

PROJET

# BEAUREGARD

Diagnostic  
et  
Pistes



MAUBEUGE



Valorisation concertée des centres Urbains

En partenariat avec les communes de :

Feignies , Ferrière-la-Grande , Ferrière-la-Petite , Marpent , Maubeuge , Pont-sur-Sambre Lobbes



INITIATIVE COMMUNAUTAIRE INTERREG III  
PROGRAMME FRANCE - WALLONIE - VLAANDEREN 2000-2006

« Beauregard 1 »  
« Bien étudier l'Aménagement Urbain  
et Garantir le Renouvellement Durable »  
N° FW 2.4.1.

RAPPORT D'ACTIVITES FINAL  
ARRETE AU 31 décembre 2005

Opérateur chef de file :



rue de Montigny 29  
6000 Charleroi  
Tél. (32) 071/300.300 Fax (32) 071/509.678



AGENCE DE DEVELOPPEMENT  
ET D'URBANISME DE LA SAMBRE  
19, rue de Fleurus  
BP 30273  
59607 Maubeuge cedex

Partenaires :



98, rue des Stations  
59000 Lille

**I) Le projet BEAUREGARD** consiste à valoriser le patrimoine naturel et bâti de part et d'autre de la frontière franco – belge, à partir de son fil directeur : la Sambre.

Cette démarche de valorisation est soutenue par l'Union européenne. Elle associe différents partenaires : le CAUE, l'ADUS et Espace Environnement.

Ce projet, commencé il y a quelques années, a déjà permis de contribuer positivement à la réalisation d'opérations d'aménagement, notamment côté Belge.

**Le projet vise globalement 2 objectifs :**

- ***Produire un socle de connaissances commun sur le patrimoine transfrontalier par différents moyens :***
  - o Observations
  - o Relevés terrains
  - o Etudes de potentialités
  - o Diagnostics territoriaux
  
- ***Sensibiliser les élus et les habitants à travers différents moyens :***
  - o Editions de brochures, articles de presses, internet..., surtout destinés aux habitants
  - o Tour bus, conférences, et assistance aux maîtres d'ouvrage, par la mise à disposition d'une ingénierie ...pour les élus.

**II) Les études FDAN (Fonds Départemental pour l'Aménagement du Nord) relèvent d'une logique similaire et différente à la fois :**

**A) Les spécificités des études FDAN :**

- Avec les études FDAN, il s'agit, pour le conseil général du Nord, d'améliorer le cadre de vie des communes du Nord, en attribuant des subventions pour la réalisation d'opérations d'aménagements ou d'équipements.

L'attribution de subventions est conditionnée à la réalisation préalable obligatoire d'une étude validée par un comité de pilotage, et sous la direction conjointe de la commune et du conseil général.

Cette étude a pour objectif :

- d'élaborer un diagnostic territorial
- de mettre en évidence les enjeux d'aménagement et d'équipement
- de proposer des solutions pour chaque enjeu identifié
- de proposer un planning de réalisations, accompagné des évaluations financières

Les niveaux d'études (esquisse, APS...) sont déterminés par le cahier des charges.

**- L'objectif des études FDAN est opérationnel : elles doivent déboucher sur des travaux.**

## **B) Les similitudes entre études FDAN et projet BEAUREGARD**

- Sur la forme : les deux types études utilisent la concertation, c'est-à-dire la participation avec les habitants.
- Sur le fond : elles abordent le volet patrimonial de façon similaire dans la méthodologie.

Actuellement, la quasi-totalité des communes membres de l'AMVS dispose d'une étude FDAN « cadre de vie ». Plus de la moitié des communes de l'AMVS (sur un total de 23 communes) dispose d'une étude récente, c'est-à-dire approuvée au cours ou après l'année 2003.

Question :

### **Comment le projet BEAUREGARD a-t-il été utile lors de l'élaboration des études FDAN ?**

**En sensibilisant le maître d'ouvrage et le conseil général à la question, pour qu'une plus grande place soit accordée à la dimension patrimoniale.**

Les nombreux échanges, discussions, débats avec les élus des communes, les services techniques, les bureaux d'études ont permis deux avancées :

- une meilleure prise en compte des dimensions patrimoniales dans la mise en évidence des problématiques (habitat, environnement...),
- une recherche de consensus sur les orientations d'aménagement en matière de protection et de valorisation du patrimoine spécifiquement sambrien.

La démarche n'était pas « gagnée » d'avance pour plusieurs raisons :

1 – Les acteurs locaux (élus, techniciens) étaient traditionnellement peu sensibilisés à la question patrimoniale, que ce soit le patrimoine naturel ou le patrimoine bâti.

2 – L'autre raison, majeure, tient dans le fait que les élus ont souvent à l'esprit d'autres sujets ou problèmes jugés plus prioritaires : aménagement d'un espace ou d'un équipement public, sécurisation d'une route... Sur le bâti, la réflexion et les actions demandées portent plus souvent sur les abords que sur le bâti lui-même.

**Enfin, au travers du lien créé entre la démarche BEAUREGARD et les études FDAN ou Schéma directeur, les élus ont pris conscience que la valorisation du patrimoine de leur commune est une dimension essentielle de l'aménagement, et peut servir de levier fort au développement touristique et à l'attrait résidentiel de leur territoire.**

**Les exemples suivants sur les communes de FERRIERE LA PETITE, MARPENT, PONT SUR SAMBRE, FERRIERE LA GRANDE, FEIGNIES et MAUBEUGE illustrent comment le travail mené dans le cadre du projet BEAUREGARD a permis de nourrir les réflexions, en terme de problématiques et de solutions d'aménagements pour les communes concernées.**

**A l'avenir, nul doute que les études menées dans le cadre de BEAUREGARD seront fort utiles pour l'élaboration des documents d'urbanisme de l'AMVS.**

# BEAUREGARD : MAUBEUGE

Synthèse des problématiques d'aménagements issus du Schéma directeur de la ville de Maubeuge (approuvé début 2006) :

## Le thème des déplacements :

### 1 - l'implantation du contournement Nord et son environnement

- A quelle distance de la ville situer ce contournement ?
- Quelle typologie lui donner (boulevard urbain ou voie autoroutière) ?
- Où situer les échanges avec les voiries de dessertes locales ?
- Quel devenir pour les sites positionnés entre ce contournement et l'urbanisation actuelle (habitat, zone naturelle, agricole, économique) ?

### 2 - les déplacements comme enjeu de développement, de qualité de vie, de cohérence urbaine

- **Le projet de TCSP** : Quelle intégration avec les infrastructures existantes et notamment les modes doux de déplacements (piétons, cyclistes...)?
- **Les modes doux** : Est-ce un enjeu de cohésion sociale entre le centre ville et les quartiers, et les quartiers entre eux ? Un enjeu de modification des comportements vis-à-vis de la voiture ? Un enjeu de requalification du centre ville ?
- **La requalification des axes structurants (RN 49, RN2 Nord et Sud, boulevard De Gaulle...)** : Quelle intégration avec les autres modes de déplacements ? Quels impacts sur la sécurité et la vitesse des véhicules ?

## **Le thème des centralités :**

**1 - les quartiers et le centre-ville** : Comment la restructuration des quartiers contribue au renforcement de leur centralité ? Quel sens et quel lien entre la centralité des quartiers et celle du cœur de ville ?

**2 - la ville à l'échelle large** : Comment se positionne MAUBEUGE au regard de la métropolisation Lilloise ? Au regard de VALENCIENNES et MONS ? Au regard du pays Sambre Avesnois ?

## **Le thème de l'habitat :**

**1 - la rareté du foncier mutable en centre ville** : Quel avenir pour le site du gazomètre (inondable et pollué) ? Quel avenir pour le zoo ? Quel avenir pour les surfaces commerciales du boulevard de l'Europe déconnecté de la composition urbaine de Lurçat ? Quel avenir pour le site de l'horloge Fleurie ? Un cinéma intégré dans un pôle de pluri-activités (hôtel, restaurants, commerces, pôle d'échange...) ou un cinéma péri urbain qui affiche d'abord ses places de stationnement ?...

**2 - Le développement de l'habitat en centre-ville** : quel type d'habitat construire ? Où construire du collectif, de l'individuel ? Du locatif ? Du lot libre ?...Doit-on garder la faible densité des immeubles de Lurçat ?

## **Le thème des espaces publics et notamment des places**

Comment valoriser les places, placettes, rues boulevards ? Quelle hiérarchisation des espaces publics pour dégager une grande place de cœur de ville animée et conviviale ?

Quelle qualification de l'espace public comme enjeu de mise en valeur de l'architecture de Lurçat ? Nécessité d'architecturer les vides plutôt qu'habiller une architecture finie ?

## **Le thème de la Sambre**

La rivière canalisée, son chemin de halage, peuvent-ils être le moteur d'une recomposition paysagère et du développement touristique ?

Synthèse des options d'aménagements issus du Schéma directeur de la ville de Maubeuge :

### **1 – le contournement Nord et le développement économique :**

Dans le prolongement du parc de Grévaux les Guides et du contournement Ouest, l'idée est de développer l'économie industrielle et tertiaire le long d'un boulevard paysager, qui serait le contournement Nord de Maubeuge.

Avantages :

- Ce contournement positionne Maubeuge dans l'aire de Valenciennes et Mons,
- Sous forme de boulevard urbain, il crée de nouveaux échanges (notamment économiques) avec le centre ville,
- Il désenclave les quartiers, et permet d'envisager un développement pavillonnaire sur certains espaces intermédiaires.

### **2 – la hiérarchisation du réseau viaire :**

Elle est rendue possible par le report des flux de transit sur les contournements Ouest et Nord.

Le redéploiement de l'espace routier en faveur des modes doux de déplacement vise d'abord à mieux relier les quartiers au centre ville, et ensuite les quartiers entre eux via notamment la ceinture verte.

### **3 – les sites d'extension urbaine :**

Ils sont situés entre la ceinture verte et les quartiers existants, à l'Est au niveau du pôle de formation, ainsi qu'au Nord, et sont liés au projet de contournement. Leur concept pourrait être celui de la cité jardin.

#### **4 – le développement des quartiers :**

Il s'appuie sur la restructuration des secteurs concernés par la politique de la ville (ANRU) (Epinette, Sous le Bois), par l'implantation de grands équipements (pôle formation au Pont Allant) et par la réorganisation d'espaces liés aux échanges (gazomètre, horloge fleuri...).

#### **5 – le renforcement de la centralité :**

##### **Création d'un nouvel axe de dynamique urbaine Mairie-Gare, Gare-Porte de France.**

Il s'agit de réfléchir à l'avenir de certains espaces stratégiques, en prenant en compte les programmes éventuellement déjà lancés : Le Schéma Directeur propose différentes solutions. Les sites concernés sont les suivants :

- **la colline du zoo** : déplacement à l'intérieur des remparts vers la porte de Mons ou délocalisation sur le gazomètre,
- **Ensemble Euromat et Brico Dépôt** : délocalisation en périphérie,
- **Façade Ouest de l'avenue de l'Europe** : renouvellement urbain et intégration dans un nouveau quartier multifonctionnel, mieux en rapport avec les hauteurs des immeubles de la façade Est.
- **Site de l'avenue de la gare et de l'horloge fleurie** : renouvellement urbain : intégration du cinéma dans une opération multi fonctionnelle.
- **Site de la Porte de Mons** : création d'une place de liaison entre les quartiers (parking paysager et liaison douce).
- **Site de la Porte de France, RN2, pénétrante Sud** : création d'une place, d'un parking paysager et surtout d'une passerelle piétonne au dessus des voies ferrées.
- **Qualification des espaces publics** :
  - o Création d'une grande place centrale par retraitement de la place des Nations, de la place Vauban et de l'avenue Albert 1<sup>er</sup> : symbole de centralité.
  - o Paysagement de la place de Wattignies : mieux accueillir les grands évènements.
  - o Unification de la place des arts et de la place de la gare : revaloriser le pôle des échanges.
  - o Repenser les avenues de France, Mabuse, Roosevelt et la rue du 145 à RI pour valoriser la fonction commerçante et casser l'image vieillissante (réorganiser les stationnements, matériaux nobles au sol...)

## 6 – Renforcer et préserver la trame verte :

- Rappeler l'identité du bocage Avesnois dans toute opération d'urbanisme,
- Recréer une trame verte dans les secteurs où elle est moins présente : gazomètre, place de Wattignies, Provinces Françaises,
- Mettre en relation la trame verte des quartiers par l'aménagement de liaisons douces, par la valorisation du chemin de halage, par la création de passerelles enjambant les infrastructures et faisant le lien entre les valeurs paysagères patrimoniales (Vauban) et les espaces ordinaires.

