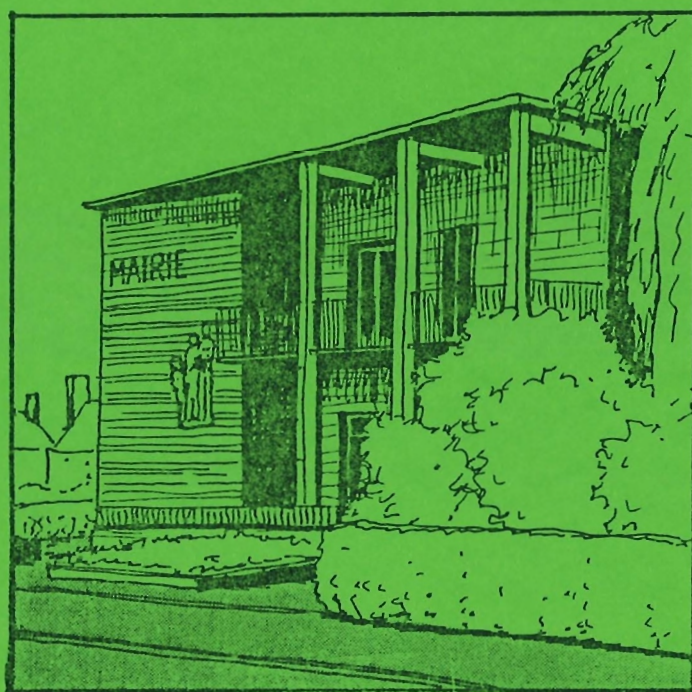


CONSEIL GENERAL DU NORD

CONSEIL D'ARCHITECTURE D'URBANISME
ET D'ENVIRONNEMENT

COMMUNE DE FLERS EN
ESCREBIEUX

ETUDE CADRE DE VIE



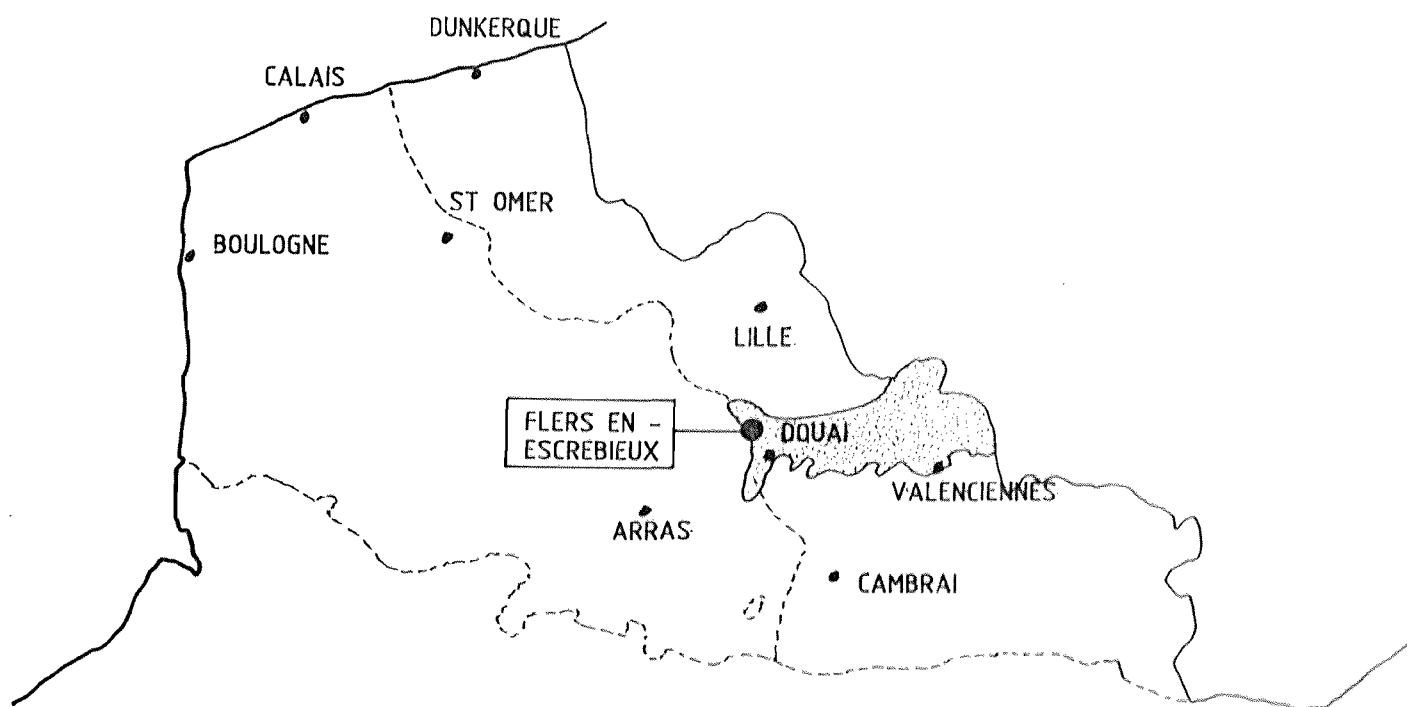
NOTICE

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

AVRIL 1991

PRESENTATION DE
LA COMMUNE

LE BAS OSTREVENT



La commune de Flers en Escrebieux se situe à l'extrémité Nord-Ouest de la région naturelle du Bas - ostrevent composé d'un ensemble de basses terres mal drainées s'étendant de Valenciennes à Douai, Orchies et la frontière. Centrée sur la basse vallée de la Scarpe, marais, bois, forêt, prairies humides y sont étendues.

La région du Bas- Artois - Cambrésis vient cerner cet appendice du Bas- Ostrevent avec ses vastes plateaux doucement vallonnés et occupés par l'openfield (cultures céréalières et betteravières).

DECOUVERTE DE LA VILLE

UNE VILLE COMPLEXE :

Pour celui qui arrive pour la première fois, la découverte de la commune de Flers en Escrebieux laisse perplexe. La structure de la ville est en effet particulièrement complexe et engendre de grandes difficultés à se repérer ou à identifier la ville et certains de ces quartiers : on se perd continuellement.

- L'axe principal de la ville présente de nombreuses incohérences qui gênent sa lecture.
- On découvre en suivant cet axe de multiples entités plus ou moins autonomes car séparées par de fortes barrières.
- Il n'y a pas de Centre - Ville clairement identifiable mais une multitude de pôles d'animation.
- La totalité des espaces publics semble approprié par les automobiles pour le stationnement et de façon anarchique.
- Les rues principales rejettent les piétons et les cyclistes pour n'être bien adaptés qu'à la seule circulation automobile
- Les limites avec les communes voisines sont peu perceptibles et les entrées de ville discrètes.

DE MUTIPLES QUARTIERS

Le quartier de la rue Marceau Martin

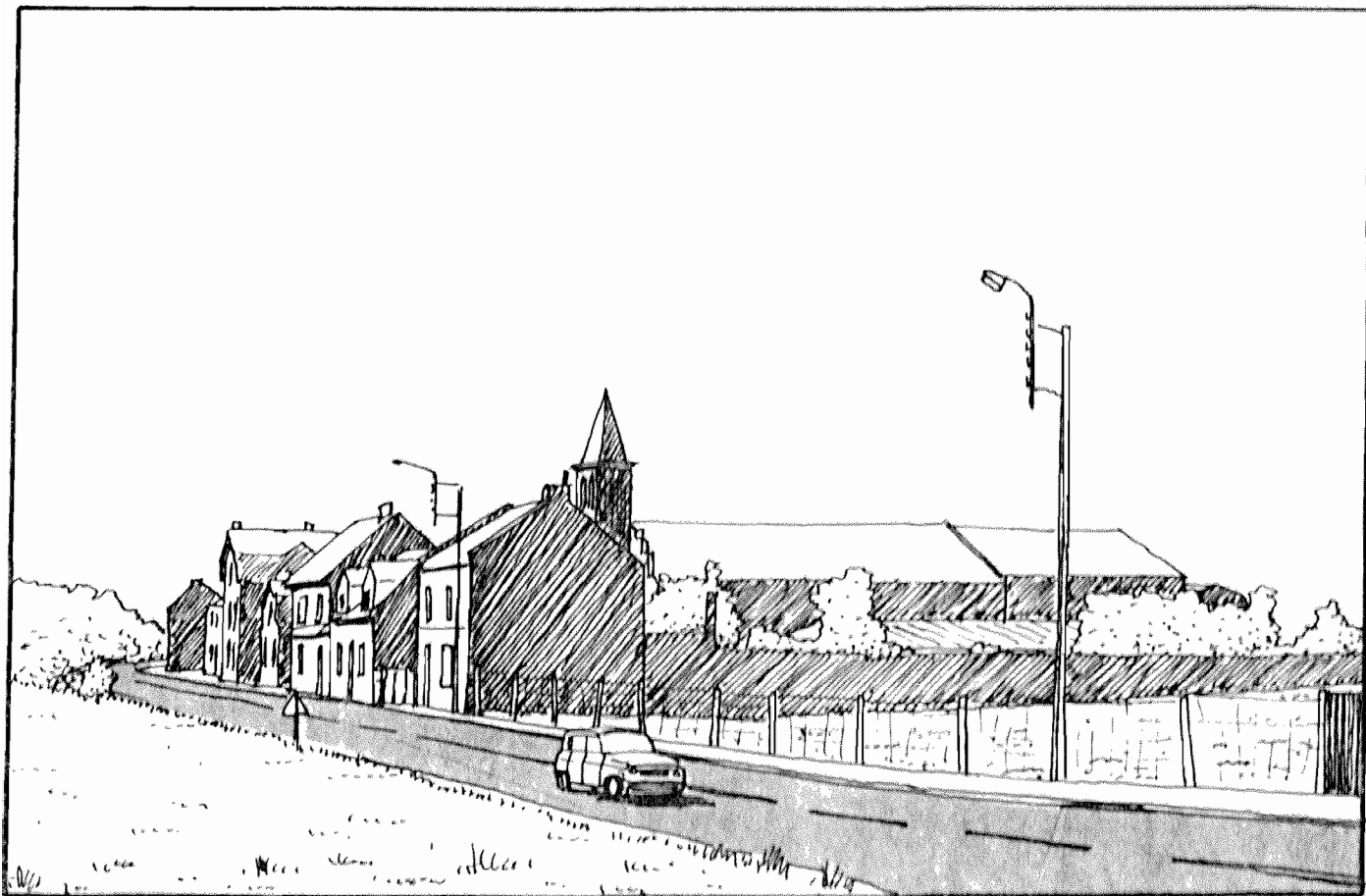
Il est organisé le long d'un axe rectiligne : la rue Marceau Martin.

Depuis cette rue, de nombreuses ouvertures visuelles (friches) laissent entrevoir de vastes espaces délaissés derrière les habitations en front à rue.

La présence d'une église, d'écoles et de quelques commerces semble indiquer la présence d'un Centre - Ville.

Le long de la rue, rien ne vient rythmer le cheminement pour marquer les croisements, l'entrée de la ville depuis le CD 58 ou les divers équipements.

Côté Nord-Est, le quartier est très lié à la cité Belforière de Roost Warendin.



Le quartier du Pont de la Deûle

Il s'organise autour de divers équipements et services : gare, commerces (dont UNICO), une Mairie annexe, une salle des fêtes...

Mais ce Centre Ville dynamique semble perdre de son attractivité car de nombreux commerces sont fermés ou anciens et vétustes.

De plus ce quartier est cruellement morcelé par la Rocade (qui le sépare de la rue Marceau Martin) et les voies ferrées. Ces coupures subdivisent le quartier en de multiples petites entités assez autonomes les unes des autres.

Le fait d'être accolé à l'urbanisation de Douai (au sud) renforce cette impression de quartiers autonomes et même plutôt dépendant des quartiers nord de Douai.

Les abords de la rocade ont été aménagés en contrepartie des nuisances qu'elle engendre. Mais ces réalisations sont inadaptées car conçues sans lien avec le reste du quartier. Par exemple un amphithéâtre composé de jardinières en béton armé présente un aspect sale et surtout il est refermé sur lui-même.

La meilleure preuve de cette incohérence apparaît aujourd'hui nettement : la commune a décidé de détruire plusieurs jardinières.



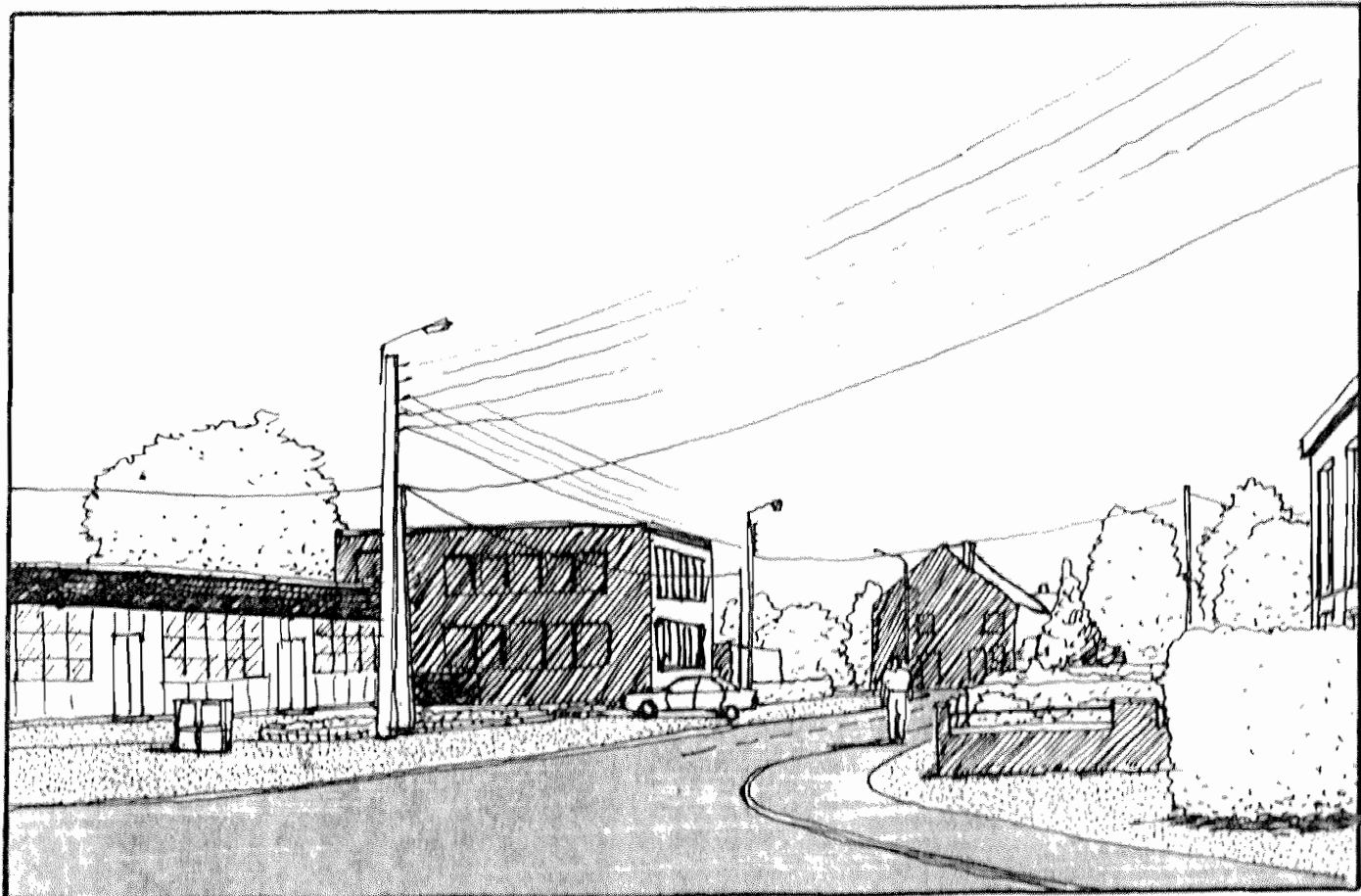
Le quartier de la Mairie

Il est aussi regroupé autour d'un petit Centre Ville avec la Mairie, un local pour des associations, des commerces, la caserne des pompiers...

Contrairement aux autres quartiers, celui-ci paraît beaucoup plus récent avec une Mairie de conception moderne et un habitat sous forme de lotissement avec des maisons standardisées et des jardins en façade.

Comme sur Pont de la Deûle les espaces publics souffrent d'une absence de vocation claire : rien ne structure le quartier et rien ne met en valeur les divers équipements.

- Le bâtiment préfabriqué situé derrière la Mairie occupe une surface assez importante qui pourrait avantageusement être utilisée.
- L'espace en schiste situé face au bâtiment des pompiers présente un aspect négligé (tout comme la construction)



Les abords de Flers en Escrebieux

Encore une fois on observe un petit centre ville avec l'église, les écoles, la salle de sports...

Mais là aussi les espaces publics sont envahis par la voiture, pour circuler ou stationner. Le piéton reste confiné sur le trottoir derrière des barrières.

L'habitat dense et traditionnel (anciennes fermes en briques) illustre bien qu'il s'agit du noyau historique de Flers en Escrebieux. Ce caractère distingue ce quartier de celui de la Mairie plus récent. Mais contrairement à Pont de la Deûle la ville se distingue plus nettement des communes voisines (rocade au nord, parc Fenain et zones naturelles au sud) Seul la transition avec Lauwin Planque est peu perceptible.



La zone commerciale

Elle s'est implantée récemment à l'extrémité ouest de l'urbanisation de Flers en Escrebieux. Elle se superpose à la trame originale sans prendre en compte les liaisons avec la ville car elle s'ouvre plutôt sur les voies rapides (RN 43 et rocade). La raison en est simple : la vocation de la zone dépasse largement l'intérêt propre à la commune.

Le centre commercial Carrefour constitue le noyau central autour duquel s'installent divers commerces plus ou moins spécialisés.

Ce nouveau "centre" n'appartient pas pleinement à la ville dans le sens qu'il est perçu comme "étranger" à celle-ci. Seule une échappée visuelle sur l'église permet de retrouver un lien entre les deux.

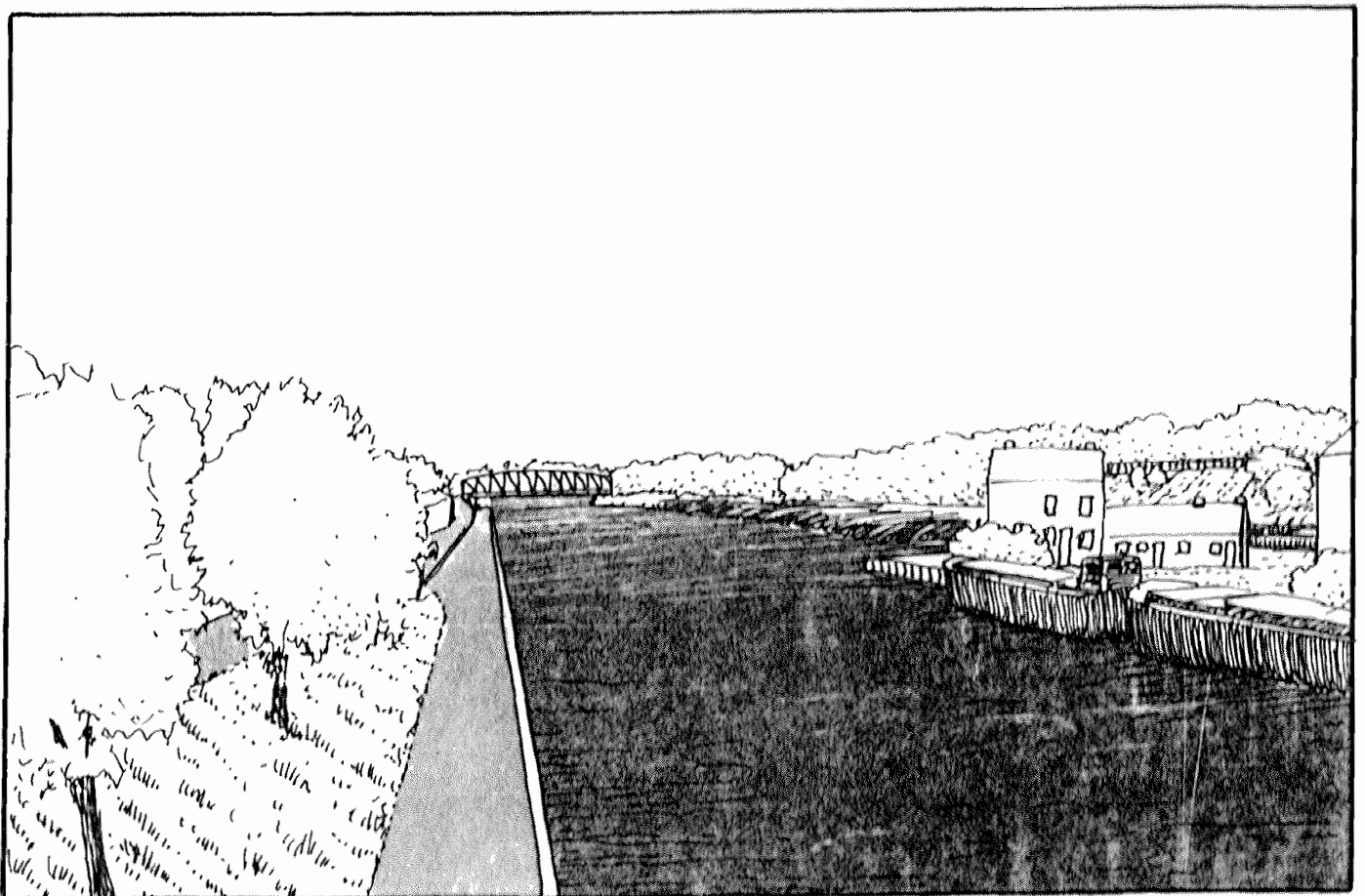


DES BARRIERES FORTES

De grands axes de communication traversent la ville. Ils la compartimentent en une multitude de quartiers fortement isolés les uns des autres. Ces axes ne sont franchissables qu'à des points bien précis (ponts et tunnels)

Le canal de Deûle

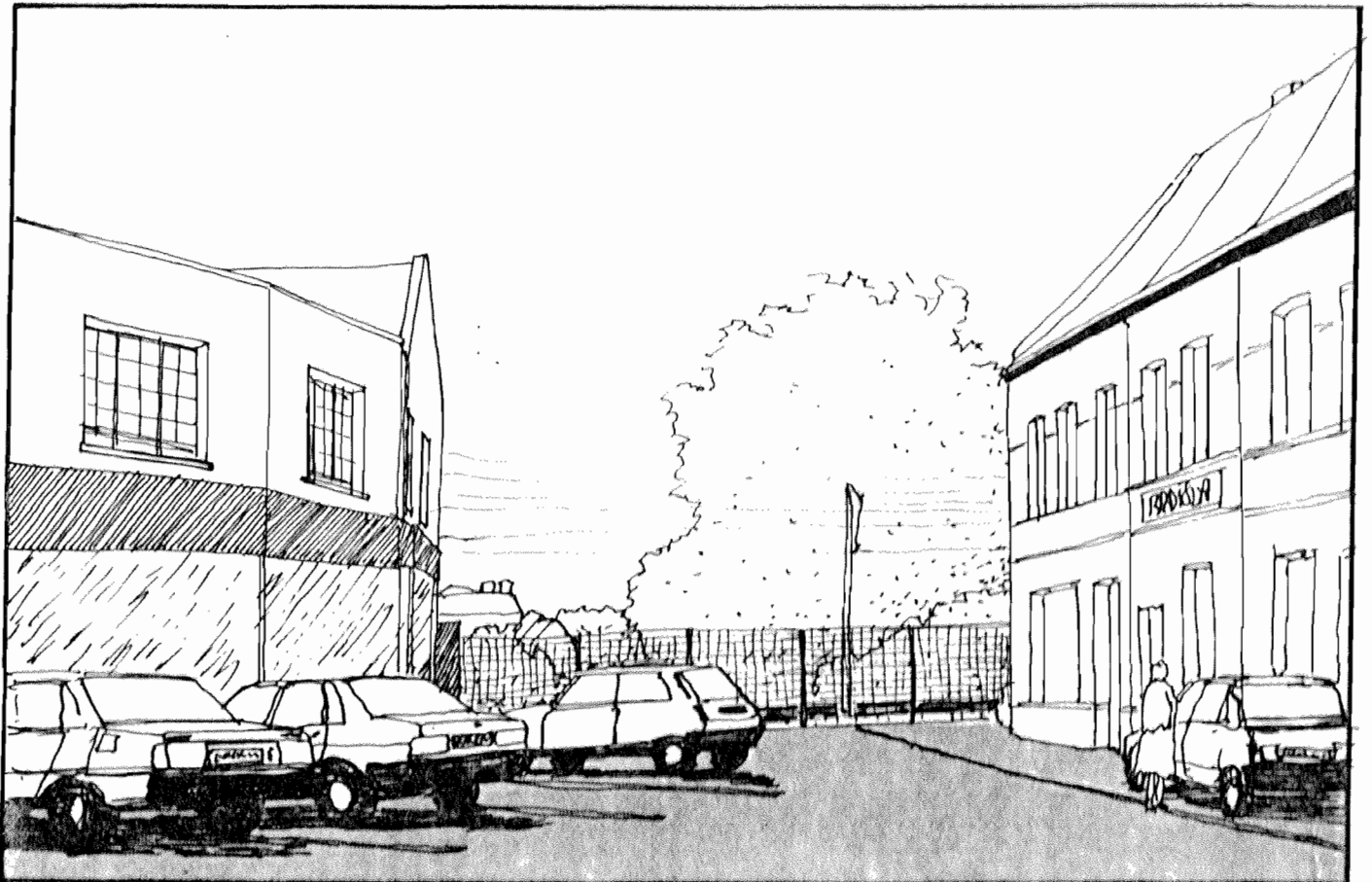
Il sépare fortement le quartier de Pont de la Deûle du reste de la ville. Un seul pont permet son franchissement. Pour le franchir il faut longé des talus boisés qui renforcent l'impression de quitter une ville pour aller vers une autre.



Les voies SNCF

Parallèles au canal de la Deûle, elles génèrent les mêmes impressions de coupure qui sépare nettement la ville en deux entités distinctes.

Comme pour le canal, elles ne sont franchies que par un pont car les passages à niveau ont été fermés. Il en résulte des délaissés non aménagés et la disparition de relations plus directes entre les quartiers.

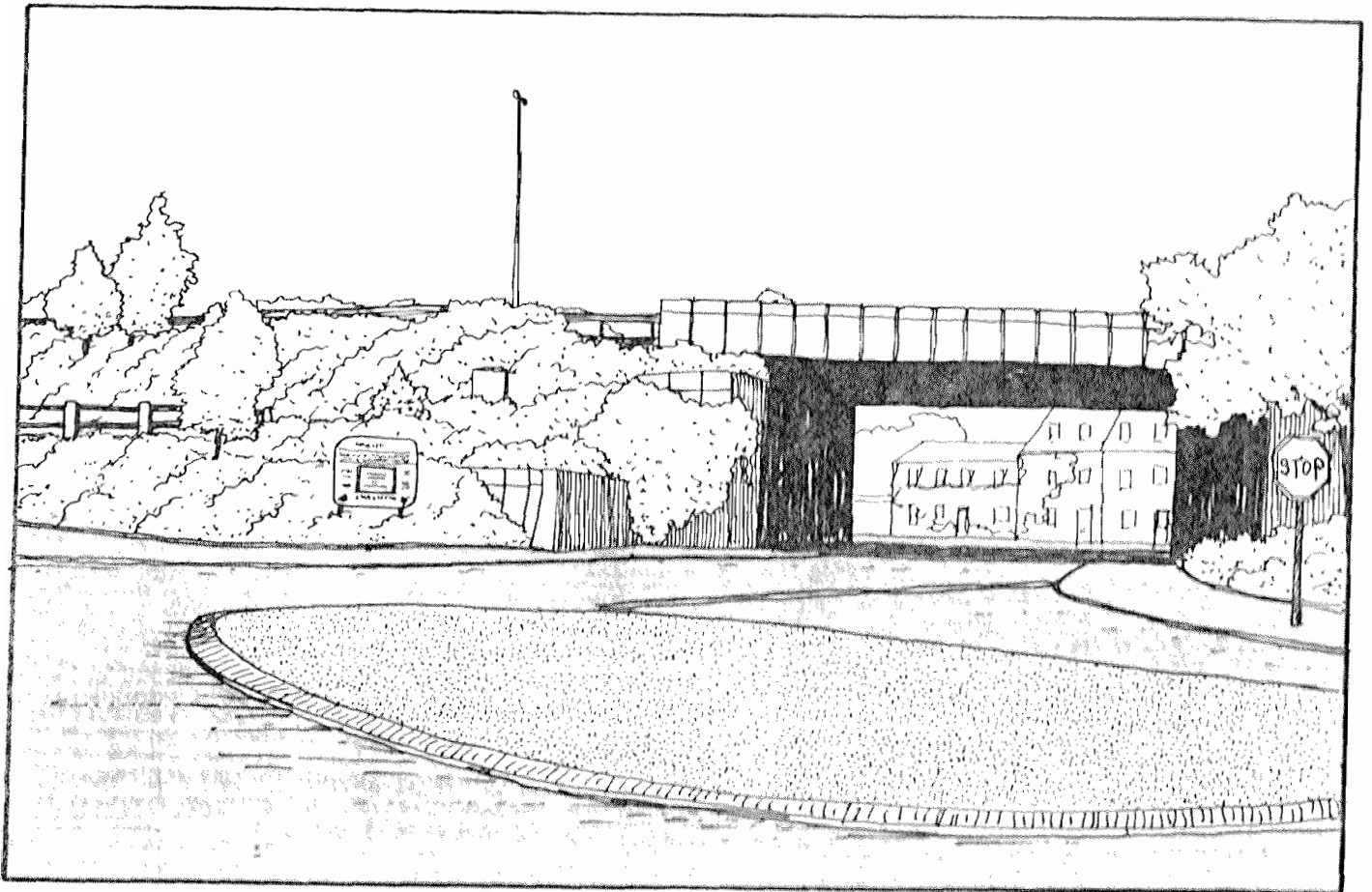


La Rocade

Implantée sur de forts talus elle constitue un véritable rempart qui vient cerner Flers en Escrebieux par le nord et couper le quartier de la rue Marceau Martin du reste du quartier du Pont de la Deûle.

L'intérêt de la rocade dépasse celui de la ville. Pour cela il est conçu de façon tout à fait autonome. Des plantations continues de boisements denses contribuent à lui donner son aspect de tuyauterie ou de couloir végétal.

Les ponts qui enjambent le canal et les voies ferrées pour relier Pont de la Deûle à Flers accompagnent ceux de la rocade.



DES LIAISONS DIFFICILES

Au problème des barrières s'ajoute le fait qu'il n'existe pas de liaisons directes et de lecture facile.

La route principale

Elle relie l'ensemble des différents quartiers et des multiples "Centre Ville"
Les axes rectilignes qui la composent (rue Marceau Martin, la rue du Maréchal de Lattre de Tassigny...) favorisent une bonne lecture de l'espace

Toutefois se posent des problèmes cruciaux de sécurité vis à vis des piétons et des cyclistes car comme pour le reste des espaces publics la voiture y est reine (circulation et stationnement). La linéarité de ces rues est en plus un facteur important qui favorise l'accélération des automobilistes.

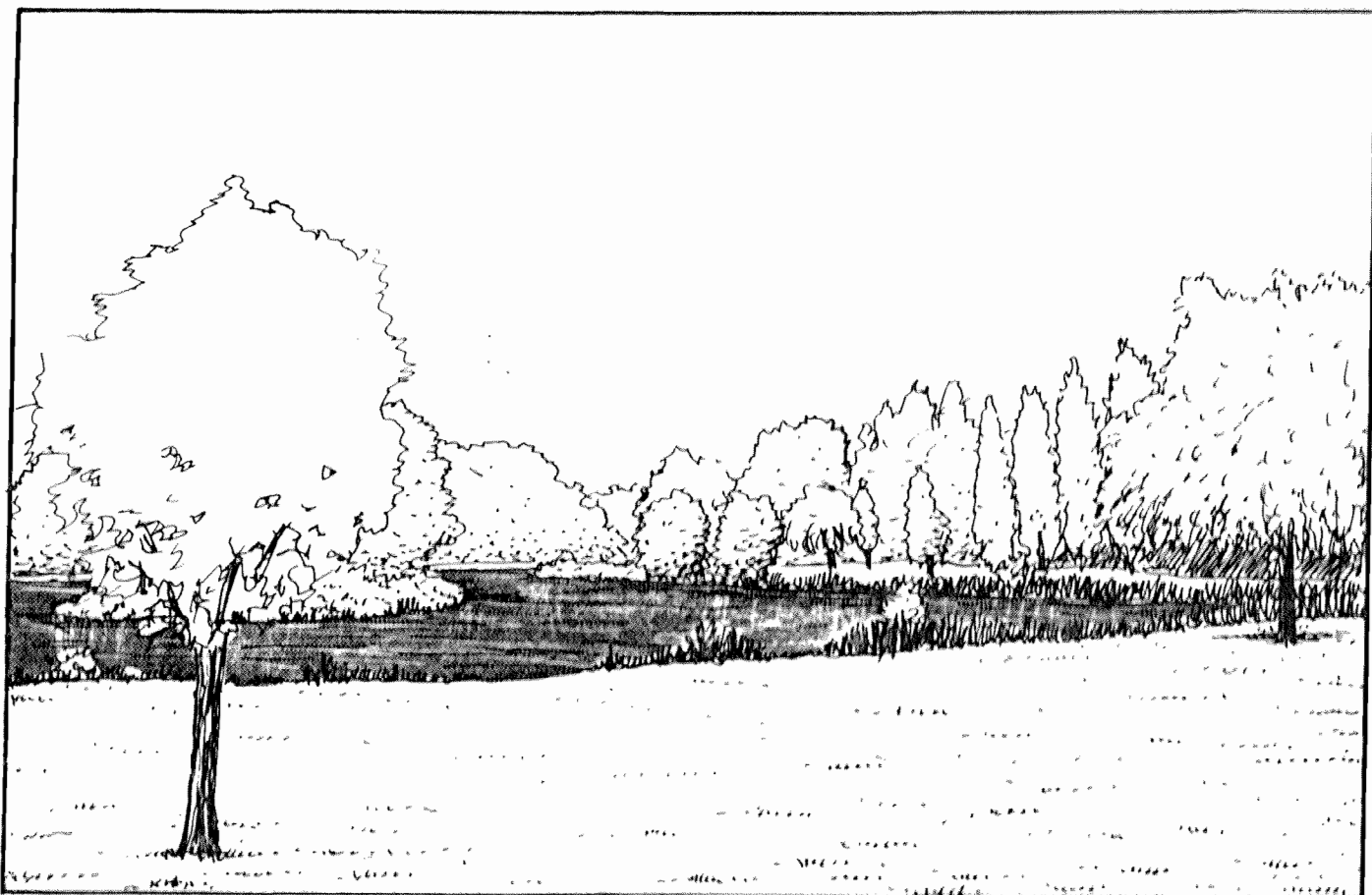


DES LIMITES CONFUSES

La conurbation entre Pont de la Deûle et Douai ainsi qu'entre le quartier de la rue Marceau Martin et la Cité Belforière tend à rendre impossible la distinction entre ces villes. De plus il s'agit de quartiers qui comme Pont de la Deûle sont très excentrés par rapport aux villes dont ils sont administrativement rattachés (Roost Warendin et Douai). Ces quartiers forment alors de véritables petites entités autonomes par rapport à ces mêmes villes.

Pourtant il existe bien des limites nettes autour de Flers avec les talus boisés de la rocade au nord et les zones naturelles le long de l'Escrebieux au sud.

Les prés-loribes, la seule zone naturelle de la commune ouverte au public, restent malgré tout à l'écart de la ville. Etant situés au nord de la rocade, il n'existe aucune relation directe avec la ville. De plus le parc est inondé par le bruit des voitures qui empruntent la rocade.



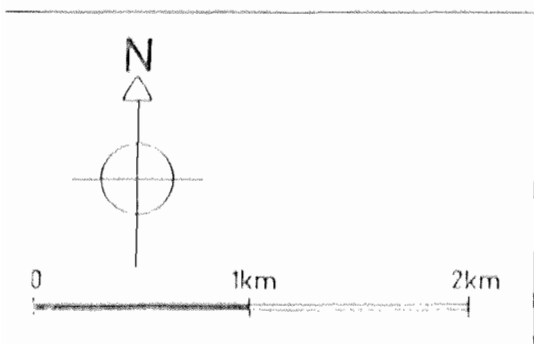
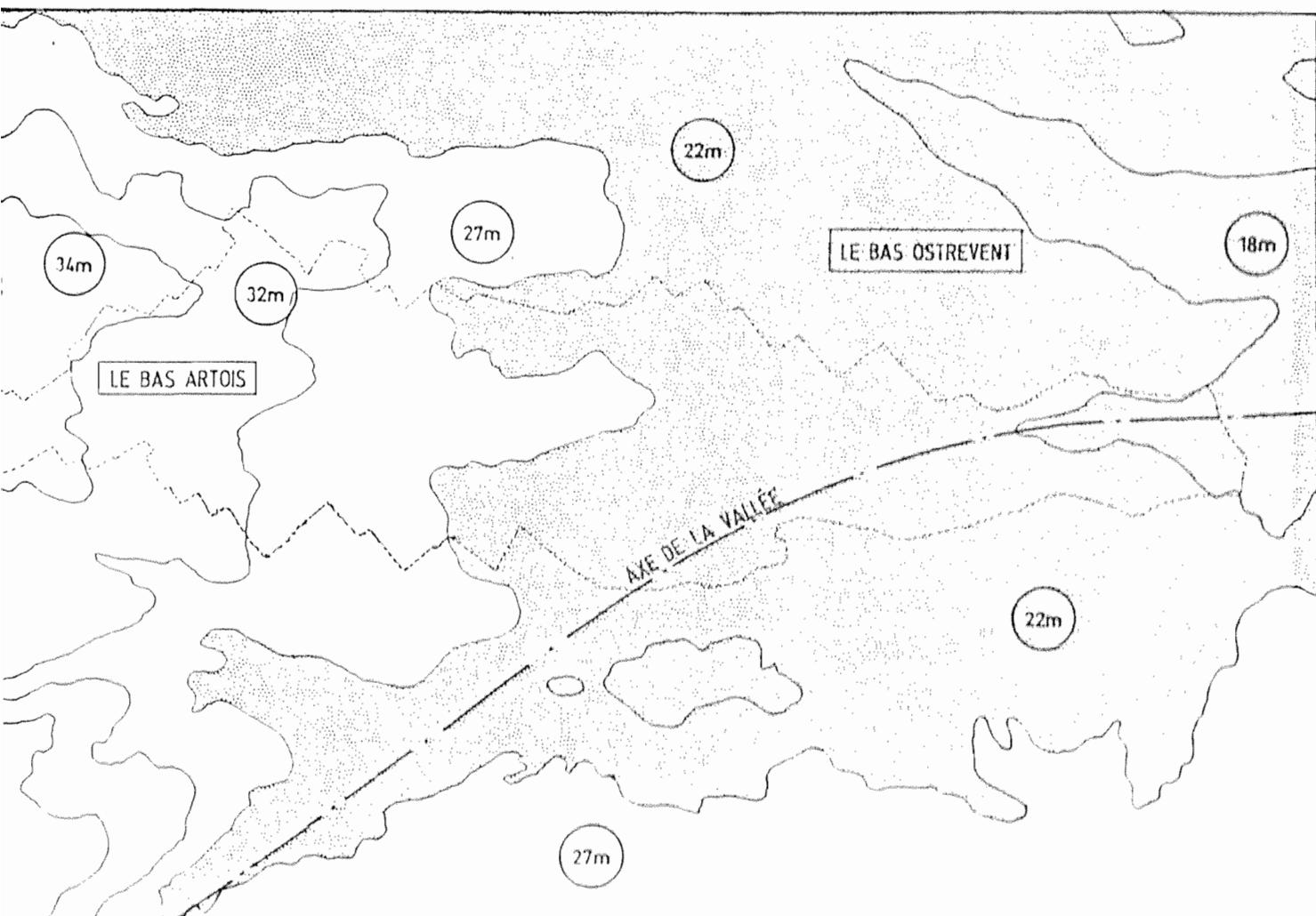
ANALYSE DE LA COMMUNE

RELIEF

Lors du chapitre découverte de la commune, aucune allusion n'est faite au relief. La raison est fort simple : aucun mouvement de sol significatif n'apparaît frappant (sauf les talus de la rocade).

Le relief est donc presque plat (c'est le début du Bas Ostrevent qui s'étend vers l'est) mais en réalité c'est une large vallée aux pentes douces. Cette vallée a une orientation générale sud-ouest, nord-est. Elle vient coupée en biais la ville orientée suivant un axe est-ouest.

Vers l'est, le relief devient plus vallonné (mais très faiblement) c'est le début du Bas Artois avec des terres plus sèches.



HYDROLOGIE

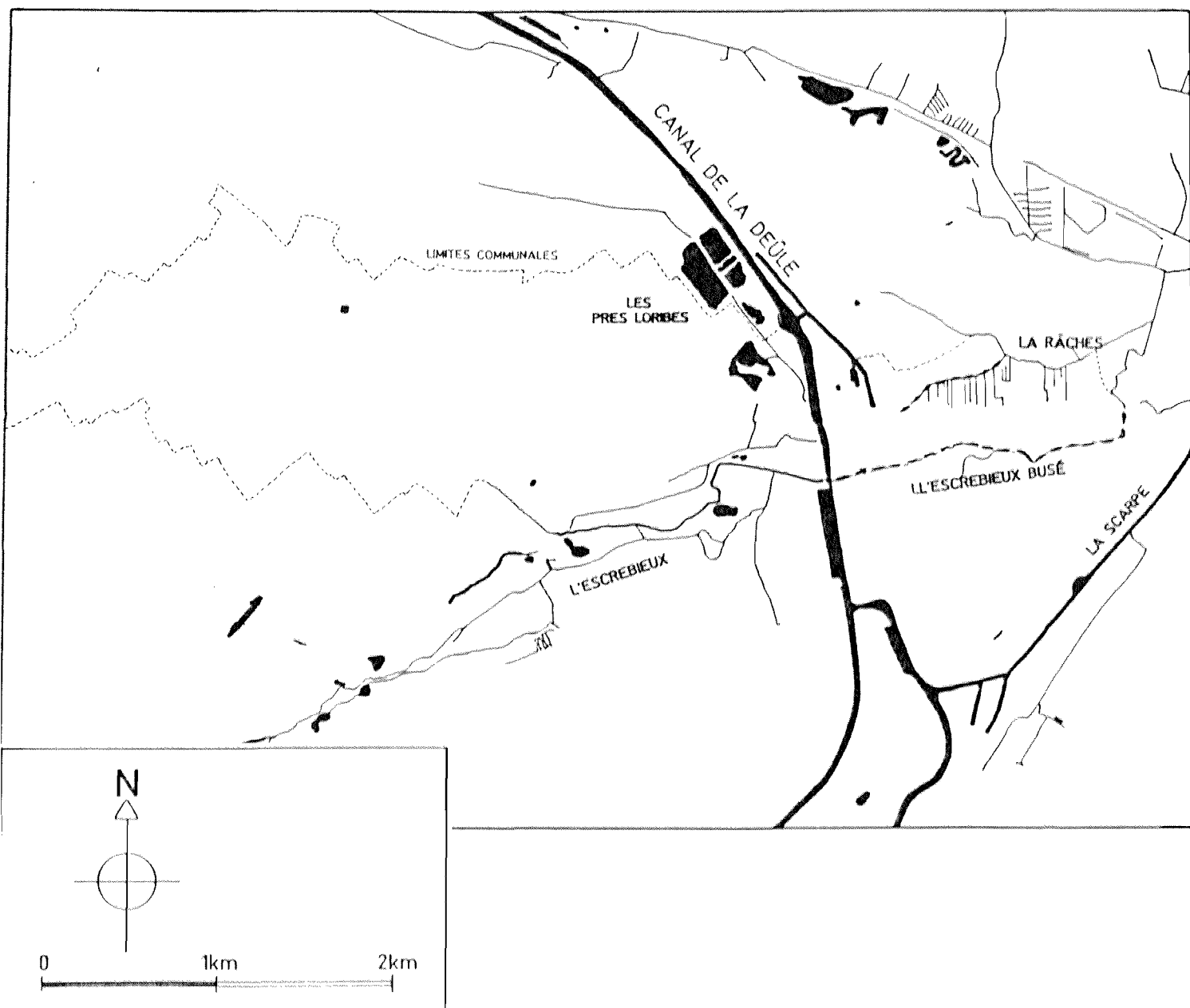
Les cours d'eau s'inscrivent en toute logique dans le relief et suivent l'axe général de la vallée (sud - ouest / nord-est).

L'Escrebieux coule lentement en dessinant de multiples sinuosités et en se subdivisant en plusieurs bras et plans d'eau. Il disparaît brutalement au niveau du canal de la Deûle pour réapparaître vers Pont de la Deûle et se mêler aux eaux de la Râche.

- La Râche vient cerner le nord de Pont de la Deûle, mais elle est busée sur une grande longueur, elle n'est perceptible qu'à la sortie de la ville vers l'est.

Ces rivières naturelles ont été coupées par la création du canal de la Deûle.

Orienté suivant un axe nord-sud il vient couper la ville en deux pour générer deux entités autonomes. Depuis, petit à petit les rivières qui organisaient la ville ont perdues de leur importance et sont progressivement enterrées, busées et oubliées. Alors qu'elles sont à l'origine de la ville qui en garde la mémoire dans son nom : Flers en Escrebieux.

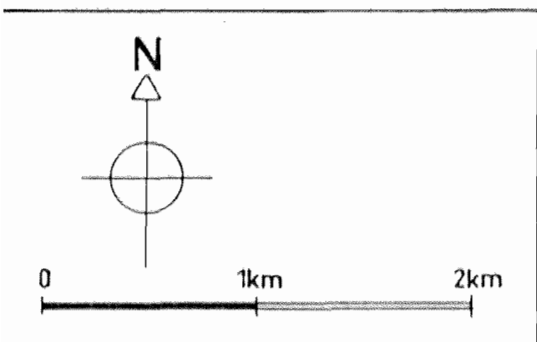
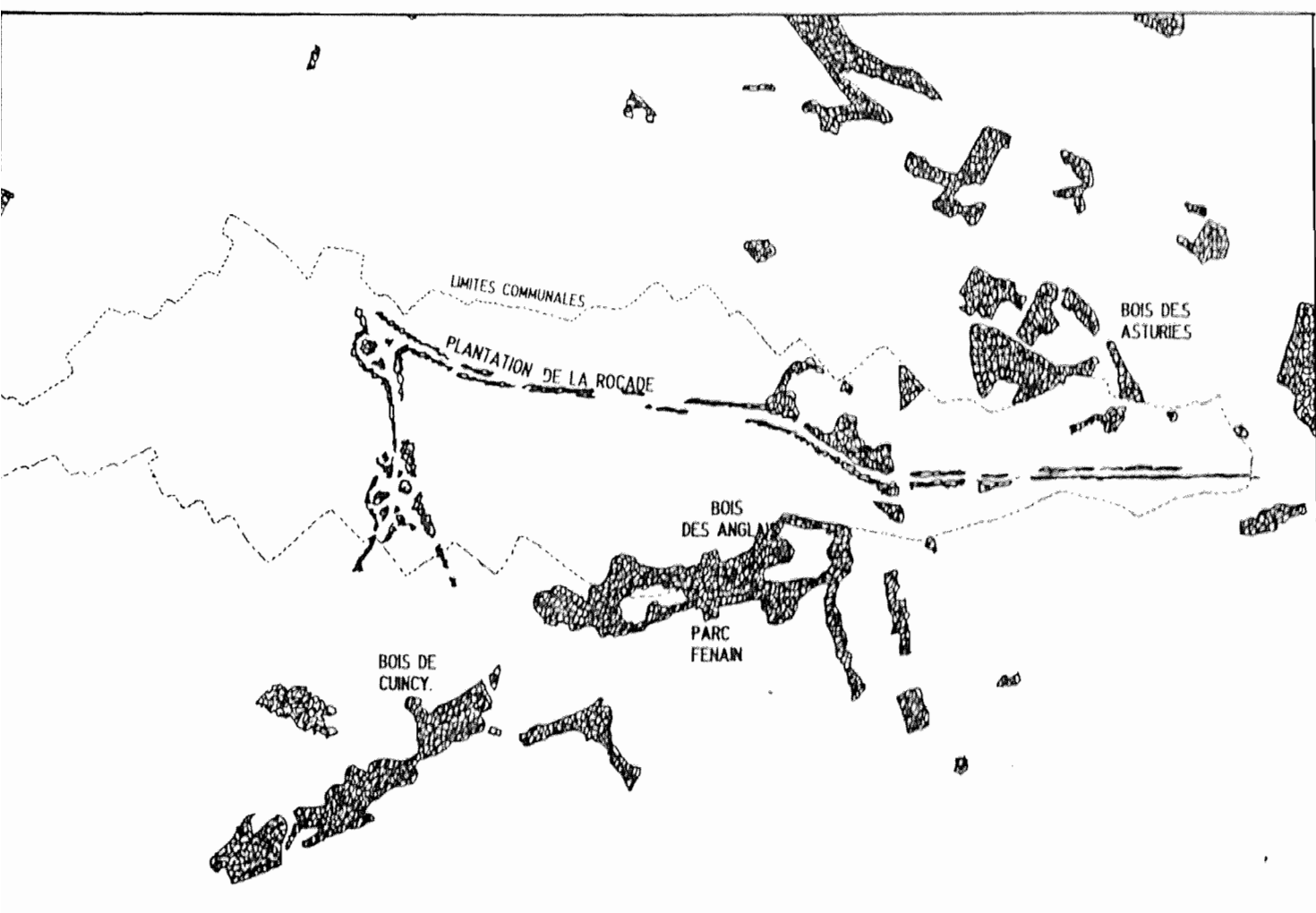


VEGETATION

Les terres trop humides étant peu propices à l'urbanisation et à l'agriculture, elles sont souvent laissées en pâtures et en bois (naturels et peupleraies). C'est le cas de Flers en Escrebieux où la majeure partie des zones boisées sont répartie le long des rivières de l'Escrebieux et de la Râche.

Depuis peu, les talus des voies rapides et les nombreux délaissés sur les échangeurs sont abondamment plantés suivant des techniques forestières.

Ainsi les zones urbanisées de Flers en Escrebieux sont cernées au nord et vers l'ouest par les boisements récents des voies rapides, au sud et vers l'est par les boisements liés à l'eau. Cette végétation dense renforce isolement de Pont de la Deûle qui est cerné par la végétation au nord.

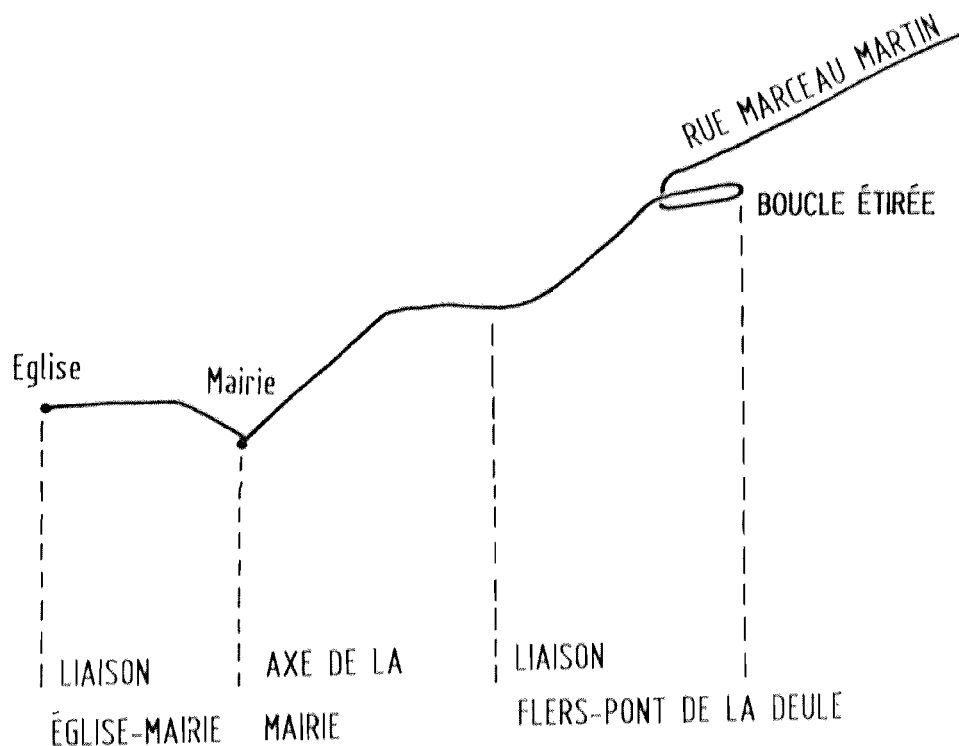


ROUTES

Deux types de routes traversent la commune : celles autour desquelles s'est construit la ville et celles plus récentes qui la traversent et semblent l'ignorer (voies rapides)

Le réseau viaire ancien est déjà fort complexe par l'absence d'axes importants rectilignes et structurant. La RN 43 semble même à l'écart de la zone urbaine. Il se dégage toutefois un axe plus ou moins structurant qui relie Flers en Escrebieux au quartier de Pont de la Deûle mais déjà ponctué de nombreux virages qui cassent sa régularité. Les deux noyaux qui composent la commune se sont développés autour de croisements de cet axe est-ouest avec des axes orientés nord-sud (le D 120 vers Flers en Escrebieux et le D 420 sur Pont de la Deûle).

La création de la rocade, qui reprend vers l'est l'ancien tracé du canal de la haute Deûle, est venu perturber davantage cette seule route qui reliait le quartier de Pont de la Deûle au reste de la ville en obligeant la route à former une boucle étirée.



Entre ces tronçons rectilignes, donc structurant, de multiples virages combinés avec des franchissements (ponts) viennent casser la continuité du tracé et donc sa cohérence.

- hormis la perceptive sur la façade de la Mairie en arrivant depuis Pont de la Deûle les points de vue dans les perspectives des rues principales aboutissent à des éléments sans grande valeur
- l'élément qui perturbe le plus la lisibilité de cet axe majeur est l'organisation du passage de Pont de la Deûle à Flers. Il faut partir dans la direction opposée à Flers pour atteindre un giratoire qui donne accès à la route qui retourne sur Flers. Pour celui qui découvre pour la première fois la ville cette anomalie représente la pire aberration qu'on puisse imaginer.

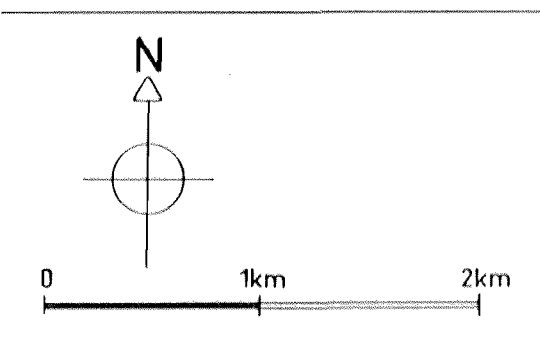
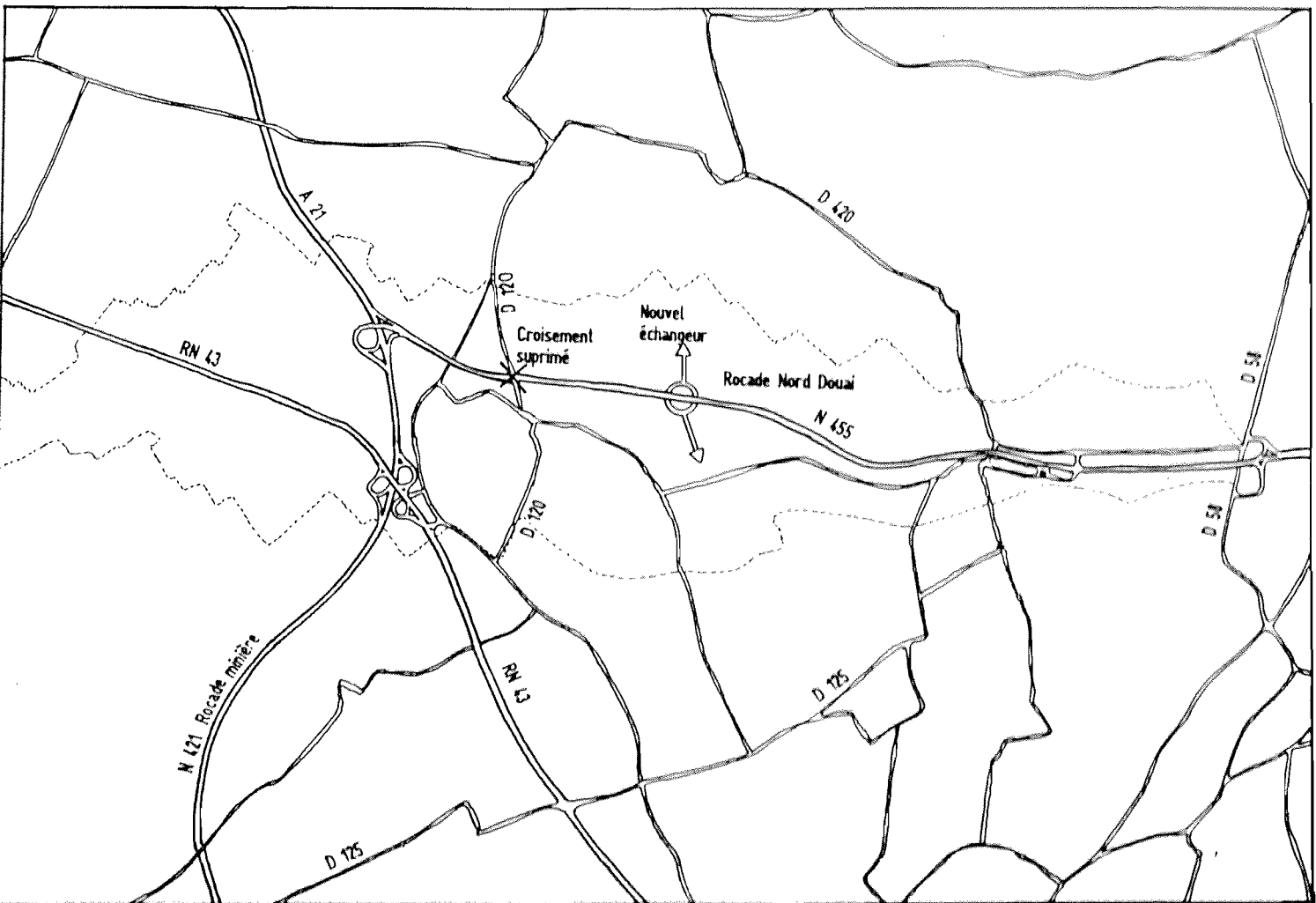
LIAISONS PIETONNES

Une liaison piétonne existe pour traverser à pied ou à vélo les barrières que constituent les voies ferrées et le canal de la Deûle.

Malheureusement l'absence d'éclairage adapté, de signalétique et de liaisons directes (escaliers...) tend à minimiser le rôle de cette liaison pourtant primordiale pour redonner la cohérence à la commune, les relations entre les quartiers.

Les voies rapides traversent la ville indépendamment de son organisation interne. Les routes sont conçues de façon autonome, comme détachées des espaces traversés.

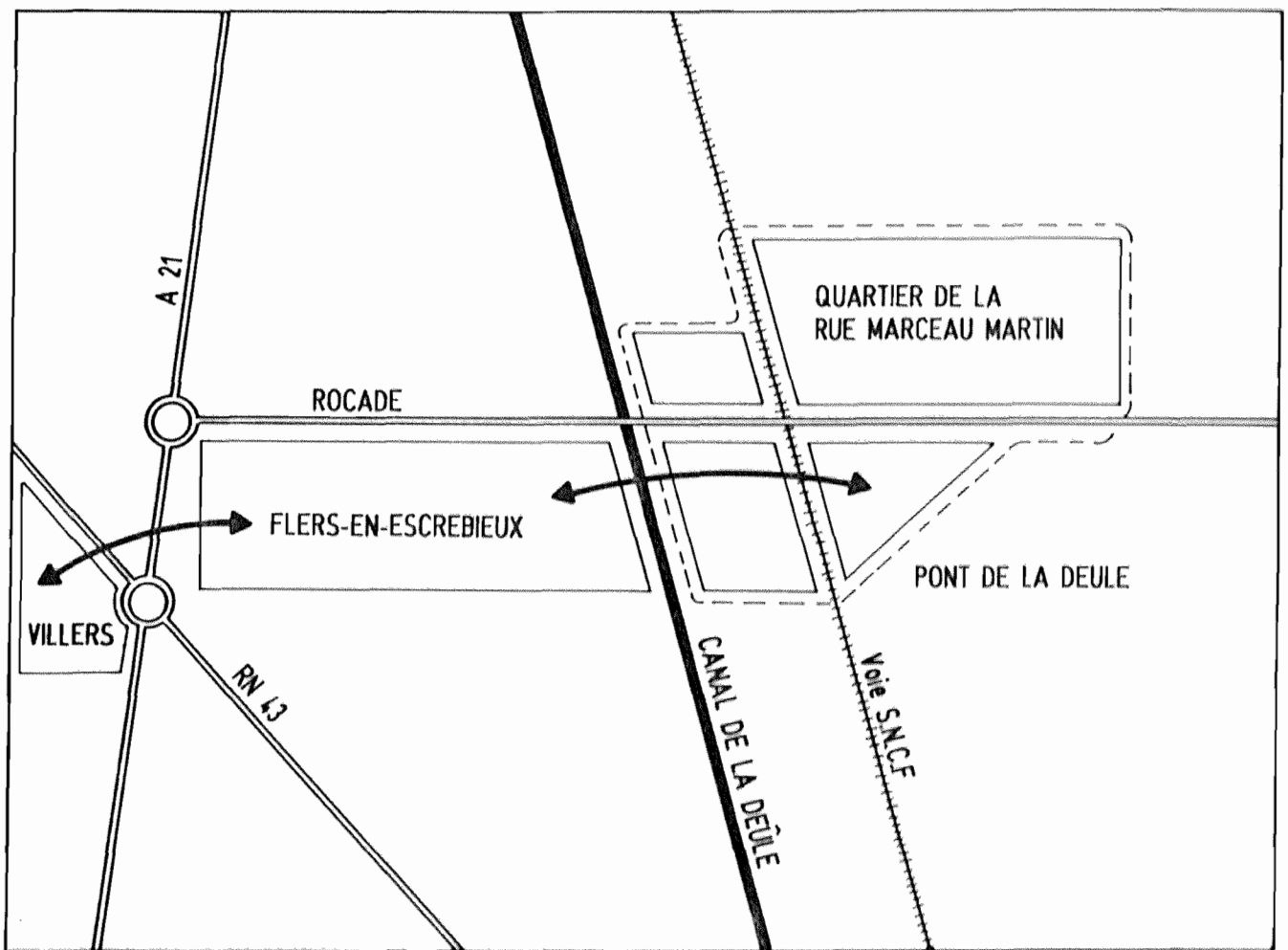
Les relations avec la ville se limitent aux échangeurs. Ils constituent ainsi les entrées de la ville depuis ces axes très importants. Le doublement de la rocade va engendrer la nécessité d'échangeurs à niveaux pour des raisons de sécurité et de normalisation. Les relations avec la ville seront donc réduites avec la disparition d'accès qui ne pourront être réadaptés. Aux échangeurs situés aux extrémités de la zone urbanisée s'ajoutent deux échangeurs qui viendront perturber davantage la lecture de la commune en se greffant sur des axes secondaires ou à des structures déjà complexes (la boucle étirée de Pont de la Deûle)



Aux problèmes de desserte de la ville, les voies rapides ont cassées la ville en la découpant en de multiples entités jadis très liées, les voies SNCF en fond de même:

- les Près loribes se retrouvent à l'écart de la ville entre la rocade et le canal
- le quartier de Villers isolé vers l'ouest en pleine campagne et davantage séparé par les multiples échangeurs entre les rocades et la RN 43
- le quartier de la rue Marceau Martin jadis visible depuis le reste du quartier de Pont de la Deûle devient caché par les hauts remparts de la rocade

Les liaisons piétonnes et cyclistes qui pourraient réconcilier ces quartiers sont aujourd'hui trop discrètes, mal signalées ou inconfortables.



↔ LIAISONS PIETONNES

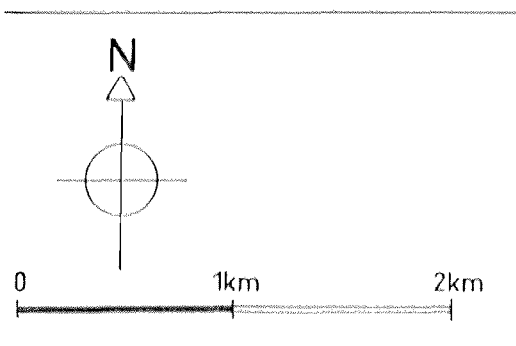
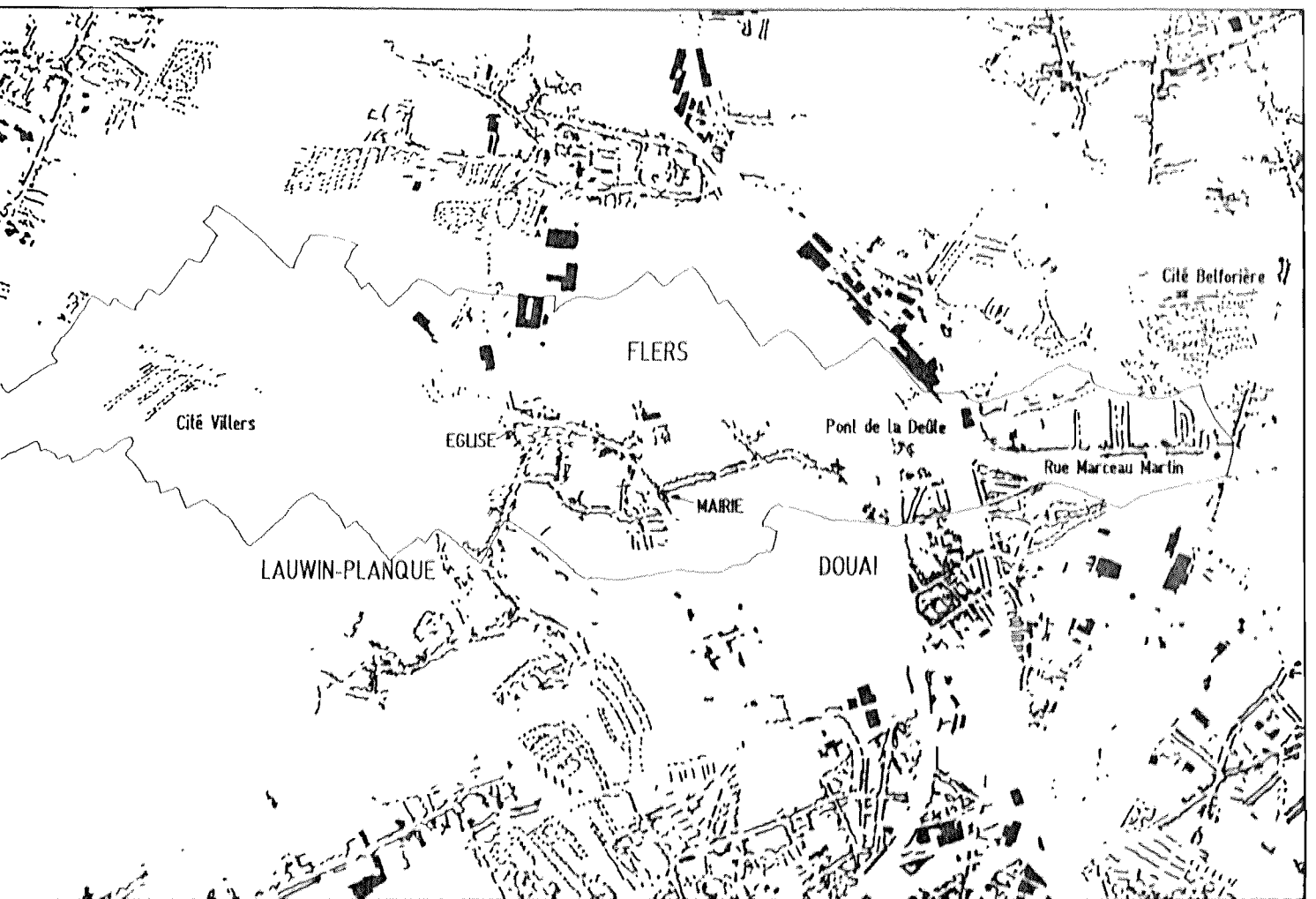
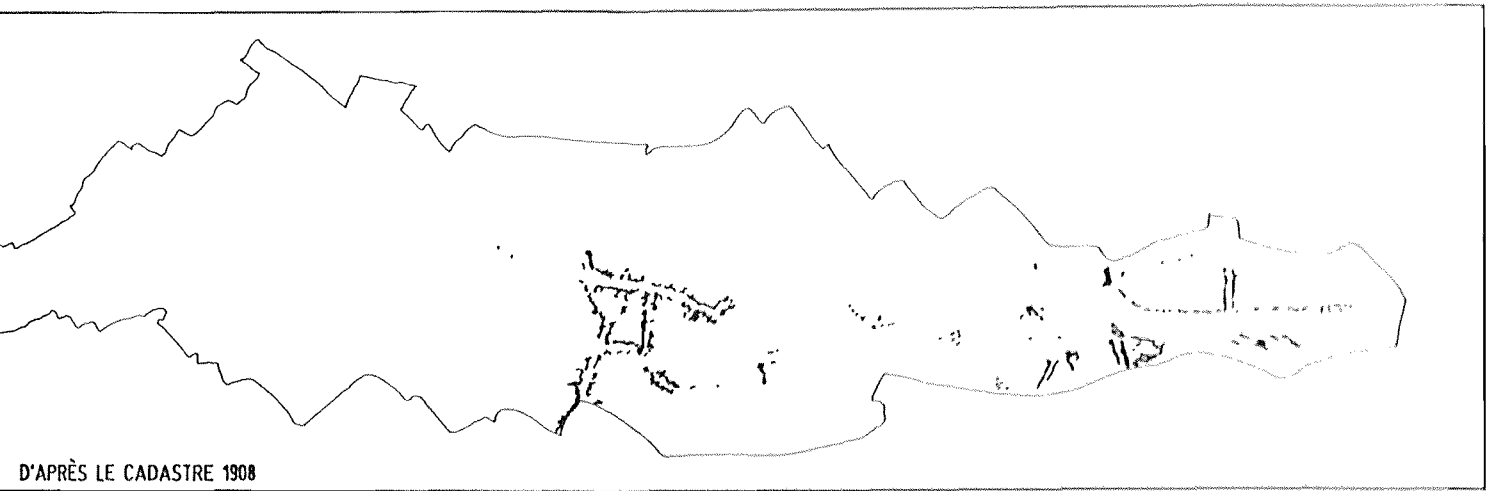
HABITAT

Au regard de la carte de l'habitat on distingue trois secteurs principaux :

- la cité Villers vers l'ouest est récente et perdue en plaine campagne, nous ne l'avions même pas devinée lors de nos visites sur place.
- Flers en Escrebieux proprement dit
- Pont de la Deûle

Comme l'illustre le cadastre de 1908, le quartier de Pont de la Deûle a toujours été à l'écart de Flers en Escrebieux. Dans un but réconciliateur l'urbanisation a été développé entre ces deux entités avec la création de nouveaux quartiers et l'implantation de la Mairie à mi chemin

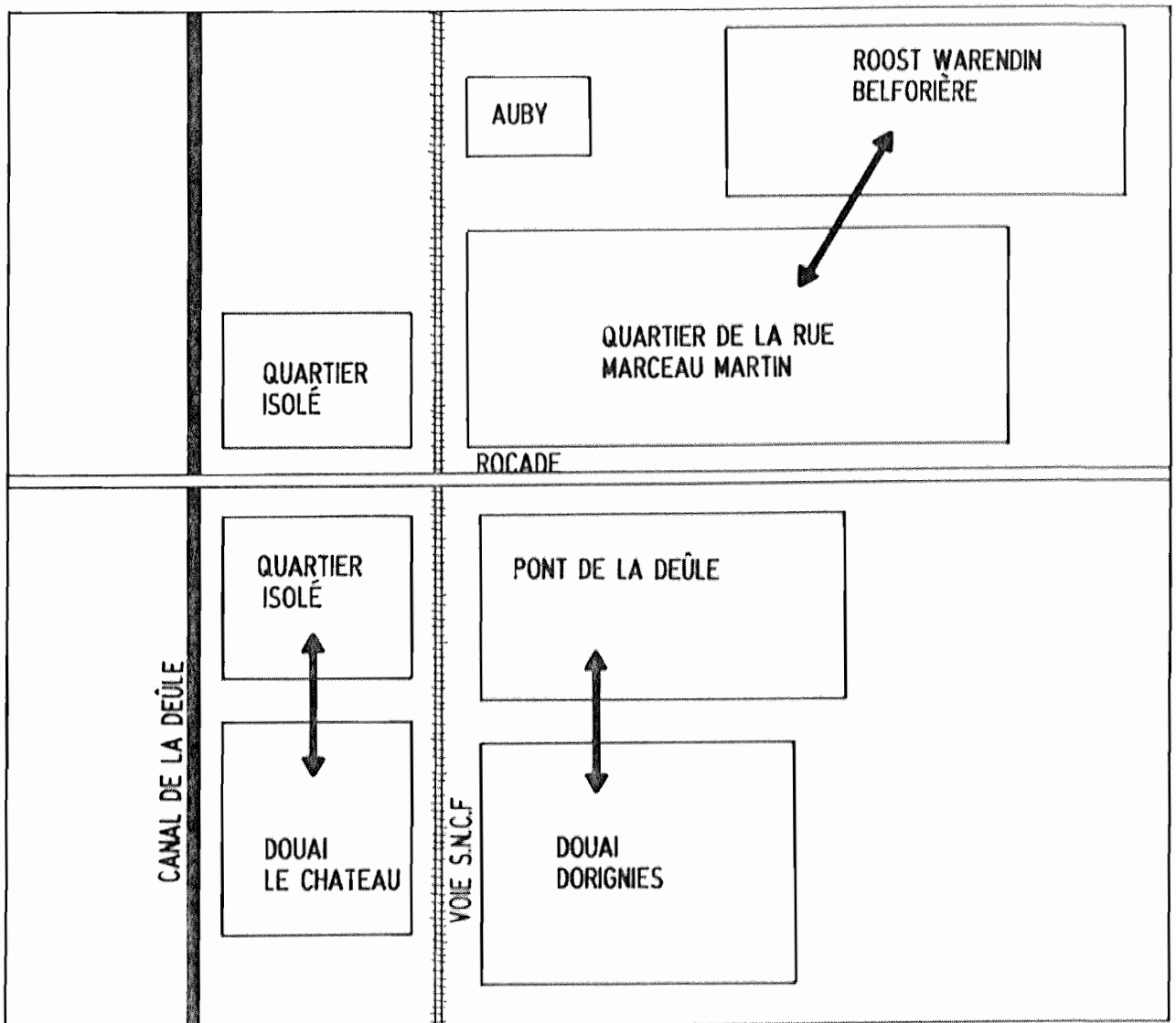
Le résultat fut l'inverse avec l'éclatement du Centre Ville initial regroupé autour de l'église pour aboutir à deux "centre ville" incomplets et trop éloignés pour constituer un vrai centre.



Le canal de la Deûle, les voies SNCF et les voies rapides viennent subdiviser les deux entités initiales en une multitude de quartiers comme nous l'avons présenté au chapitre précédent (routes)

Parallèlement le quartier de Pont de la Deûle est coincé entre Aubry, Douai et Roost Warendin. Chaque secteur se retrouve ainsi séparés des autres secteurs de la ville et fortement reliés aux quartiers eux-mêmes excentrés des communes voisines :

- La cité Belforière au nord (Roost Warendin)
- Le quartier de Dorignies au sud (Douai)



CONCLUSION

Une ville dynamique

Ce bilan très négatif cache en réalité de nombreuses potentialités et une volonté très forte de l'équipe municipale pour améliorer la qualité du cadre de vie et la cohérence de la ville.

A titre d'exemple diverses études ont déjà été réalisées ou sont sur le point de l'être (DSQ Pont de la Deûle, étude d'urbanisme, aménagement du quartier de la rue Marceau Martin...)

Une vision intercommunale

Les derniers chapitres illustrant l'importance des relations avec les communes voisines et des grands axes de communication montrent bien la nécessité d'une vision intercommunale indispensable pour aboutir à des projets cohérents.

Des liaisons importantes

La ville est morcelée, et rien ne pourra à terme permettre de lui redonner sa cohérence. D'où l'importance des liaisons piétonnes et automobiles ainsi que du traitement des entrées de villes et de sa périphérie pour faciliter les circulations entre les différents quartiers et la compréhension de la ville.

PROJET A L'ECHELLE DE LA VILLE

LE QUARTIER DE PONT DE LA DEULE

Le quartier de Pont de la Deûle bénéficie déjà de nombreuses études :

- Opération de sécurité sur la Rue Marceau Martin menée par le Département 1990.
- Etude de reconquête des friches du quartier de la Rue Marceau Martin par Monsieur TESSON 1990.
- Aménagement d'un foyer pour personnes âgées par Monsieur VILAIN (Architecte D.P.L.G.) et Monsieur TESSON 1991.
- Etude d'urbanisme par Monsieur DEHERTOG (Architecte D.P.L.G.) et Monsieur TESSON 1991.

De plus, comme l'a montré le chapitre précédent, le quartier de Pont de la Deûle est relativement autonome par rapport à Flers-en-Escrebieux proprement dit. Le développement futur peut se concevoir avec une certaine indépendance.

Pour ces deux raisons, l'étude "cadre de vie" s'attardera peu sur Pont de la Deûle et focalisera plutôt sur Flers-en-Escrebieux proprement dit.

MODIFICATION DE LA ROCADE

Le doublement des voies va entraîner de profondes modifications par suppression des carrefours actuels (à feux) au profit d'échangeurs installés en rase campagne.

Les entrées de commune seront modifiées mais aussi toute l'organisation interne.

DEVIATION DU CD 120

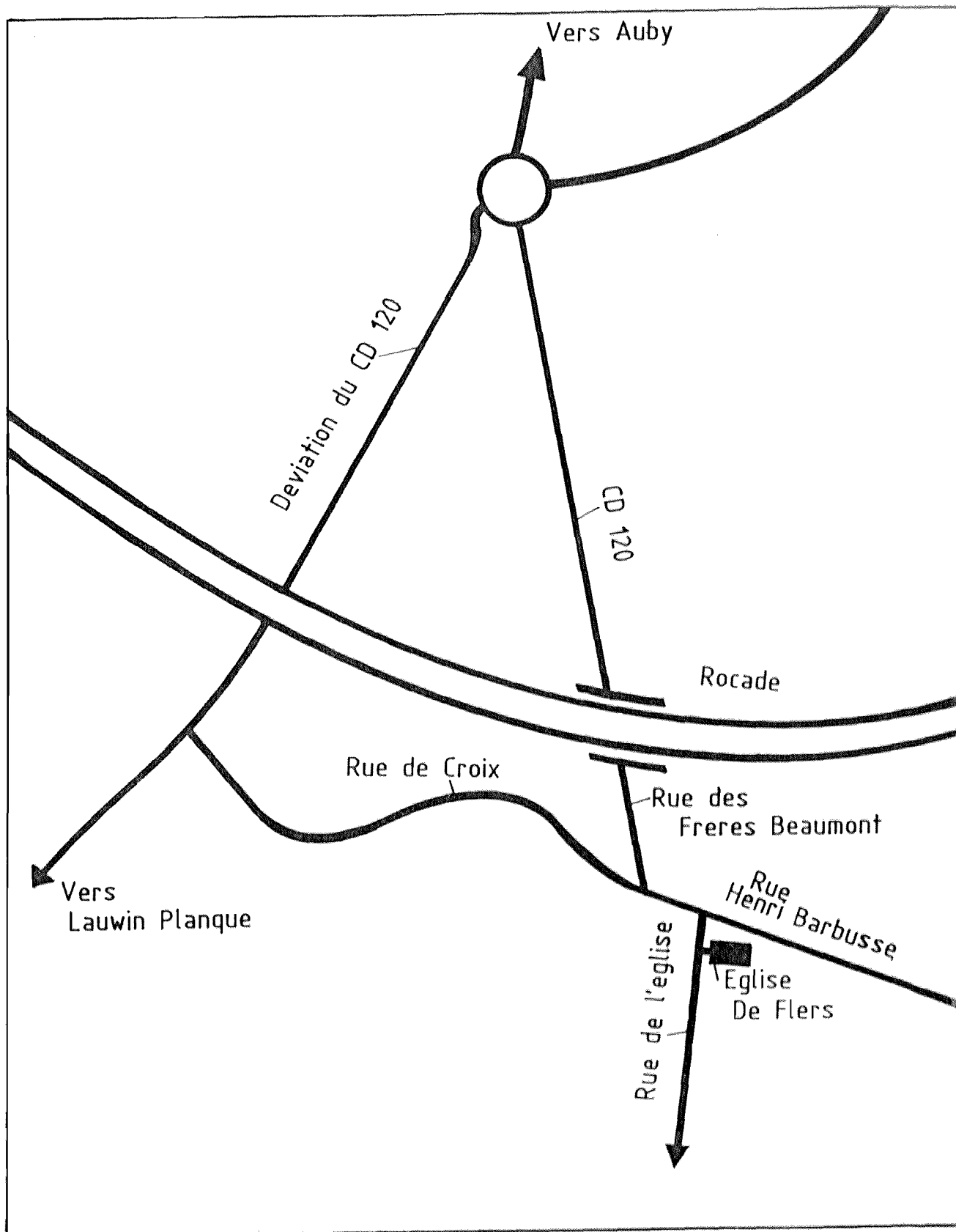
Le croisement entre la rocade et la rue des Frères Beaumont conduisant à Auby sera fermé. Le CD 120 sera alors reporté sur la route qui contourne Flers par l'ouest depuis le futur giratoire qui marquera l'entrée d'Auby et l'amorce de la voie de contournement sud d'Auby.

Ces changements constituent autant d'opportunités pour améliorer la sécurité des usagers et la lisibilité de la commune :

- La rue des Frères Beaumont devient en cul de sac ce qui résout le problème du croisement avec la rue de Croix particulièrement dangereux.

- Le problème de croisement entre la rue Henri Barbusse et la rue de l'église est minimisé par la déviation des flux entre Auby et Lauwin-Planque par la route située dans le prolongement de la déviation du CD 120.

- Le croisement entre le chemin de croix et la déviation du CD 120 devient la porte ouest de la commune. La création d'un giratoire permet de mettre en scène cette entrée de ville.



NOUVELLE SORTIE

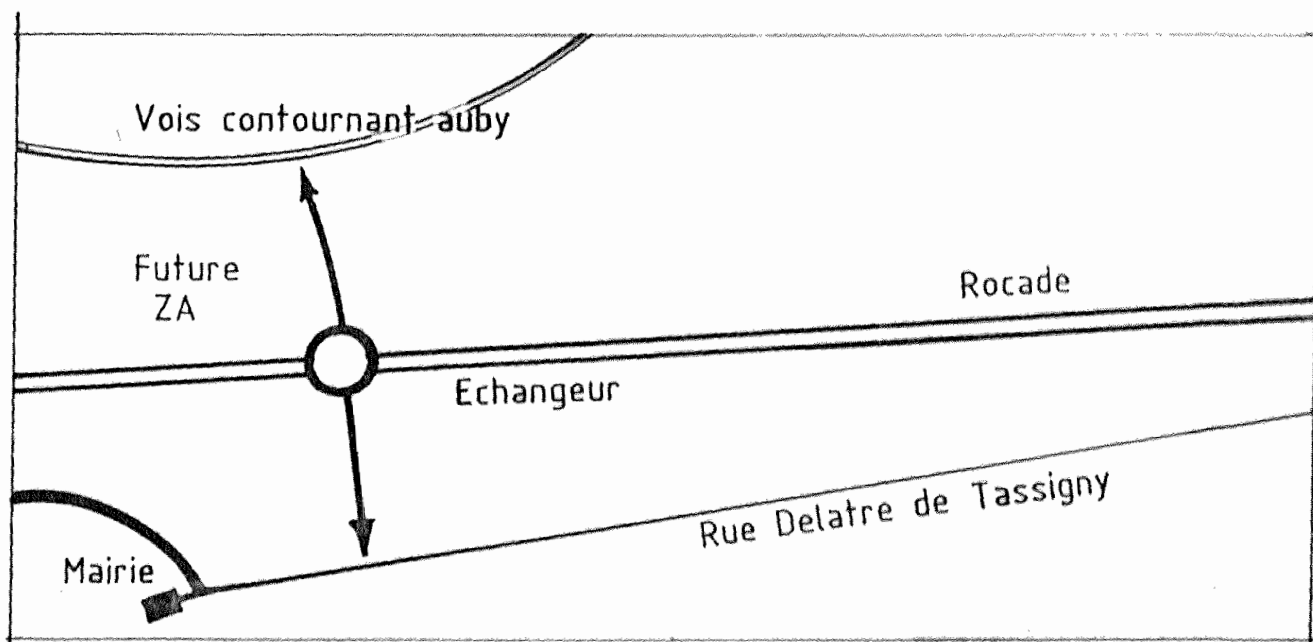
Actuellement aucun plan suffisamment précis permet de définir l'emplacement et la forme exacte du futur échangeur. Toutefois sont déjà définies les principales orientations :

- Il s'agira d'un échangeur à niveau.
- Il sera situé approximativement au lieu dit "La Chapelle" entre les prés Loribes et le CD 120.
- Il rejoindra au nord, la voie de contournement d'Auby et au sud la rue Maréchal De Lattre de Tassigny.

Quand le projet sera mieux défini, il faudra aménager l'échangeur comme un élément important :

- C'est la porte de la commune.
- C'est la porte du futur parc d'activité qui sera située au nord de la rocade.

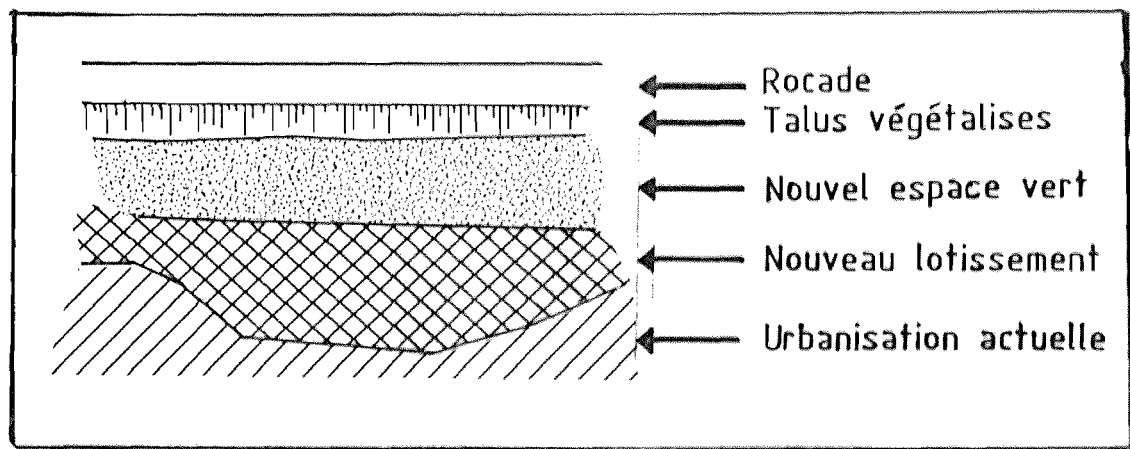
Le raccordement sur la rue De Latte de Tassigny sera problématique pour la gestion des flux mais également pour la lisibilité de l'espace.



RENFORCER LA CEINTURE VERTE

FRANGE NORD

Les travaux de la rocade sont une opportunité extraordinaire pour conforter la ceinture verte existante en y intégrant les talus anti-bruits. Parallèlement quand l'urbanisation se poursuivra entre la ville et la rocade, les nouveaux espaces verts seront localisés contre l'écran végétal de la rocade pour élargir cette ceinture verte.



Dans le même esprit, seraient aménagées les franges entre la rocade et la zone d'activité ou le cimetière pour leur donner une image de parc d'activité attractive, verdoyante et de cimetière paysager.

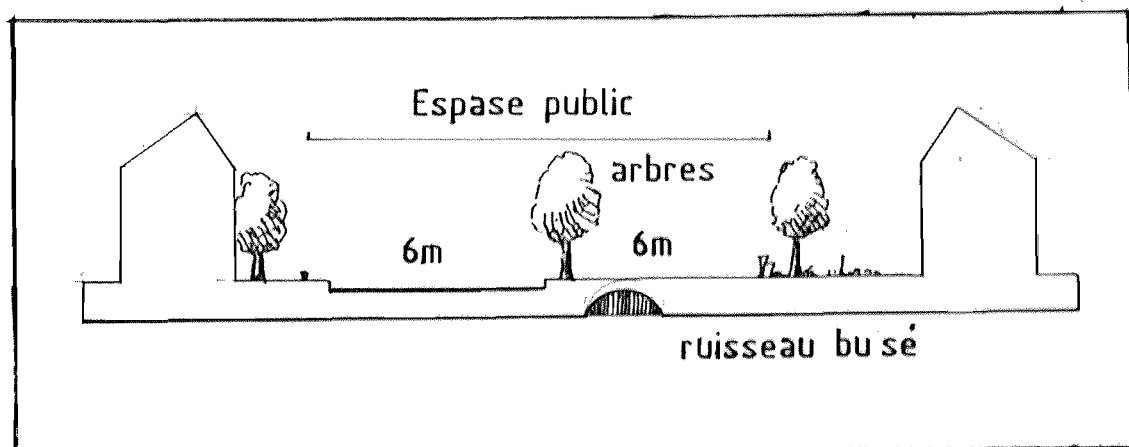
Il sera également très important de retrouver un accès plus direct pour les piétons vers les prés Loribes en passant sous la rocade par un petit tunnel dans l'axe de la ruelle située dans le prolongement de la rue De Lattre de Tassigny.

FRANGE SUD

La présence de nombreux boisements le long de l'Escrebieux génère dès aujourd'hui la sensation d'une ceinture verte. Mais elle est fortement privatisée et discontinuée par endroit.

Pour renforcer la ceinture verte, il faut y intégrer d'autres éléments existants comme le stade et ouvrir au public certains bois pour laisser une continuité d'espaces publics.

La rue de la Fontaine présente un très large trottoir côté Lauwin-Planque. cette largeur est due à la présence d'un ancien ruisseau busé. Il serait judicieux d'y implanter un alignement d'arbres (en continuité de la ceinture verte) qui rappellerait la présence de l'eau (des saules par exemple).



Pour relier tous ces espaces, il faut une continuité de liaisons piétonnes et cyclistes qui peuvent servir de raccourci ou de lieux de promenades. Avec des relations directes vers le lotissement derrière la Mairie ou vers la rue De Lattre de Tassigny à travers le stade.

PROJETS PONCTUELS

RUE DE WAGNONVILLE

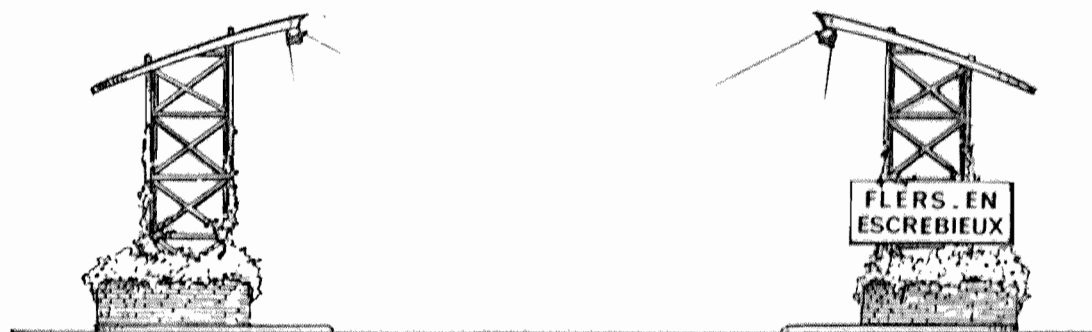
(Liaison Mairie-Douai)

ENTREE DE VILLE

Pour améliorer l'identification de Flers-en-Escrebieux par rapport aux communes voisines sera réalisée au niveau de toutes les portes un élément qui marque la transition entre les deux communes. Souvent l'espace étant limité, l'entrée de la commune sera soulignée par des éléments architecturés qui combinent jardinières maçonnées, structures métalliques, signalétiques et plantations décoratives (plantes basses à fleurs et plantes grimpantes). Un éclairage depuis le bas permet de visualiser l'ouvrage même la nuit.

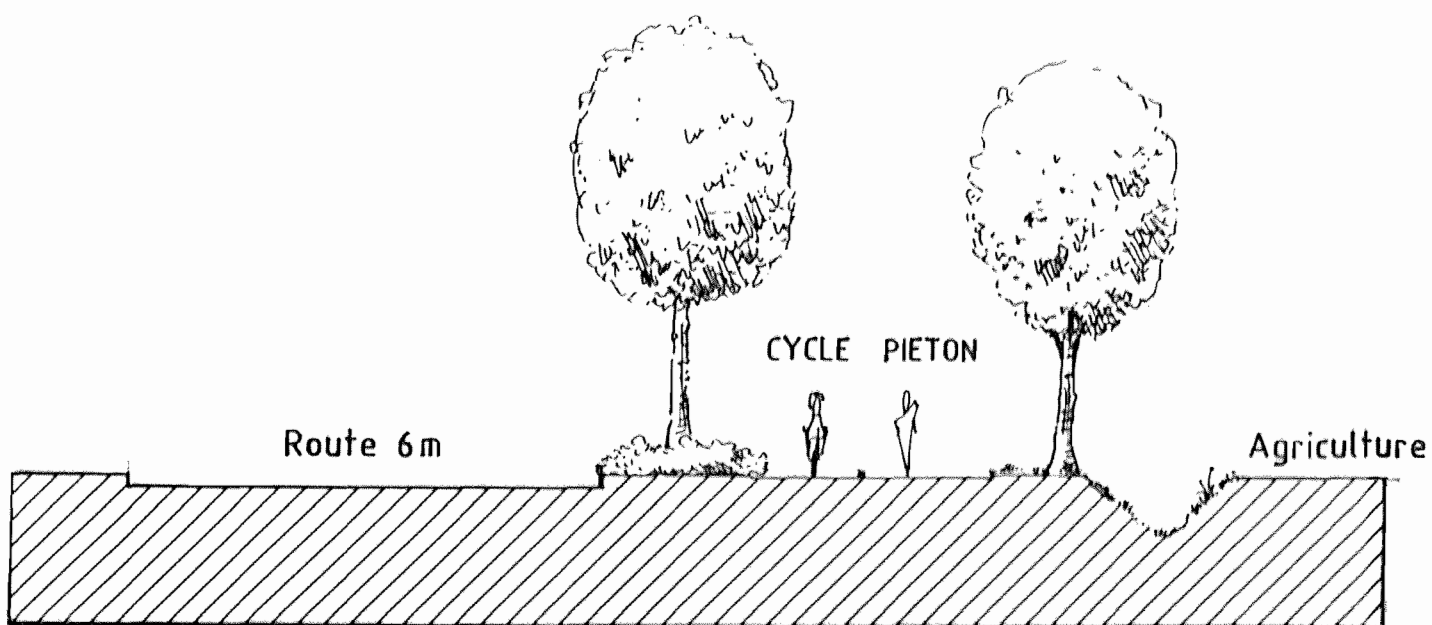
Un passage piéton constitué d'un matériau rugueux pour rompre avec le macadam renforce l'effet de porte et incite à ralentir. Un éclairage haut accompagne la traversée piétonne importante (accès au parc Fenain).

Dans le cas de l'entrée depuis Douai-Wagnonville des arbres remarquables complètent ce marquage.



CHEMIN DE PROMENADE

Un chemin existe le long de l'Escrebieux. Il est accompagné d'un alignement qui le rend plus agréable. Il est facile de le prolonger vers le stade pour former un cheminement continu. Mais sur 150 m il doit longer la rue de Wagnonville pour éviter des bois privés réservés aux chasseurs. Pour être sécurisante et agréable, le chemin occupe sur ce tronçon tout le large bas côté. Une double rangée d'arbres encadre la promenade à l'écart de la circulation. Une piste cyclable est accolée au chemin mais présente une texture différente.



Plus vers l'ouest, une liaison intéressante entre le parc Fenain et le lotissement peut facilement être dessinée à travers des bois. Il faudra pour cela négocier avec la société propriétaire des lieux.

LE LOTISSEMENT

Le constat est simple. L'espace public est presque complètement minéralisé : les délaissés sont remplis avec du schiste et les arbres morts laissent leur place à de l'enrobé.

La volonté de la Mairie est claire : il faut replanter. Mais comment ? Il nous semble intéressant de planter de tel sorte que l'espace devienne à la fois moins monotone et plus lisible, d'où l'idée de hiérarchiser les voies en plantant la rue principale d'un alignement homogène de petits arbres. Dans le reste de la résidence les plantations seraient plus éparées avec des essences plus variées et plus colorées.

Les vastes surfaces inutiles en schistes sont décaissées garnies de terre végétales et abondamment plantées d'arbustes et d'arbres si l'espace le permet. Autour du transformateur EDF ces plantations minimisent son impact.

L'espace vert situé dans une enclave de 80 m sur 25 m n'est en fait qu'un gazon entouré de clôtures béton triste. Tout en préservant un vaste espace libre pour les jeux de ballon, il est souhaitable de cerner l'ensemble de plantations combinant arbustes et arbres. Côté résidence quelques jeux pour petits enfants et quelques bancs inviteront d'avantage à investir les lieux et à inciter les habitants à se rencontrer ou au contraire leur donner un espace propice au repos à l'écart des rues.

ETAT ACTUEL



PROJET



ABORDS DE LA MAIRIE

La Mairie occupe une place stratégique au croisement des trois rues principales (elle apparaît sur trois plans au 1/500 ème dont elle constitue toujours une extrémité).

L'objectif est de mettre en valeur le bâtiment actuel en y intégrant celui qui viendra s'y adosser. Ainsi un vaste parvis animé d'une fontaine souligne l'édifice et forme une petite placette où il est bon se retrouver. Un arrêt bus renforce le caractère de lieu d'échange, l'abri bus pouvant servir aussi à d'autres usagers qui profitent de la fontaine. Le beau saule pleureur est préservé tandis que les arbustes sont enlevés pour ouvrir l'espace devant le nouveau bâtiment.

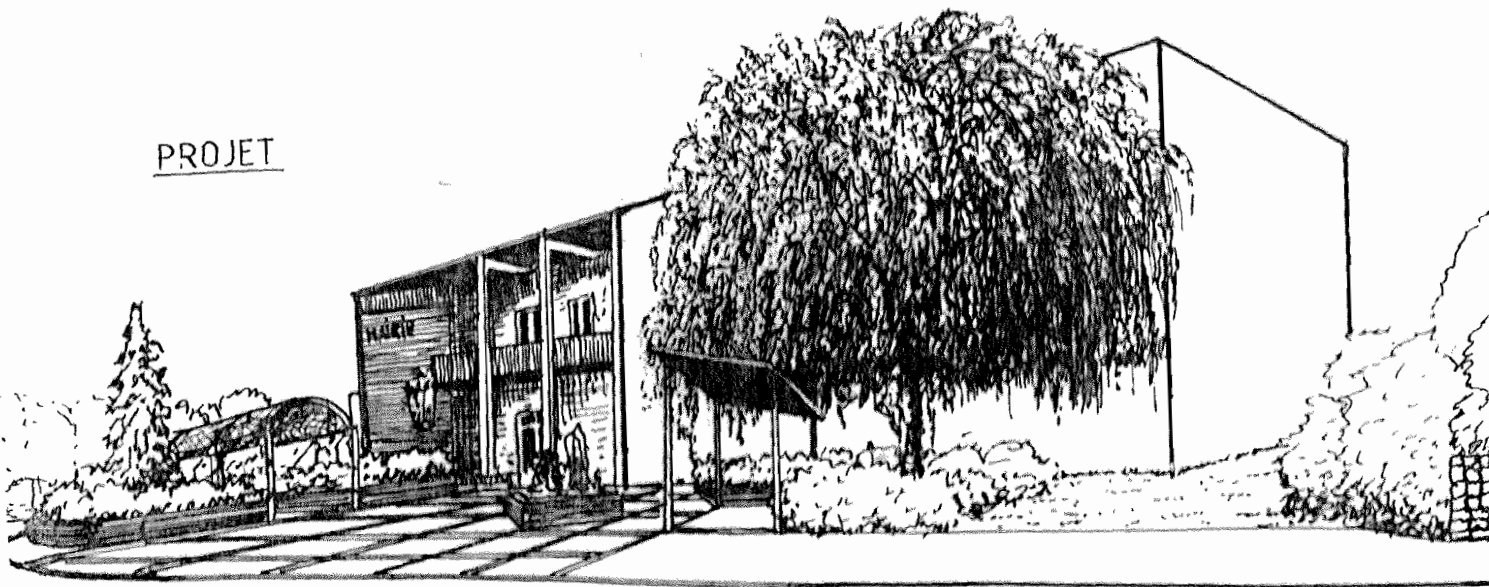
Dans l'axe de la rue De Lattre de Tassigny un arbre remarquable est installé au milieu d'une jardinière qui vient refermer le parvis.

Les espaces délaissés situés devant le bâtiment des pompiers (dont l'architecture nuit à l'image de tout le quartier) et ceux situés derrière la Mairie (encombrés d'un bâtiment préfabriqué qui disparaîtra d'ici peu) seront à terme urbanisés. Mais actuellement aucun programme n'est défini, il ne nous est donc pas possible d'élaborer une esquisse cohérente. Il faudra juste prévoir du stationnement et favoriser l'implantation de service ou d'équipement qui pourraient accroître la vitalité du quartier.

ETAT ACTUEL



PROJET



REORGANISATION DU STADE

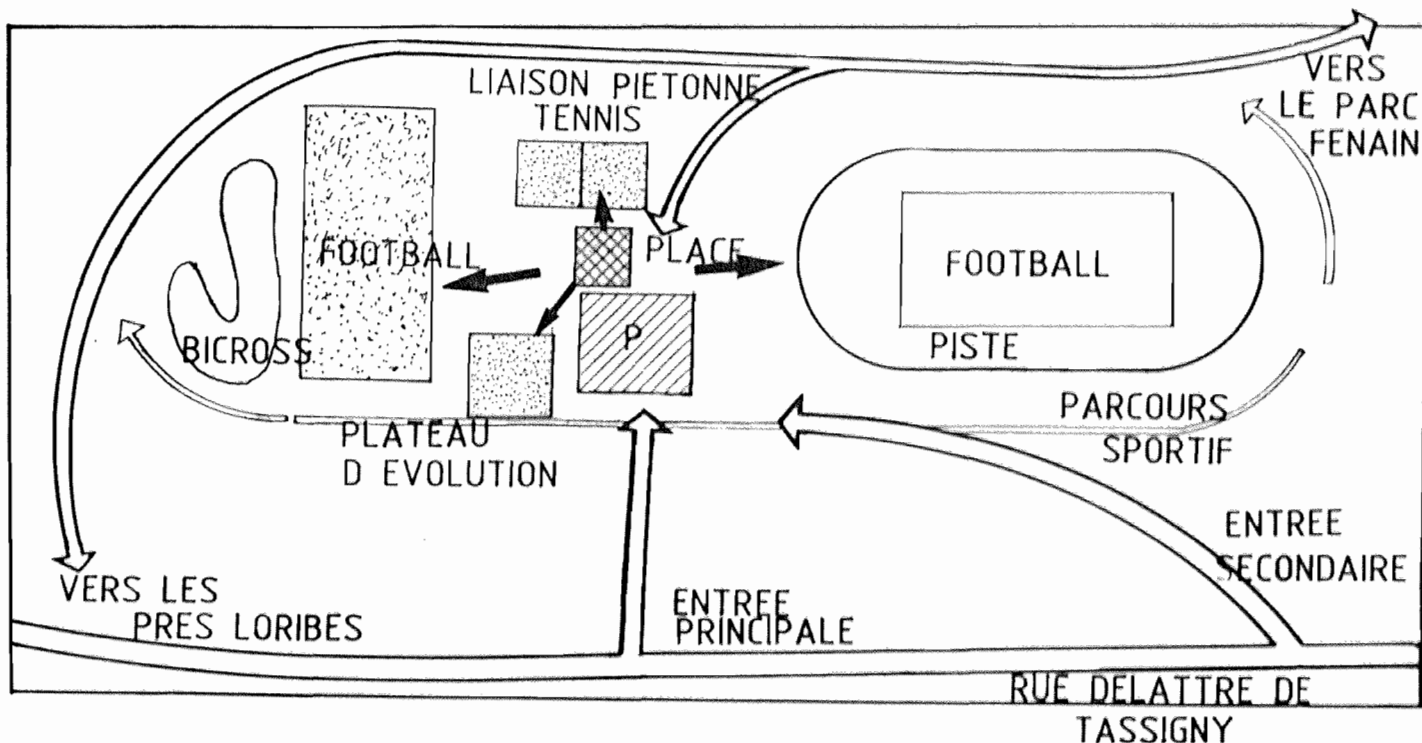
Actuellement le stade se compose de deux terrains de football. La commune désire compléter ces équipements par des tennis couverts, un plateau d'évolution et une piste d'athlétisme.

Il faut donc repenser toute l'organisation du stade.

Depuis l'entrée principale, on aboutit à un parking. Celui-ci donne sur une placette centrale qui distribue les différents terrains de sports et le club house. L'ensemble des bâtiments se compose du club house, des tennis couverts et des vestiaires installés sous les gradins du terrain d'honneur.

Pour implanter une piste le deuxième terrain de football est décalé.

Un terrain de bicross est installé à l'écart pour laisser les enfants s'éclater librement dans des espaces plus rustiques.



Un parcours sportif délimite le complexe sportif en passant dans des espaces très verdoyants il se raccroche à la liaison piétonne reliant le parc Fenain au parc des prés Loribes qui suit la ceinture verte.

RUE DE LATTRE DE TASSIGNY

(Liaison Mairie - Pont de la Deûle)

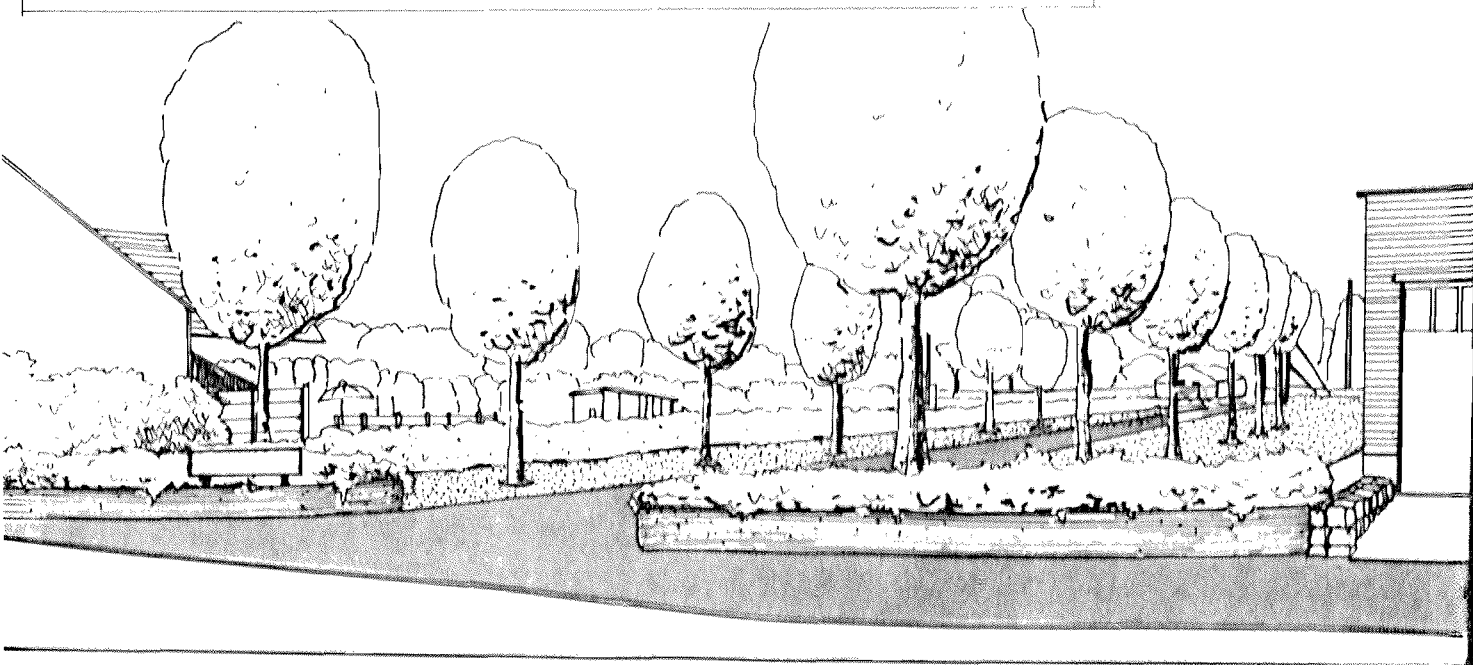
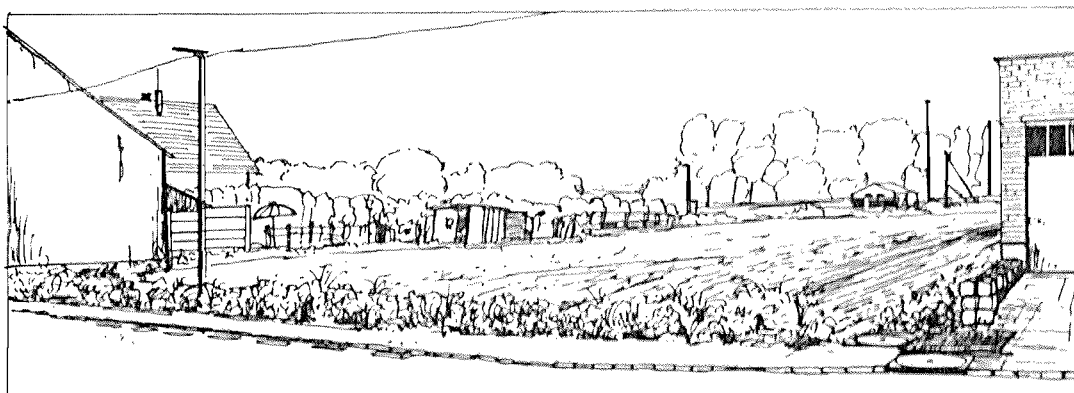
CARREFOUR DE LA MAIRIE

Pour des raisons de visibilité, il s'avère indispensable d'acquérir le garage de la maison située face à la Mairie pour redresser la route en décalant le giratoire actuel. La visibilité entre la rue de Wagnonville et la rue De Lattre de Tassigny sera accrue.

ENTREE DU STADE

L'entrée actuelle du stade est petite et discrète. Pour la mettre en valeur, il faut l'encadrer de jardinières maçonnées et installer un panneau lisible. Un alignement d'arbres accompagne la route jusqu'au stade. Une traversée piétonne bien éclairée accentue la mise en valeur.

A notre avis une entrée plus directe vers le stade est nécessaire. Sa mise en valeur est identique à l'amélioration de l'entrée actuelle, mais plus large avec la possibilité de stationnement d'appoint sous le mail d'arbres.

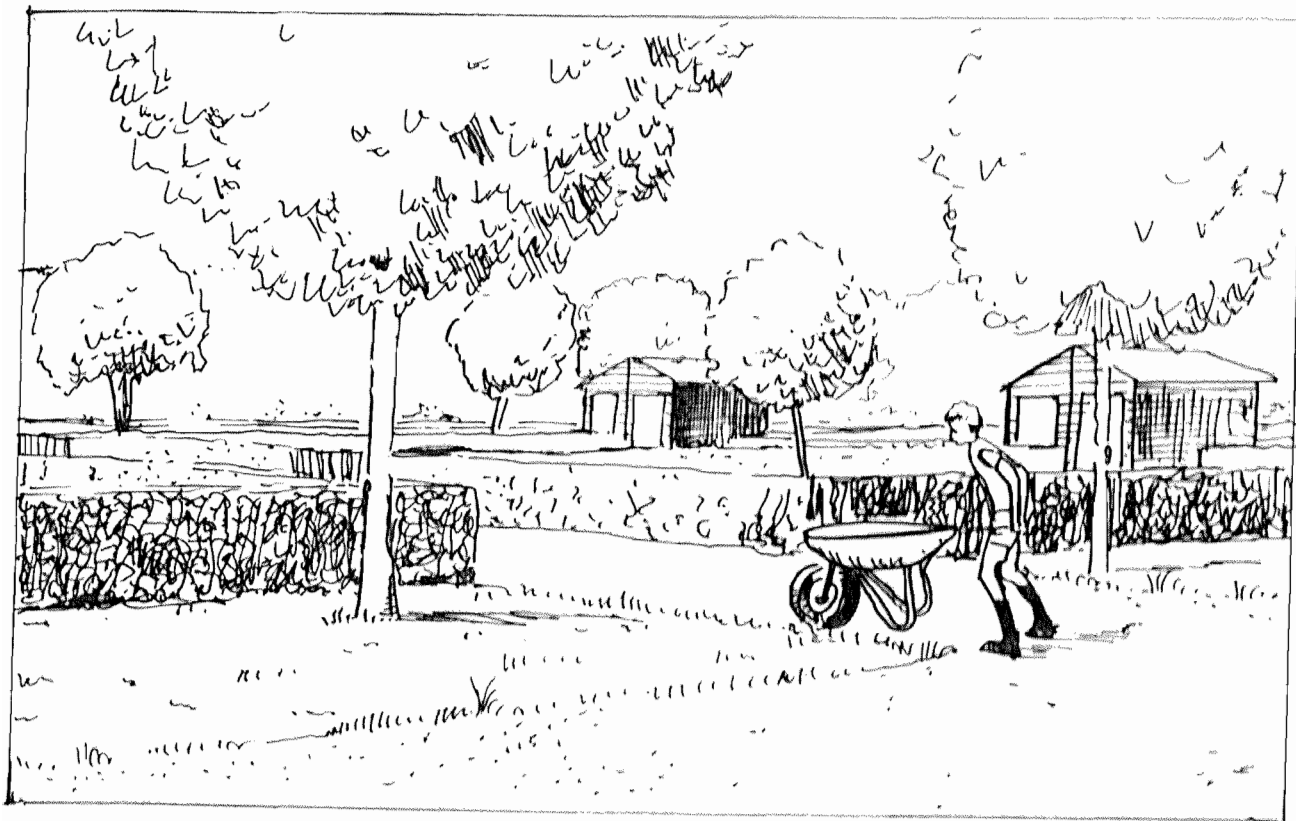


LIAISON VERS LES PRES LORIBES

Un chemin agricole permet déjà de relier le complexe sportif à la rue qui donnera accès aux prés Loribes pour les piétons (sous la rocade).

Ce chemin distribue également des jardins familiaux, facile à restructurer avec de petites clôtures en bois, des abris mieux conçus et des plantations d'accompagnement.

37 parcelles de 100 m² sont disposées suivant une trame régulière pour optimiser l'organisation de l'espace. Le stationnement est possible le long du chemin et sur un petit parking à côté du bicross.



La traversée de la rue Delattre de Tassigny se fait dans le virage pour garantir une meilleure visibilité aux piétons. Elle donne directement sur le chemin vers les prés Loribes.

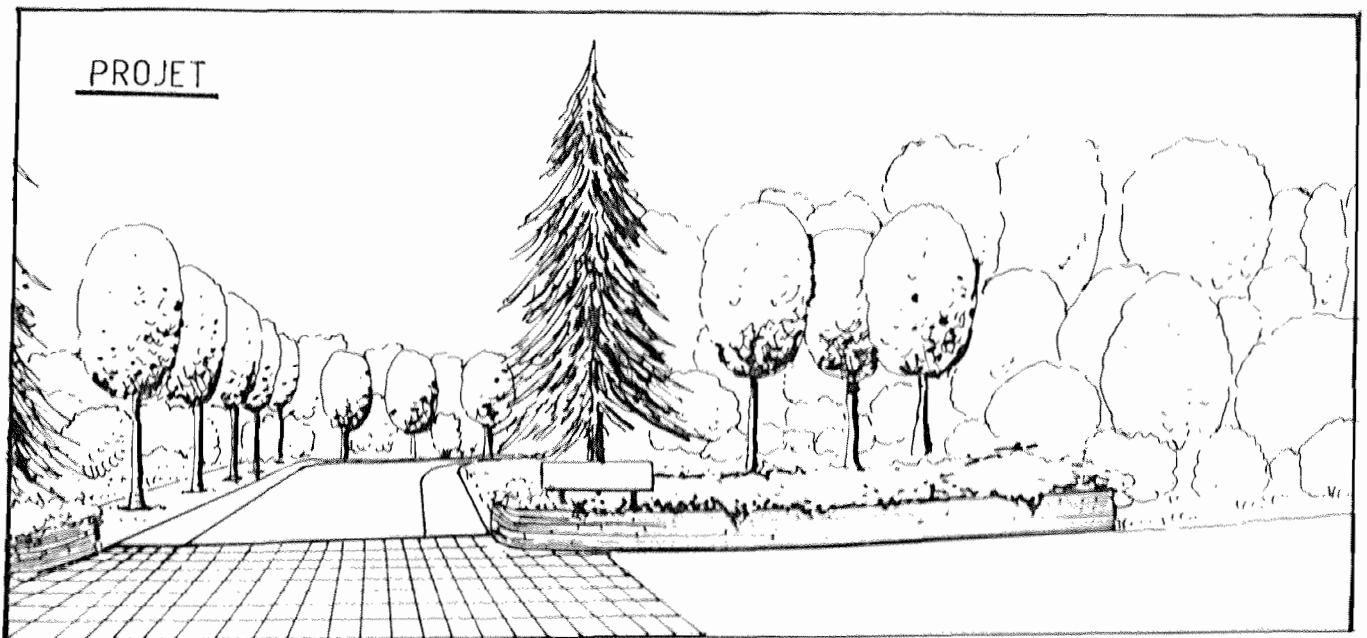
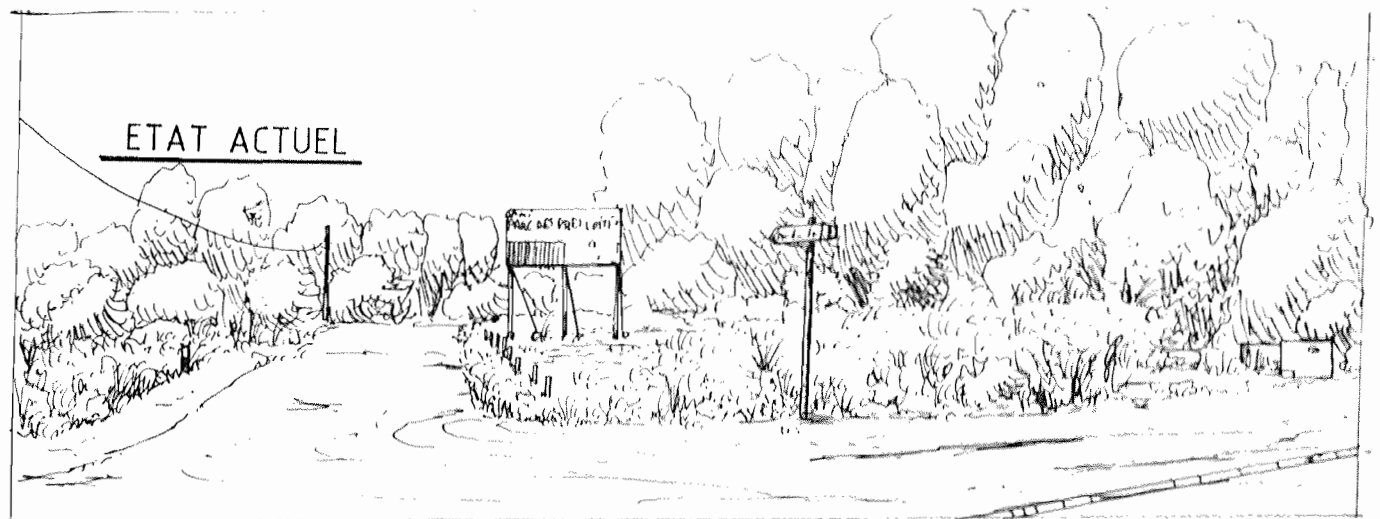
Dans la perspective de la rue (depuis la Mairie) est installée une jardinière surmontée d'un arbre remarquable qui ferme la perspective, articule le virage et indique l'accès aux prés Loribes.

ACCES AUX PRES LORIBES

L'entrée voitures au parc des prés Loribes depuis la rue Delattre de Tassigny a été améliorée par la plantation d'arbres d'alignements. Mais pour la rendre plus visible et attractive il faut aller plus loin : des murets en maçonnerie retiennent les talus et servent de socles à deux beaux cèdres qui encadrent l'entrée.

L'alignement d'arbres se prolonge à côté de la route jusqu'au pont pour accompagner les visiteurs.

La déchetterie est mieux dissimulée derrière d'épais écrans boisés.



RUE HENRI BARBUSSE

(Liaison Eglise - Mairie)

LOTISSEMENT

Un lotissement est prévu dans le prolongement de la rue 11 Novembre. Mais il ne pourra déboucher sur la rue Henri Barbusse pour des raisons de sécurité évidentes (virage tout proche). Parallèlement, il ne faut pas le finir en cul de sac car c'est le seul accès à une vaste enclave agricole urbanisable à terme.

La frange avec la rue Henri Barbusse est importante car il faut ménager une liaison piétonne et traiter la perspective depuis la Mairie. L'extrémité du lotissement est aménagée en raquette pour permettre le retournement et donne sur une placette ponctuée par un bel arbre qui ferme la perspective. Le reste est réalisé assez ouvert au piéton mais des massifs d'arbustes et d'arbres interdisent le passage des voitures tout en agrémentant l'espace.

ABORDS DU CAFE

L'aménagement est symétrique au précédent avec une placette et un arbre remarquable dans la perspective. Le stationnement est mieux défini et sous l'arbre peuvent être installés quelques tables et chaises pour le bar.



ABORDS DE L'ÉGLISE

Actuellement les sorties d'écoles se font directement sur la rue principale. De plus les principaux équipements sont discrets et peu mis en valeur.

L'église n'est guère mise en évidence. La place qui borde n'est qu'un tapis d'enrobé avec un monument aux morts situé juste devant la porte latérale. Les bâtiments qui la cernent présentent un aspect vétuste. Une parcelle non construite est accolée à la ferme.

Pour redonner un caractère de centre ville et redynamiser le quartier, il nous semble important de reconsidérer tout l'espace central.

L'objectif principal est de mettre en valeur les divers équipements et d'offrir des espaces publics agréables et sécurisants.

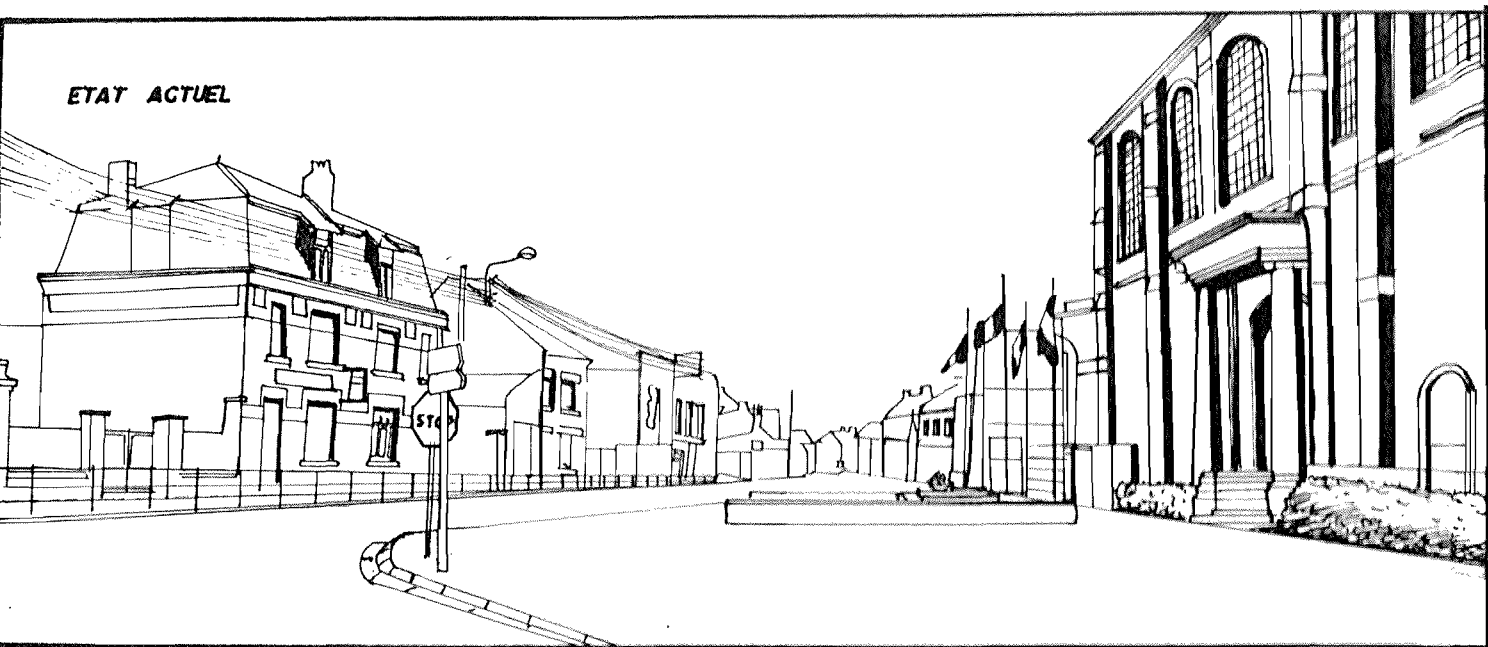
Une place perpendiculaire à la rue Henri Barbusse permet d'orienter les sorties d'écoles sur un espace où le piéton est prioritaire. L'espace dégagé offre une meilleure vue sur la salle de sports et des écoles, un abri situé à l'angle de la salle de sports sert d'abri bus mais aussi de point d'attente pour les sorties d'école. De l'autre côté de la rue une deuxième placette est cernée de nouvelles constructions pour densifier le centre. Les rez-de-chaussées peuvent accueillir divers petits commerces si nécessaire.

La place de l'église est redessinée suivant la même trame avec des stationnements mieux dessinés. La rue de l'église est redressée pour être perpendiculaire à la rue Barbusse. Ce décalage augmente la vision au niveau du carrefour.

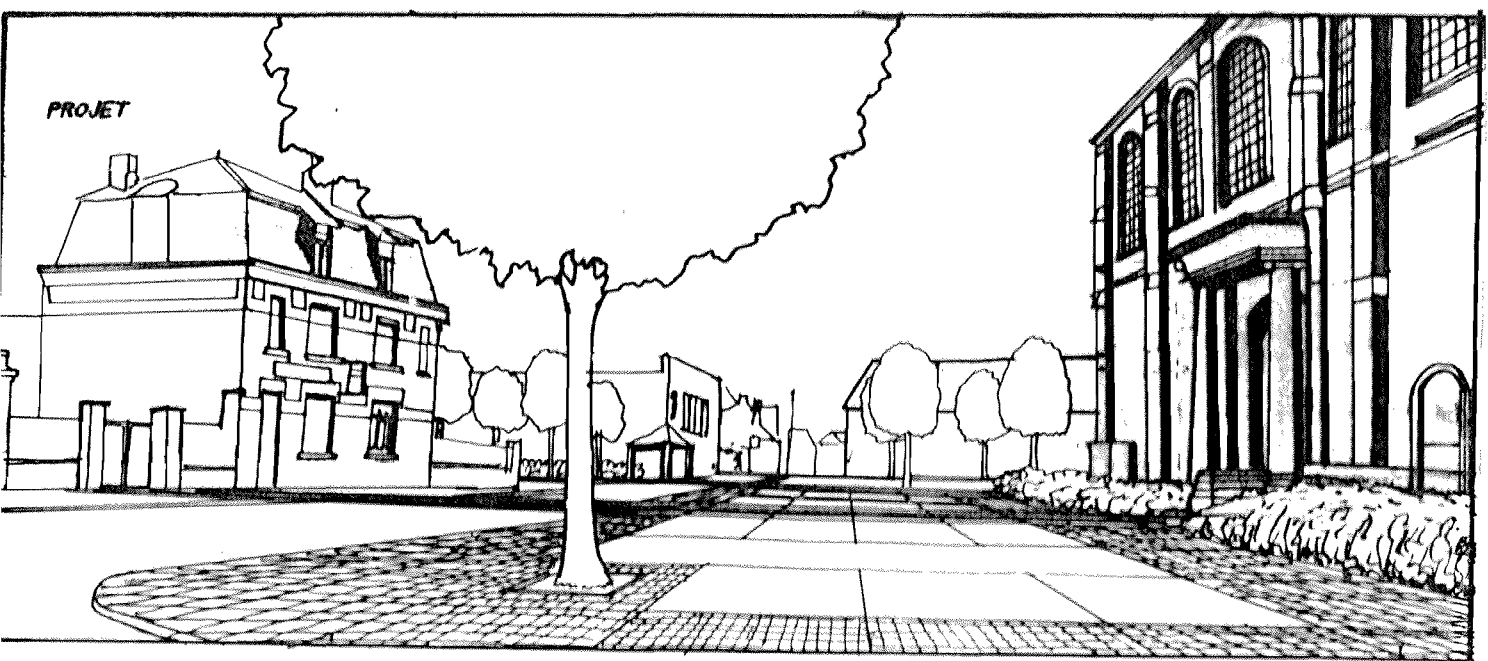
Le monument aux morts est déplacé pour mieux souligner la porte de l'église. Il est replacé sur la nouvelle place. Un arbre remarquable anime l'espace et marque l'articulation à l'angle de la place.

Au Sud de l'église un petit jardin de quartier favorise la rencontre avec des jeux pour petits. Des plantations soignées servent de fond pour les photos de mariage.

ETAT ACTUEL



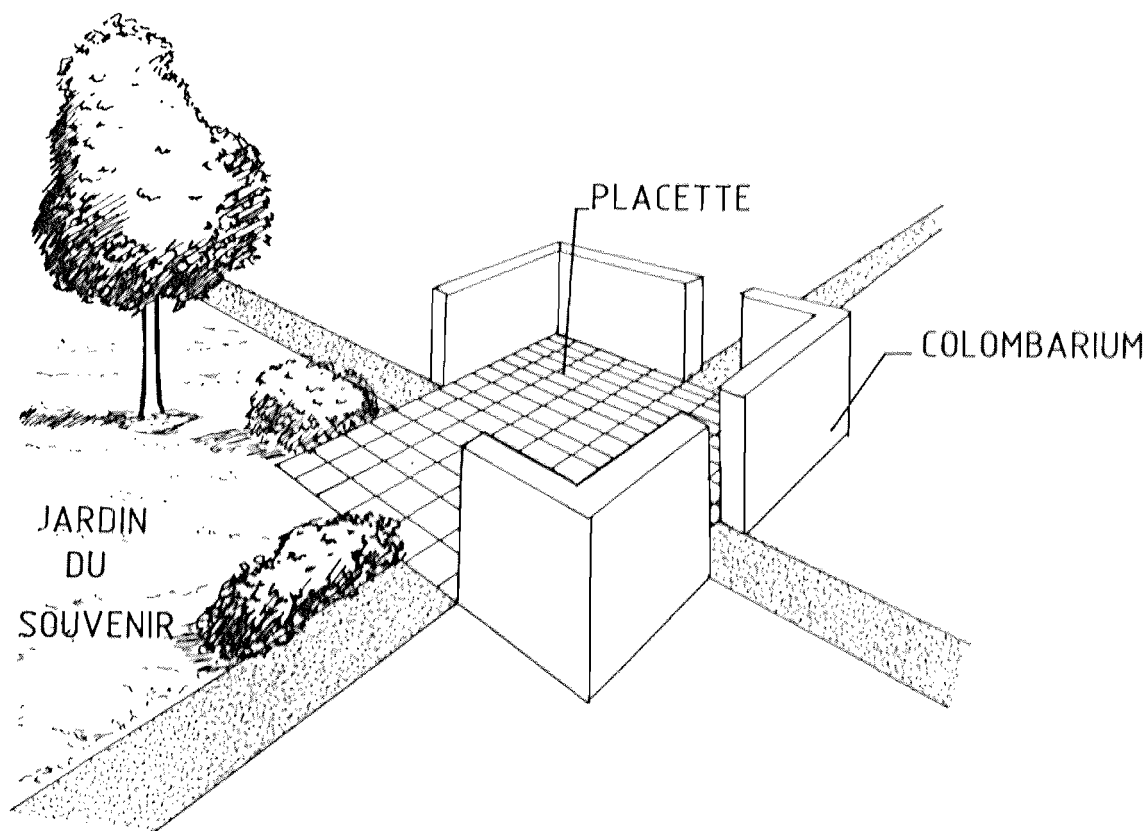
PROJET



LE CIMETIERE

La rue des frères Beaumont devenant un cul de sac, la rue de croix prend plus d'importance. Le croisement entre les deux rues devient alors beaucoup plus sécurisant. Les entrées du cimetière sont retravaillées en conséquence. Celle, rue de croix est soulignée avec un passage piéton vers les parkings et un traitement de sol spécifique. Celle, côté rue des Frères Beaumont deux arbres l'encadrent. Cette dernière rue se termine sur une placette pouvant servir de retournement ou au stationnement avec un accès vers la piste cyclable. Deux beaux arbres ferment la perspective.

Le cimetière est plongé avec une placette qui structure l'ensemble. Elle est positionnée au croisement entre les axes principaux du nouveau et du vieux cimetière. Sur trois angles, elle est cernée par les murs d'un colombarium. Elle s'ouvre sur le quatrième angle vers le jardin du souvenir.



LES PRES LORIBES

OBJECTIFS GENERAUX

Actuellement l'occupation des lieux est plutôt anarchique avec un long chemin carrossable qui conduit au bout du parc vers une zone sommairement aménagée. De nombreux boisements sont en mauvais états et composés pour majeure partie de peupliers de rapports. Beaucoup d'espaces en friches sont encombrés de gravats. Aucun parking n'est vraiment délimité. Pourtant l'espace présente une image d'ensemble très agréable et appréciée par de nombreux promeneurs et pêcheurs, malgré un accès long et peu visible.

La commune souhaite profiter du doublement de la rocade pour demander une buse permettant un accès plus direct aux piétons depuis le centre ville. La jonction entre ce nouveau passage et la route d'accès actuelle constitue le centre du parc autour duquel se répartissent les divers équipements et les points de départ des chemins piétons.

Au fur et à mesure que l'on s'éloigne de ce centre les aménagements sont de plus en plus sommaire pour laisser la nature à l'état "sauvage" dans les secteurs les plus éloignés.

Globalement on distingue quatre secteurs.

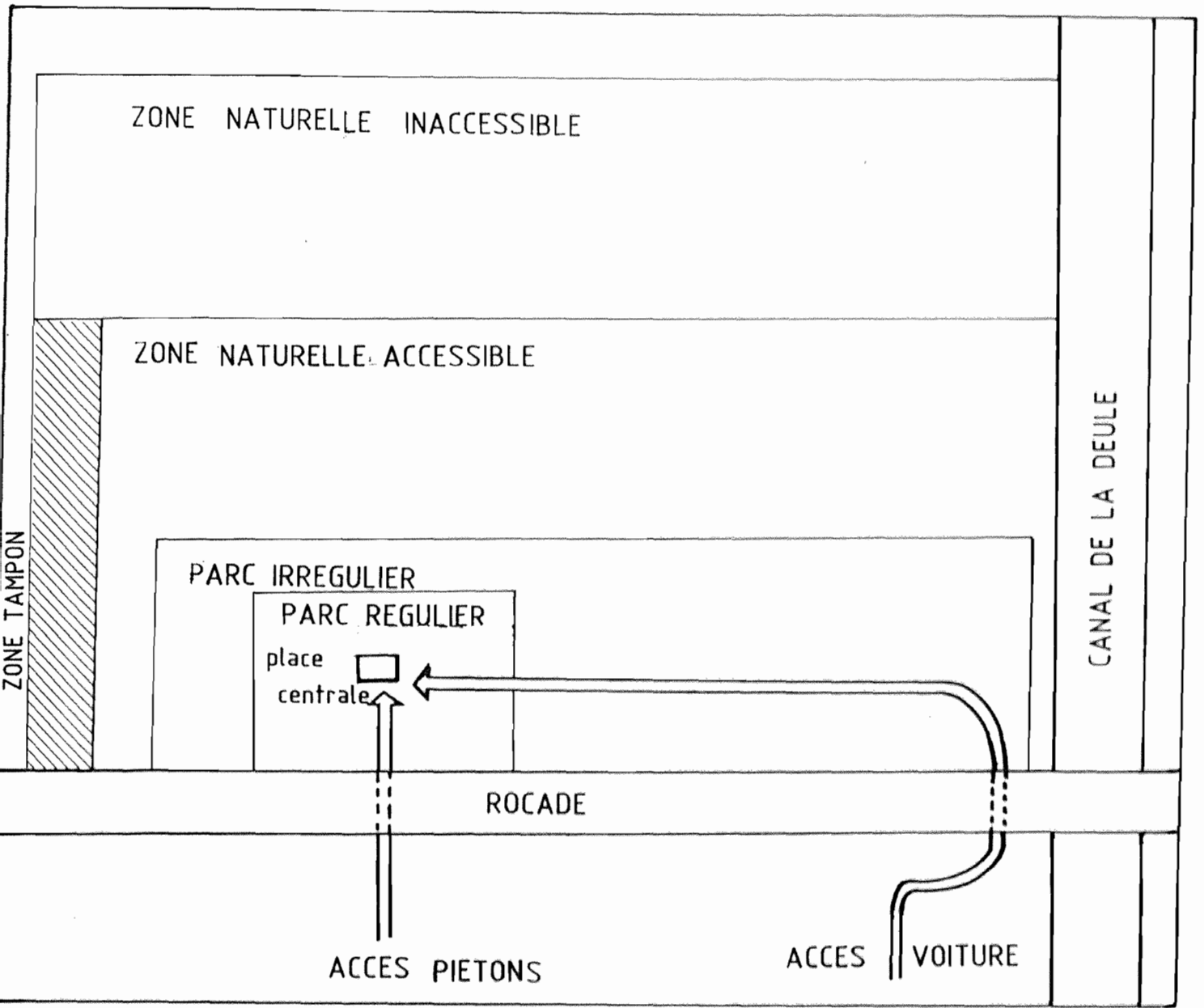
- Un parc régulier qui intègre des équipements présentant un aspect régulier : parking, terrains de boules, placette centrale, abri...

- Un parc irrégulier qui regroupe des équipements ludiques : jeux pour petits, moyens et grands enfants, plaines de jeux, zone de pique-nique.

- Une zone naturelle accessible où les aménagements se limitent aux chemins et pontons avec quelques bancs mais sans activités bruyantes pour préserver la tranquillité aux pêcheurs et aux promeneurs.

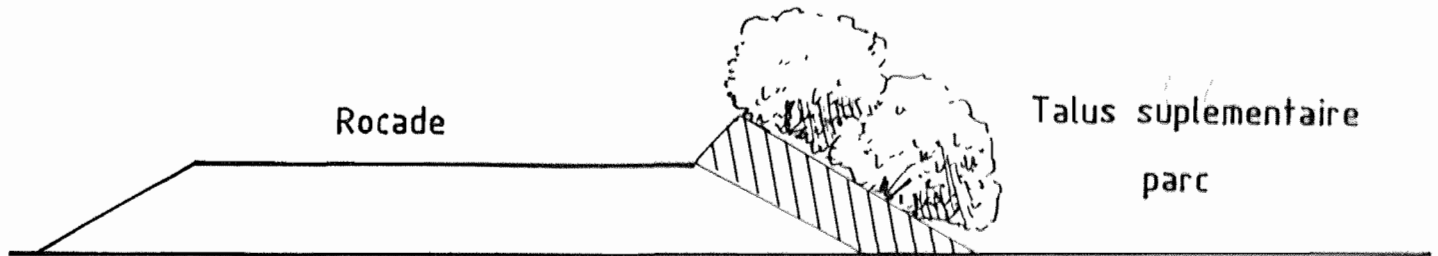
- Une zone naturelle inaccessible où la nature est préservée. L'absence de chemins évite l'intrusion du public. Mais il ne semble pas nécessaire de clôturer l'espace qui se "défend" seul (végétation inextricable, sol trop boueux...) et restera très éloigné des principales activités.

Vers l'ouest une zone d'activité sera prochainement implantée. Il faudra dès à présent intégrer ce paramètre et réaliser une zone tampon suffisamment importante.



LE PARC

La rocade installée en remblai domine le parc et l'inonde de bruit. Il faudra prévoir lors du doublement l'installation d'écrans anti-bruits : talus plus boisements. Ils formeront alors des fonds parfait pour préserver le parc de l'extérieur.



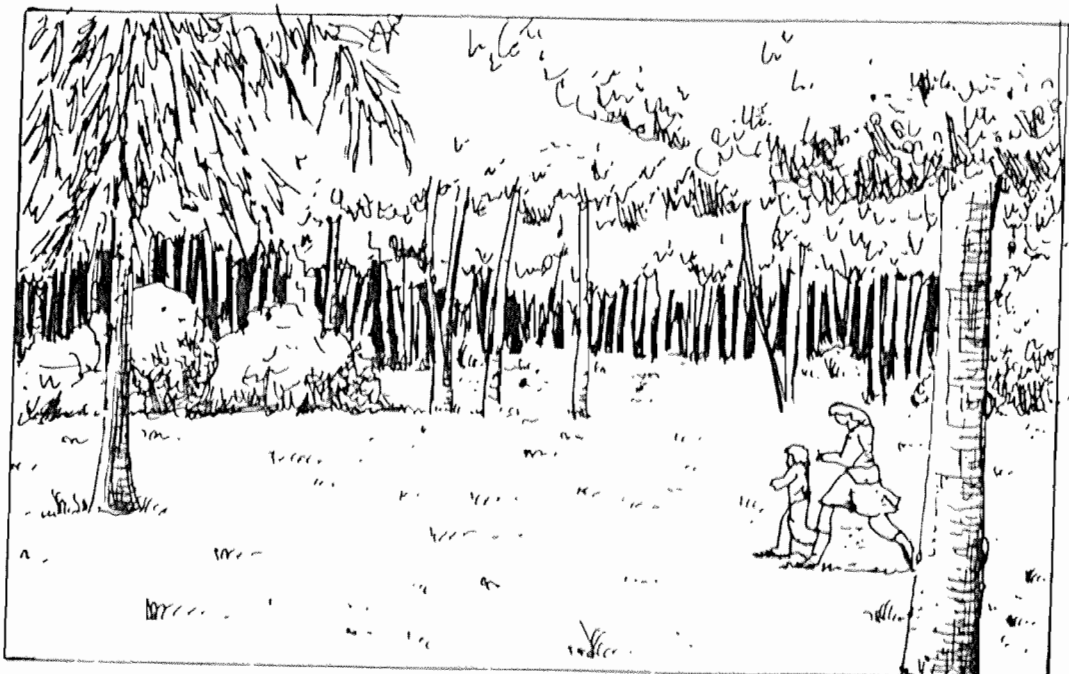
Le centre est matérialisé par une placette au croisement de la liaison piétonne passant sous la rocade et du parking.

Tout ce secteur est dessiné suivant un dessin régulier : parking avec un mail d'arbres, terrains de pétanque, placette avec un abri-buvette et si nécessaire tout autre équipement sportif : plateau d'évolution, salle de billon...

L'accès au parking est accompagné d'arbres d'alignements. Le parking se décompose en deux : un parking permanent en enrobé et un parking d'appoint pour les périodes d'affluence simplement engazonné.

Autour de cette zone centrale sont répartis divers équipements dans un décor plus paysager : jeux pour petits et grands (dans des clairières spécifiques), zone de pique-nique et plus vers le canal de vastes plaines de jeux entrecoupées de boisements épais.

Des plantations plus ornementales (avec notamment des conifères), des aires engazonnées distinguent la partie centrale de la périphérie plus naturelle.

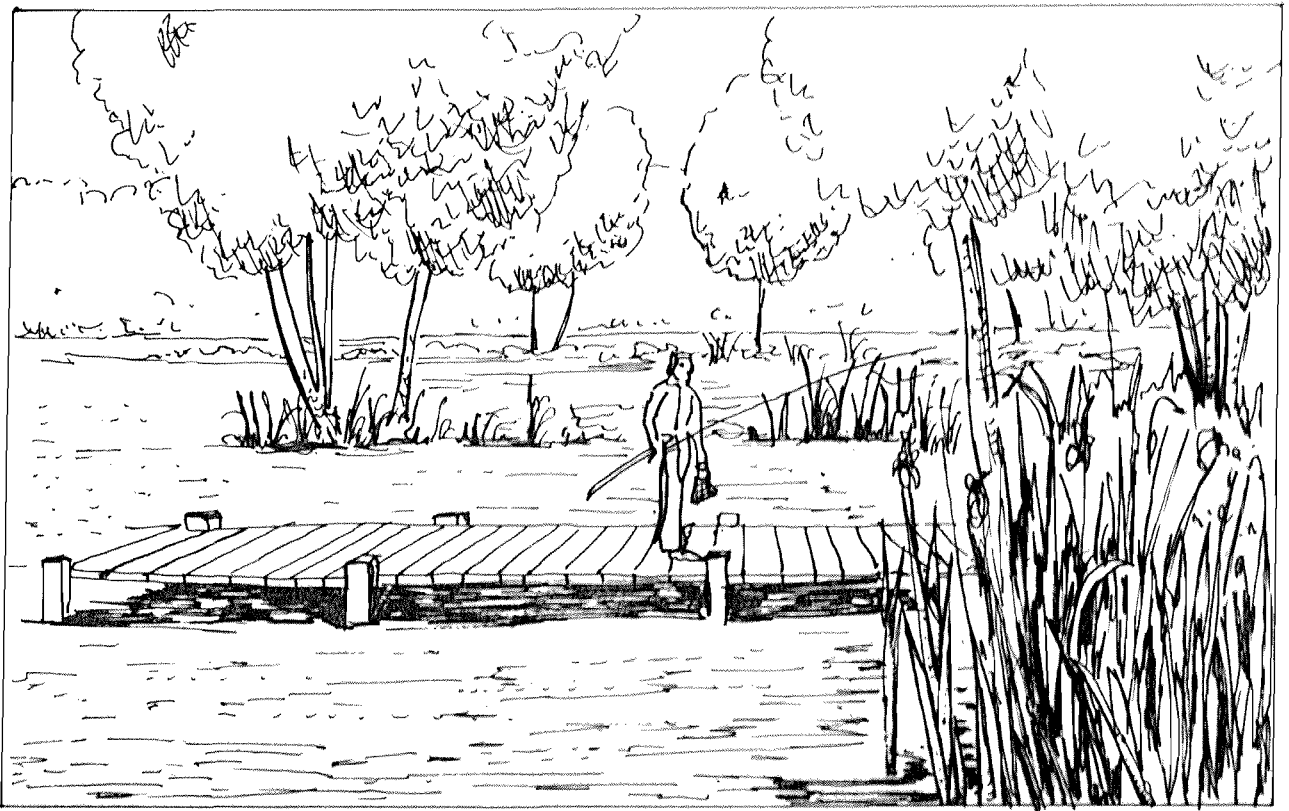


LA ZONE NATURELLE

Les aménagements se bornent à la mise en place de chemins en stabilisé (sans borduration pour rester plus naturel) de quelques ponts, pontons et bancs.

Constituée de bois et d'étangs la flore, et par conséquent la faune, y est riche et variée.

Elle est le support à une multitude d'activités : promenade, pêche, découverte de la nature, terrain d'aventure...



Vers le nord, la zone devient inaccessible pour constituer une petite réserve naturel propice à la nidification et à la reproduction des poissons (frayères...) l'accès n'est pas interdit mais aucun aménagement n'en favorise la pénétration.

Vers l'ouest, en prévision de la future zone d'activité. Il faut dès à présent installer un écran suffisamment important sous la forme de hauts talus boisés. Les pentes vers le parc seront plus douces et variées. Des points hauts offrent de superbes panoramas.



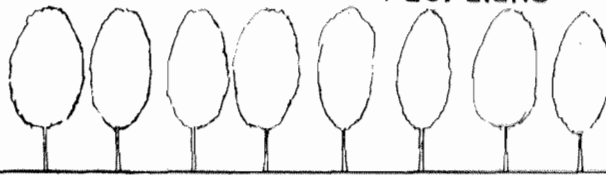
Les boisements existants sont en réalité des peupleraies de rapport à courte rotation (50 ans environ). Il ne s'agit nullement de forêt "naturelle". L'objectif est de les substituer à de vrais bois composés d'essences variées et adaptés à partir d'une étude phytosociologique précise. Mais afin d'éviter de tout raser et d'obtenir un grand vide, il est nécessaire d'élaborer un planning judicieux des plantations et des coupes en combinant intérêt esthétique, écologique et l'organisation des chantiers d'abattages.

Pour chaque peupleraie, le travail se fera en deux temps : plantation d'une lisière large de 10 à 20 m et quelques années plus tard (quand cette lisière est suffisamment étoffée) abattage de la peupleraie et replantation suivant des techniques forestières.

GESTION DES PEUPLERAIES

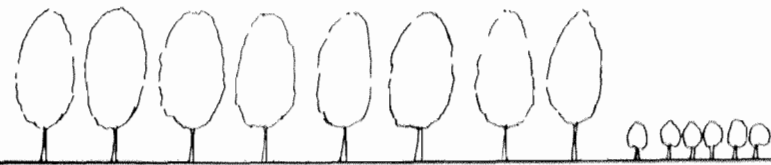
PEUPLIERS

ETAT ACTUEL



1

PLANTATION
D'UNE
LISIÈRE



2

ABATTAGE
DES PEUPLIERS



3

REPLANTATION



4

FORÊT
RECONSTITUÉE



5

10-15
ANS
↓