



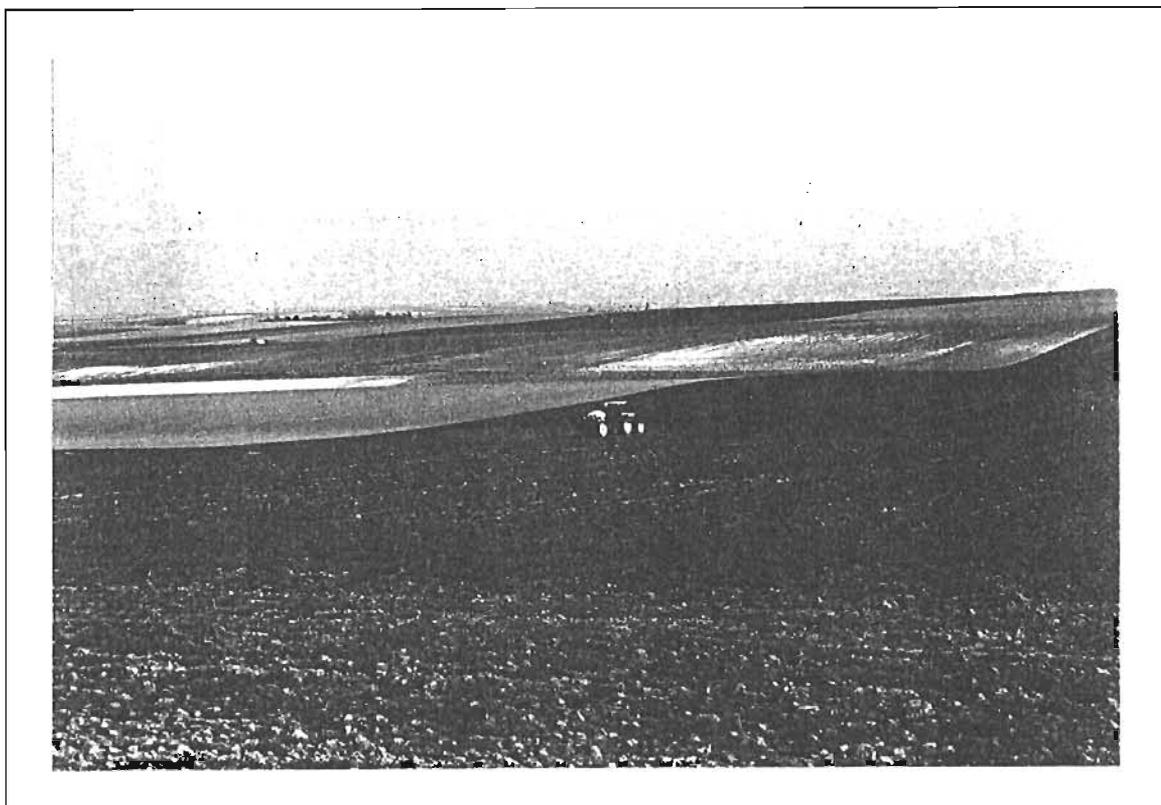
COMMUNE DE MASNIERES

CANTON DE MARCOING

**PROGRAMME D'ETUDE
AMELIORATION DU CADRE DE VIE**

avril 1993

PRESENTATION DE LA COMMUNE



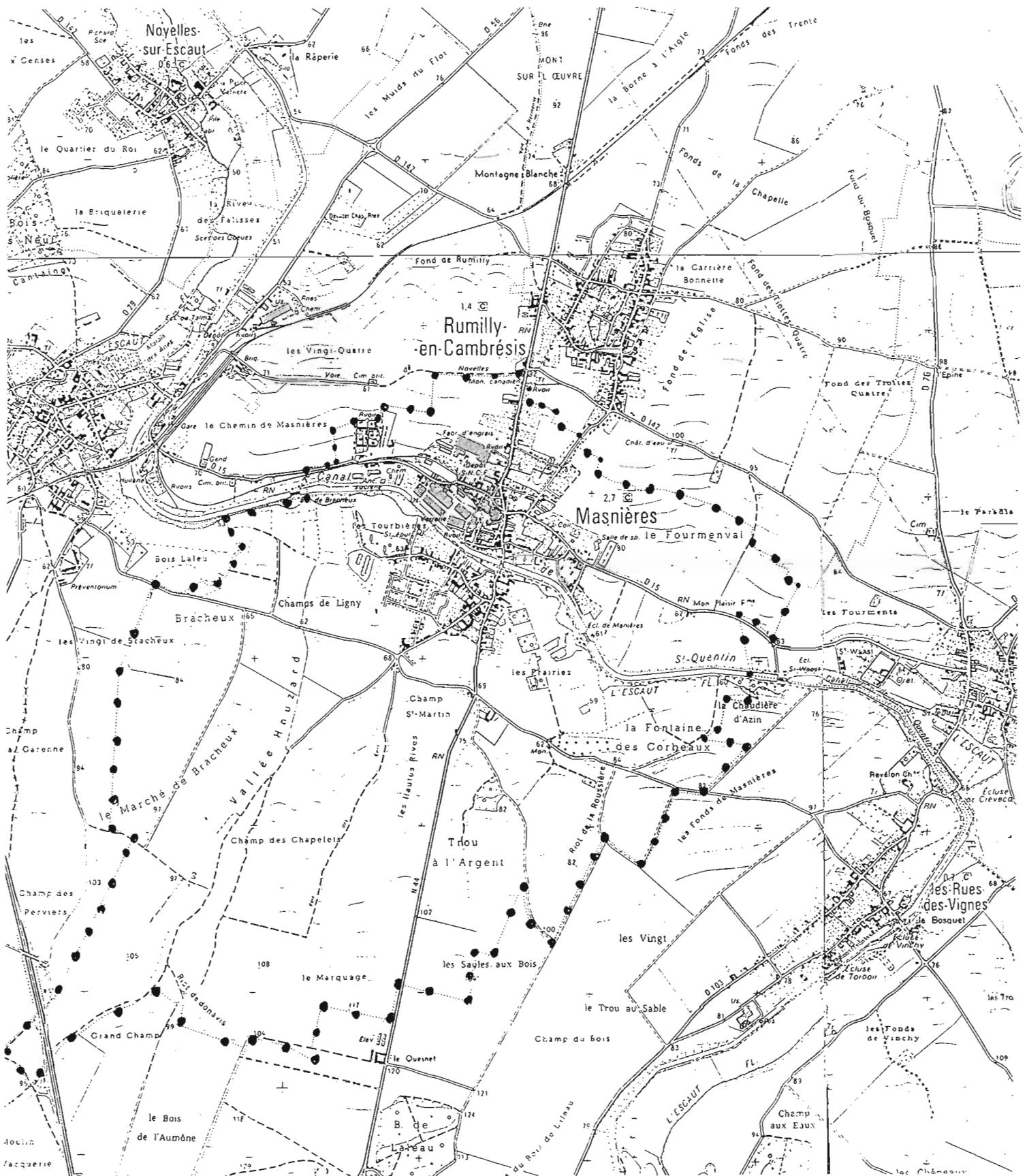
Pour le voyageur qui vient du sud, Masnières est sans doute le premier village du département du Nord qu'il découvre au sortir de l'autoroute 26.

Le territoire communal est installé dans le superbe écrin que constitue le paysage de champs ouverts cambrésien.

Le bourg industriel, agricole et résidentiel de 2725 habitants occupe les deux rives de la Vallée de l'Escaut où circule en parallèle le canal de Saint Quentin.

La Route Nationale n° 44 qui file de Cambrai à Saint Quentin traverse le plateau et la cité industrielle du nord au sud.

TERRITOIRE COMMUNAL



D'après carte I.G.N. 1/25000

échelle: 1/30000

PROCESSUS

L'équipe de maîtrise d'œuvre communale retenue après consultation de ce document programme pourra voir son travail s'articuler en trois étapes. A la fin de chacune d'elles, il est proposé de faire le point avec l'ensemble des professionnels concernés et le C.A.U.E.

1 - Poursuite de la définition précise du programme communal.

La commune apportera tous les documents susceptibles d'aider l'équipe de maîtrise d'œuvre dans son entreprise (plan, P.O.S., cadastre, photos,...) et mentionnera à cette occasion, les partenaires qu'elle souhaite associer à cette démarche :

- D.D.E. - D.D.A. - D.R.A.E. - D.R.A.C...,
- Habitants, enseignants, commerçants,
- D.V.I - C.D.T.
- E.D.F.
- Voies navigables

Par ailleurs, le maître d'ouvrage prendra soin de signaler et faire connaître au maître d'œuvre, les études déjà en cours sur la commune.

Cette première étape fera l'objet d'un document fixant définitivement l'ensemble des objectifs à atteindre.

2 - Mise en place d'une analyse approfondie des sites et production de schémas de principe.

L'analyse se basera sur :

- . **L'examen visuel**, notamment lors des moments forts de la vie communale : fêtes, marches, sorties d'école.
- . **Un recensement des atouts** et caractéristiques architecturales, urbaines et paysagères des lieux.
- . **Des outils** dont le maître d'œuvre fixera la nécessité (films, photos, vues aériennes...).
- . **Des informations complémentaires** nécessaires aux prises de décisions ultérieures (comptage automobile, historique, situation foncière...).

Ces éléments de base permettront au maître d'œuvre d'appuyer ou d'infléchir, en accord avec les élus certains points du programme.

Pour arrêter les options d'aménagement le maître d'œuvre soumettra alors au maître d'ouvrage, c'est-à-dire la commune, un ensemble de schémas d'organisation et d'esquisses.

A ce stade, il sera demandé au bureau d'étude de produire des documents graphiques présentés sous diverses formes (expositions, plaquettes, séances publiques...) et destinés à convaincre et associer différents partenaires (habitants...) à l'œuvre commune d'amélioration du cadre de vie. Sur ce chapitre, le C.A.U.E. met à la disposition des enseignants un ensemble d'ateliers de sensibilisation à l'architecture et à l'environnement : **"Ecole des Passemurailles"** à destination des enfants des écoles.

3 - Définition d'un programme pluriannuel de travaux et réalisation d'Avant-Projets-Sommaires (A.P.S.).

Une fois les options d'aménagement fixées et les enveloppes financières estimées avec la commune, maître d'ouvrage et maître d'œuvre définiront ensemble un phasage à court et moyen terme (5 à 10 ans) des travaux à réaliser en fonction de critères tels que :

- l'exemplarité,
- l'urgence,
- les opportunités,
- le coût.

L'ensemble de l'étude se présentera sous forme d'esquisses chiffrées, bien que le maître d'œuvre ait à travailler certains points jusqu'au stade de l'Avant-Projet-Sommaire (A.P.S.), s'il le juge nécessaire.

Quant au maître d'ouvrage, il peut, selon son calendrier, décider d'entamer une première phase de travaux, dès la fin de l'étude. Il sera alors demandé au maître d'œuvre d'en établir un Avant-Projet-Détaillé (A.P.D.), destiné au passage de cette première partie du dossier, en commission de subvention travaux du Conseil Général.

REMARQUES PRELIMINAIRES

A Masnières, le tissu industriel et l'habitat sont intimement liés tant en terme d'espace qu'en terme de réalité sociale.

Y traiter de l'amélioration du cadre de vie ne peut se faire qu'en associant à cette dynamique les représentants des industries.

Le projet de mise à grand gabarit du canal de Saint Quentin conditionne le devenir et l'affectation des terrains de fond de Vallée. L'Etat doit se prononcer pour la fin de l'année 1993. Il est évident que, vu l'ampleur du projet, l'étude ne pourra pas faire l'économie d'intégrer ce paramètre décisionnel.

Masnieres possède un savoir faire industriel original : le verre et la fabrication de flacons pour les parfumeurs. Cette spécificité devrait trouver une valorisation à l'intérieur d'un projet touristique. Une sensibilité créatrice liée à ce matériau pourrait être développée pour "typer" les aménagements.



Cette étude d'amélioration du Cadre de Vie de Masnières s'articulera selon les quatre thèmes suivants :

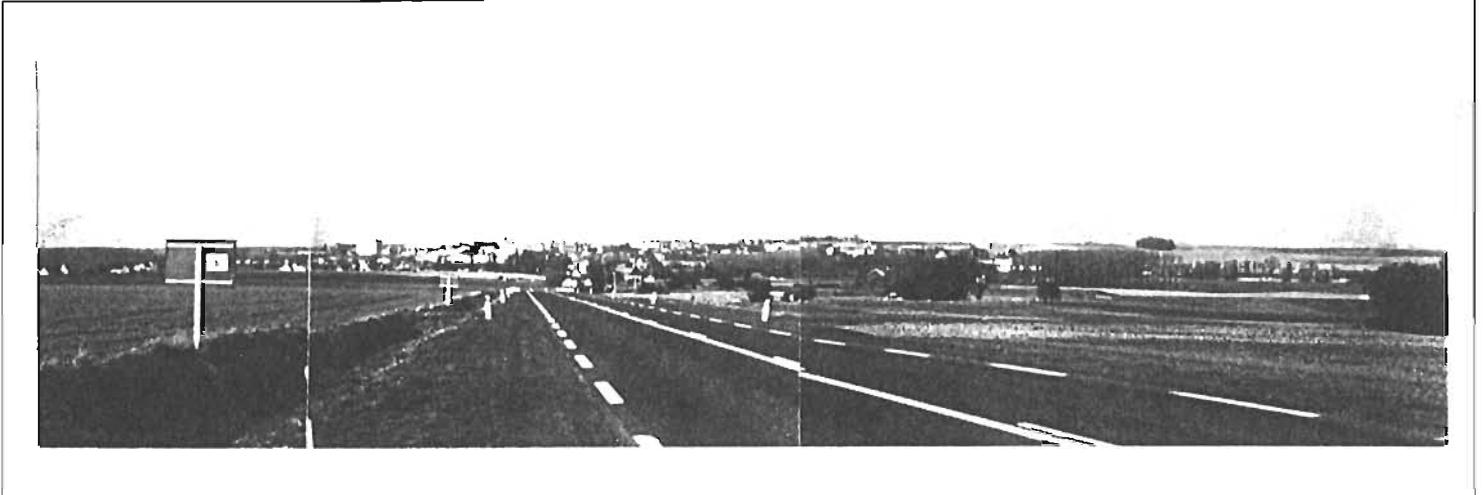
1/ - Le long de la R.N. 44

2/ - De part et d'autre du canal

3/ - Le devenir des friches

4/ - Circuler à Masnières

LE LONG DE LA ROUTE NATIONALE 44



La Route Nationale n° 44 est un remarquable transect pour la découverte des ambiances paysagères agricoles et urbaines de la commune. En venant du sud, une succession de replats permet de découvrir, dans un effet de zoom avant, la silhouette de plus en plus précise du bourg. Emergeant du coteau cultivé, l'église et les masses industrielles s'imposent.

La mairie, la salle des fêtes, une place et à peu de distance l'église s'ouvrent sur cet axe.

L'importance du trafic et la fréquence des convois exceptionnels font que la Route Nationale sectionne véritablement le bourg entraînant, par les nuisances connexes, la désaffection des habitants et des commerces.



La réponse à ces paramètres fait rechercher actuellement des cheminements piétons sur des axes parallèles et protégés des véhicules. C'est dans cette logique, aujourd'hui fort à propos du règlement du conflit "véhicules/piétons", que trouve sa raison l'aménagement d'une sente piétonne reliant la rue des

Dimeurs à la rue de Crévecœur ainsi que l'idée d'une passerelle piétonne sur le canal.

Dévier la R.N du centre-ville est un motif de valorisation du cadre de vie en alternative au maintien d'une présence résidentielle, commerciale et piétonne sur ce linéaire . Cette démarche n'est envisageable que si le maître d'ouvrage associe et intéresse les nombreux partenaires (D.D.E., Voies Navigables) lors de l'élaboration de l'étude.

Des propositions illustreront ce propos en terme de :

- mise en scène des bâtiments,
- accroche et articulation par rapport à la voie,
- réduction du caractère routier,
- fluidité et convivialité des espaces.



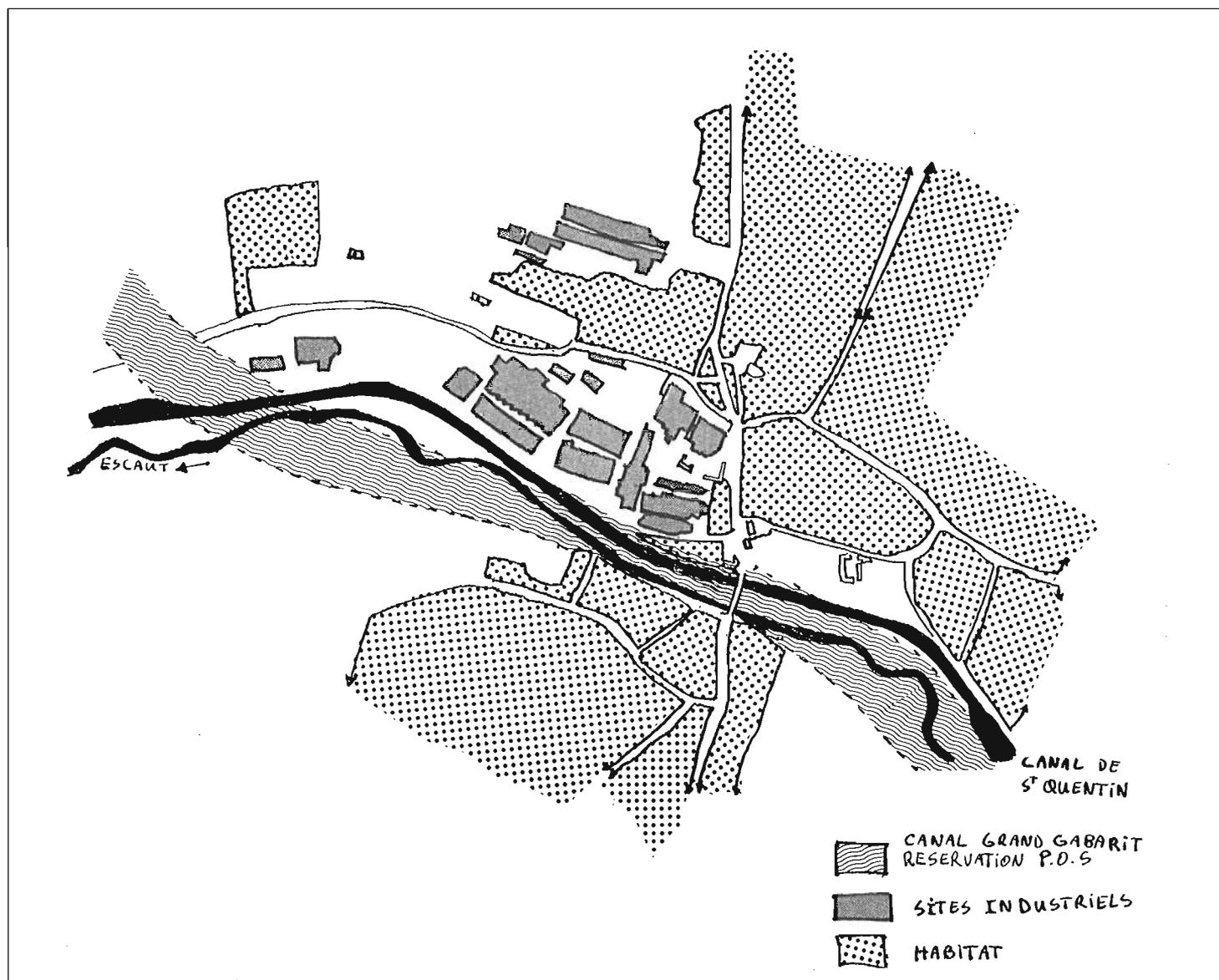
Plus généralement, et ce sur tout le linéaire de la route, l'équipe de maîtrise d'œuvre relèvera les multiples séquences traversées en campagne et en ville et en explicitera les éléments constitutifs et leurs fonctionnements

Des propositions adaptées, hors de tout système, seront formulées en réponse sous forme d'esquisse chiffrée suivie d' Avant-Projet-Sommaire chiffrés. Ce travail sera fortement dépendant du cas envisagé (confère le tableau de dernière page).

Les objectifs en sont :

- le choix d'un vocabulaire non plus lié au routier mais à l'urbanité sur les secteurs ad-hoc.,
- réduction des emprises routières,
- affirmation de la hiérarchisation des voies secondaires,
- mise en valeur de l'accroche des très nombreuses venelles y débouchant,
- prise en compte et traitement des entrées d'agglomération,
- traitement de l'actuel délaissé du centre ville (entre la rue Nationale et la Verrerie) où un front minéral ou bâti semble opportun.

DE PART ET D'AUTRE DU CANAL



Depuis le début du XIX^{ème} siècle, le canal de Saint Quentin suit en parallèle la Vallée naturelle de l'Escaut qui continue d'y couler.

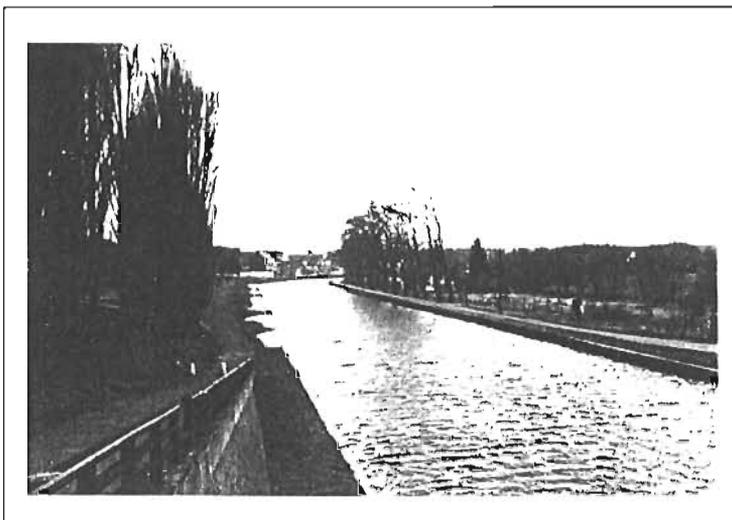
Ces deux rubans d'eau traversent la commune d'est en ouest au contact du centre ville, des équipements et des quartiers résidentiels. Ils doivent permettre l'organisation et la structuration significative du paysage communal et de la qualité du cadre de vie.

Les aménagements feront coexister sous des formes à définir l'activité industrielle et de transport avec les activités ludiques et de promenade, sportives et de plaisance liée à l'eau.

Dans l'attente de la décision de mise à grand gabarit du canal, il est néanmoins possible de porter un regard analytique sur les espaces actuellement public situés entre la rue Verte au sud et la rue des Dimeurs et du 1^{er} Mai au nord.

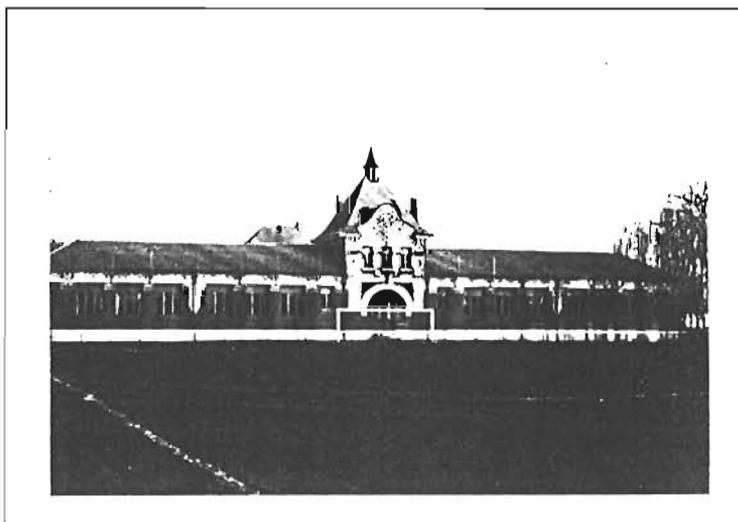
La municipalité envisage un jardin de jeux pour les enfants à proximité de l'école Hosteter et de la salle Maurice Verin ainsi qu'une installation permettant une halte nautique pour des embarcations de plaisance

Ces sites sont très importants pour la ville et nécessitent donc une réflexion pour définir quelles doivent y être les qualités pérennes (exemple : naturel, fluidité, simplicité, unité...). Il existe aujourd'hui beaucoup trop d'éléments disparates juxtaposés sur ces terrains et qui se nuisent les uns les autres.



Il semble précipité que l'équipe de maîtrise d'œuvre s'oriente trop rapidement vers la définition précise et localisée de ces aménagements. Elle devra garder en mémoire la possible modification d'échelle des surfaces en eaux ainsi que leur distance vis-à-vis des fronts bâtis.

L'équipe municipale avec les partenaires (C.D.T., Voies Navigables) mettra à profit ce temps pour établir un programme touristique sur Masnières.



Afin d'assurer une meilleure lisibilité, un meilleur contact et un meilleur gradient entre le bâti et ces espaces, il faudra envisager l'éradication des éléments actuellement perturbateur : vestiaires, clôtures diverses, grilles de l'ancien stade, rambarde de sécurité rue du 1^{er} Mai. La réorganisation de ces espaces et leur structuration s'obtiendra par l'utilisation privilégiée du végétal. Le choix des

matériaux de sol devront satisfaire aux qualités pérennes énoncées précédemment. A titre d'exemple, on préférera le stabilisé ou le gravillon roulé à la place de l'enrobé.

Ces espaces sur le chemin des écoles toutes proches, à proximité du canal et l'Escaut devront se définir comme des "sas" permettant une facilité de contacts et d'échanges. Il sera à cet égard intéressant de favoriser les connections avec les chemins de randonnées départementaux pour relier, par exemple, l'Abbaye de Vaucelles.

Les thèmes de l'eau, du verre et du voyage pourraient sous-tendre la formalisation des propositions d'aménagement.



Un tableau récapitulatif des différents paramètres conditionnant le devenir de ces terrains est présenté en dernières pages.

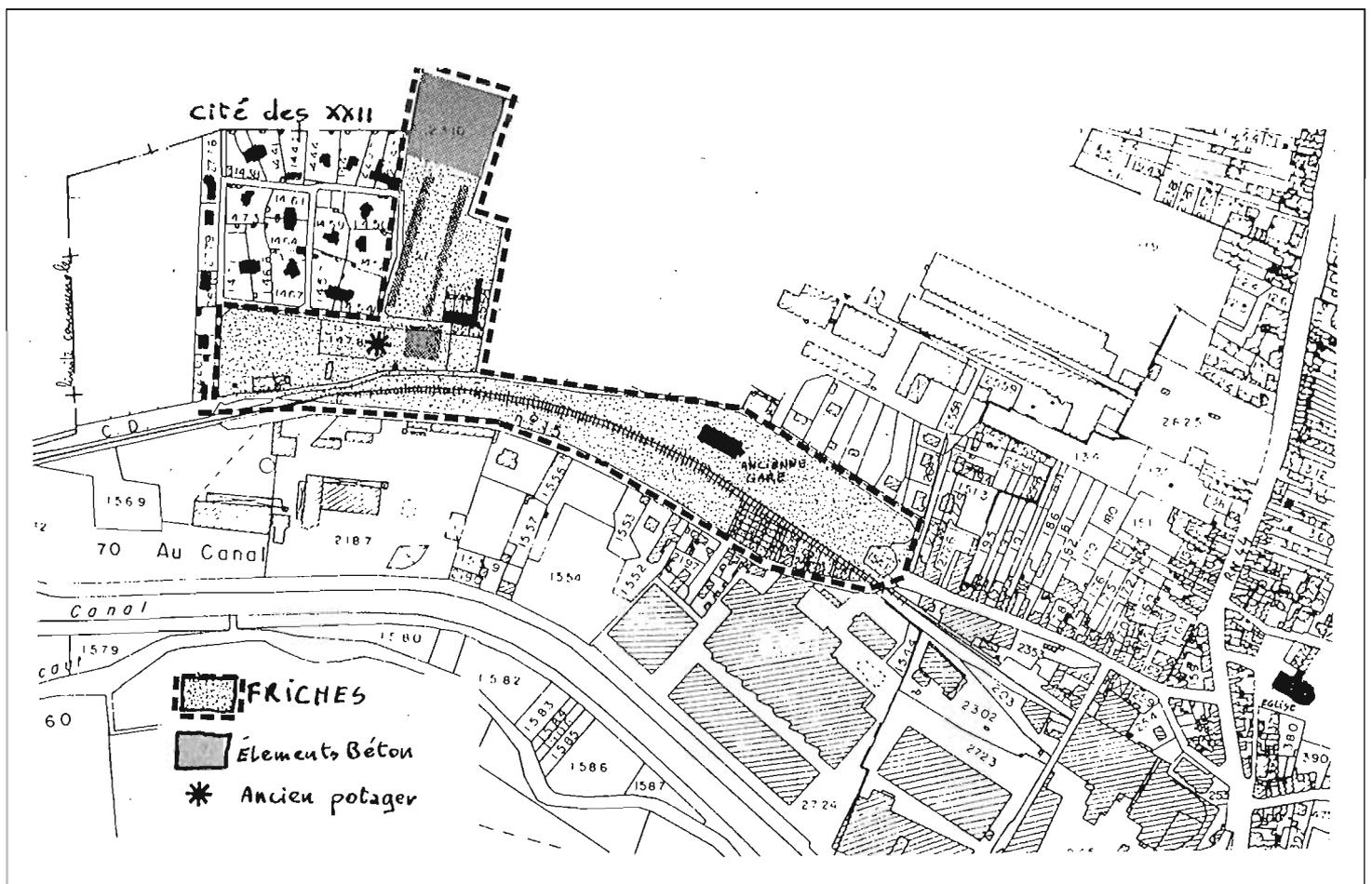
L'équipe de maîtrise d'œuvre envisagera les différents cas de figure pour proposer des schémas d'intentions sur ce périmètre. Sur certains secteurs le maître d'ouvrage pourra demander des documents graphiques susceptibles de faire adhérer les partenaires à sa démarche.

LE DEVENIR DES FRICHES

Le riche patrimoine industriel de Masnières s'étend depuis la Route Nationale en centre ville jusqu'aux limites communales avec Marcoing à l'ouest.

Les mutations économiques ont entraîné la désaffectation de la gare de triage S.N.C.F. et des aires de stockage de betteraves. En tout ce sont 8 hectares qui s'étirent entre la D.15 (route de Marcoing) et la cité des "22" et la rue de Noyelles jusqu'à la rue Marcel Cachin.

La municipalité s'est engagée dans une politique d'acquisition foncière de ces terrains pour maîtriser leur devenir et reconquérir une entrée de ville de qualité.



Ces terrains situés à proximité du centre ont l'allure d'un vaste terrain d'aventure pour les enfants et ne présentent pas le **caractère soigné** que la municipalité et les riverains en attendent. Entre le centre-ville et la cité des "22" très à l'écart, ces terrains affirment déjà leur statut d'espace de liaison.

L'intérieur du périmètre conserve des traces très présentes des anciennes affectations du sol dont il serait judicieux de tirer parti lors des réaménagements. La mémoire des lieux et l'économie financière en sont le grand intérêt.

Ces éléments sont :

- les vastes et longs bacs en béton des stockages de betteraves,
- l'ancienne gare marchandise. (Elle pourrait être réhabilitée et trouver une vocation de salle communale ou autre et devenir un point important d'organisation de la liaison centre ville - cité des "22").
- l'ancien jardin potager (parcelle cadastrale n° 1478),
- le superbe soutènement en maçonnerie de brique qui règle la différence de niveau entre la D.15 et la friche,
- l'existence de bosquets.



Les propositions d'aménagement devront tirer parti des vues en installant des cadrages intéressants, de préférence végétaux, sur l'église et la Vallée.

Elles devront proposer des options sur un tracé simplifié de la D15 (problème des passages à niveaux), ainsi que des réponses ingénieuses face à la proximité des sites industriels en activité.

Remarques :

Le Plan d'Occupation des Sols réserve une partie de ces terrains en zone UE (zone industrielle). L'étude pourra montrer l'opportunité de réutiliser une partie des terrains en lieu et place de secteur réservé autre part en zone Nab. Celle-ci permettrait d'assurer une vitrine industrielle, sans pour autant étendre les surfaces d'activités à des secteurs encore indemnes de présence industrielle.

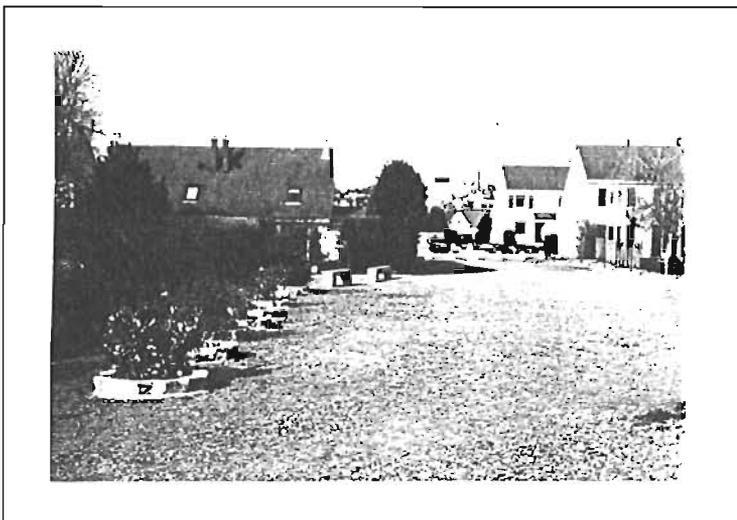
Sur ces terrains remis en état, la municipalité pressent à long terme l'installation d'une résidence pour personnes âgées. L'étude permettra de proposer des emplacements susceptibles de la recevoir et prévoir ainsi les aménagements extérieurs sous forme de pré-verdissement.

Des schémas d'intentions suivis d'esquisses précédant l'Avant Projet Sommaire sont demandés sur ce secteur et chiffrés.

CIRCULER A MASNIERES

Le territoire bâti de Masnières s'est étendu en vagues successives d'urbanisation sous forme de petites cités pavillonnaires, de lotissements ou de petits collectifs. Des problèmes mal résolus d'accroche sur le tissu urbain antérieur, ainsi que l'éloignement depuis le centre et ses équipements crée des conditions d'isolats (cité des "22", Verts Près, Golgotha, Pablo Néruda).

L'analyse précise du tissu urbain et de la trame viaire permettra de définir une hiérarchisation et d'affirmer le fonctionnement et l'importance des liaisons piétonnes et routières.



L'amélioration du cadre de vie passe aussi par l'attention portée à ces paysages du quotidien empruntés lors des cheminements. Une part non négligeable de ceux-ci est actuellement banalisée par la nature du sol et le type de clôture des parcelles employées.

Cette volonté d'embellissement des liaisons n'est envisageable qu'avec la participation et la coopération des riverains.

L'équipe de maîtrise d'œuvre est sollicitée afin d'établir un relevé des situations existantes sur la commune. Un cahier de conseils et recommandations se définira en réponse. Il préconisera des traitements de sols, des exemples de limite (haies, clôtures) et de signalétique orientés à l'encontre de la banalisation de type routier largement entamée sur de nombreux secteurs. Il définira le vocabulaire (choix des matériaux, mobilier...) à adopter et les secteurs privilégiés d'intervention.

La destination de ce document abondamment illustré sera la municipalité, les administrés et les industriels.

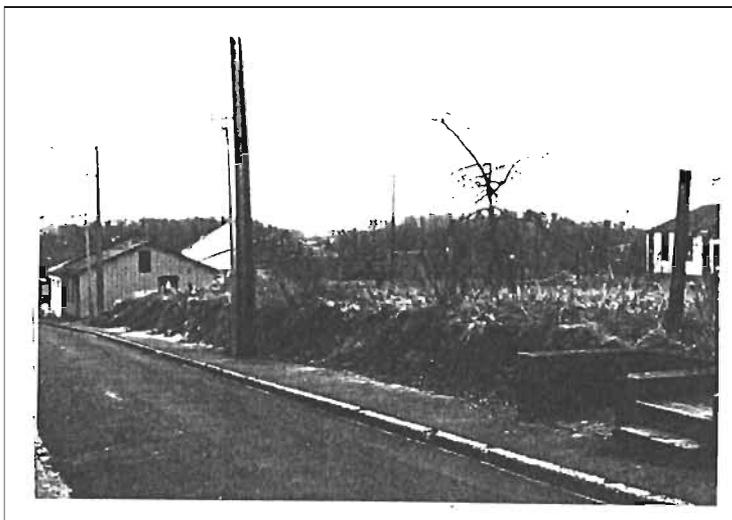
Ce document pourra être largement exploité lors de la réfection ultérieure d'espaces aménagés récemment. Il servira aussi de références pour les espaces publics ou les voies nouvelles qui seront aménagés dans le futur.

Ce cahier devra respecter des impératifs de :

- simplicité,
- adéquation à la variété de ambiances et à la symbolique des lieux,
- affirmation du caractère piéton par rapport à l'automobile,
- aide au repérage,
- sécurité.

La qualité des flux de circulation automobile et piétonne est aussi fortement dépendante des possibilités de parking. Masnières possède déjà des surfaces enrobées conséquentes utilisables comme parking à proximité des équipements.

La municipalité projette la création d'une aire de stationnement s'ouvrant sur la rue de Sainte Hélène.



Il convient d'intégrer à ce projet ponctuel, ayant pour but d'alléger la pression de parking sur cette rue étroite, les conseils formulés dans le cahier de recommandations. Il est pertinent d'y inclure aussi :

- la mise a profit de la déclivité comme élément spécifique du paysage de la commune pour permettre des vues sur la campagne,
- l'utilisation d'un vocabulaire moins stérilisateur que l'enrobé trop galvaudé,
- de régler la confrontation automobiles - jardins potagers - habitats (baraquements).

Une Esquisse Chiffrée, suivie d'un Avant-Projet-Sommaire chiffré est demandé sur ce secteur.

La double page suivante présente le résumé, sous forme d'un tableau synoptique, des paramètres majeurs conditionnant le devenir de la ville et les orientations d'aménagement qu'ils peuvent susciter.

CANAL MAINTENU EN L'ETAT

- Réorganiser le centre-ville (commerces et cheminements) en privilégiant des situations en parallèle à la rue nationale.
- Redéfinir les espaces de centralité et de convivialité dans cette optique.
- Favoriser et tirer parti des liaisons sécantes à la R.N (hiérarchisation des voies) par un traitement approprié.
- Définir les conditions pour un franchissement de qualité du canal. (passerelle piétonne à relier aux cheminements possibles sur les deux rives)
- Définition d'un projet touristique.
- Installation à court terme d'une Halte Nautique sur les terrains situés derrière l'école Hosteter.
- Requalification des abords de l'école incluant une projet d'aire de jeux pour les petits enfants.

R.N 44 en CENTRE VILLE



- Affirmer la reconquête des espaces publics et privés le long de la rue Nationale.
- Affirmer la mise en scène et l'accroche des bâtiments publics sur la rue Nationale (sans pour autant délaisser les axes secondaires).
- Opportunité d'organiser "la place" face à la mairie.
- Définition d'un projet touristique.
- Installation à court terme d'une Halte Nautique sur les terrains situés derrière l'école Hosteter.
- Requalification des abords de l'école incluant une projet d'aire de jeux pour les petits enfants

R.N 44 DEVIEE

CANAL A GRAND GABARIT

- Réorganisation globale du centre ville ainsi que des terrains limitrophes .
- La modification de la longueur du pont peut remettre en cause jusqu'à l'implantation même de l'hôtel de ville.
- Réorganiser le centre-ville (commerces et cheminements) en privilégiant des situations en parallèle à la rue nationale.
- Redéfinir les espaces de centralité et de convivialité dans cette optique.
- Favoriser et tirer parti des liaisons sécantes à la R.N (hiérarchisation des voies) par un traitement approprié.
- La modification des rives permet un "recentrage" par rapport au canal et à l'Escaut.
- Définition d'un projet touristique.
- Le projet touristique s'inscrira dans l'espace recomposé, situé entre la rue des Dimeurs et le canal.
- Installation d'une Halte Nautique sur les terrains situés derrière l'école Hosteter.
- Requalification des abords de l'école incluant un projet d'aire de jeux pour les petits enfants.
- Tirer parti ou prévoir des liaisons piétonnes depuis l'habitat sud vers le centre ou la campagne via les berges.

- 
- Réorganisation globale des terrains limitrophes au canal ainsi que du centre ville.
 - Possibilité d'envisager un pont d'une longueur réduite ou d'une facture ne nuisant pas à la représentativité de l'hôtel de ville.
 - Affirmer la reconquête des espaces publics et privés le long de la rue Nationale (sans pour autant délaisser les axes secondaires).
 - Affirmer la mise en scène et l'accroche des bâtiments publics sur la rue Nationale
 - Opportunité d'organiser "la place" face à la mairie.
 - Définition d'un projet touristique.
 - Le projet touristique s'inscrira dans l'espace recomposé, situé entre la rue des Dimeurs et le canal.
 - Installation d'une Halte Nautique sur les terrains situés derrière l'école Hosteter.
 - Requalification des abords de l'école incluant une projet d'aire de jeux pour les petits enfants.
 - Tirer parti ou prévoir des liaisons piétonnes depuis l'habitat sud vers le centre ou la campagne via les berges.