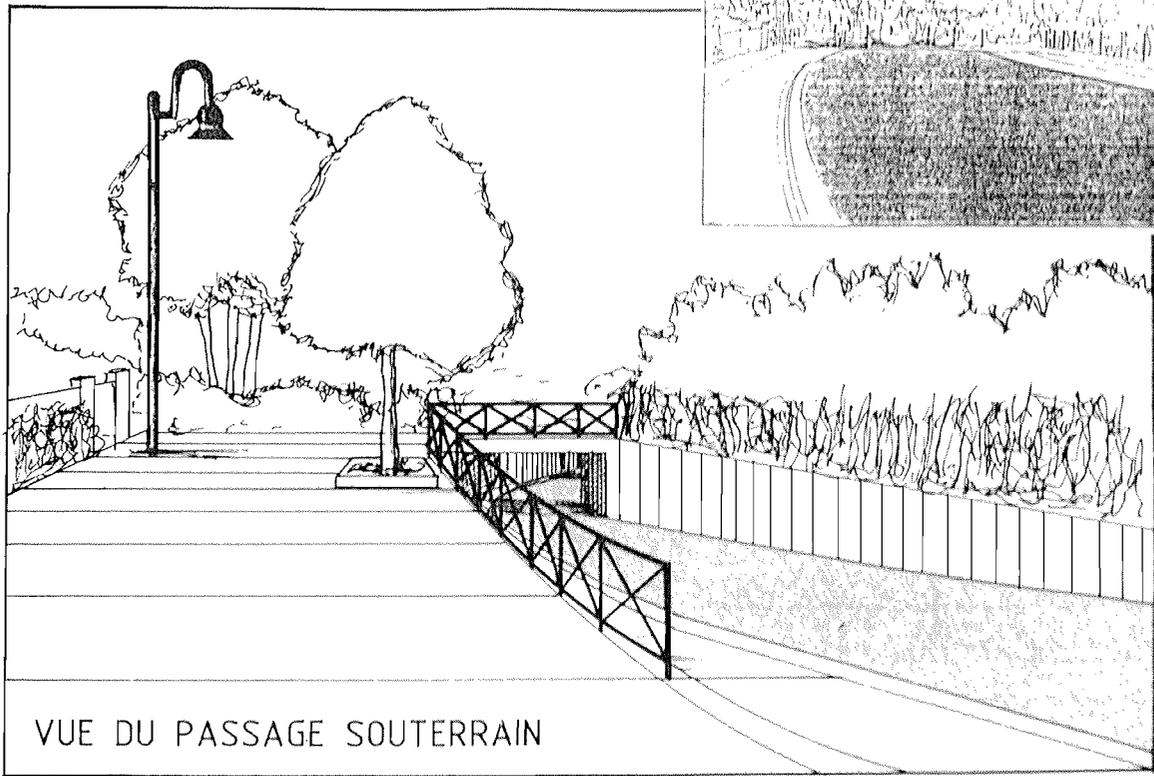
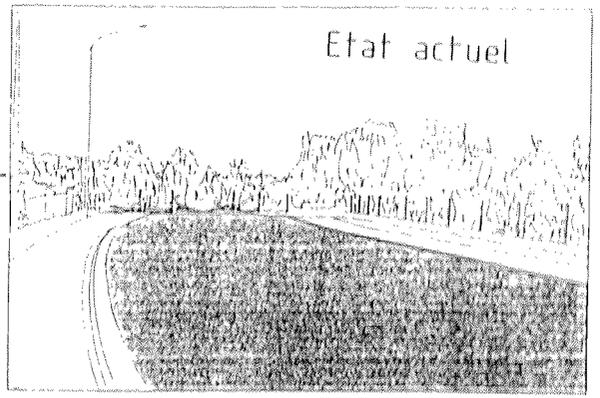
La création d'une liaison directe entre le Champ de la Nation (rue d'Artois) et le centre ville (rue Gambetta) sous forme de passerelle ou de passage souterrain constituerait un trait d'union idéal entre ces deux centres de vie. La suppression de la gare ouvre l'espace et réduit la complexité des ouvrages. Côté Champ de la Nation, un passage à niveau reste indispensable pour une voie ferrée accolée au bâti sauf s'il y a possibilité d'une rampe parallèle à la route d'accès aux maisons riveraines. Dans la solution d'un passage souterrain des ouvertures entre les voies génèrent une multitude de puits de lumière.

Il faut rappeler que cette liaison était lors de la création du nouveau quartier une condition à sa réalisation. Il est temps de la concrétiser.

L'axe rue Barbusse, place Jean Jaurès, rue Gambetta, passage des voies ferrées, rue d'Artois, centre du Champ de la Nation forme une épine dorsale qui structure mieux la ville et favorise sa redynamisation.

Les délaissés SNCF entre le faisceau de voies ferrées et l'urbanisation le long de la rue Buisson sont aménagés comme une vaste esplanade. Celle-ci servira de support à des fêtes (proche du centre ville et du Champ de la Nation) et de parking au quotidien (présence de l'école...).

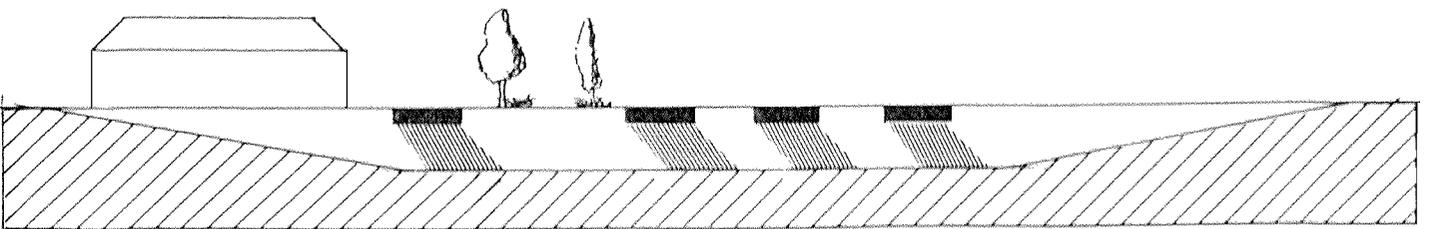




Champ de la nation

Faisseau de voies ferree

Centre ville



## RESTRUCTURER LE QUARTIER DU CHAMP DE LA NATION

Actuellement, le quartier offre une image confuse. Les équipements et services sont peu mis en valeur, les routes toutes de même gabarit interdisent une bonne compréhension du quartier et les accroches sur l'extérieur sont difficiles.

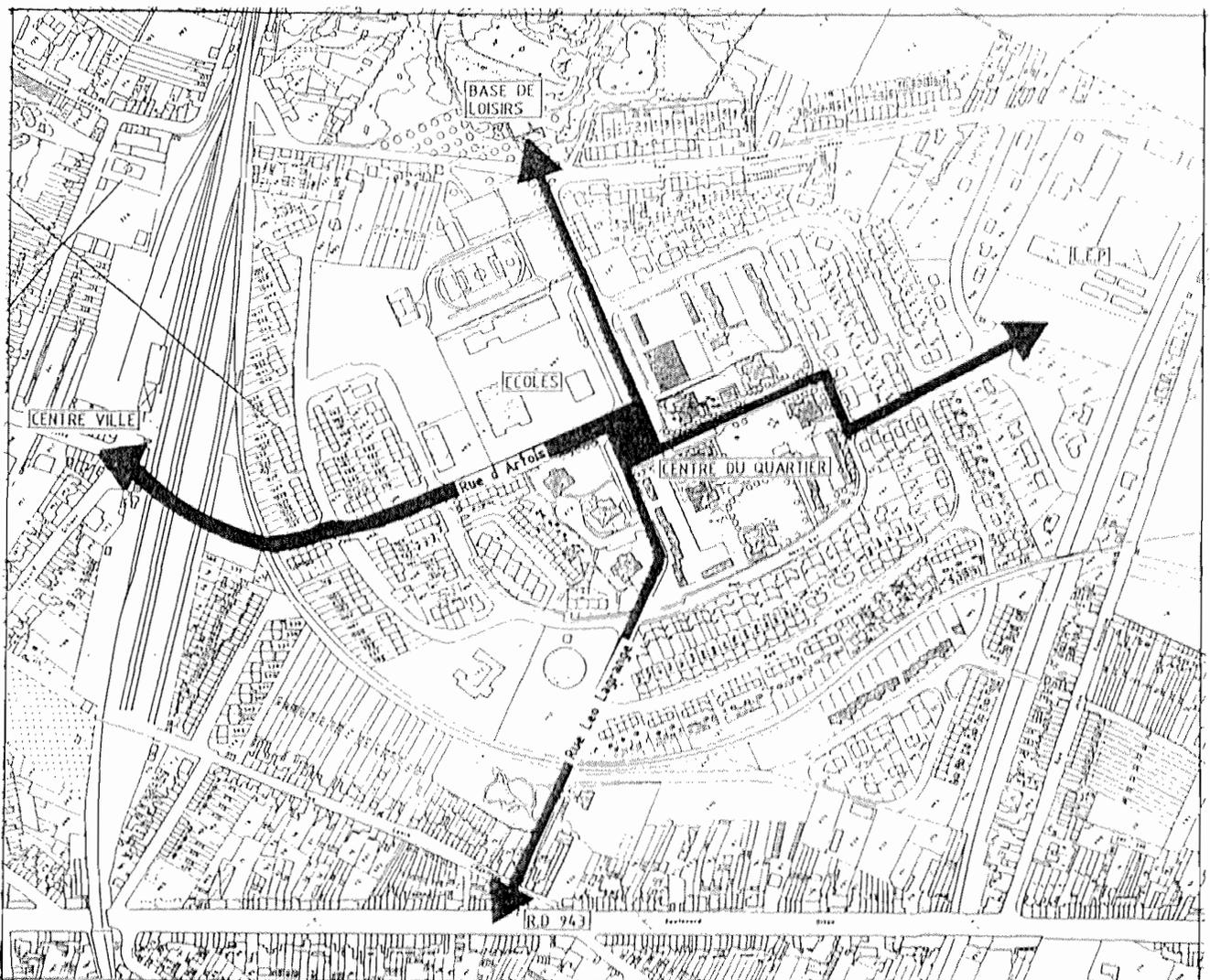
La modification du carrefour avec la RD 943 et la création d'une liaison directe avec le centre ville ouvrent le quartier et renforcent le rôle structurant des rues Léo Lagrange et d'Artois.

La rue Léo Lagrange est un axe Est-Ouest très fort qui relie la RD 943, le centre du quartier (avec les écoles) et la future base de loisirs.

La rue d'Artois est un axe Nord-Sud qui relie le centre du quartier avec un prolongement vers le Nord jusqu'à la place de Picardie sur laquelle peut se retourner le L.E.P.

Les autres rues prennent un caractère plus confidentiel avec des traitements d'accompagnements adaptés (hiérarchisation des voies avec revêtement de sol différents, signalétiques adaptées...).

Pour marquer le centre du quartier, il faut retrouver une vraie place autour de laquelle s'articule les accès aux écoles, aux commerces et aux divers services et équipements.



Pour illustrer les types d'aménagement de mise en valeur des articulations, des équipements et services, est illustrée ci-dessous une esquisse de l'extrémité Ouest de la rue Léo Lagrange.

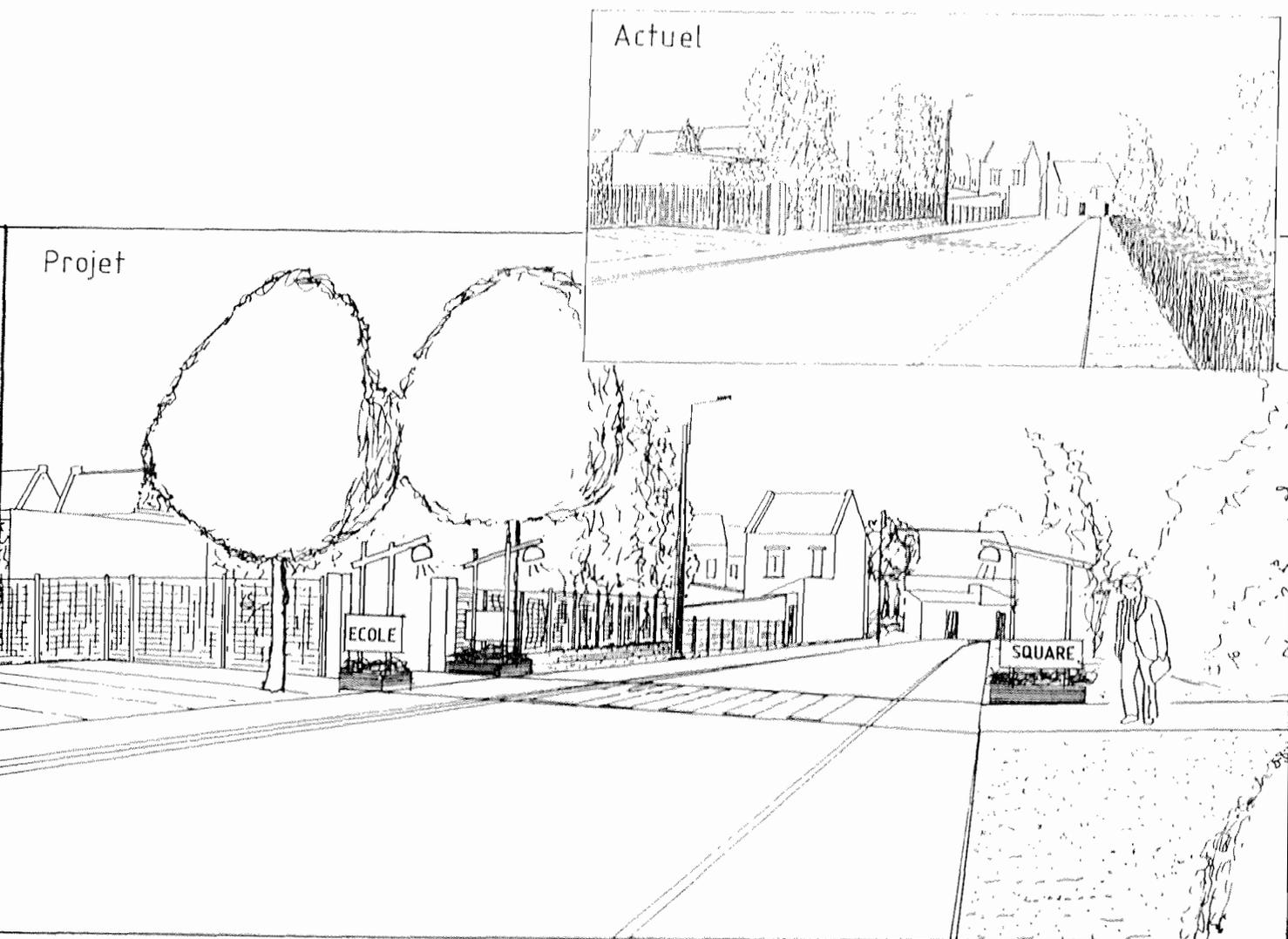
Actuellement, la rue s'arrête sur du bâti qui vient rompre la continuité de la route jusqu'à la RD 943. L'accès à l'école est relativement souligné avec le marquage de la traversée piétonne. Il n'en est pas de même du square qui lui fait face. Celui-ci dissimulé derrière une haie continue, reste un lieu peu accueillant pourtant plein de potentialités (beaux arbres...).

Le projet est simple et efficace :

- Marquer la continuité de la route en ouvrant l'espace (démolition des deux maisons).

- Ouvrir le square sur la rue (espace plus sécurisant) avec un chemin d'accès en continuité de l'école située en vis-à-vis.

- Marquer le parvis de l'école, l'accès au square et la traversée piétonne par un mobilier d'accompagnement : jardinières fleuries, signalétiques, éclairages spécifiques piétons...



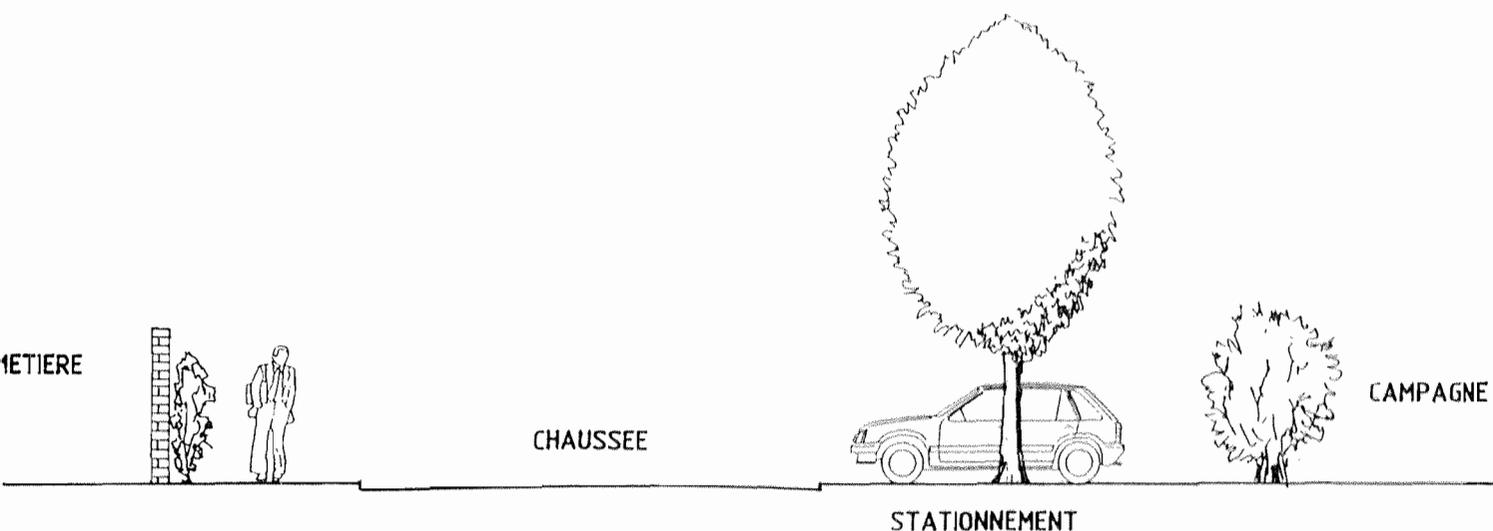
## ACTIONS PONCTUELLES

## CIMETIERE

Les aménagements des abords du cimetière visent à mieux cerner la rue qui s'ouvre sur la campagne par des plantations d'arbres et d'arbustes.

Pour redonner plus d'intimité à la rue et la rendre plus conviviale un mail d'arbres ponctue le parking linéaire.

L'entrée du cimetière est souligné par des plantations et un revêtement de sol spécifique.



A l'intérieur du cimetière, l'extension est aménagée en continuité à celui existant avec le même mobilier et les mêmes revêtements de sol.

## ABORDS DE LA RN 45 (entrée est)

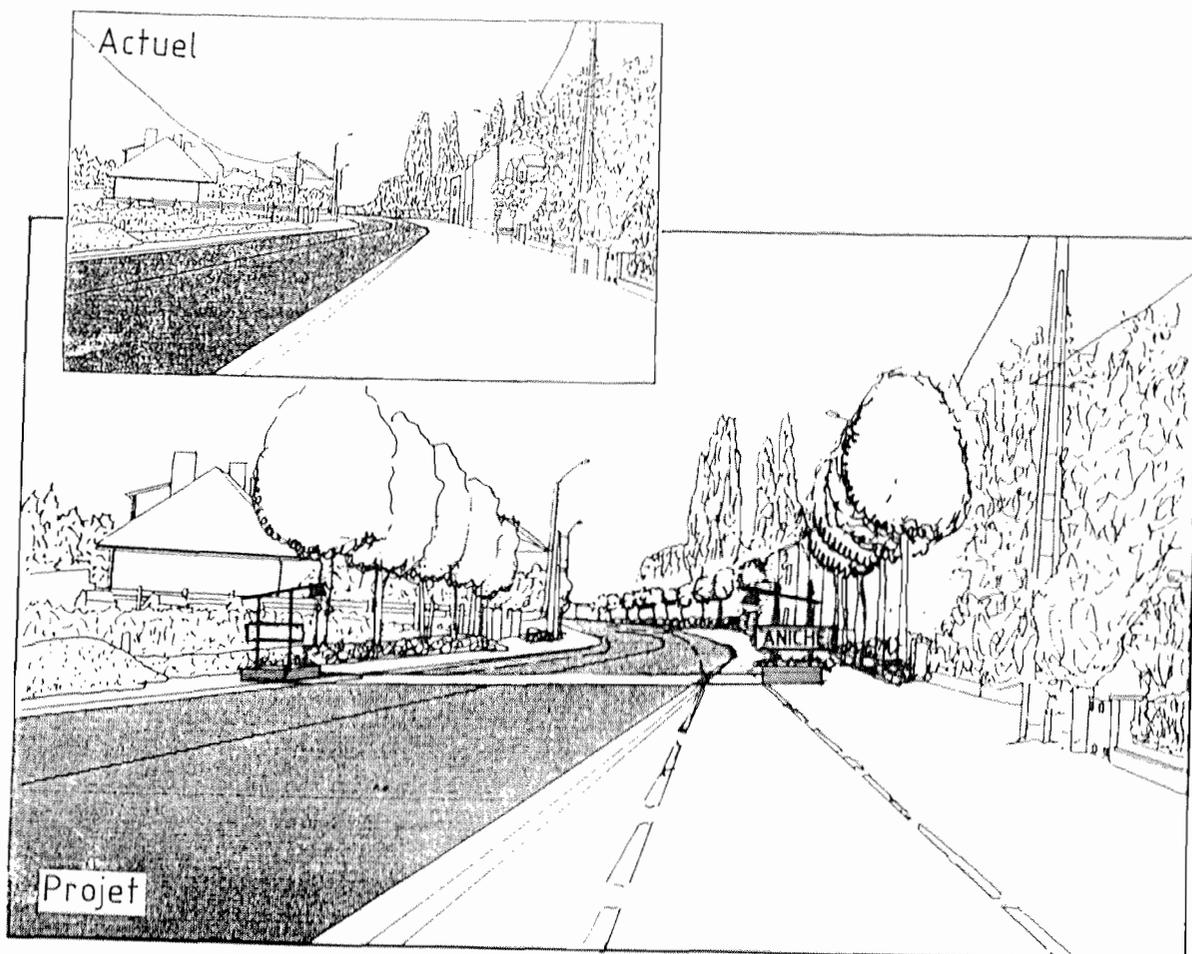
Le secteur entre la porte de la ville (panneau d'entrée) et la STAPEM représente une zone de danger terrifiante : on y dénombre de nombreuses victimes d'accidents de la route (des morts, des dizaines d'handicapés à vie...). Ces accidents sont dûs en majeure partie à la vitesse excessive des véhicules entraînés par la linéarité de la route à l'approche d'un virage peu significatif en plan mais suffisamment marqué pour engendrer des sorties de routes fréquentes (les clôtures sont en grande partie démolies) et des accidents graves.

Les services chargés de la sécurité sur les routes nationales étudient la situation. Le problème n'est pas exclusivement dû au gabarit, au profil ou au tracé de la route, il y a de toute évidence un problème de lisibilité de l'espace.

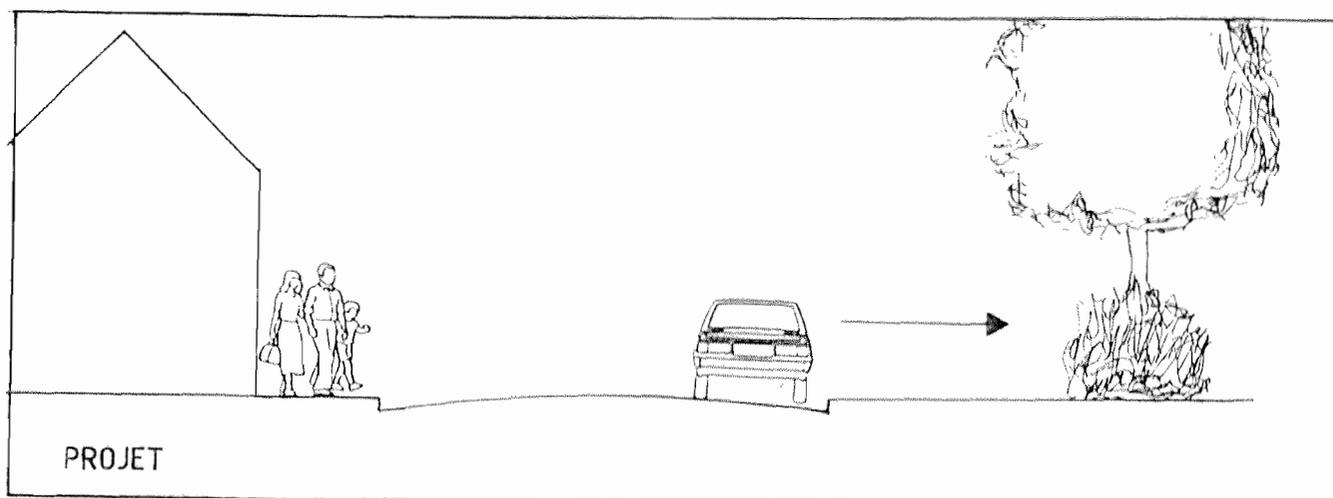
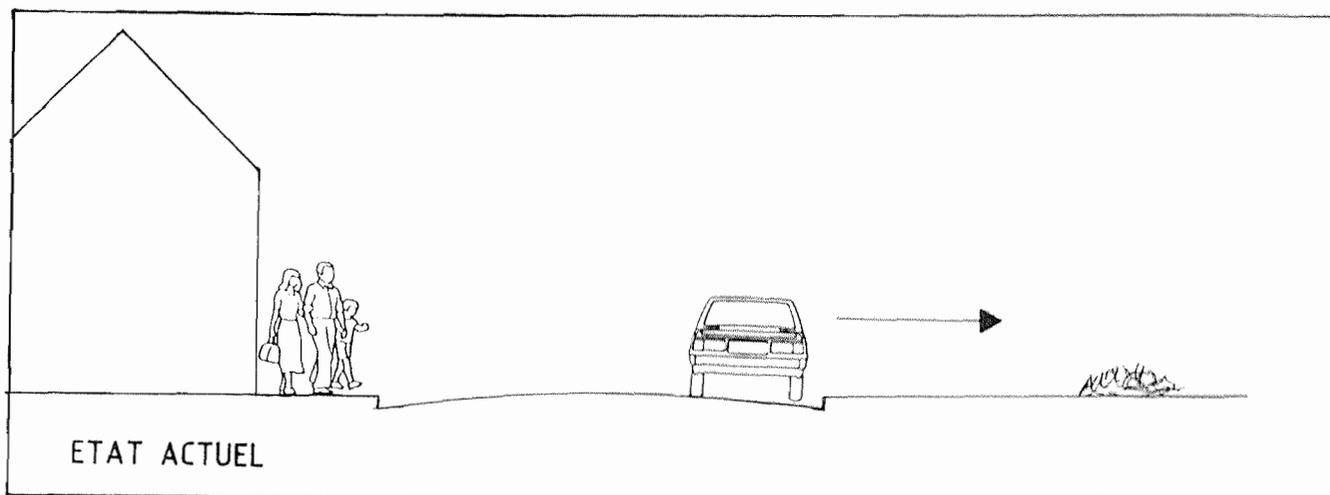
Il faut renforcer la perception de la transition de la campagne (90 km/h) avec la ville (50 km/h) et accompagner le virage.

Le marquage de la porte de la ville est identique à toutes les entrées (jardinière...). Pour renforcer sa visualisation, l'ensemble est positionné plus près de la route afin d'insister sur la notion d'étranglement de porte. La piste cyclable est reportée de part et d'autre de la rue pour affirmer le caractère urbain à partir de ce secteur.

Un alignement accompagne la route et souligne le tracé de la courbe. Ponctuellement des massifs d'arbustes referment visuellement l'espace et englobent des emplacements pour le stationnement.



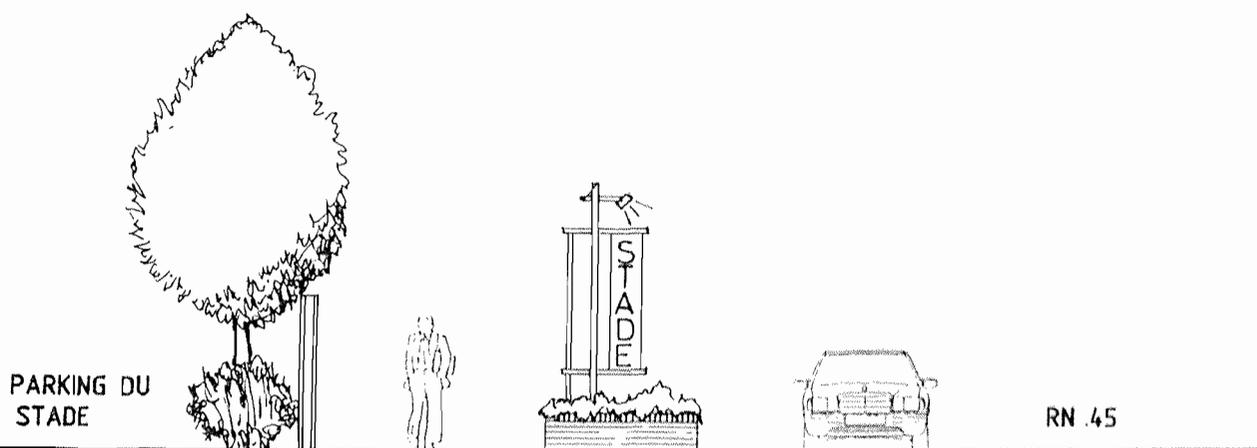
Entre la STAPEM et le passage à niveau, l'absence d'urbanisation sur un côté de la route semble indiquer la rase campagne (surtout que la voie ferrée est une rupture forte avec la ville). Dans l'attente de l'urbanisation de cette portion, faut dès à présent recadrer la vue et fermer l'échappée sur la campagne. Une bande d'arbustes intégrée à un alignement d'arbres remplit ce rôle sans gêner l'urbanisation potentielle (il suffit d'ouvrir des passages).



## LE COMPLEXE SPORTIF

Le projet visera à concilier les structures anciennes, les résiliations récentes (salle de sports), les aménagements programmés à court terme (terrain synthétique) ou à plus long terme (piste d'athlétisme...).

Côté RN 45, l'accès aux tennis couverts (et au futur Dojo) est mis en valeur grâce à une signalétique et à un éclairage intégrés à des jardinières qui encadrent les stationnements le long du trottoir.



A l'intérieur le parking est redessiné avec marquage de l'accès aux locaux et traitement végétal des franges.

A l'opposé, depuis la nouvelle route reliant la place Fogt à la rue Lemaire, l'entrée à la salle de sports bénéficie d'aménagements similaires. Le parking de forme triangulaire est prolongé de l'autre côté de la rue avec un mail d'arbres qui relie spatialement les deux parkings, les structures et agrémentent l'espace.

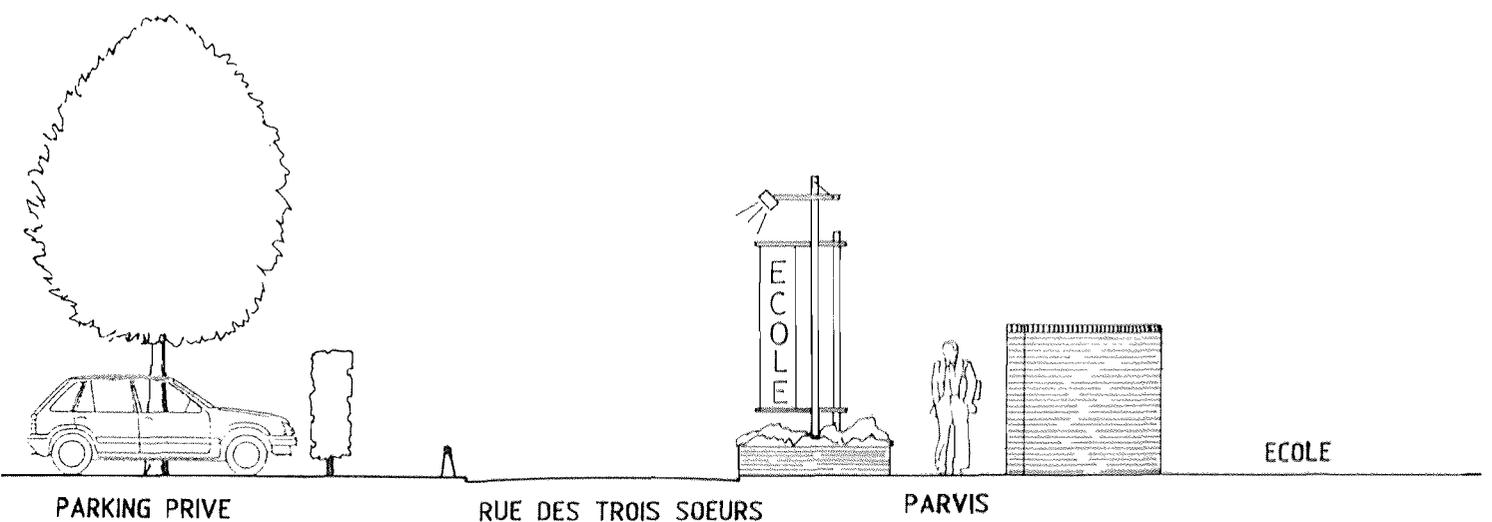
L'implantation du terrain synthétique et ses proportions sont induites par la structure actuelle : entre les arbres qui cernent le terrain d'honneur et le talus planté de pins noirs

Pour réaliser une piste d'athlétisme normalisée autour du terrain d'honneur, il faut le faire basculer afin qu'il s'intègre entre la salle de sports et l'ensemble tennis - Dojo récemment réalisés. Côté Est, la commune a déjà acquis des jardins (il faudra redéfinir les acquisitions). Il en est de même côté rue Lemaire où les habitations seront pour moitié démolies afin d'intégrer le nouvel équipement et pour moitié réutilisées en locaux sportifs divers.

De nouveaux gradins intégreront vestiaires, sanitaires et club house (buvette...). Ils constitueront avec le terrain d'honneur à l'articulation entre le Dojo et la salle de sports. La disposition de la piste d'athlétisme du terrain d'honneur et des gradins permet de préserver tous les arbres remarquables au Nord et au Sud du terrain actuel.

Des tennis peuvent occuper l'espace restant, un parcours sportif avec divers équipements (poutres, barres...) cernent l'ensemble des équipements.

Rue des trois soeurs, l'entrée de l'école est mise en valeur en venant rompre la continuité de la voie bus avec traitement d'un parvis (pavés), jardinières, signalétiques et marquage d'une traversée piétonne (ralentisseur). Côté opposé à l'école, il faut refermer la vue sur l'aire de stockage du magasin pour la cacher et refermer l'espace : haie taillée (charmille) intégrée à la clôture et mail d'arbres dans le parking du personnel.



Place Fogt : les aménagements visent à distinguer la place proprement dite (en cul de sac) du carrefour entre la rue des trois soeurs et la rue Fogt et son prolongement vers la rue Lemaire.

Pour redonner place aux piétons, les routes sont mieux calibrées et une placette est entièrement réservée à leur usage (arrêt bus...). Cette placette piétonne évite les stationnements au niveau du carrefour. Un alignement définit la placette, l'intimise en la mettant à l'échelle du piéton et cache les pignons aveugles.

Le projet intègre les arrêts bus interurbains (3 à 6 bus simultanément) avec une possibilité demi tour ("terminus") de 24 m de diamètre.

## LE CENTRE VILLE

### Accès depuis la RN 45

Parallèlement à l'étude cadre de vie, une étude sur la restructuration de l'îlot d'accès au centre ville est menée par l'équipe CERAU-BERIM.

Plusieurs réunions de coordination nous ont permis d'harmoniser les diverses approches pour aboutir à une esquisse cohérente et adaptée à l'échelle de la ville (vues du paysagiste, de l'architecte, de l'urbaniste, des transporteurs : TUB...).

Le texte ci-après est repris du document final de l'équipe CERAU-BERIM de Novembre 1992 synthèse des multiples réunions.

Le plan au 1/500 ème illustre plus précisément les aménagements des espaces publics avec une variante carrefour à feux ou giratoire. Suivant l'évolution du projet d'architecture ces aménagements sont susceptibles d'évolution dans leurs dessins mais l'esprit est maintenant défini.

## 1 - LES ENJEUX DU SITE

### 1.1 - La situation existante

L'accès au centre ville d'Aniche depuis la RN 45 constitue un problème important d'identification.

Les espaces situés à ce carrefour qu'ils soient publics ou privés, bâtis ou non bâtis ont des caractéristiques peu valorisantes :

- carrefour d'allure essentiellement routier,
- RN 45 traitée en axe de transit sans caractère urbain,
- alignement de pignons sur rue des logements miniers,
- disparité des architectures et des implantations existantes,
- vétusté et déperissement d'un bâti inoccupé (anciens commerces et ancien supermarché).

Ce site est constitué de bâtiments disparates dont le parcellaire est complexe.

Deux grandes emprises principales sont constituées :

- par une cité minière de logements à étages disposés en coronas,
- par un bâtiment inoccupé depuis plusieurs années qui abritait un supermarché.

Les autres parcelles bâties ou non bâtis sont de tailles très diverses et sont imbriquées.

La situation stratégique de cet îlot comme entrée de ville et point fort de l'accès au centre d'Aniche constitue un enjeu majeur qui nécessite en particulier une intervention globale pour recomposer des espaces adaptés à de multiples fonctions urbaines.

## 1.2 - La politique du logement sur la Commune

La Ville d'Aniche dispose sur son territoire d'un nombre important de logements miniers de type "CAMUS", système constructif très rigide et peu propice à la rénovation.

De ce fait entre 150 et 200 logements sont voués à la démolition sans que des opérations de logements neufs viennent les remplacer;

Ces dispositions vont représenter pour la Commune un handicap sérieux pour le maintien de son potentiel de population.

Par ailleurs les logements SOGINORPA situés dans l'opération sont peu intéressants à rénover et sont à terme voués également à la démolition.

Aussi, le Plan Local de l'Habitat portant sur le périmètre du SIRSA (Syndicat Intercommunal de la Région de SOMAIN - ANICHE) devrait permettre de bien situer les besoins sur la ville d'Aniche.

Il est essentiel de maintenir, même de développer, dans l'aire du centre ville, les capacités d'accueil d'une population suffisante pour pérenniser le dynamisme existant.

Une des composantes essentielles de la restructuration de cette opération est donc la réalisation d'un nombre significatif de logements, environ 80, de type locatif, qui se substitueront aux 50 logements existants de la SOGINORPA.

Il est clair que ces logements constitueront le moyen architectural pour remodeler l'espace urbain et promouvoir une image nouvelle de cette porte centre ville.

### 1.3 - Les structures commerciales

Cette opération trouve aussi sa justification dans le fait qu'elle se situe sur la RN 45 à l'amorce de l'alignement commercial qui mène par la rue Henri Barbusse jusqu'à la place du centre ville.

Les commerces existants doivent donc être valorisés par les logements neufs et les aménagements des futurs espaces publics.

Il apparaît également intéressant d'envisager l'intégration de cellules commerciales en rez de chaussée d'immeubles pour renforcer l'animation de ces espaces.

### 1.4 - Transports collectifs et Centre d'échange

Ce carrefour de la rue Barbusse et de la RN 45 constitue aussi le point de rencontre de différentes lignes de transport en commun par autobus.

Qu'il s'agisse des lignes du TUB, de lignes privées inter-urbaines, de transport scolaire ou d'entreprise, de nombreux déplacements transitent par ce carrefour pour entreprendre des directions et des destinations diverses.

Ces multiples déplacements fondent le projet de créer à cet emplacement les espaces adaptés d'un centre d'échange ; stationnement des autobus, structure d'attente des voyageurs, information, etc...

### 1.5 - L'axe structurant RN 45

La RN 45 joue un rôle particulier dans la structuration d'une urbanisation quasi continue de ANICHE à DOUA!

Son rôle dans les déplacements notamment sur la liaison DOUAI-VALENCIENNES va évoluer avec la réalisation de voies nouvelles extérieures aux agglomérations.

Le trafic de transit qui empruntera ces nouveaux axes allégera d'autant la fréquentation de la RN 45 qui devrait ainsi évoluer vers des aménagements de type plus urbain, permettant notamment de mieux marquer les entrées des villes traversées.

Cette perspective laisse entrevoir des possibilités intéressantes de redéfinition d'espaces publics importants.

## 1.6 - Une démarche globale

L'opération de restructuration qui nous intéresse, s'intègre dans des réflexions et des projets portés à l'échelle de la commune et de l'agglomération environnante;

En effet, outre les études du PLH, Aniche est partie prenante dans les réflexions et les actions définies dans le cadre du Projet d'Agglomération du secteur couvert par le SIRSA.

Par ailleurs, la ville mène aussi une étude globale permettant la promotion de projets d'amélioration du cadre de vie et de l'environnement.

## 2 - LES ORIENTATIONS DU PROJET

### 2.1 - Une structure de place

Le principe de base de la réorganisation de cet espace est de transformer ce qui est actuellement un carrefour en place publique susceptible par des aménagements appropriés :

- d'organiser la circulation sur un mode giratoire,
- de gérer l'information dirrectionnelle
- de mettre en place les structures du centre d'échange,
- de redéfinir les espaces réservés aux piétons, les accès aux vitrines,
- de positionner les besoins en stationnement.

Le parti envisagé est de codifier par les traitements du sol et le mobilier urbain le marquage des différentes fonctions à satisfaire.

La configuration actuelle du lieu, déterminé déjà par deux façades intengibles, incite à orienter la place sur la base d'un triangle dont il convient de créer le troisième côté.

### 2.2 - Une façade nouvelle

Ce point d'appel vers le centre ville doit être manifesté par une volumétrie forte et structurante.

Les volumes bâtis constitués par les logements neufs à construire, se prêtent parfaitement à la réalisation de cet objectif.

Ils permettront de retrouver un gabarit urbain (Rez de chaussée + 2 niveaux) en rapport avec l'existant et de créer ainsi la troisième face de la place et une façade nouvelle sur la RN 45.

## 2.3 - Un nouvel environnement

Les reculs et les dimensions d'emprise de la RN 45 devraient permettre d'introduire l'élément végétal suffisamment pour rompre avec le caractère très minéral actuel.

Cette composition globale permet aussi de créer des espaces privatifs destinés aux logements mais néanmoins perméables par des transparences et par l'organisation de cheminements donnant accès sur les autres rues du quartier. (liaison avec le Square Berrioz".

L'installation de quelques commerces sur cette troisième face de la place pourraient contribuer à enrichir sa présentation.

## 2.4 - Une réponse aux besoins en logement

Sans revenir sur la réponse apportée au déficit de logement engendré par de nombreuses démolitions, une opération significative en densité sur un espace de cette nature est aussi l'occasion d'adapter la typologie de l'habitat à la taille des familles à loger, notamment les jeunes.

## 3 - LA MAITRISE FONCIERE

### 3.1 - Procédure foncière

La réalisation cohérente de ce projet d'intérêt général impose la maîtrise foncière d'un ensemble de parcelles bâties ou non bâties.

La Ville d'Aniche a depuis plusieurs années procédé à des acquisitions amiables en fonction des opportunités.

Elle a mandaté le SIRSA pour conduire cette opération de restructuration.

Des négociations amiables sont engagées pour l'acquisition des terrains propriété de la SOGINORPA qui représentent une bonne partie des emprises nécessaires; ceci dans le cadre d'une libération concertée des logements habités par des ayants-droits.(voir planche Acquisitions).

Il reste que le SIRSA ne peut se rendre propriétaire de terrains ou immeubles qui par leur situation mettent en cause la cohérence et l'économie du projet de restructuration.

Il convient donc de déclarer l'utilité publique de ce projet afin de pouvoir recourir à la procédure d'expropriation pour les parcelles définies au plan parcellaire et à l'état parcellaire ci-après.

### 3.2 - Coût approché d'acquisition

Le coût d'acquisition des parcelles repérées à l'état parcellaire peut être estimé, au regard des achats réalisés antérieurement et des évaluations établies par les services des domaines, à un montant global de l'ordre de :



## Rue Barbusse

Pour garantir la cohérence et la continuité entre l'accès depuis la RN 45, la rue Barbusse, la place Jean Jaurès et souligné le caractère "centre ville" de cet ensemble, il faut définir un mobilier urbain et un revêtement de sol spécifique.

Régulièrement, au niveau des carrefours ou des liaisons piétonnes, des jardinières délimitent les stationnements et accompagnent les traversées piétonnes.

Côté place Jean Jaurès, la route est réduite au maximum (tout en respectant les normes "autobus"). Les trottoirs considérablement étendus deviennent alors de véritables parvis pour la Mairie et la salle des fêtes qui lui fait face.

La statue est déplacée dans l'axe de la rue sur le trottoir côté Mairie. L'espace est réservé aux piétons : pas de stationnement, traversée de la chaussée mise en évidence, mobiliers urbains et jardinières d'agrément...

## Abords de l'Eglise

L'arrière de l'église ne représente aujourd'hui qu'un monotone tapis d'enrobé. Il sera agrémenté comme le reste du centre ville.

Mais l'aménagement ne peut se borner à "faire beau". Il faut aussi remettre en valeur le cinéma. Pour cela, la route est déplacée pour laisser un large parvis devant la façade. Dans son prolongement un alignement d'arbres affirme la composition et structure le stationnement.

Le stationnement est optimal tout en permettant un verdissement des abords et la création d'espaces piétons suffisamment importants et conviviales.

## Place Jean Jaurès

L'organisation de l'espace est parfaite : la place dominée par l'église est cernée par un habitat dense, homogène et perçue comme le centre de la ville.

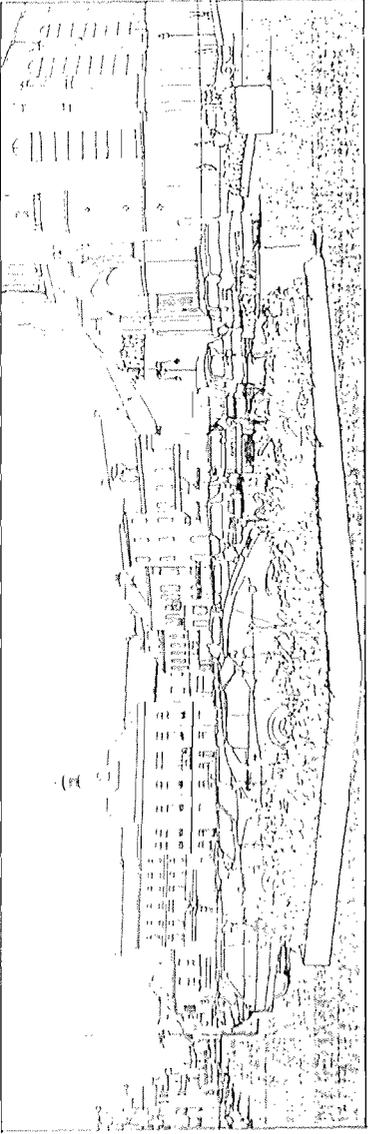
L'élément qui nuit à sa qualité spatiale est sa fonction prédominante : le stationnement. La création de nouveaux parkings (parc de la Mairie, abords de l'Eglise, l'Esplanade...) permettra de soulager la place d'une partie de cette vocation en offrant à proximité immédiate des stationnements aux personnes travaillant dans le secteur.

La place n'accueille que des personnes de passages, le nombre de stationnement peut être réduit et le piéton y retrouver sa place. L'aménagement est simple : il ne faut pas encombrer l'espace pour préserver sa cohérence et sa qualité. Le projet se décompose en trois interventions :

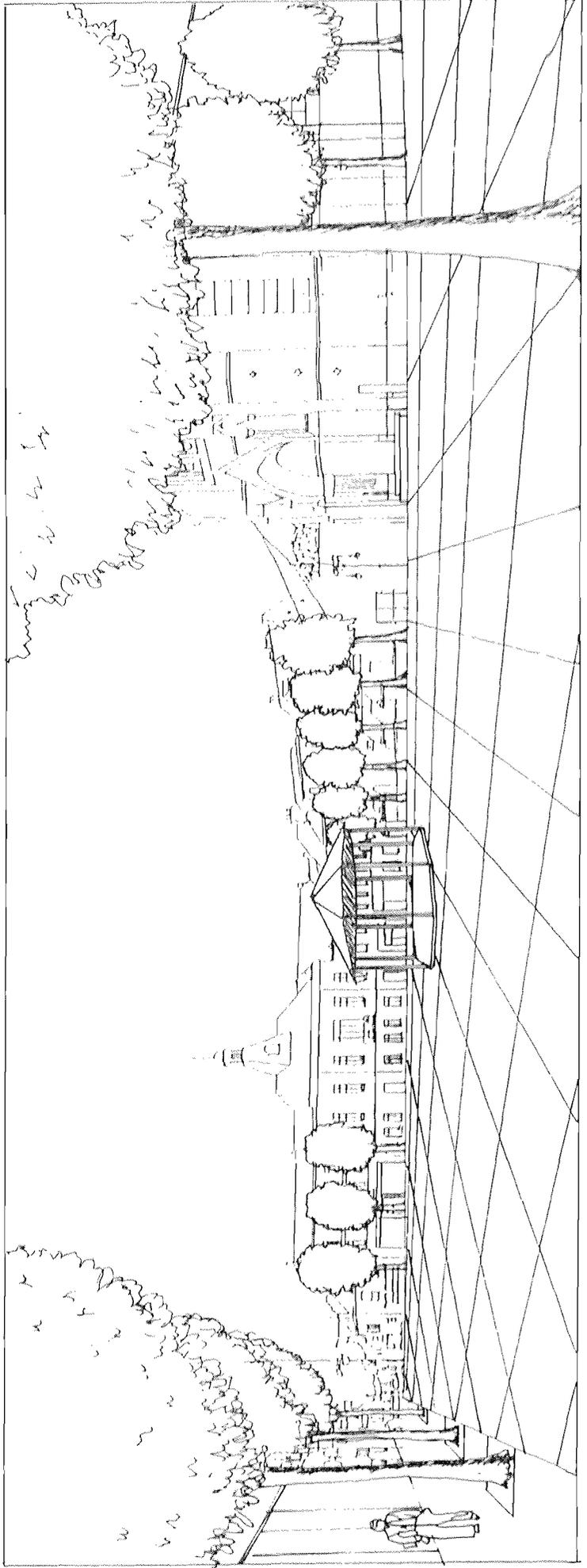
L'ensemble du revêtement de sol est retravaillé. Les trottoirs sont conçus comme ceux du reste du centre ville. Sur la place un calepinage biais s'inscrit en continuité du kiosque et des arbres. Il permet de définir le stationnement sans offrir l'image d'un parking de supermarché.

La mise en place d'un élément fort support d'animation : un kiosque. Celui-ci se situe dans l'axe de l'Eglise et au milieu de l'espace entre la rue et le front bâti. C'est un rappel de celui qui occupait jadis la place.

Sur le pourtour, le trottoir côté front bâti est élargi pour devenir plus convivial (possibilité de terrasses pour les cafés). Un alignement d'arbres sépare l'espace piéton de l'espace voiture. Les arbres de haute tige ne gênent pas la vision des façades. Ils cernent la place et s'interrompent face à l'église et aux bâtiments de la Mairie.



ETAT ACTUEL



PROJET

## Le parc

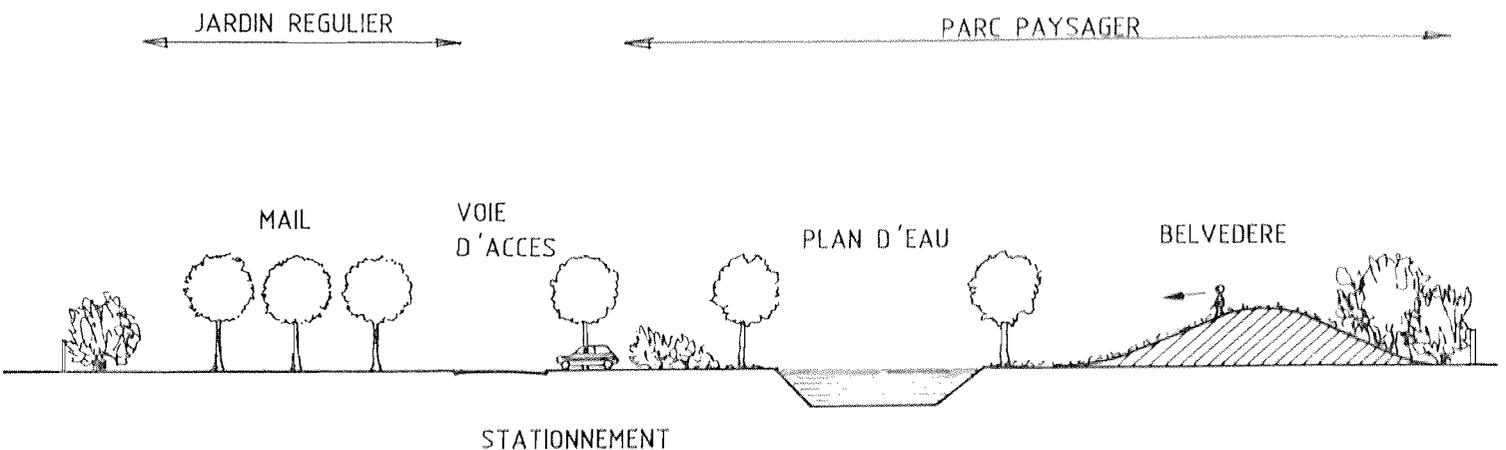
La “dent creuse” de l’îlot de la Mairie peut devenir un espace ludique et verdoyant au coeur même du centre ville et un lieu d’échange privilégié.

Les accès piétons existants sont complétés de toute part pour rendre le lieu le plus accessible possible et former un véritable “carrefour piéton”. Un chemin relie directement la rue Barbusse face à la rue Fogt après démolition d’un bâtiment vétuste. La Mairie est rejointe par l’arrière (passage sous porche) vers la place Jean Jaurès ainsi que de multiples accès par la rue Jules Ferry.

Une voie accessible aux voitures structure l’espace. Elle permet l’accès à la Mairie (parking privatif) et le stationnement sur un de ses côtés. Elle sépare le parc paysager du jardin régulier.

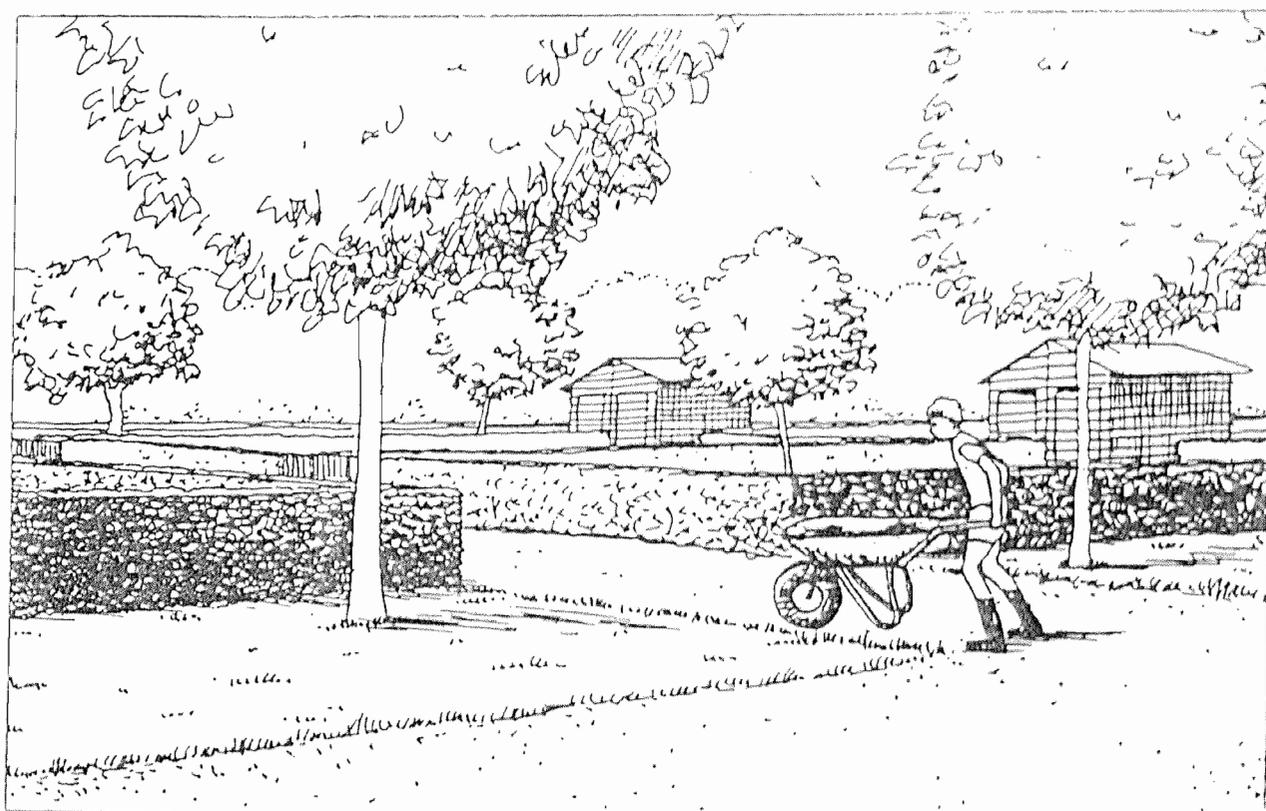
Le jardin régulier s’organise autour d’un hall servant d’abri aux terrains de boules. De part et d’autre un mail d’arbres sur une esplanade sablée constitue un lieu agréable où il est possible de jouer aux boules.

Le parc paysager s’organise autour d’un élément fort : un plan d’eau. Il offre les multiples vocations d’un jardin public : promenade, détente, jeux (dans le bois...) Le belvédère qui domine le parc est réalisé avec les éléments extraits lors de la création du plan d’eau.



Les jardins familiaux sont disposés suivant une trame régulière de parcelles de 100 m<sup>2</sup>. Des aménagements sommaires les rendent agréables et conviviales : haies basses, clôtures, portillons, abris, points d'eau...

Situés à l'écart du parc grâce à un mouvement de sol (belvédère recouvert de végétation). Ils participent à la composition d'ensemble car accessibles à tous le long des liaisons piétonnes privilégiées.



## Esplanade

La voie nouvelle permettra de rendre le lieu accessible et proche d'une liaison importante entre le centre ville et le quartier du Champ de la Nation.

La création de la voie sous les voies ferrées renforcera cette position stratégique.

L'esplanade est un grand espace libre, recouvert de stabilité et cerné d'un double alignement d'arbres, qui comme jadis dans les grandes villes, accueille de multiples activités :

- Ducasses et fêtes,
- Activités sportives des écoles,
- Parking de complément.

Des circulations piétonnes s'intègrent aux mails d'arbres. Elles relient directement la rue Gambetta au niveau de l'école.

L'accès de l'école peut s'ouvrir sur l'esplanade à l'écart des rues principales très fréquentées.

