

CONSEIL GENERAL DU NORD  
CONSEIL D'ARCHITECTURE, D'URBANISME ET D'ENVIRONNEMENT  
SYNDICAT INTERCOMMUNAL DE LA REGION D'ARLEUX

## COMMUNE D'ARLEUX

ETUDE CADRE DE VIE



NOTICE

Bernard DEHERTOGH  
Architecte  
49, rue Jean de Gouy  
59500 DOUAI

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

MARS 1993

# INTRODUCTION

L'étude Cadre de Vie de la Commune d'Arleux se décompose en trois chapitres :

## PRESENTATION GENERALE

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 le village) et d'une analyse objective (qui vise à expliquer pourquoi le village est perçu de cette manière).

## ACTIONS A L'ECHELLE DE LA COMMUNE

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.

## 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 APS et chiffrées.

## PRESENTATION DE LA COMMUNE

## DECOUVERTE DE LA VILLE

### L'openfield

Depuis les grands axes routiers (RD 65 et RD 47), la découverte d'Arleux se fait depuis un paysage dégagé : l'openfield. Le regard, gêné par aucun obstacle glisse jusqu'à l'horizon.

### Les entrées de la ville

Elles sont marquées par des éléments significatifs.

Depuis Goeulzin, le regard se focalise sur le site de la briqueterie dominé par une haute cheminée. Les terrains exploités en contrebas de la route offrent une image d'abandon. Le calvaire situé en haut d'un promontoire passe inaperçu (surtout en été avec les feuilles des arbres).



Depuis Hamel, le cimetière et la haie de conifères du collège accueillent le visiteur. L'absence de traitement significatif ne permet guère de les percevoir comme des éléments importants et l'urbanisation que d'un seul côté de la route nuit à la lecture de la transition campagne-village.

Depuis Bugnicourt, l'entrée de la ville laisse perplexe. La compréhension du giratoire entre la RD 47 et la RD 47 b est difficile suite à l'absence de traitement des abords et un dessin très fonctionnel et routier au détriment du caractère urbain et piéton.

## Urbanisation récente

La transition campagne-ville est peu perceptible. Un habitat plus ou moins diffus (nombreuses ouvertures visuelles sur la campagne) sans épaisseur, avec des habitations pavillonnaires souvent non mitoyennes et en retrait par rapport à la route, ainsi que la présence d'un large trottoir ne présentent pas de caractère urbain affirmé.

Hormis la présence de quelques petits arbres d'alignement, l'absence d'aménagement d'accompagnement perturbe la compréhension de l'espace.



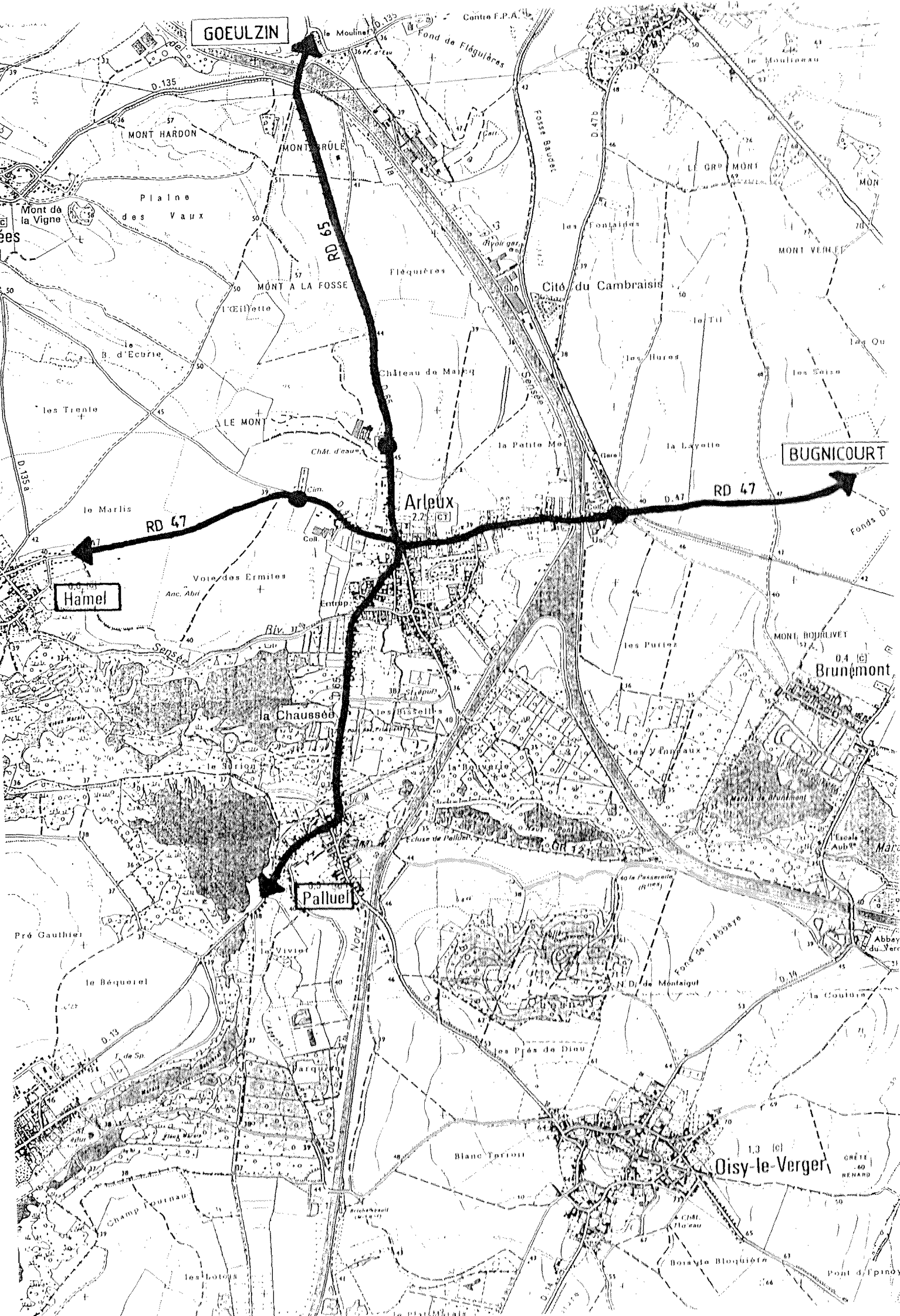
## Carrefour RD 47 - RD 65

Le croisement entre les deux routes départementales se décompose en fait de deux carrefours en "T". Le premier marque l'articulation entre la RD 65 qui draine la centre ville et la RD 47 vers Hamel, le second avec la RD 47 vers Bugnicourt.

Au niveau communal ces carrefours permettent également l'accès aux équipements liés au collège vers l'Ouest et aux quartiers situés au-delà du canal vers l'Est.

L'importance de ces carrefours n'est pourtant soulignée par aucun aménagement spécifique. De plus certains panneaux de signalisation sont trop discrets ou n'apparaissent que tardivement (direction Hamel en venant de Goelzin notamment).





GOEULZIN

BUGNICOURT

Hamel

Palluel

Arleux

Brunemont

Oisy-le-Verger

## LE CENTRE VILLE

### Une structure cohérente

Ce centre présente une structure originale avec une disposition linéaire (suivant la RD 65) et une décomposition en deux places (place du monument et place de la mairie) reliées par la rue Lefebvre.

L'habitat dense, en front-à-rue est souvent ancien, caractérise le centre ville. De nombreux commerces, institutions et équipements publics viennent animer et renforcer la vocation du lieu comme espace de vie et d'échange privilégiés.

Toutefois, les principaux édifices restent discrets : absence de parvis, l'église semble tourner le dos à la place du monument, la place de la Mairie n'est pas cernée côté Nord d'où une perte d'identité en arrivant depuis Palluel (rien ne bloque le regard).

Le traitement suivant des normes routières de l'ensemble du centre ville privilégie les voitures (circulation et stationnement) au détriment des piétons et ne permet pas une bonne hiérarchisation des espaces (par exemple la rue du château présente un profil classique rues-trottoirs alors qu'elle se termine en cul-de-sac : les voitures stationnent sur le trottoir).

Certains éléments architecturaux viennent rompre l'harmonie du centre ville. Il s'agit principalement de locaux commerciaux avec large vitrine, bardage métallique et toit terrasse.





CENTRE VILLE

332

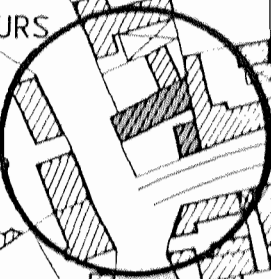
Contour du Village

RD 47

CARREFOURS

RD65-RD47

350



RD 45

331

SALLE DES FETES

351

341

85

86

84

90

342

343

344

345

347

346

Place du Monument

PATRONAGE

EGLISE

Rue du Château

225

226

228

229

93

97

Rue G. Lefebvre

Grande Rue

ECOLAS

MAIRE

BIBLIOTHEQUE

232

235

236

110

La Ruelle

Rue du Centre

Rue Nonotte

Rue des Lumieres

Rue de la Haute Chaussée

244

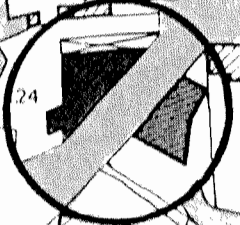
322

LE MOULIN

CENTRE SOCIAL

Rue des Murets Simon

24



LA SENSEE

## Liaisons piétonnes

La ruelle des morts est la seule liaison piétonne ayant actuellement encore une réelle vocation. Côté place des monuments, le revêtement de sol en pavés souligne bien cet accès. Les autres accès sont plus discrets et moins accueillants.

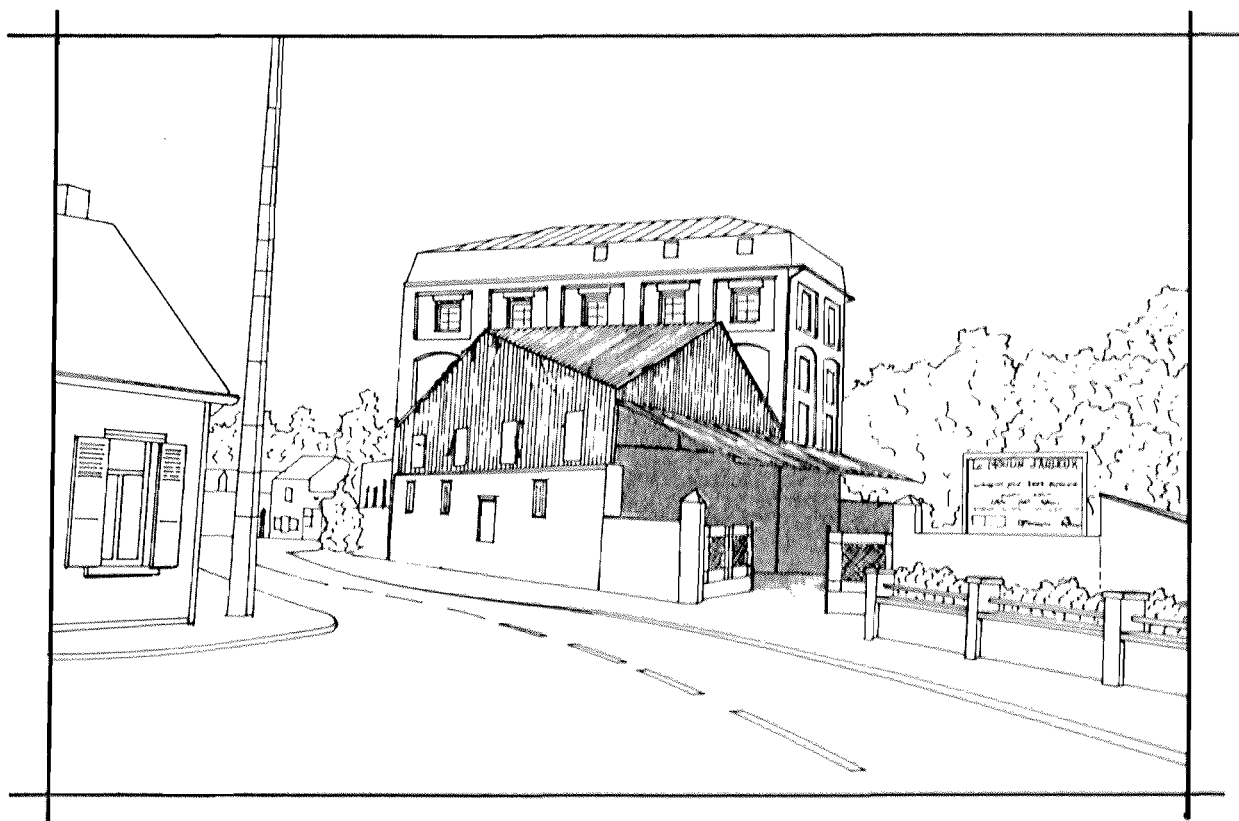
D'autres ruelles ont été obstruées (La Grand-Rue) ou se sont effacées au cours du temps.



## Limites du centre ville

Le centre ville est très facile à circonscrire. Il s'organise suivant la rue principale du carrefour entre la RD 47 et la RD 65 côté Nord au site du moulin côté Sud.

Autant l'importance du carrefour marque la limite Nord, autant la limite Sud tend à s'estomper : le moulin d'architecture très intéressant est dissimulé derrière des bâtiments récents sans intérêt. La rivière disparaît alors qu'elle visualisait jadis la limite entre la ville et la vallée. Seul, le virage marque l'articulation entre la section de route rectiligne dans la vallée et la section sinueuse du centre ville.



Au regard de plans anciens, on remarque que les limites perçues du centre ville correspondent aux remparts du village fortifié (du XIIIe siècle au XVIIe siècle).

D'autres indices rappellent cette structure ancienne. Par exemple les égouts suivent l'ancienne limite du mur d'enceinte. Des pierres ont été mises à jour lors des travaux de la rue du Château...

Ces plans anciens permettent de mieux comprendre l'orientation de l'église (vers le château) et la position stratégique du village à la jonction de routes avant la traversée de la vallée.

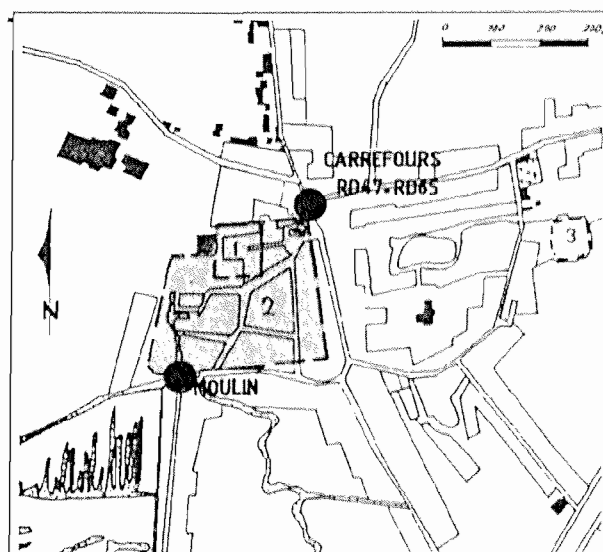


Fig. 15 : Arleux. Positionnement schématique des fortifications médiévales par rapport à l'agglomération actuelle.  
1 : le château, 2 : bourg fortifié, 3 : les Fertés.

D'APRES "ARCHAEOLOGIA DUACENSIS"

## LA VALLEE

### Perception depuis les routes

Depuis la RD 65 la perception de la vallée est très limitée. Elle se limite à quelques fenêtres sur des bras de marais avec des barques amarrées ou à une vieille écluse Pont des Prussiens. Le pont sur Palluel est le seul élément significatif de la présence de l'eau.

Le front bâti plus ou moins continu et l'ensemble des masses boisées interdisent la vue sur les marais de caractère privatif. Rien n'invite à découvrir la vallée depuis la rue.

La rue du Bias présente un aspect original avec ses maisons disposées perpendiculairement à la route. C'est une voie assez importante qui permet de relier directement divers équipements (SIRA, stade, cross...) répartis dans la vallée.

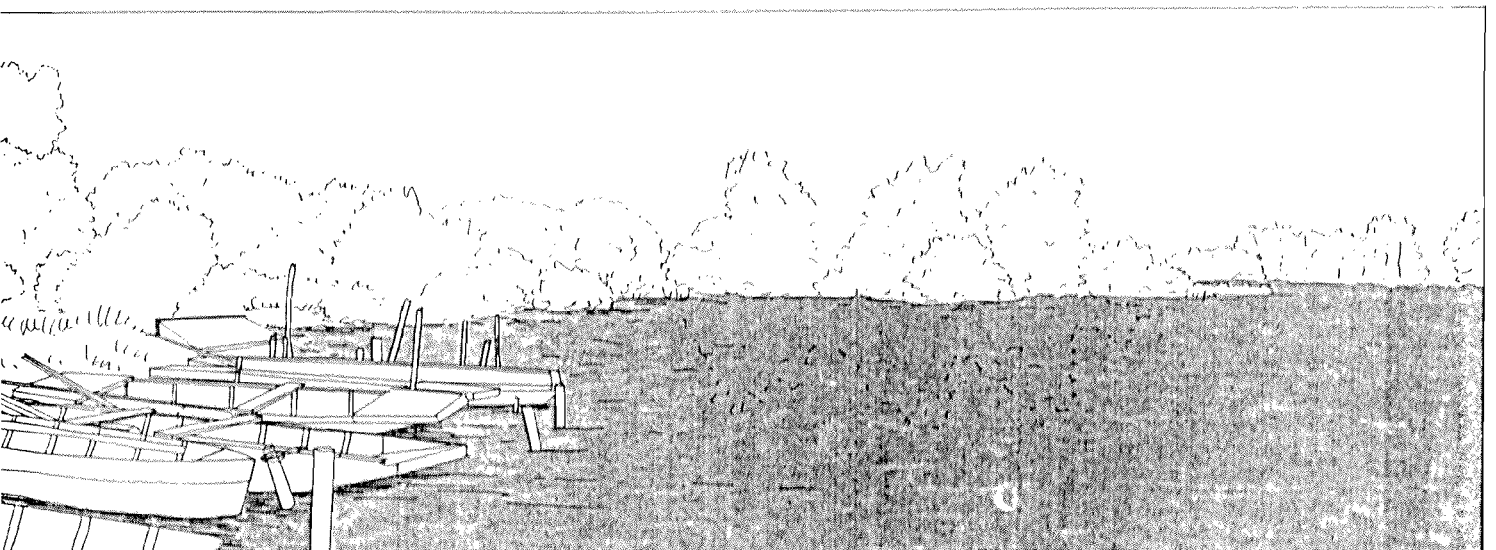
Les accès aux divers équipements sont imperceptibles. Aucun parvis ne les souligne. Les bâtiments du SIRA se confondent avec l'ensemble des habitations.

La présence de nombreux terrains en friche et d'habitat de loisirs disséminés (hors des campings) nuit à l'image de ce secteur riche en potentialité.

### Perception depuis les ruelles



Les routes perpendiculaires à la vallée ne servent qu'à la traverser. Tandis que les ruelles parallèles à la vallée invitent à la découvrir.

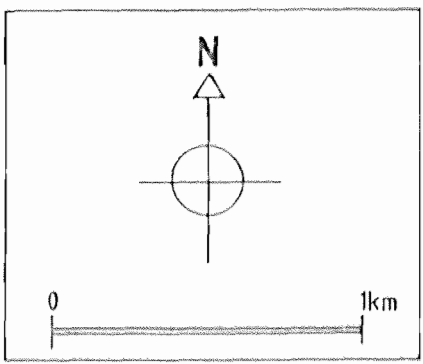
Le contraste avec l'openfield est saisissant. L'exubérance de la végétation referme l'espace qui devient plus intime avec une échelle de perception plus réduite. Des ouvertures sur les marais constituent autant de respiration. La richesse de la faune, de la flore et des sensations qu'apportent ces milieux humides concourent à les rendre très attrayants et attractifs.





CARTE VEGETALE ET EAU

-  BOISEMENT
-  EAU.



## Un réseau hydrographique complexe

La carte géologique et la carte du relief illustrent parfaitement la structure initiale de la vallée de la Sensée orientée Est-Ouest. Cette vallée, large de plus de 500 m présente un fond plat composé d'alluvions divers.

Des études historiques mettent en évidence la structure artificielle du canal du Nord (qui suit la vallée de "l'Agache") avec son prolongement vers Douai par le canal de la Sensée (qui suit l'étroite vallée de la "Petite Sensée"). Ce canal orienté Nord-Sud ignore la structure initiale de la vallée :

Avec la déviation au Xème siècle de la Satis vers Douai au niveau de Vitry-en-Artois pour former la Scarpe actuelle, la Sensée a perdu l'apport de son principal affluent. Avec l'exploitation de la tourbe, des marais se sont constitués pour former le paysage actuel. Les multiples bras de la rivières se sont perdus dans ces marais. Le bras le plus septentrional est en grande partie enterré. Le tracé de la rivière de la Sensée qui structure la vallée s'est ainsi effacé. La linéarité des canaux prédomine aujourd'hui fortement.

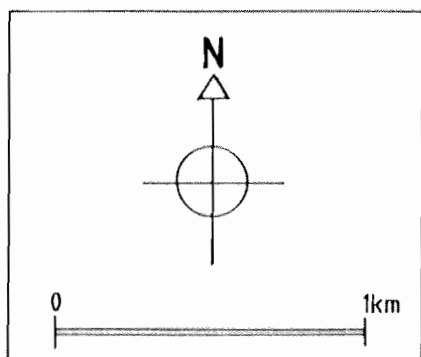
Au XVème siècle, la création de la rivière d'Arleux (le canal de la Sensée actuel) relie directement le village à Douai. Après divers vicissitudes, le canal prend de plus en plus d'ampleur pour devenir un canal à grand gabarit.



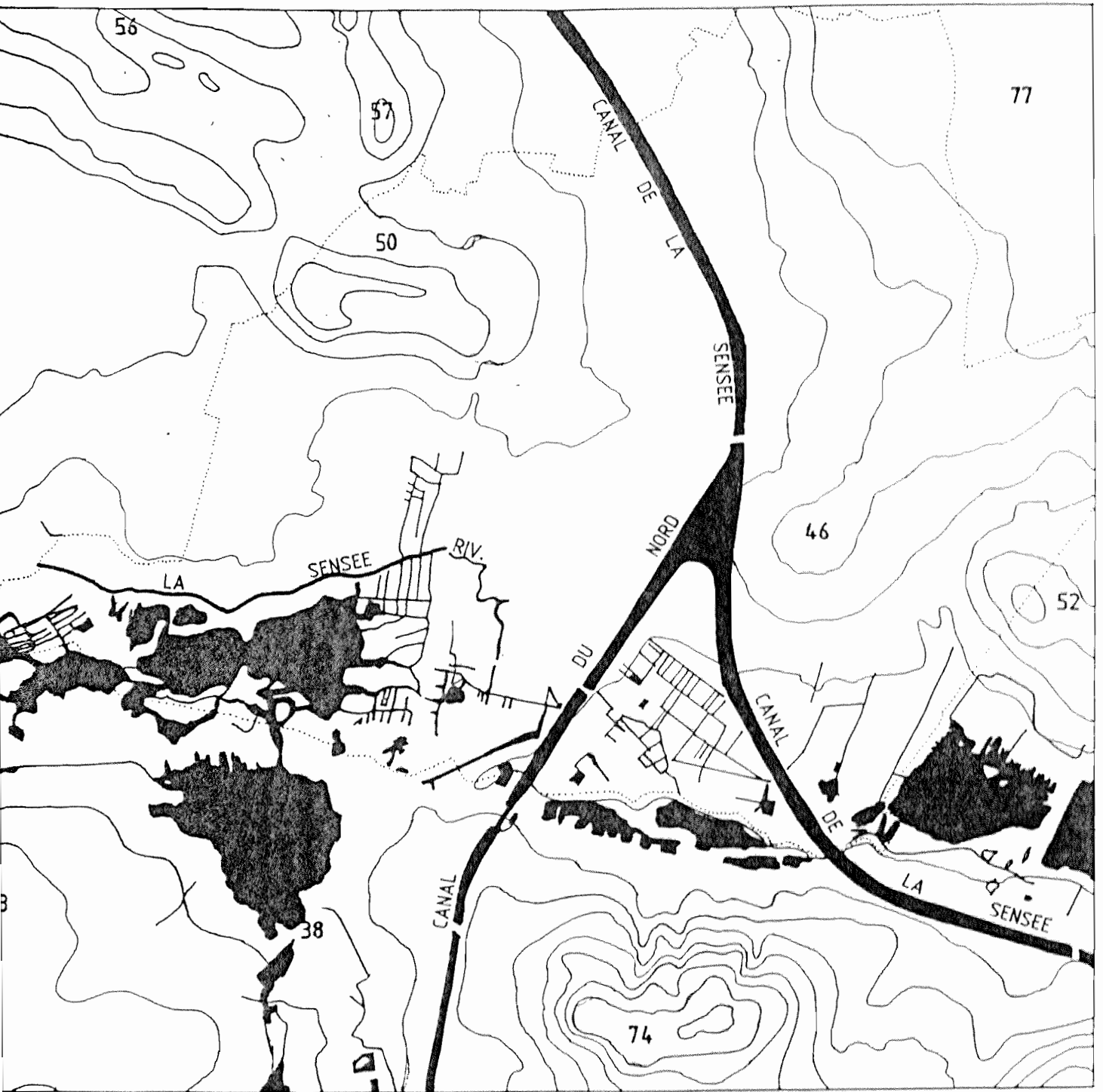
CARTE SYSTEME HYDROLOGIQUE  
DE LA VALLEE

LEGENDE

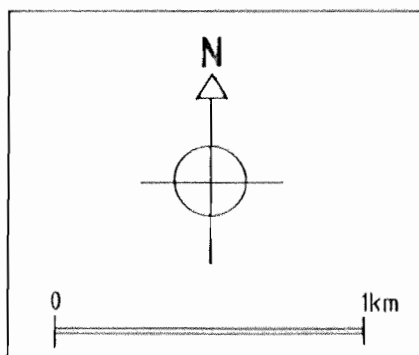
- 74 ALTITUDES REPERES
- COURBES DE NIVEAUX
- COURS D'EAU ET ETANGS









CARTE HYDROLOGIQUE ACTUELLE



LEGENDE

- 74 ALTITUDES REPERES
-  COURBES DE NIVEAUX
-  COURS D'EAU ET ETANGS

## Occupation de l'espace

Routes (RD 65) et canaux compartimentent la vallée en trois séquences aux vocations spécifiques :

- A l'Ouest de la RD 65, le grand marais cerné d'habitats de loisirs se laisse entrevoir depuis des points stratégiques. La pêche reste la principale vocation de ce plan d'eau.
- Entre la RD 65 et le canal, l'habitat de loisirs occupe de vastes surfaces principalement sous forme organisées (camping).
- Entre les canaux, hormis les terrains de moto-cross, l'espace est occupé par des peupleraies en partie accessible aux promeneurs.

## Ouverture à un public plus large

Des chemins de promenades dont le tracé a été édité sous forme de petit dépliant invitent à venir découvrir la vallée. Ils englobent le GR 121 et permettant des promenades "en boucles" afin d'éviter de passer deux fois au même endroit.

Malgré tout, certains secteurs présentent des structures parasites (hangar agricole à l'Ouest du moulin) ou des interruptions dans leur tracé (la végétation est vite envahissante).

De plus des éléments forts sont homis (notamment le musée-péniche réalisé après la publication des guides) et la Sensée rivière qui structure la vallée ne peut plus être suivie à partir du moulin.

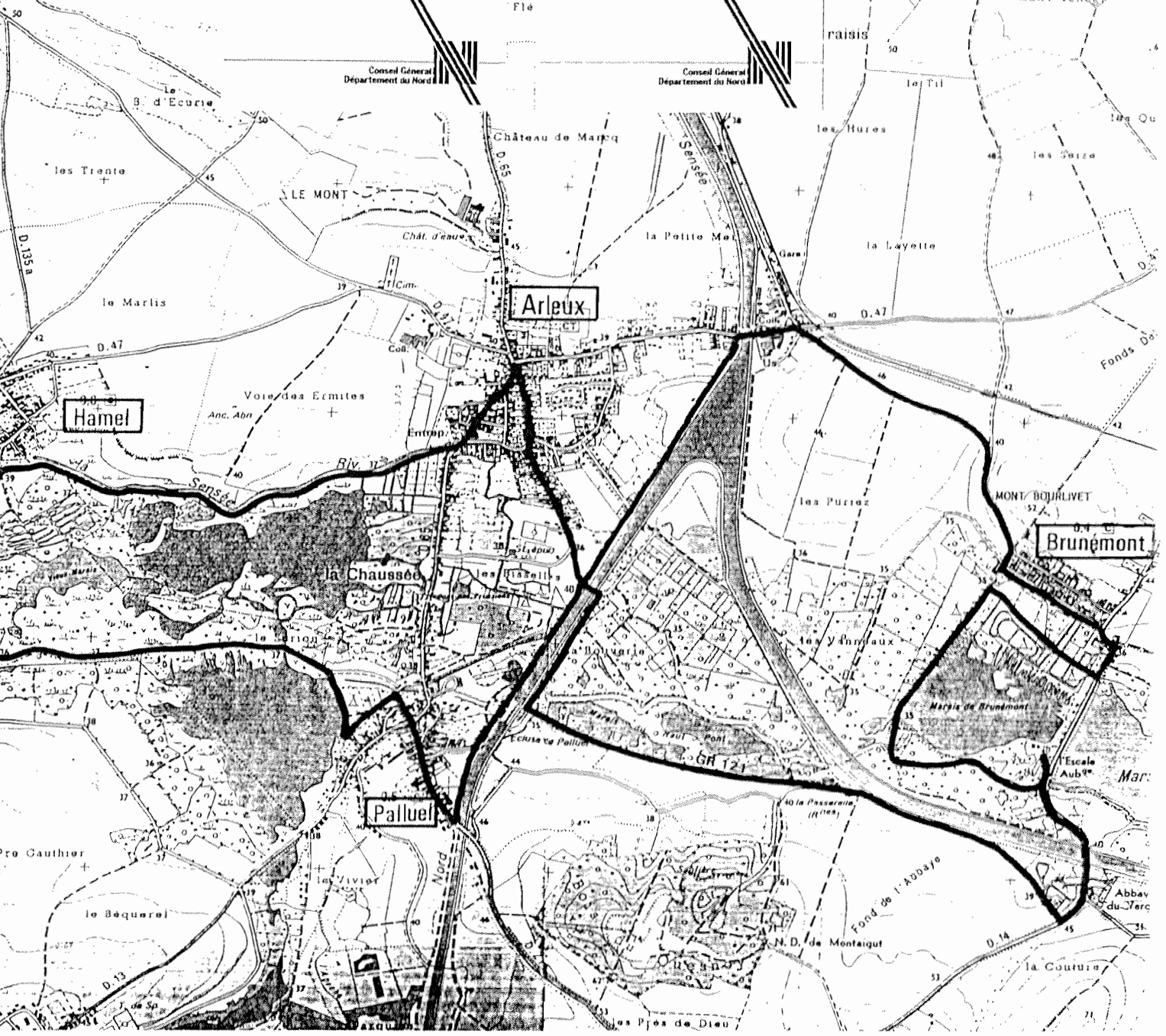
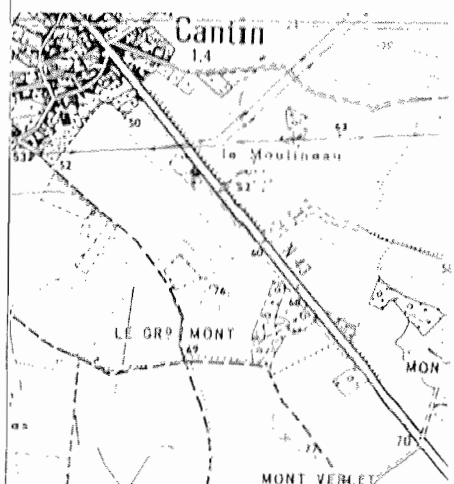
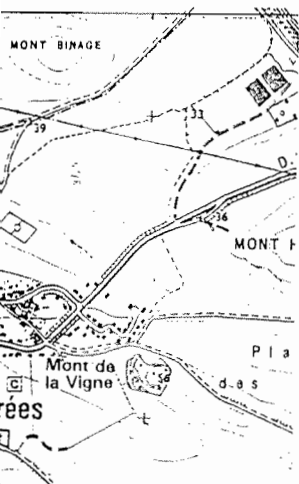
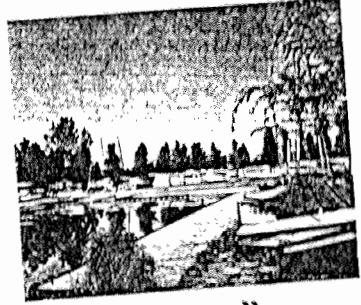
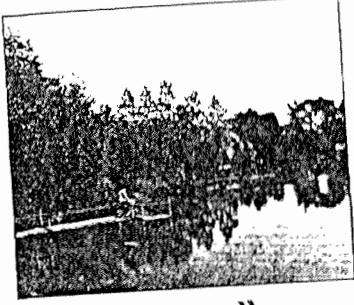
Aucun balisage sur le terrain n'est réalisé, ni de point de repos, d'accueil ou d'information.

Petites Randonnées  
**Trans-Val de Sensée**  
ARLEUX - PALLUEL - HAMEL

Petites Randonnées  
**Trans-Val de Sensée**  
BRUNEMONT - ARLEUX

# CIRCUIT DES AULX

# CIRCUIT DES CANAUX



## UNE STRUCTURE URBAINE COMPLEXE

Un habitat linéaire plus ou moins hétérogène et diffus est venu s'intercaler entre le village ancien et la campagne (chapitre "découverte de la commune").

Vers Goeulzin, cette urbanisation rejoint la briqueterie.

Vers Hamel cette urbanisation rejoint le collège et le cimetière (et depuis par la salle des fêtes).

Vers l'Est, le développement de la ville est plus complexes :

### Rue du Marais

Il s'agit d'un axe structurant reliant le bourg ancien au cimetière et sur lequel se greffe une multitude de rues en cul-de-sac ou de résidences (rues en boucle).

Ces rues secondaires ne sont pas hiérarchisées par rapport à l'axe principal et présentent un caractère routier classique (rue bordée de trottoirs) pas bien adapté à ces voies réservées à la desserte locale.

De multiples délaissés aèrent l'espace et amènent une note de verdure agréable même si les plantations apparaissent un peu trop clairsemées.

### Rue de la Gare

Cette portion de la RD 47 présente le même aspect que l'urbanisation linéaire rue Salvador Allende (vers Hamel) et rue de Douai (vers Goeulzin). C'est-à-dire pas suffisamment urbain avec un habitat plus ou moins diffus, sans épaisseur et avec de nombreuses ouvertures sur la campagne.

### La traversée du canal

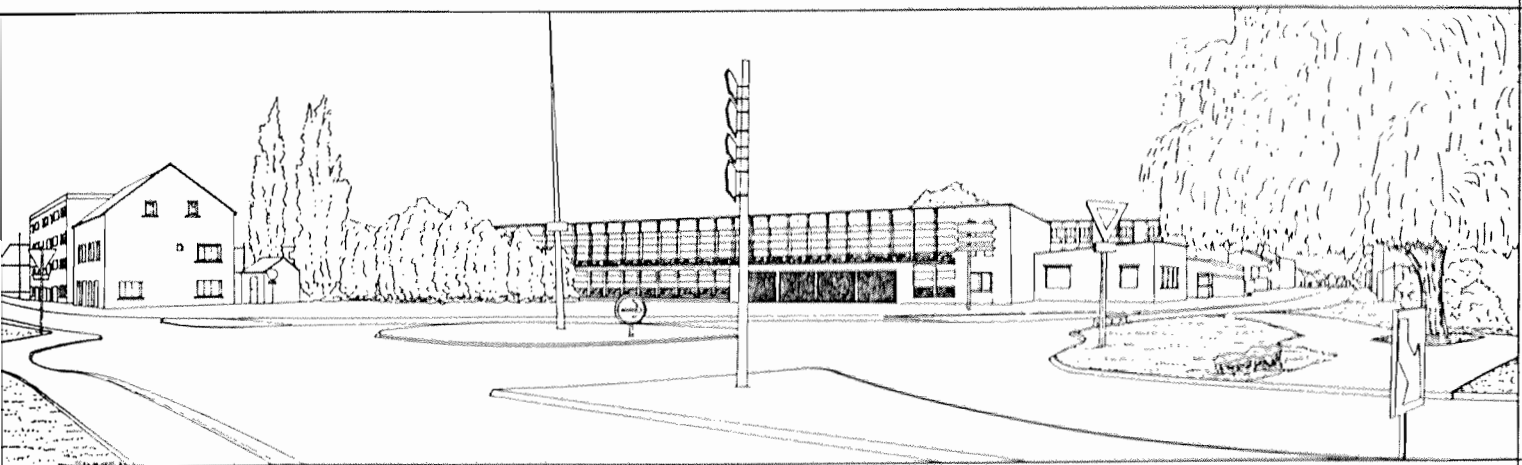
Elle permet de découvrir l'étendue de la jonction entre le canal de la Sensée et le canal du Nord. Mais la vision de la zone d'activités et même des franges bâties offre une image négative peu attrayante.

## Au delà du canal

Le carrefour entre la RD 47 et la RD 47 b correspond au centre des quartiers Est de la ville dont ils sont distincts par la présence très forte du canal.

Le giratoire récemment réalisé n'a été élaboré que du point de vue routier et a engendré une véritable stérilisation de l'espace (l'intérieur du giratoire est lui-même entièrement en enrobé noir). Les délaissés très nombreux et vastes ne sont pas utilisés et aucun élément vertical ne vient cerner l'espace afin de lui donner une cohérence.

La réutilisation des bâtiments de l'ancien collège s'avère réussie avec la partie côté giratoire aménagée en école et la partie arrière transformée en logements. Mais le déplacement d'un équipement comme le collège a engendré une baisse de l'attrait du lieu. L'école qui lui a été substitué n'est guère mise en valeur.



## Avenue de la Gare

Comme les rues Salvador Allende, de Douai et de la Gare, l'avenue de la Gare présente un profil inadapté à son statut de rue urbaine.

La gare aujourd'hui désaffectée présente un intérêt architectural évident. A l'extrémité de la zone urbaine elle "flotte" entre la ville de vastes friches industrielles.

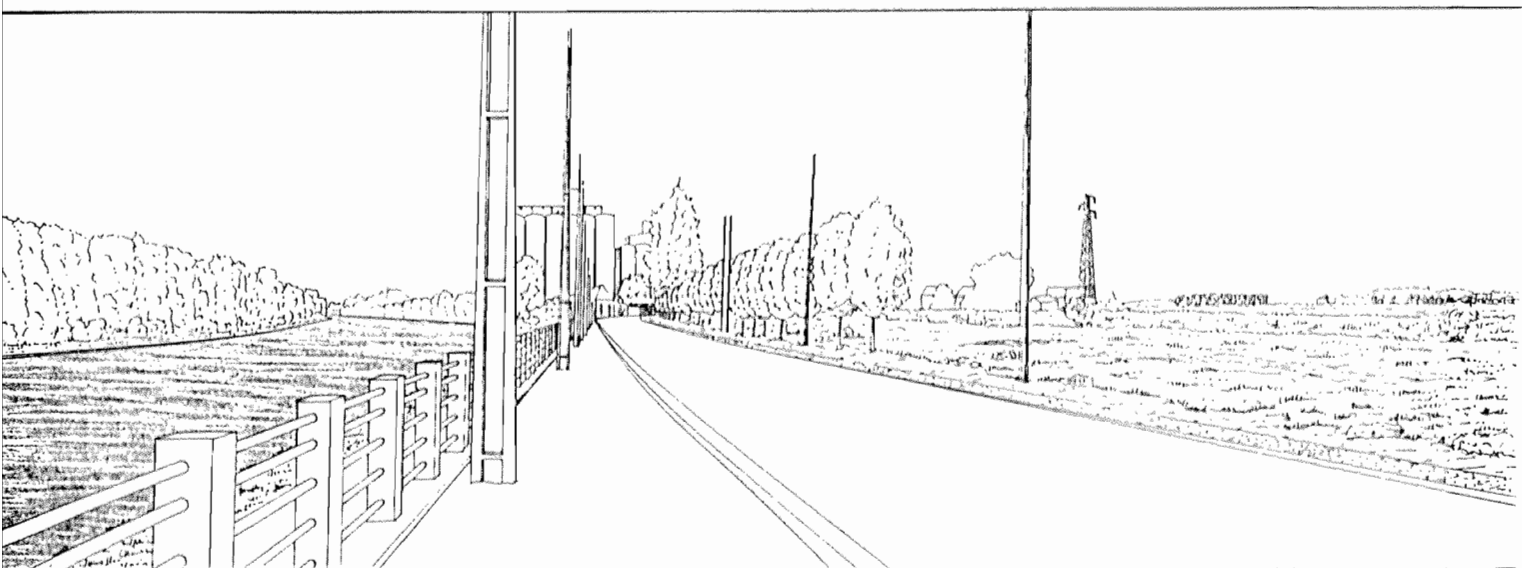
## Cité du Cambrésis

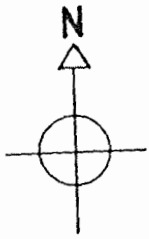
Ce petit quartier est la seule unité urbaine réellement autonome par rapport au reste de la ville. Son implantation est fortement liée à l'implantation des vastes silos. Cette cité s'accroche sur la RD 47 b tout en restant à l'écart (elle reste ainsi tranquille et conviviale).

L'accès aux silos au niveau du passage à niveau entraîne une confusion : la rue est perçue comme le prolongement de la RD 47 b en arrivant depuis Arleux et la priorité à droite est peu compréhensible en arrivant depuis Cantin.

L'ensemble des espaces publics de la cité ont été refait. Il reste maintenant à réfléchir à son rattachement au reste de la ville par des liaisons plus confortables pour les cycles et les piétons.

Le secteur compris entre la cité du cambrésis et le quartier de la gare permet de suivre le canal sur une grande longueur. La disposition du chemin de halage en contrebas et la présence de friches entre la route et les voies ferrées sont autant de potentialités susceptibles de servir de support à un projet cohérent à l'échelle du secteur et de la ville.





QUARTIERS EST

SILOS

Cité du  
Cambrais

GARE

GIRATOIRE

RD 47b

RD 47

375

20

36

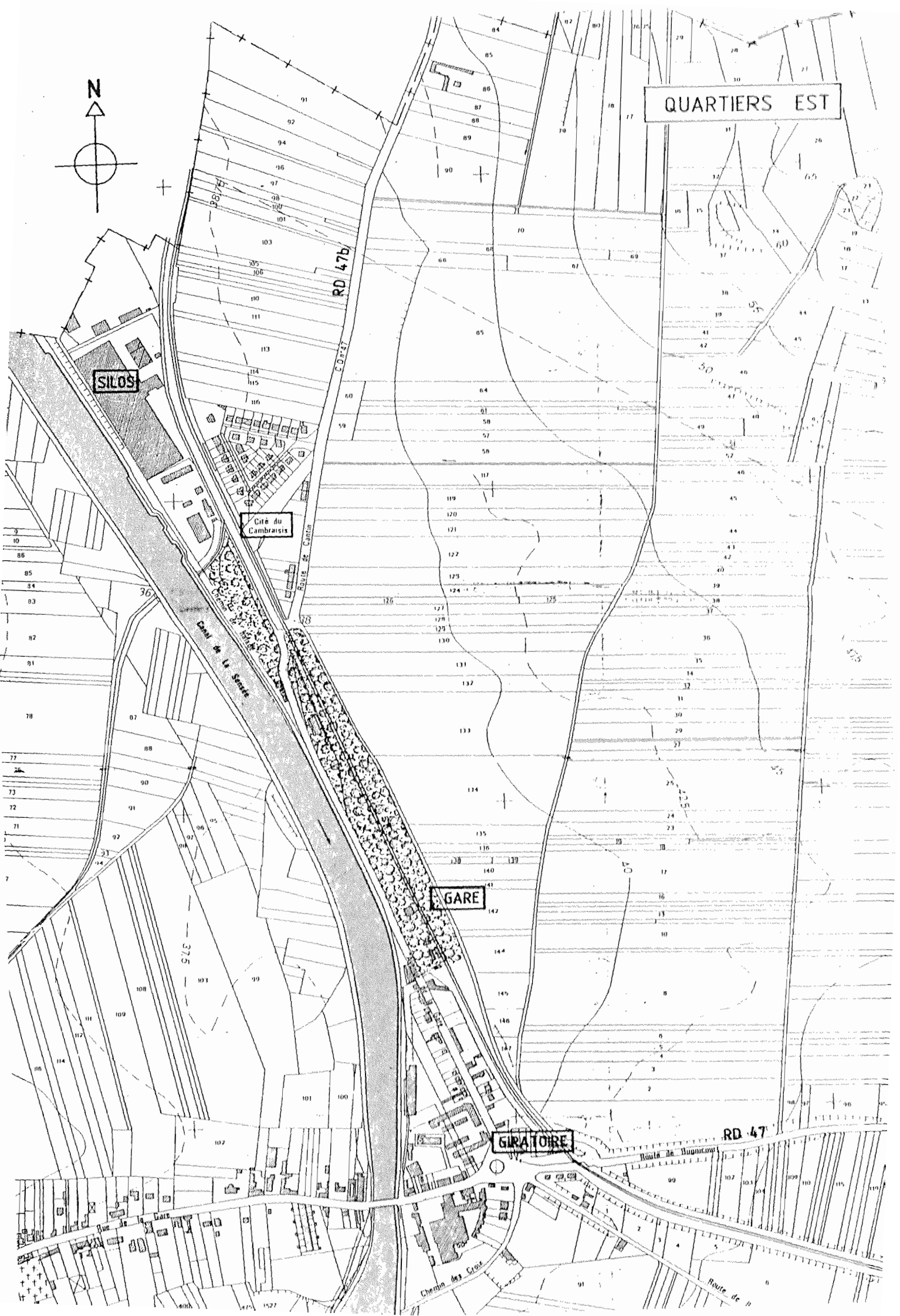
Canal de la Seine

Route de Cantin

Route de Broussais

Chemin des Cizez

Route de B

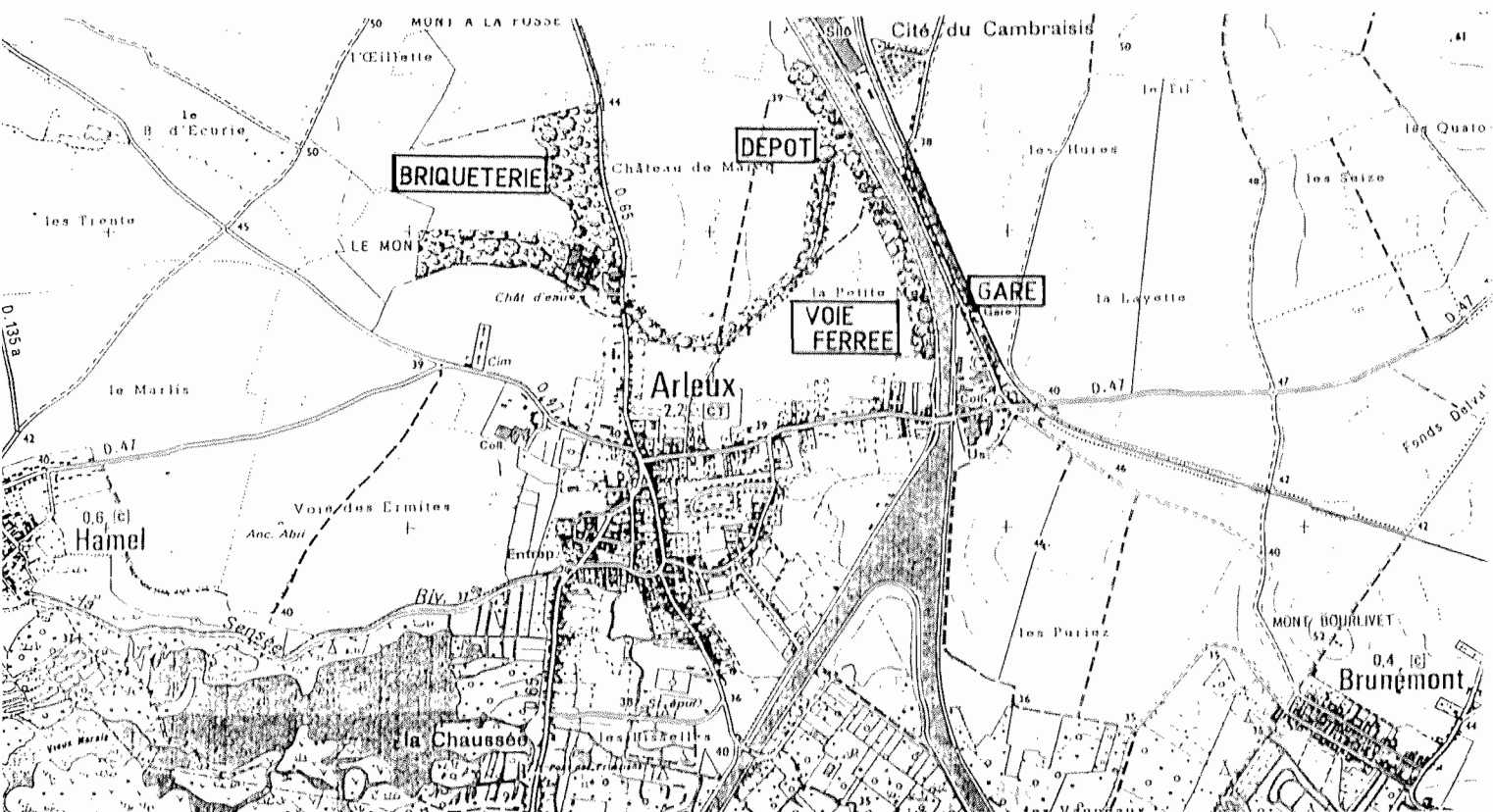


## FRICHES

De nombreuses friches restent les témoins de l'activité économique de la ville :

- Entre la cité du cambrésis et la gare.
- Les dépôts des canaux déjà en grande partie végétalisés spontanément offrent un cadre verdoyant agréable et propice à la promenade.
- Les sites d'exploitations de la briqueterie (encore en activité) sont en grande partie reconquis spontanément et rapidement par la végétation qui y bénéficie d'un microclimat (terrains en cuvette). Depuis la RD 65 ces friches ont un impact très fort.
- Le tracé d'une ancienne voie ferrée permet de rejoindre le site de la briqueterie et ceux des dépôts des canaux à travers la campagne.

L'ensemble de ces friches disposées au Nord de la commune constituent un espace naturel potentiel très riche capable de représenter un pendant à la vallée au Sud.





## ACTIONS A L'ECHELLE DE LA COMMUNE

## DEFINITION D'UN SCHEMA GLOBAL COHERENT

Les conclusions de l'analyse de la commune d'Arleux nous amènent à définir plusieurs grandes orientations d'aménagement visant à :

### Améliorer la lisibilité depuis les grands axes

- Les aménagements devront accroître la lisibilité et la compréhension des tracés avec comme priorité la nécessité d'améliorer la sécurité par la réduction de la vitesse des véhicules en transit.

### Préserver et améliorer les structures urbaines

- Définir des orientations d'aménagements améliorant la lisibilité de la ville et son attrait.

- Restructurer le centre et lui redonner sa cohérence pour affirmer son rôle fédérateur pour la ville.

### Préserver et améliorer le potentiel touristique

- Ouvrir et promouvoir la commune et ses richesses et par conséquent toute la vallée à un public large et varié.

- Aménager les sites et monuments dignes d'intérêt et offrir des lieux d'accueil pour ce public.

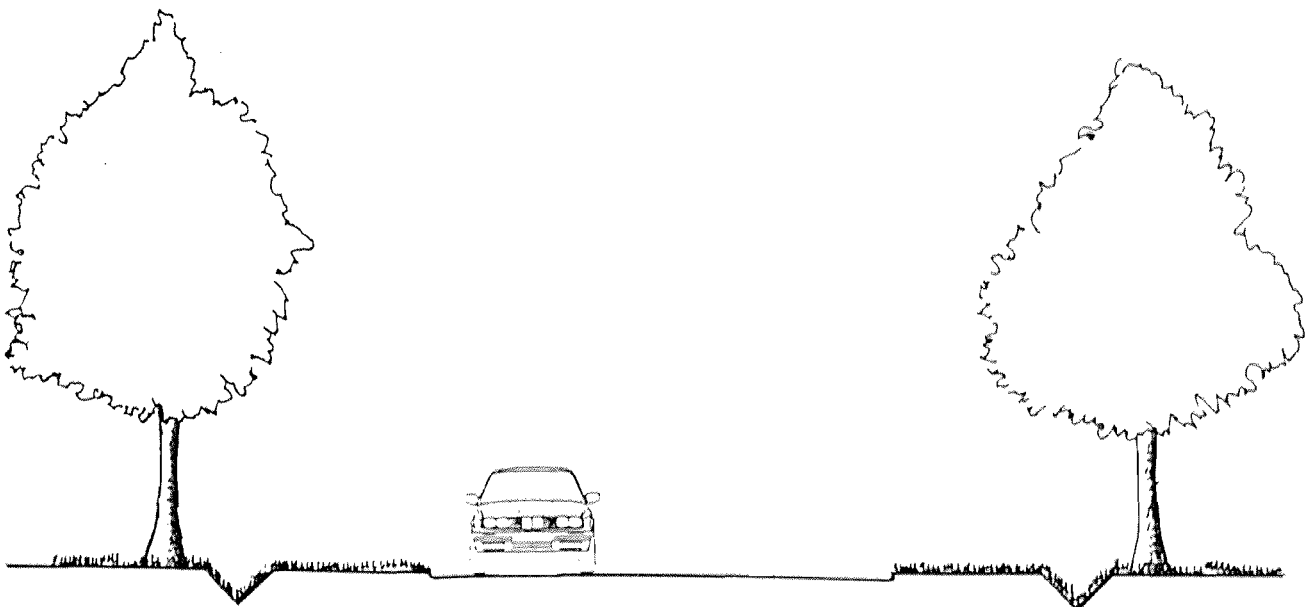
## AMELIORER LA LISIBILITE DEPUIS LES GRANDS AXES

### Plantation des routes en rase campagne

Traditionnellement, les routes du département étaient plantées d'arbres d'alignement. Outre la production de bois d'oeuvre, ces éléments verticaux apparaissaient comme significatifs dans les paysages dégagés des plateaux. Ils soulignent les axes routiers et participent à la lecture et la compréhension des espaces (visualisation des carrefours...).

Ces alignements augmentent le confort des usagers (ombre, cadrage visuel, accompagnement des virages...) et participent à l'attrait des routes et donc à l'image que doit refléter la vallée. Sur les routes principales, les plantations respectent les normes de sécurité : derrière les fossés et à plus de 2 m de la route...

Par exemple, cet alignement accompagne et visualise le virage au niveau du cimetière en arrivant depuis Hamel. Au niveau du carrefour avec la route vers Estrées deux arbres au feuillage pourpre soulignent le croisement (au même titre que les bornes blanches avec liseré rouge).



Les peupliers, le long de la RD 65 ont un impact très intéressant. A terme, il faudra les remplacer. Il sera alors judicieux de choisir une autre essence plus noble et moins cassante adaptée aux conditions écologiques locales.

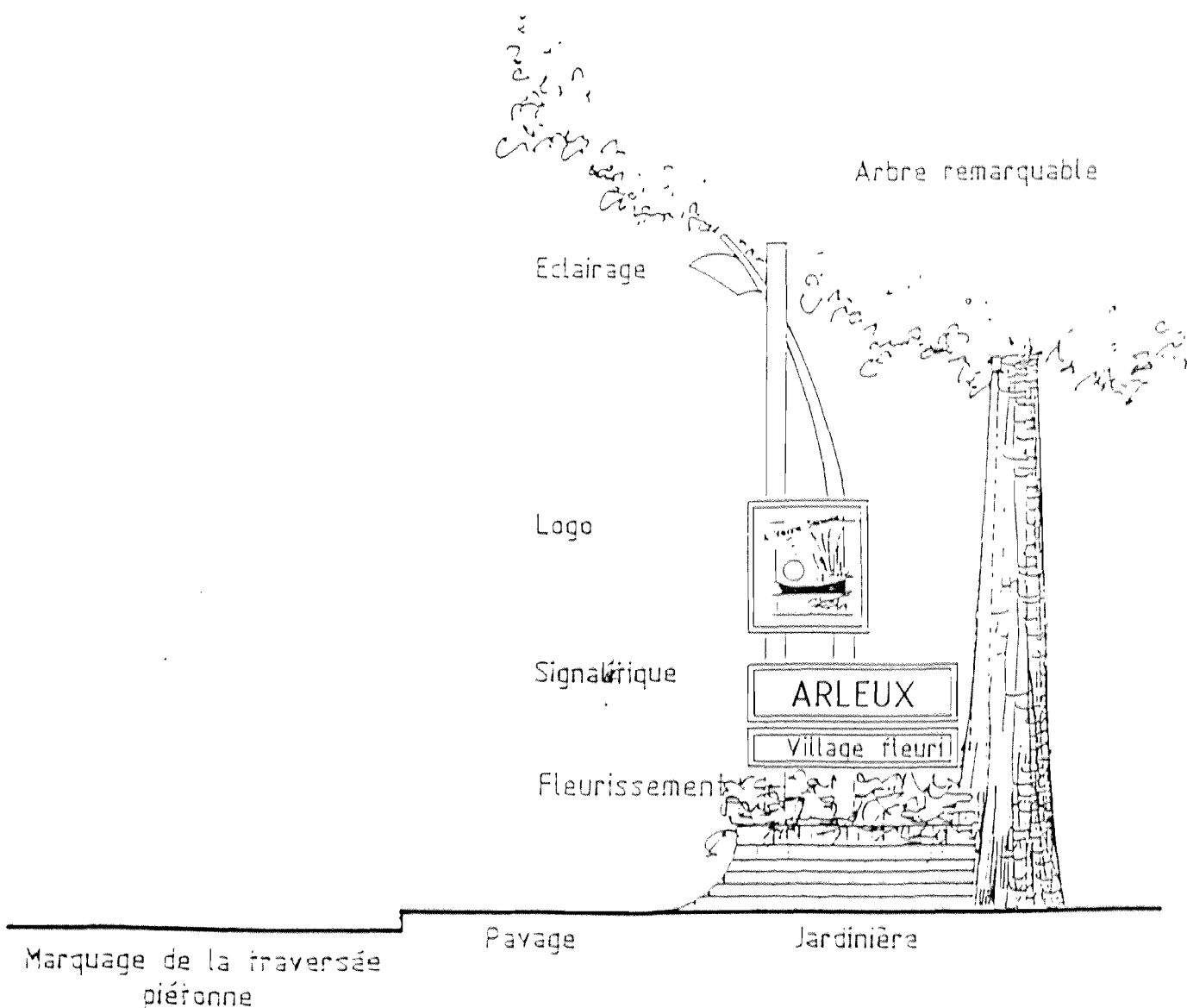
## Les portes du village

Pour marquer la transition campagne-village et inciter les automobilistes à ralentir, il faut des aménagements suffisamment lisibles.

Ces aménagements doivent refléter la qualité du cadre de vie d'Arleux et visualiser la transition campagne/ville.

Ils doivent aussi refléter l'image spécifique à la vallée de la Sensée. Pour cela, il nous semble intéressant que toutes les communes du S.I.R.A. utilisent une composition similaire. Le modèle de base peut ensuite trouver des variantes suivant la localisation (village de vallée ou de plateau) ou une spécificité locale...

Le panneau d'entrée avec le nom de la commune est complété avec le logo "à votre Sensée!". Ils s'intègrent à une jardinière fleurie et à un éclairage adapté qui soulignent la traversée piétonne et l'entrée de la commune à la tombée du jour. Des arbres remarquables accentuent la perception de la composition.



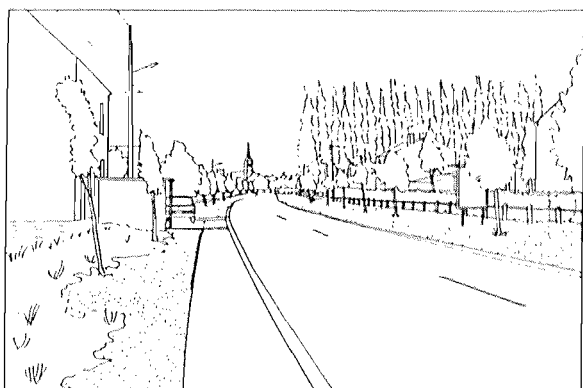
## Sections urbaines

La principale faiblesse de l'urbanisation linéaire le long des rues Allende, de Douai et de la Gare est l'absence de caractère réellement urbain. Pour palier à cette carence, il faut intervenir à plusieurs niveaux :

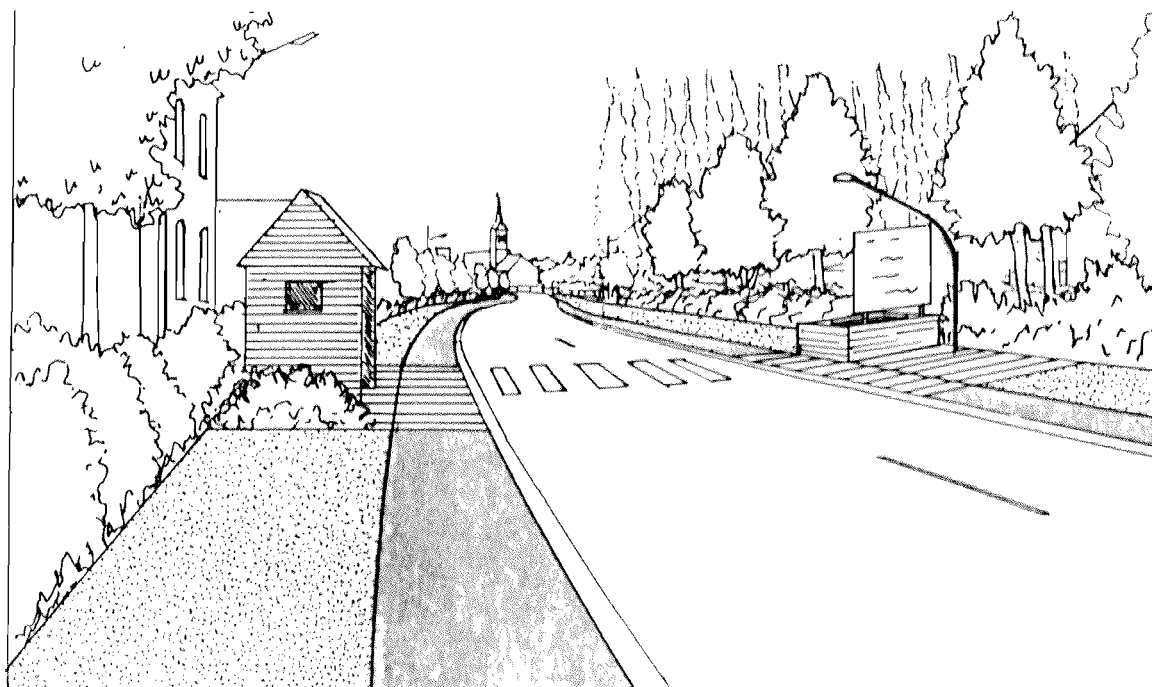
- Assurer la continuité bâtie par la plantation des franges non urbanisées. En refermant l'espace, on limite les échappées sur la campagne. Par exemple face au collège qui semble hors de la ville. Ces plantations valorisent ces terrains qui méritent d'être bâti à plus ou moins long terme.

- Casser la linéarité de la route en soulignant les transversales : liaisons piétonnes (ancienne voie ferrée...), le franchissement du canal, le carrefour avec la rue du marais (ainsi que le large trottoir), les sorties du collège et de la salle des fêtes... et en mettant en valeur les événements qui ponctuent le parcours : calvaire, arrêts bus... Le choix du mobilier urbain spécifique garantira la cohérence de l'ensemble (muret, banc, éclairage, abris...).

- Rétrécir la largeur de l'emprise de la route (accentuée par l'implantation en retrait des habitations) en dessinant un trottoir large de 1 m en enrobé noir (confortable) bordé de 2 m conservé en schiste pour le stationnement, l'espace restant laisse la place à des plantations arbustives et arborées, variées et colorées (par contraste avec l'alignement homogène des RD en rase campagne).



ETAT ACTUEL



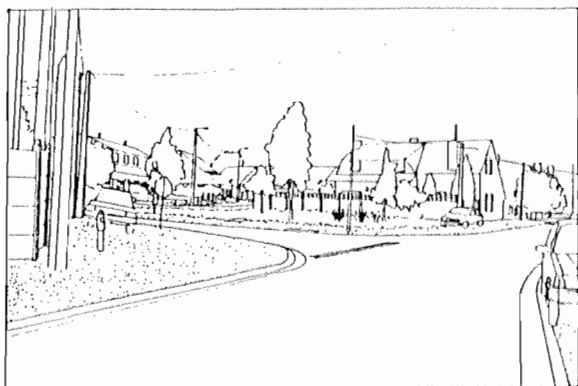
PROJET

## PRESERVER ET AMELIORER LES STRUCTURES URBAINES

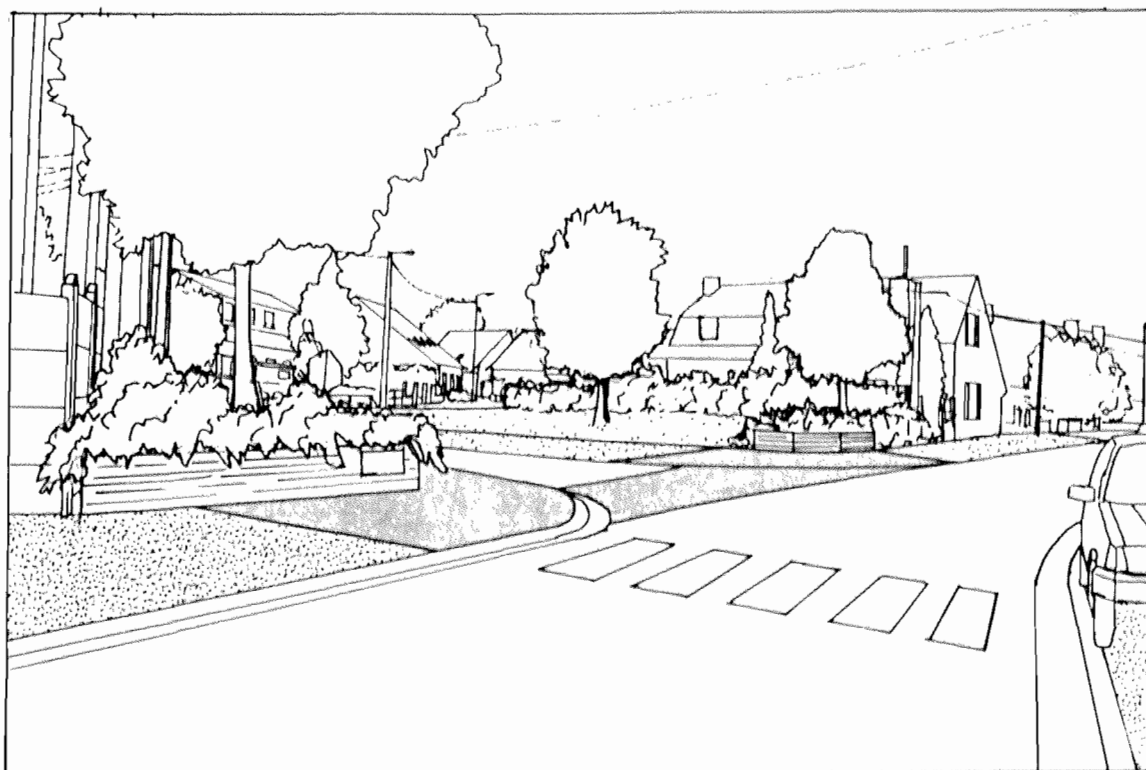
### Rue du Marais

L'objectif des aménagements est simple. Il vise à mieux hiérarchiser les routes et à améliorer la lisibilité de l'espace.

Pour souligner le rôle spécifique des rues en cul-de-sac ou en boucle qui se greffent sur la rue du marais, il faut accentuer leur vocation de desserte locale : les trottoirs deviennent inutiles car occupés par les stationnements automobiles et les piétons circulent librement sur la route, la rue peut alors être redessinée en voie mixte. Aux intersections avec la rue principale, un revêtement de sol spécifique indique la vocation confidentielle des voies. Des murets servent de support à la signalétique (noms des rues ou des résidences) et s'intègrent à la composition paysagère de l'ensemble.



ETAT ACTUEL

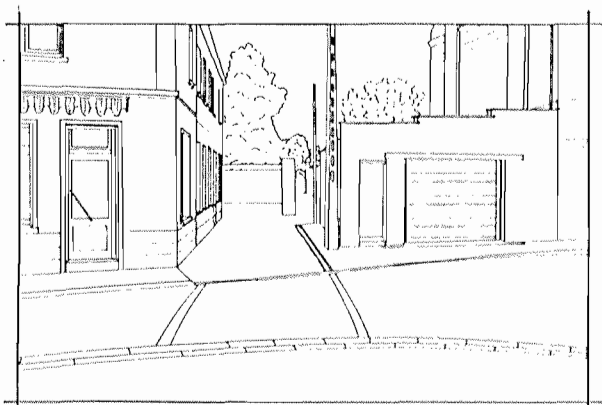


PROJET

## Liaisons piétonnes

La ruelle des morts est la seule venelle qui draine le centre d'Arleux en reliant l'urbanisation disposée le long de la rue du marais directement au centre ville.

Afin de mieux visualiser les accès à cette voie et de la rendre plus conviviale, il faut définir des aménagements adéquates. Le marquage au sol est identique à celui réalisé place du monument. Il est complété par une structure verticale servant de support à une signalétique et à un éclairage adapté.



ETAT ACTUEL



PROJET

L'ensemble des liaisons piétonnes côté ville peuvent être mise en valeur avec le même vocabulaire urbain (chemin de la Briqueterie, chemin de Cantin...).

## Restructurer le centre ville

L'ensemble du centre ville doit être conçu suivant un schéma globale cohérent et non pas comme une simple juxtaposition d'espaces. Pour accentuer cette notion, il faut définir des choix de matériaux et de mobilier urbain identique dans tout le centre ville.

Les entrées au centre (moulin et carrefours RD 65/ RD 47) doivent particulièrement être soignés car outre leur rôle de porte s'ajoute celui de croisement important de routes fréquentées, de transition entre des entités paysagères spécifiques (vallée-ville et ville urbanisation récente) et de traversée de la rivière la Sensée (au niveau du moulin).

L'aménagement de ces secteurs est repris en détail au chapitre "actions ponctuelles".

## Quartiers Est

L'objectif principal des aménagements sera d'affirmer le caractère urbain du quartier en redonnant sa place au piéton.

Il s'agit d'un enjeu important visant à renforcer une relative centralité à ce quartier très excentré de la ville qui puisse servir d'élément fédérateur.

L'aménagement de ce secteur est également repris en détail au chapitre "actions ponctuelles".



## Abords des Equipements excentrés

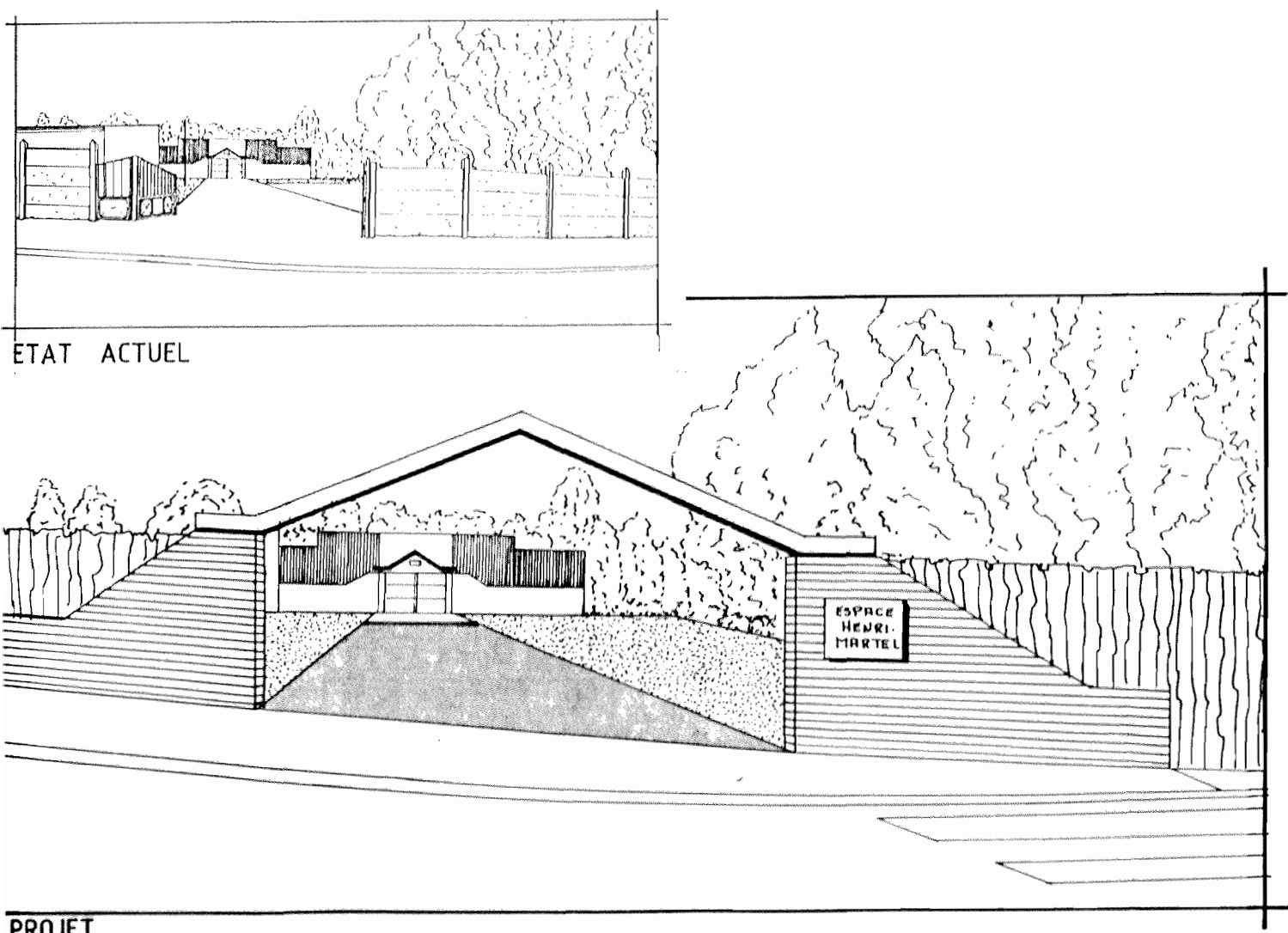
Rue du Bias, le siège du SIRA et l'accès au complexe sportif passent inaperçus. Il en est de même de la salle des fêtes (espace Henri Martel) alors que l'ancienne entrée au stade est toujours perçue comme effective malgré qu'elle soit fermée.

Le siège du SIRA ne peut se dégager du reste du front bâti qu'avec 3 types de mesures :

- Aménagement du parking comme un véritable espace public.
- Elimination de la clôture du jardinet en façade (intégration à l'espace public) et traitement sous forme de parvis.
- Traitement en façade avec création d'un sas d'entrée et installation d'une signalétique adaptée.

L'entrée du complexe sportif est aménagée suivant les mêmes prescriptions que la salle des fêtes décrite ci-dessous.

La salle des fêtes est située très en retrait par rapport à la route reste cachée derrière des clôtures bétons. Aucun indice ne signale sa présence. Pour mettre en évidence l'accès au bâtiment, il faut traiter le parvis d'entrée côté route avec un revêtement de sol soigné (avec un prolongement sur la chaussée) et des murets combinés à des plantations, une signalétique et un portique inspirés de l'entrée du bâtiment. Le parking est structuré par un mail d'arbres qui organise les emplacements et cadre le regard sur le bâtiment.



## Le cimetière

Les aménagements des abords du cimetière côté route sont bien réalisés. Des compléments permettraient éventuellement d'en harmoniser l'aspect avec ceux des différents accès aux équipements publics (revêtement de sol, signalétique, murs...).

Les clôtures bétons qui cernent le cimetière peuvent être estompées par des plantations de type "mail" dans le parking ou de type "haie vive". Côté Est, cette plantation accompagne la liaison piétonne reliant les terrains de la briqueterie au collège et se prolongeant vers la vallée.

A l'intérieur des structures nouvelles complètent celles existantes : columbarium, jardin du souvenir...

## Le calvaire

L'aménagement est simple. Il se limite à la mise en valeur du monument et d'en faciliter l'entretien.

Un parvis souligne la présence du calvaire depuis la route. L'escalier est refait bordé d'un gazon rustique (à la place d'une friche inextricable) facile d'entretien et seul élément végétal permettant de dégager l'espace. Les franges sont cernées d'arbustes. Ils constituent le fond du décor.

## PRESERVER ET AMELIORER LE POTENTIEL TOURISTIQUE

La vocation des espaces naturels (la vallée) s'oriente traditionnellement sur la pratique de la pêche et un habitat de loisirs. Ceci a engendré une plus ou moins forte privatisation de l'espace à ces visages exclusifs.

Sans rompre l'harmonie et la cohérence de cette occupation de l'espace, il s'avère intéressant d'ouvrir la vallée à un public plus large et plus diversifié.

Cette volonté se traduit déjà concrètement sur le terrain avec la publication de brochures (promenades) et l'installation d'un musée-péniche, auquel s'ajoute un événement saisonnier déjà ancien : "la foire à l'ail" fort réputée dans la région.

Il faut conforter cette démarche suivant trois grands axes :

- Améliorer l'accessibilité aux espaces naturels (les chemins).
- Améliorer et diversifier l'habitat touristique
- Aménager les sites dignes d'intérêt comme des pôles attractifs très forts.

### Chemins de promenade

Le réseau piéton est déjà bien étoffé sur le territoire d'Arleux. Malgré tout, ces chemins ne concernent principalement que la vallée et présentant un certain nombre de ruptures dans leur continuité.

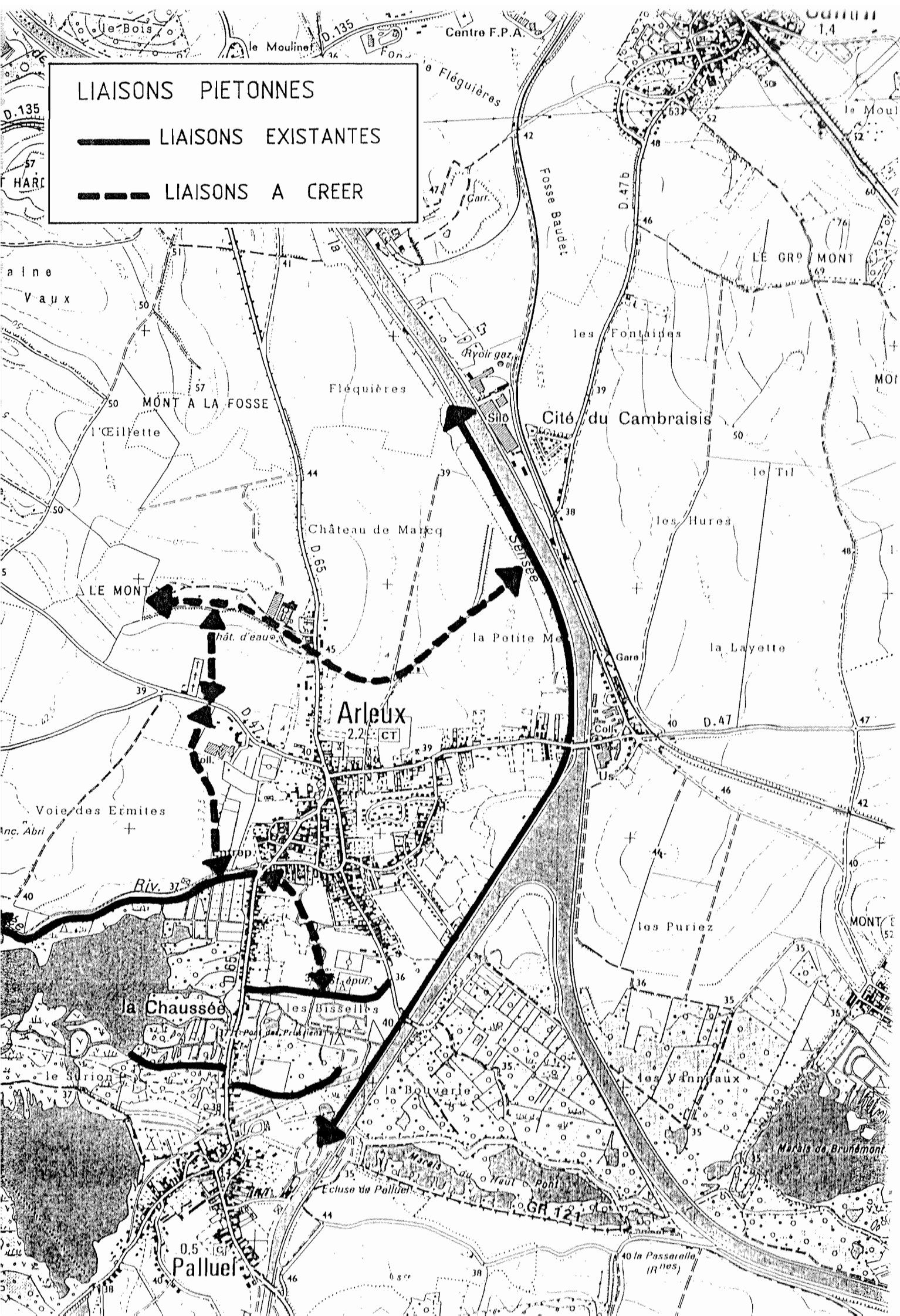
L'axe de la rivière de la Sensée que l'on peut suivre de Hamel jusqu'au moulin doit se prolonger jusqu'au chemin des voleurs. L'idéal serait de retrouver cette rivière à ciel ouvert. Mais le coût d'une telle opération nous amène à définir un aménagement plus simple soulignant cet axe. Un alignement de saules blancs ponctuera le parcours et rappellera le tracé de la rivière. Il intimisera la promenade tout en la rendant plus attrayante.

En utilisant l'axe de la rivière au Sud, les chemins de halage vers l'Est, les friches et les anciennes voies ferrées au Nord ainsi que les chemins agricoles vers l'Ouest. Il est possible de cerner la ville à travers des paysages verdoyants et variés. Ces chemins permettent en outre de relier des éléments importants déjà existants (collège...) ou potentiels : (moulin...).

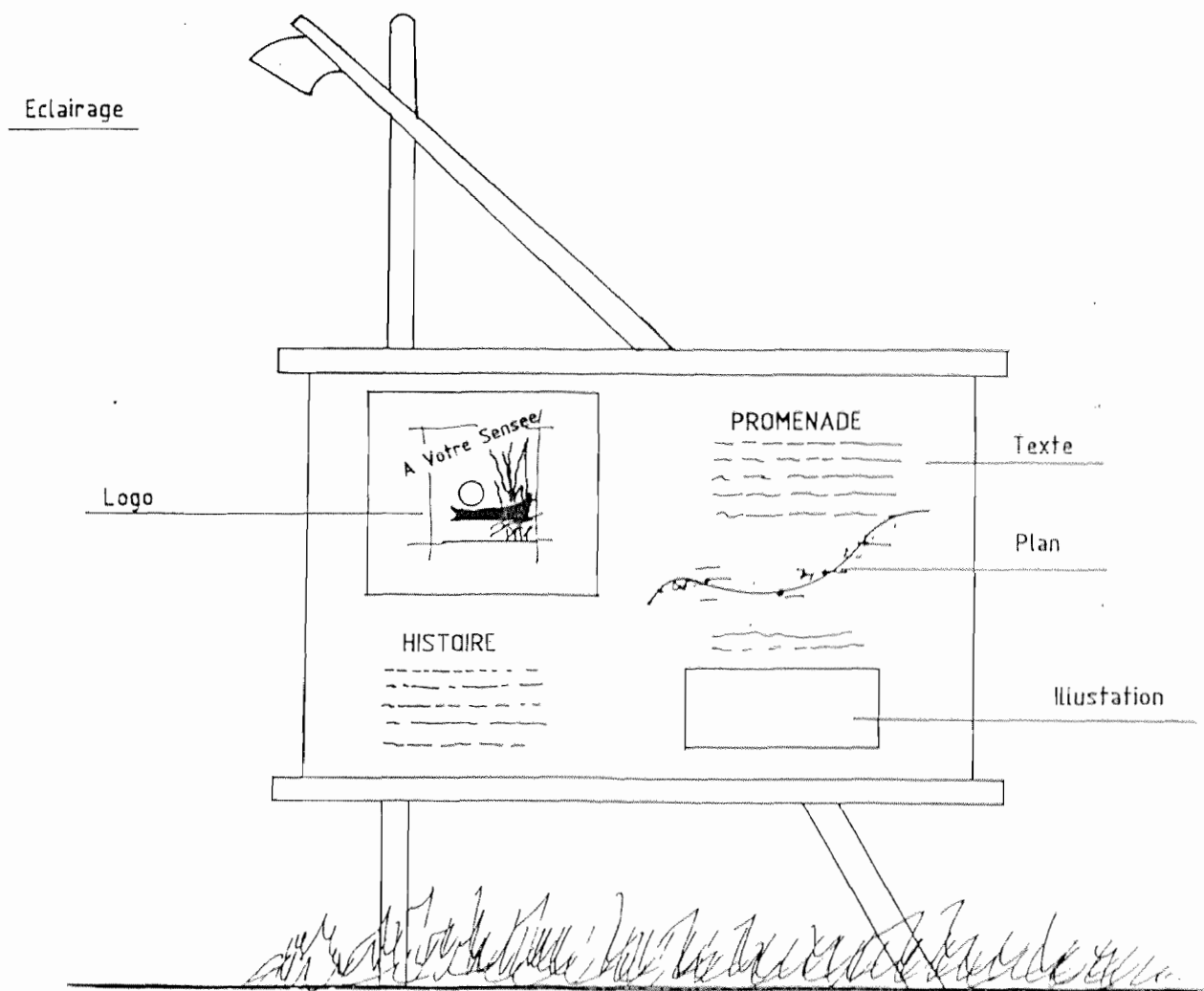
# LIAISONS PIETONNES

— LIAISONS EXISTANTES

- - - LIAISONS A CREER



Pour faciliter l'accessibilité à ces cheminements, il faut les rendre suffisamment confortable (pas d'ornières boueuses) sans offrir un caractère trop urbain (pavés autobloquants...). Le parcours est balisé par des aménagements légers : marquage des points d'accès, points repos (banc, pique-nique...), points d'information (plan de repérage, historique...). L'ensemble présentera un aspect commun à toute la vallée.



Il faut compléter le balisage "in situ" pour l'édition de nouvelles plaquettes intégrant les nouveaux parcours et les nouveaux pôles d'intérêts (le musée n'est pas indiqué sur les plaquettes actuelles).

## Habitat de loisirs

Les campings situés de part et d'autre de la rue des valeurs présentent un aspect verdoyant et convivial. Seul les franges méritent d'être améliorées pour minimiser l'impact des caravanes par la création d'une haie champêtre suffisamment épaisse. Un alignement d'arbres vient rompre la monotonie du parking linéaire et intimise le lieu. Parallèlement, les accès aux campings sont mis en valeur suivant les mêmes prescriptions que pour les divers équipements publics mais plus sobre (espace plus naturel).

L'habitat de loisirs "spontané" autour du marais reste discret derrière la végétation dense. Afin de mieux structurer ce type d'habitat et d'éviter tout développement excessif, il faut en interdire la prolifération et définir un règlement permettant l'amélioration des constructions existantes (ainsi que leur pérennisation) à travers des documents législatifs comme le P.O.S. par exemple.

Les constructions sommaires (caravanes...) installées entre le chemin des voleurs et la rue du Bias sont les seules habitations de loisirs présentant un impact visuel fort. La présence de terrains en friches renforcent cette impression négative. Dans ce secteurs les actions seront de deux types :

- Finir l'urbanisation (et donc la ville).
- Mettre en place un accompagnement végétal adapté (écrans végétaux, espace vert de proximité...).

Un hangar agricole situé à l'Ouest du moulin le long du chemin de la Sensée vient rompre l'harmonie du lieu. Pour préserver la qualité du site, il faudrait une intervention radicale : éliminer cette véritable verrue. S'il s'avère trop difficile d'enlever cet édifice, il faudra l'intégrer à un ensemble végétal conséquent (bande boisée).

## Site de la briqueterie

La briqueterie est encore en activité aujourd'hui. Il est à espérer que cette entreprise puisse encore se développer et prospérer. Mais dès à présent, il faut réfléchir à la vocation que pourraient bénéficier ce site après son exploitation.

La configuration du site en contrebas du terrain naturel lui confère une ambiance très particulière et un micro climat propice aux végétaux qui poussent spontanément. Il serait judicieux de préserver cette potentialité en évitant son comblement.

La position de ces terrains à proximité immédiate de la ville (et de la vallée par des liaisons piétonnes périphériques) mais suffisamment l'écart pour rester autonome, leur étendue, leur potentiel, nous amènent à esquisser un projet susceptible de tirer partie de tous ces atouts.

Un golf nous semblait dans un premier temps particulièrement adapté à proximité d'un centre urbain très fort (Douai) et au coeur d'une vallée verdoyante. Sans rejeter cette hypothèse dont le montage financier est complexe nous avons esquissé une autre proposition.

La création d'un centre de jeunesse avec de vastes espaces naturels susceptible d'accueillir bicross, terrains d'aventures, plaines de jeux... permettrait à la jeunesse de la ville (et peut-être du SIRA) de crier, courir, jouer... à l'écart du calme de la vallée. Des bâtiments d'accueil servirait à des travaux artisanaux (poteries avec l'argile extrait sur place) ou des activités d'intérieures en période de pluie ou de froid.

## Le port de plaisance

Cet aménagement participerait à la restructuration de ce secteur inachevé (friches, habitat de loisirs "spontané").

Le projet élaboré par les voies navigables s'intégrera à un aménagement d'ensemble cohérent.

## Le musée-péniche

La péniche qui accueille le musée a été implantée au milieu d'un espace vert le long de la rue des Murets Simon. Deux options sont envisageables selon les opportunités.

Si le moulin devient le pôle principale de développement touristique, la péniche peut être implantée à proximité et bénéficier de la vitrine sur la route principale.

Si la péniche reste où elle est, il faut concevoir un décor adapté et bien la signaler depuis la route principale. Ce projet est repris au chapitre "actions ponctuelles".

## Le moulin

Bien que discret aujourd'hui à cause de multiples annexes, le bâtiment du moulin présente de multiples intérêts propres à son architecture et à son implantation (carrefour route principale / rivière de la Sensée, limite ville / vallée).

L'utilisation de cette construction et des terrains attenants pour améliorer la valeur touristique d'Arleux et par extension celle du SIRA semble évident.

Il est important d'acquérir le bâtiment au plus tôt avant qu'il ne se dégrade en recherchant une nouvelle implantation aux commerçants qui l'occupent comme lieu de stockage.

De multiples subventions aux taux très intéressants (80 % ou plus) permettent des actions rapides et peu coûteuses pour la commune et notamment concernant la reconquête de friche industrielle (nettoyage du terrain, préverdissement, réfection du bâtiment : sablage, jointoiement...)

L'exemple de Noyelles-sur-Escaut illustre parfaitement cette démarche (projet issu de l'étude "cadre de vie" réalisé par le bureau d'étude TESSON).

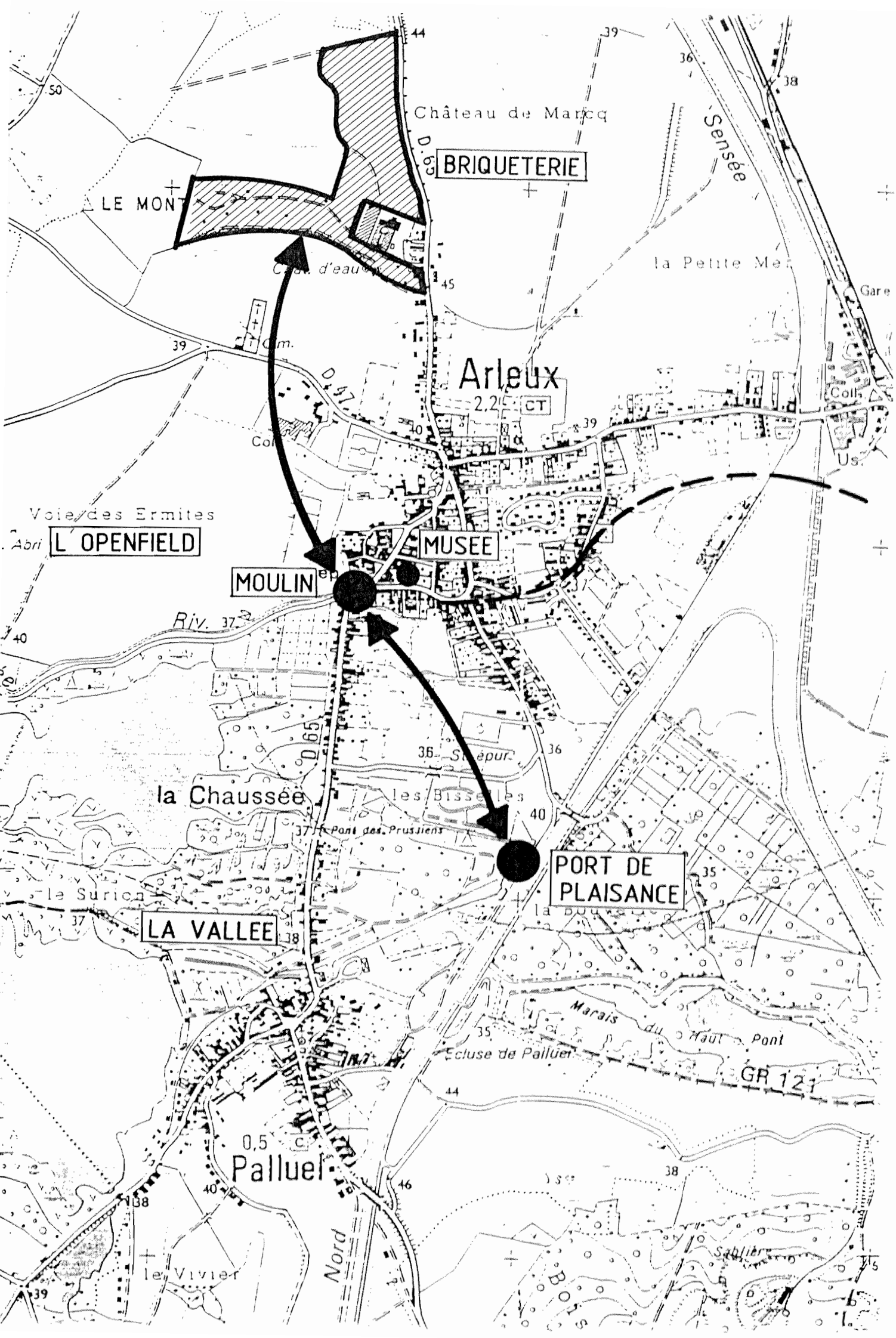
Le bâtiment du moulin pourrait accueillir de multiples activités :

- Syndicat d'Initiative ou Office du Tourisme.
- Un lieu d'expositions permanentes ou des gîtes (subventions intéressante).
- Un bar ou un restaurant.
- Des chambres d'hôtes ou des gîtes...

L'espace alentour peut recevoir les aires de stationnement, une terrasse (bar), un espace vert de proximité... aménagés afin d'offrir un cadre de verdure mettant en valeur le moulin.

Ce projet est repris en détail au chapitre "actions ponctuelles".





ACTIIONS PONCTUELLES

## LE QUARTIER EST

Dans ce chapitre sont décrits tous les aménagements présentés sur le plan 1/500 ème intitulé "Quartier Est".

### **Abords du canal**

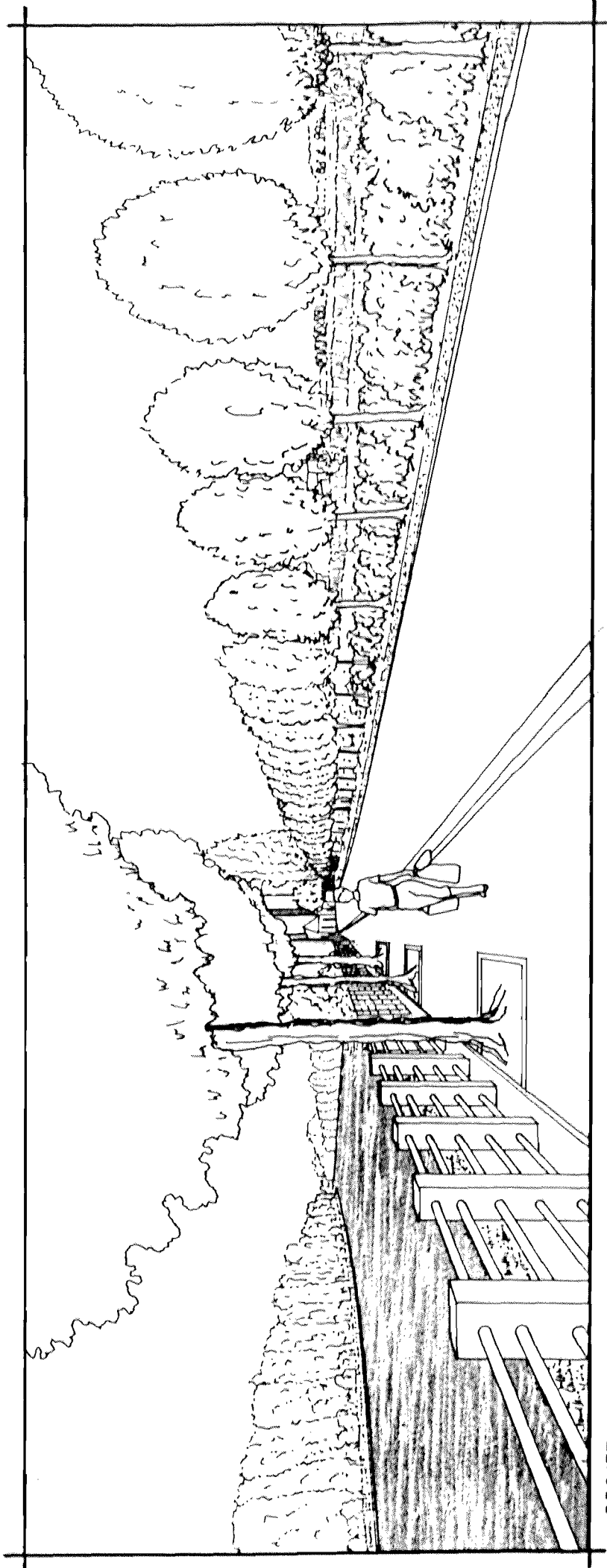
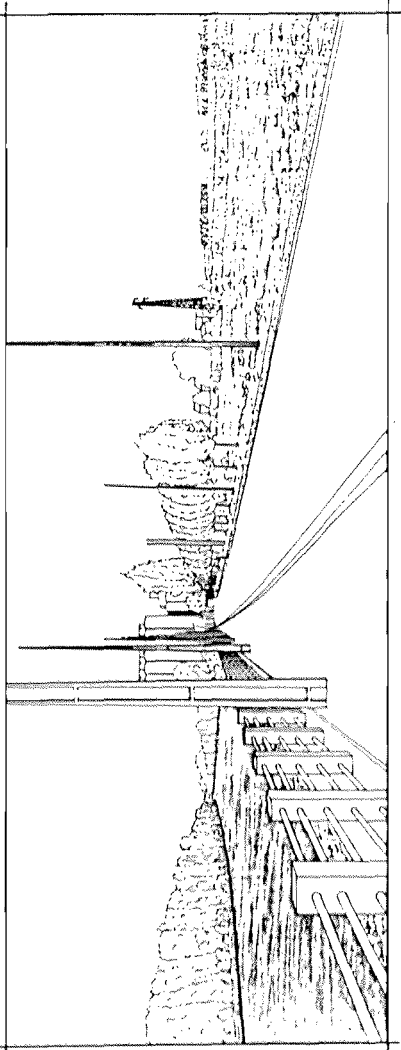
L'ensemble des aménagements proposés concerne des terrains appartenant aux voies navigables. Il ne s'agit par conséquent que d'esquisses qui ne pourront se concrétiser qu'avec accord des services compétents.

Des plantations composées d'espèces régionales plantées en bosquet dissimulent les éléments difficiles : hangars plus ou moins bien entretenus, arrières de jardins... (Profil 1). Lorsque la berge est haute, des arbres tiges soulignent cette rupture et cadrent la promenade (profil 2).

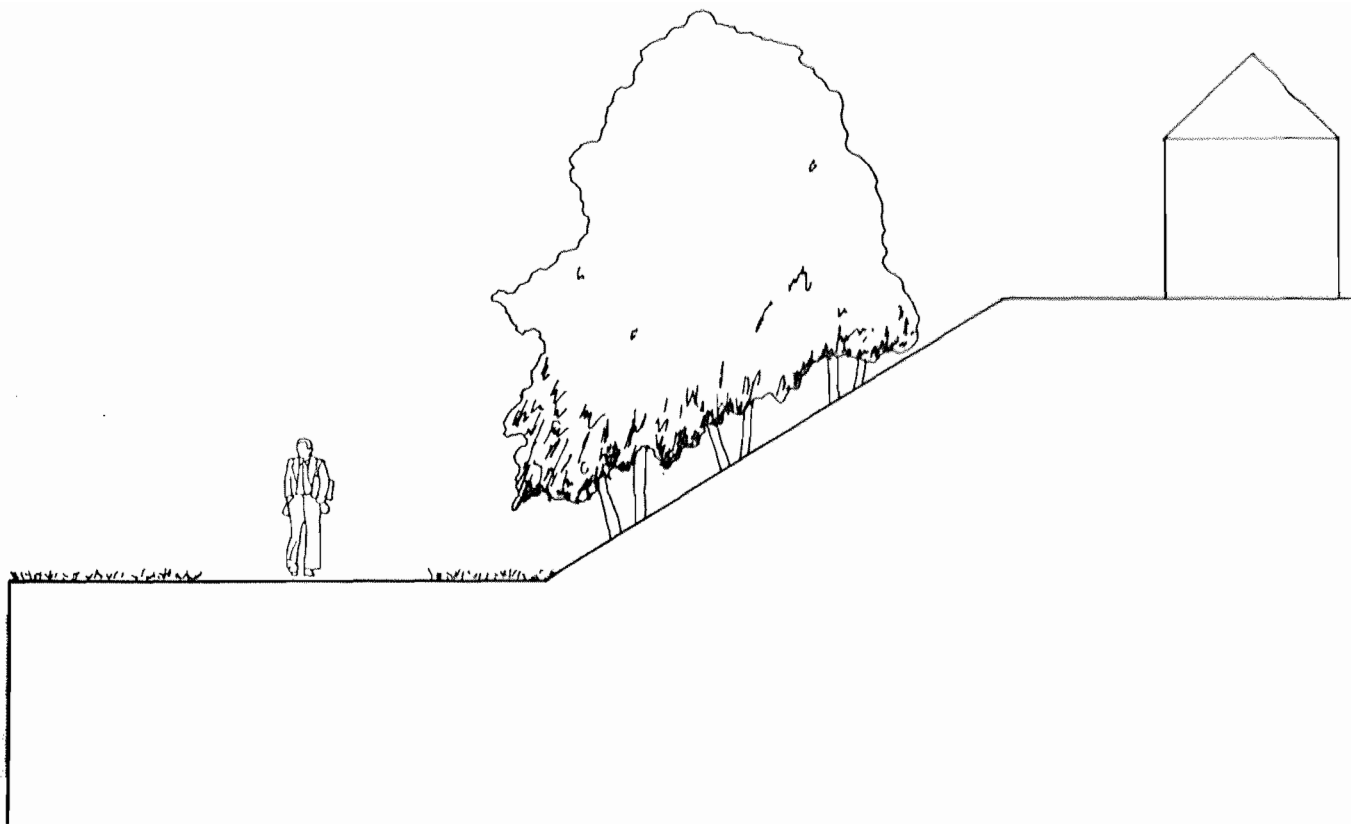
Des ouvertures sont préservées le long des axes routiers afin de préserver la perception du canal. Des arbres tiges agrémentent la promenade (profil 3). Côté friche SNCF, arbres et arbustes dissimulent les terrains abandonnés et orientent le regard vers le canal. Ces plantations renforcent les liens avec les quartiers excentrés (cité du Cambrésis) régulièrement des bancs ponctuent la promenade. Avant d'arriver place de la gare (profil 4), la glissière de sécurité est intégrée à une haie basse. La traversée piétonne est soulignée. Elle permet d'accéder aux berges grâce à un escalier rustique.

A proximité du pont, les plantations sont plus civilisées comme le long de la route et du canal (profil 3). La transparence entre les arbres laisse deviner les habitations et les entreprises (garage).

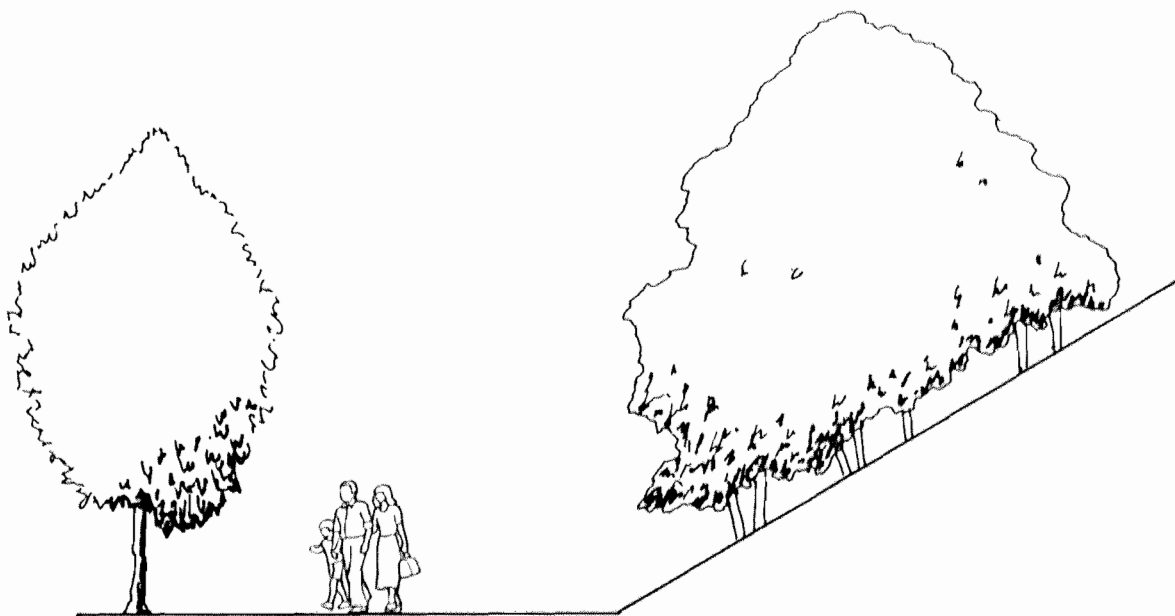
ETAT ACTUEL



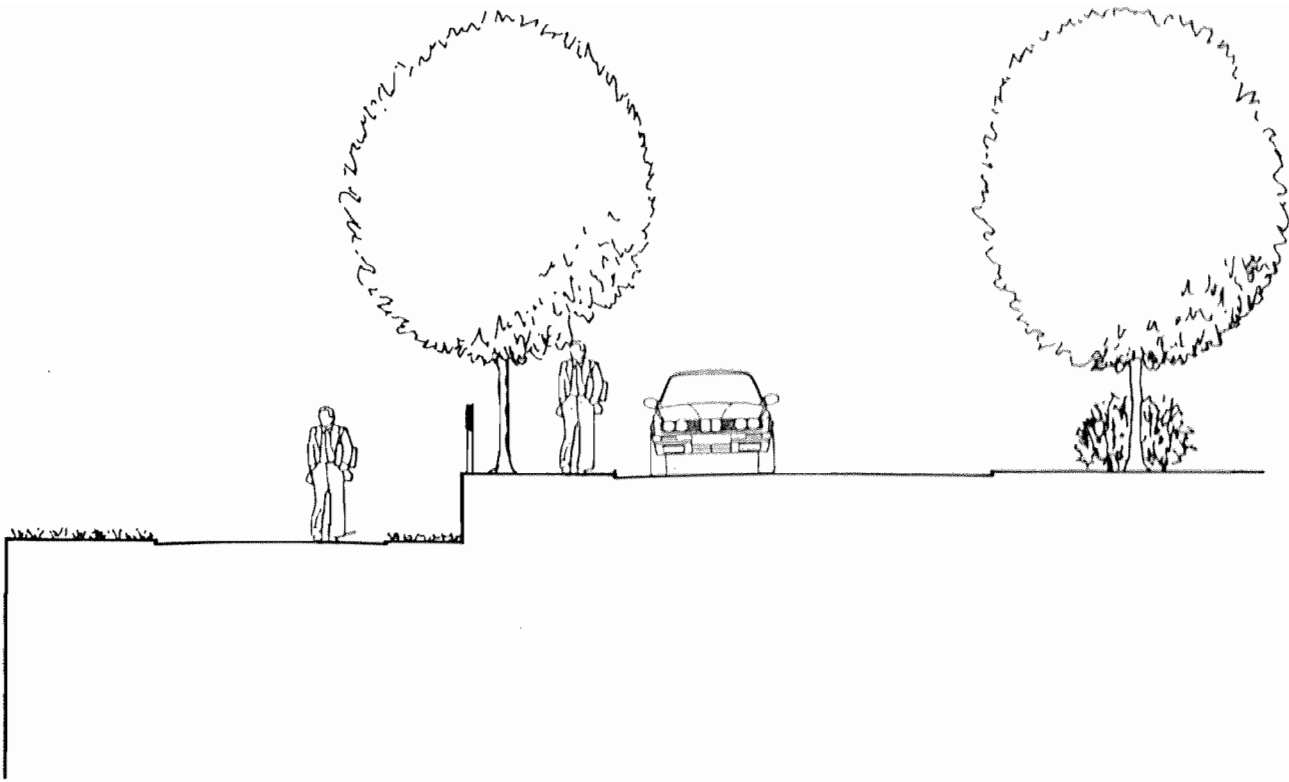
PROJET



PROFIL ① Constituer un fond verdoyant



PROFIL ② Cadrer la promenade



PROFIL ③ Section courante



PROFIL ④ Ouverture sur le canal

## Le pont

La configuration actuelle du pont présente plusieurs carences :

- La perception de la traversée d'un canal n'est guère soulignée ; on ne s'aperçoit pas de la présence de l'eau qu'une fois sur le pont (la parfaite continuité de l'ouvrage par rapport à la route explique ce fait) .

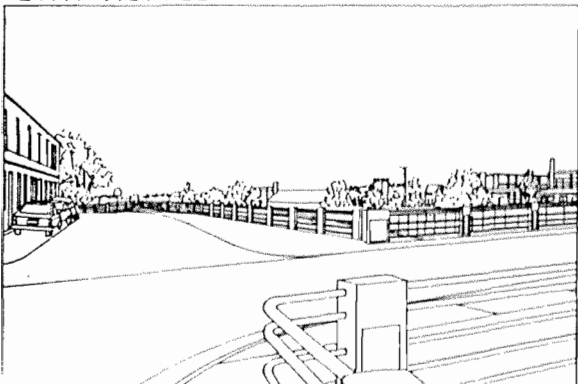
- Ce trait d'union entre les quartiers est et le reste de la ville est efficace pour les voitures. Les piétons doivent se contenter d'un étroit trottoir peu confortable.

La présence du pont est soulignée par des éléments verticaux au niveau de ses accroches (jardinière, éclairage, signalétique et arbres élancés). Des éléments horizontaux renforcent cette transition et marquent la rupture de la linéarité (pavage, marquage de traversée piétonne...).

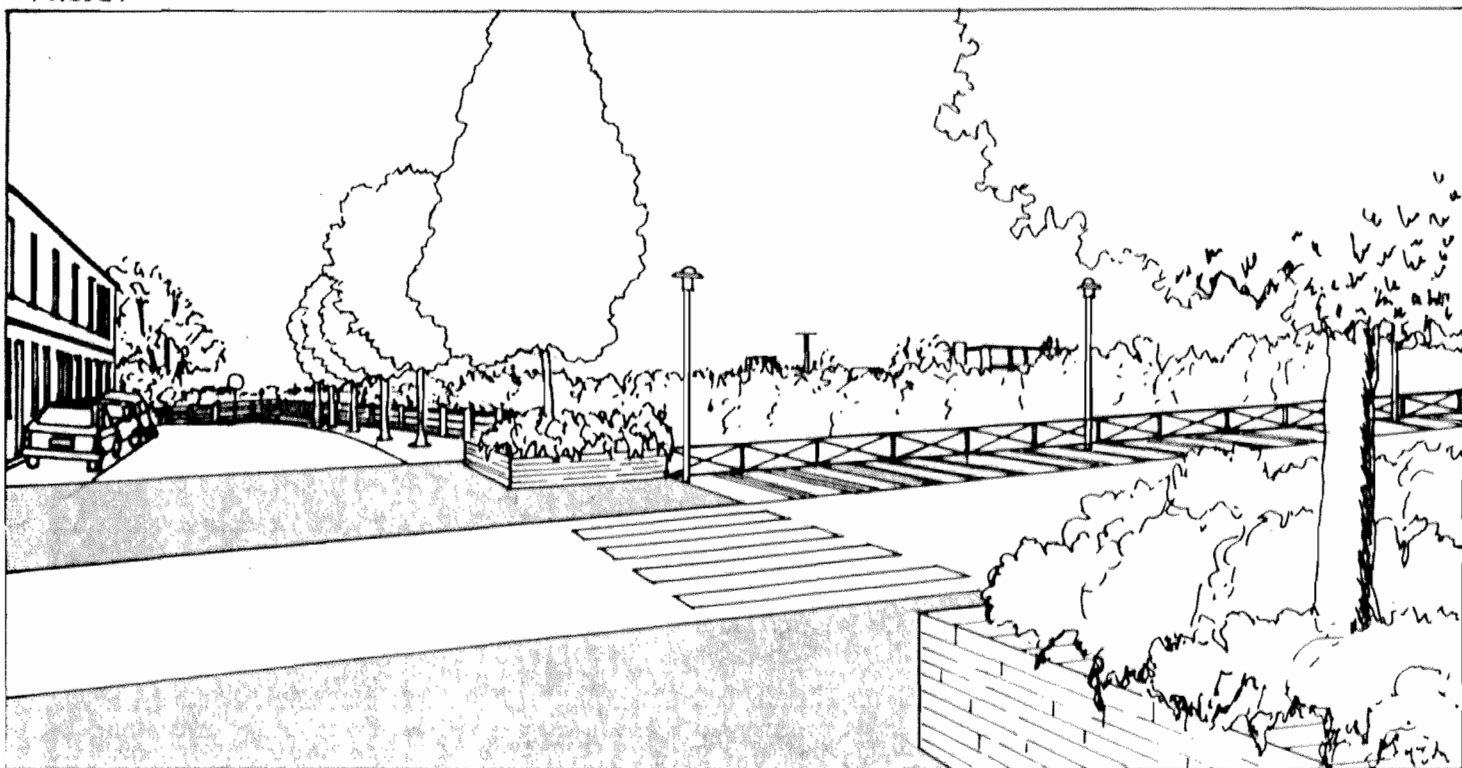
L'élargissement du pont pour les piétons avec des structures légères (métal et/ou bois) allégeront l'ouvrage et renforceront notablement son rôle de trait d'union.

Comme pour les berges du canal ce projet dépend des services compétents (voies navigables...).

### ETAT ACTUEL



### PROJET



## **Place de la gare**

L'aménagement récent du parking (enrobé) permet d'avoir un espace pratique et "propre". La plantation du pourtour par des arbres et des arbustes referme l'espace et l'agrémente.

Le bâtiment de la gare désaffecté sera démoli. Un mail d'arbres permettra de préserver la notion de place et de souligner la transition avec le quai.

Une placette en pavés accompagnée d'éléments décoratifs (portique, jardinières, plantations) et fonctionnels (panneau d'information, éclairage...) marquent l'accès aux quais.

Le reste de l'espace est traité en sablé stabilisé. Un abri permet l'attente des trains au sec ou à l'ombre selon la météo.

Entre la place de la gare et le carrefour RD 47 - RD 47 b, la rue est agrémentée par quelques plantations disposées régulièrement à la place du schiste. Un trottoir de un mètre en enrobé permet une circulation piétonne aisée. Des aires en schiste sont préservées pour le stationnement automobile.

Au niveau du collectif (ancien C.E.S.), des arbres tiges animent le parking en schiste le long du bâtiment. L'accès aux logements est souligné afin de casser la linéarité de la route et d'annoncer le giratoire.



## Carrefour RD 47 - RD 47 b

L'aménagement de l'espace a été traité en terme de "voirie". L'espace offre une image triste et peu lisible pour les automobilistes.

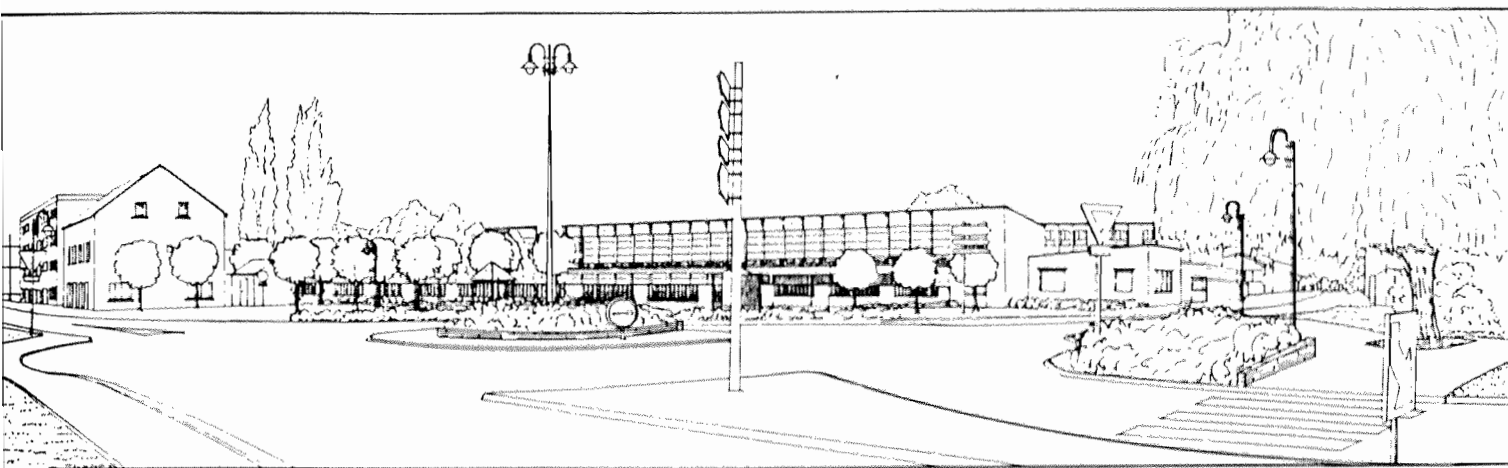
Le caractère du "petit centre" pour le quartier (il s'agit de la place où s'installent les fêtes de quartier) est oublié.

Bien que non précisé dans le document programme, une donnée fondamentale doit également être prise en compte ; la foire à l'ail. Cette manifestation prestigieuse entraîne une contrainte majeure : ne pas encombrer l'espace. Par conséquent "le grand délaissé" évoqué par le C.A.U.E. doit rester ouvert. Les aménagements se bornent aux franges (clôtures, haies, arbres tiges).

L'espace face à l'école est retravaillé pour souligner la notion de parvis. L'entrée est marquée par un portique et une signalétique. Un abri marque l'espace et permet l'attente des parents à la sortie des écoles ou les regroupements aux autres moments.

Les flux piétons sont mieux marqués : plantations sur le pourtour du giratoire (interdit les traversées), éclairage plus adapté à la vocation du lieu (plus décoratif)...

Le centre du giratoire est décaissé pour accueillir une belle jardinière. Le monotone tapis d'enrobé est ainsi animé par cette composition variée et colorée.



## **LE CENTRE-VILLE**

Dans ce chapitre sont décrits tous les aménagements présentés sur le plan au 1/500 ème intitulé "Le Centre Ville".

### **Le moulin**

Situé comme un signal à l'entrée sud du centre-ville, le Moulin présente un intérêt architectural certain. Il est actuellement encombré d'annexes qui perturbent sa perception, et il pourrait être mieux utilisé que comme entrepôt.

Son aménagement intérieur doit en faire un point d'ancrage des activités touristiques, au carrefour de la RD 65 et de la vallée de la Sensée : locaux d'information, d'exposition, restaurant, voire chambres d'hôte. Un programme plus précis sera à définir dans le cadre des études opérationnelles.

Le réaménagement des espaces extérieurs porte :

- Sur la démolition des bâtiments annexes et de la clôture.
- Sur le lavage et le rejointoiement des maçonneries du Moulin.
- Sur la démolition des garages précaires situés à l'entrée de la vallée de la Sensée et leur regroupement dans un bâtiment en dur, composé avec le site.
- Sur le traitement d'un vaste parvis répondant au double objectif symbolique (marquer l'entrée du centre-ville et créer un espace lié au moulin) et de sécurité (inciter à ralentir par un changement de matériaux).

Le parvis est réalisé par un dallage en briques, avec une trame de pavés franchissant la RD 65, et englobant le petit espace libre situé à l'est. Le maillage permet de réaliser quelques places de stationnement au pied du moulin et à l'entrée de la partie est de la vallée.

### **La Péniche**

La péniche musée, située à proximité du moulin, constitue un pôle d'attraction intéressant. Elle est actuellement posée sur une pelouse complétée par une plantation d'alignement en bordure de rue.

L'espace vert pourrait être remodelé légèrement par un mouvement de terrain et de plantation évoquant une onde à l'étrave de la péniche, et complété par des mobiliers de jeux évoquant la batellerie. Un élément de dallage au carrefour des rues des Murets Simon et des Lumières complète le dispositif.

## **La Place de la Mairie**

De forme sensiblement trapézoïdale, la place de la Mairie constitue le centre du village.

La place est actuellement occupée par un espace de stationnement au traitement peu attractif qui encombre le parvis de la mairie. Depuis la rue du Centre, le fond de la perspective est constitué par un espace non bâti, clôturé par des plaques de béton. Depuis la rue G. Lefebvre, la perspective est fermée par la mairie.

L'ensemble de la place est traité par dallage tramé constituant le parvis de la mairie. Les mailles du dallage permettent d'organiser le stationnement en dégagant le pied de la mairie et l'allée d'accès.

La frange Nord est doublée par une plantation en alignement compensant l'absence de construction, et la clôture en plaque est rhabillée.

Il semble intéressant d'acquérir une bande de terrain permettant de créer un cheminement piétonnier reliant la place à l'extrémité de la rue du Château actuellement en cul-de-sac.

## **La Place du Monument**

Premier point fort urbain au nord du centre ville, la place du Monument comporte en fait deux monuments : le monument aux Morts et l'église. Paradoxalement celle-ci tourne le dos à la place et s'ouvre vers la rue du Château ; elle est actuellement en impasse d'où l'intérêt du désenclavement évoqué avec la place de la Mairie.

L'ensemble est traité par un vaste dallage maillé englobant l'emprise de l'église jusqu'à la hauteur du patronnage. La trame du dallage est calée sur l'église, le monument aux Morts est recentré par rapport à la place. Des plantations en alignement cernent le monument et masquent partiellement la façade sud de la place occupée par un ancien garage à l'architecture souveraine, actuellement utilisé par un laboratoire.

La place est complétée par un traitement de la rue du Château et de l'accès à la Salle des Fêtes.

## Les carrefours

Le traitement des carrefours répond à un double objectif : casser la linéarité de la route et marquer les points singuliers et les accès aux rues adjacentes.

Les divers carrefours sont traités par des éléments de dallage, en fonction de leur importance et de leurs caractéristiques géométriques :

- Vaste dallage maillé à caractère de cour urbaine pour le carrefour rue du Bias, rue du Marais.
- Vaste dallage maillé à dominante routière pour le carrefour RD 65 - RD 47.
- Dallage prolongeant la Place du Monument pour le carrefour rue G. Lefebvre, rue des Lumières.
- Marquage de passages piétons au débouché de la ruelle sur la rue du Centre.
- Simple ligne de pavés au carrefour de la rue Nonotte sur la rue de Lumières.