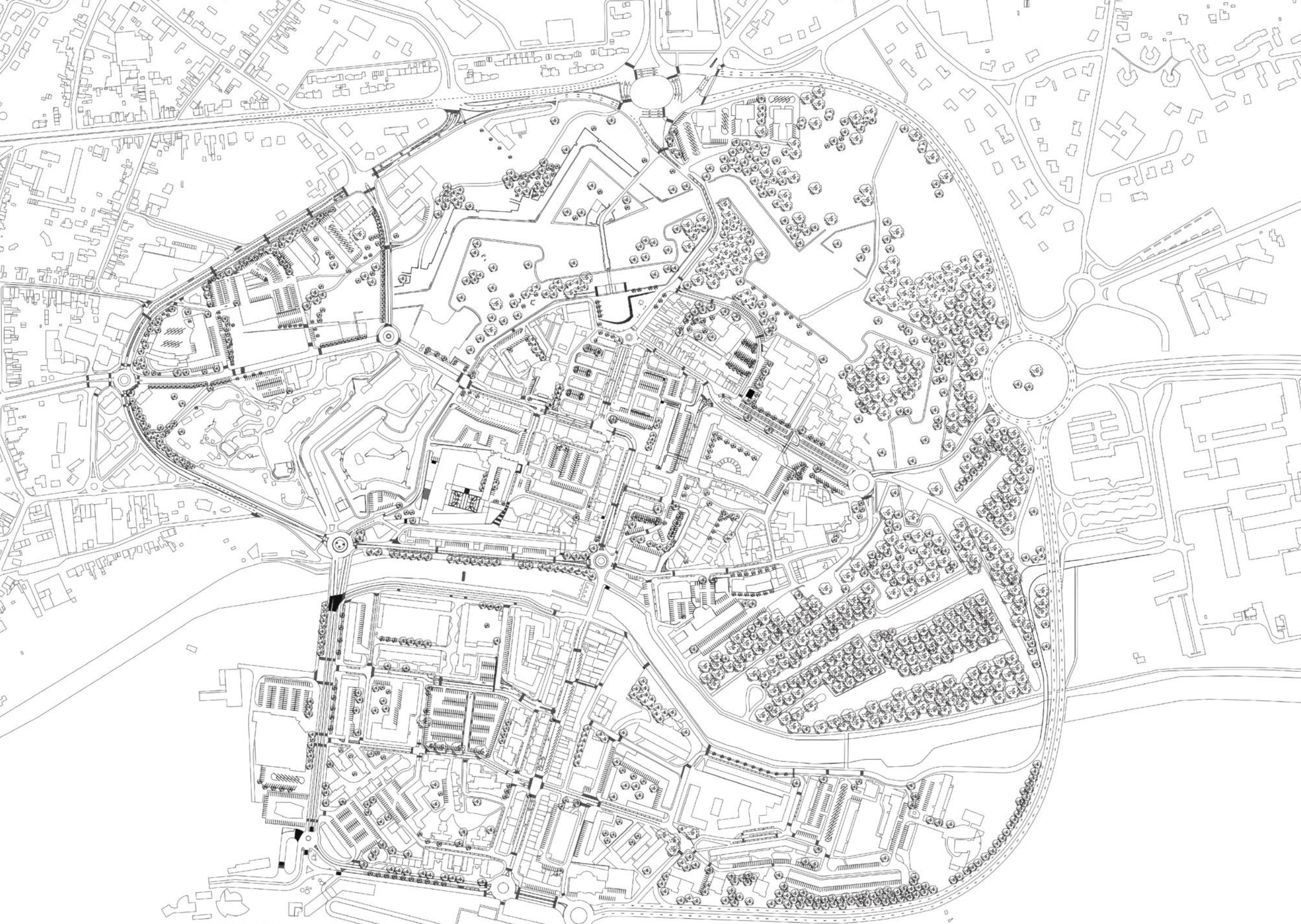


POLYSÉMIE URBAINE

La revitalisation du centre-ville de Maubeuge par la régénération de son espace public



« Les villes [...] se croient l'oeuvre de l'esprit ou du hasard, mais ni l'un ni l'autre ne suffisent pour faire tenir debout les murs. Tu ne jouis pas d'une ville à cause de ses sept ou soixante-dix-sept merveilles, mais de la réponse qu'elle apporte à l'une de tes questions.»

Marco Polo à Kublai Khan dans «*Les villes invisibles*»

Polysémie urbaine

La revitalisation d'un centre-ville par la régénération de son espace public

Quelles options peuvent offrir l'architecture et l'urbanisme à la dévitalisation de villes intermédiaires comme Maubeuge?

Travail de Fin d'Études

Réalisé par Benoît STOPIN en vue de l'obtention du diplôme d'Architecte

Référent interne

M. Gilles DEBRUN

Architecte, enseignant à la faculté d'architecture LOCI Tournai

M. Olivier BOUREZ

Architecte, enseignant à la faculté d'architecture LOCI Tournai

Référent externe

M. Rémy WERION

Urbaniste, directeur de l'Agence de Développement et d'Urbanisme de la Sambre

Atelier En & Sur l'Architecture

Atelier A.R.O

M. Renaud PLEITINX

M. Olivier BOUREZ

M. Guilhem CHUILLON

Année académique 2019-2020 et 2020-2021

Université Catholique de Louvain

Faculté d'architecture, d'ingénierie architecturale et d'urbanisme

UCL LOCI Tournai

TABLE DES MATIÈRES

AVANT-PROPOS	11
CARTE DE RÉFÉRENCE	12
INTRODUCTION	14
PARTIE I Carte d'identité du lieu	20
A - Genèse de la ville de Maubeuge	22
Du bourg des Flandres à l'annexion française de 1678	
De la ville religieuse à la ville forte	
La révolution industrielle dans le Val de Sambre	
Destructions et grands travaux de Maubeuge	
B - Le modèle national	34
Le plan Lurçat	
L'architecture de Lurçat	
C - Dépression urbaine	48
Décroissance urbaine	
Maubeuge/Shrinking city	
Maubeuge 2020	
PARTIE II Maubeuge 2050	60
A - La régénération de l'espace public...	62
Espace public et ville durable	
Maubeuge 2050	
B - ...pour revitaliser le centre-ville	72
La mobilité comme économiseur du territoire	
Le patrimoine bâti pour réhabiliter le cadre urbain	
Le paysage comme densificateur urbain	
La place de l'espace social dans l'espace public	
L'architecture du lieu	
Un programme prométhéen	
PARTIE III Pour une polysémie du centre	134
A - Des espaces publics pour faire le lieu	136
De l'espace public au lieu	
L'espace public ralenti	
L'espace public à géométrie variable	
L'espace public spontané	
Les enjeux de la place de Wattignies	
L'espace public vertical	
CONCLUSION	174
REMERCIEMENTS	178
ANNEXE	180

AVANT-PROPOS

Ce Travail de Fin d'Études cherche à proposer une réponse En et Sur l'architecture au phénomène générique de la dévitalisation urbaine.

Les items urbains qui sont développés au cours de ce mémoire restent des éléments génériques, que l'on retrouve dans différentes agglomérations. Toutefois, le travail Sur l'architecture nous rappelle qu'une ville ne possède pas de jumeaux parfaits et que la mise en œuvre des solutions demeure propre au site.

Si de nombreux sujets sont abordés dans ce mémoire, nous approfondirons le sujet de l'espace public, qui nous semble être un point de départ, de réflexion et de propositions, pour la ville.

Ce mémoire n'a pas non plus pour but de répondre de manière achevée à une telle thématique, mais tend à participer à une réflexion plus globale sur le devenir des villes intermédiaires et sur les leviers dont elles disposent pour redevenir attractives.



Vers Mons

Vers Lille

Vers Charleroi

Vers Louvroil

- Giratoire de la Porte de Mons
- Avenue Jean Jaures
- Rue Casimir Fournier
- Musée du Corps de Garde
- Boulevard de l'Europe
- Office du Tourisme
- Place Vauban
- Avenue Albert 1er
- Avenue Franklin Roosevelt
- Place des Nations
- Rue Georges Paillot
- Place de la Concorde
- Place Verte
- Mail de Sambre
- Quai de Jemappes
- Quai des Nerviens
- Boulevard Charles de Gaulle
- Avenue de France
- Place de Wattignies
- Boulevard de l'Europe
- Place des Arts
- Rue des Arts
- Porte de Paris

- I.D.T
- La Pisselotte
- Remparts de Maubeuge
- Le Vivier
- Porte de Mons
- Hôtel de Ville
- Porte de Bavay
- Porte de la Croix
- Église Saint Pierre-Saint Paul
- Zoo de Maubeuge
- Salle Sthrau
- Le Manège
- Le Mail de Sambre
- Collège Notre-Dame Sambre
- Les étangs Monier
- Supermarchés
- Caisse de Sécurité Sociale et d'Allocations Familiales (désaffecté)
- Quartier des Provinces Françaises
- I.S.A.I
- Gare de Maubeuge

Fig.1 - Éléments remarquables du centre-ville de Maubeuge

INTRODUCTION

Aristote¹ considère la ville (ou la cité) comme une « communauté achevée formée de plusieurs villages. [C'est] une cité dès lors qu'elle a atteint le niveau de l'autarcie pour ainsi dire complète, s'étant donc constituée pour permettre de vivre. Elle permet, une fois qu'elle existe, de mener une vie heureuse [...] Il est manifeste, à partir de cela, que la cité fait partie des choses naturelles, et que l'homme est par nature un animal politique, et que celui qui est hors de la cité, naturellement bien sûr, et non par hasard, est soit un être dégradé, soit un être surhumain. ». Aristote entend par « animal politique » que l'humain ne peut atteindre la vie bonne qu'en vivant dans une « polis » (une cité-État). Aussi cette vie ne peut être possible que par la caractéristique communautaire et autarcique émanant d'éléments naturels. La communion de ces éléments doit conduire au bien-être de l'humain et de la cité. En mettant en avant l'importance du bien-être dans l'urbain, Aristote défend la « bonne ville » qui fait de l'homme un être humain, donc doué de rapports sociaux et étant capable ainsi d'atteindre le bonheur, qui est le « souverain bien ».

Il n'est pas affirmé ici que les villes n'ont jamais cessé d'être pensées comme devant être « bonnes », mais la manière de les penser et de les composer depuis 70 ans a asséché le lieu d'expression sociale qu'est la ville. Jan Gehl constate en ce sens « l'échec du modernisme et du tout à l'auto »². Le Corbusier qui était le chef de file du mouvement moderne et qui défendait un urbanisme de secteur avait élaboré la théorie de la « ville fonctionnelle ». Les fonctions (travailler, dormir, s'amuser, se déplacer) sont distinctes les unes des autres et la ville ne « subit » alors plus de frottements, ce qui évite des problèmes. Ce modèle est visible aujourd'hui, l'urbanisme étant caractérisé par des zones d'habitat sans commerce et des zones de commerce sans habitat, l'ensemble s'articulant avec des routes, des échangeurs et des rocade dépeuplées. La sectorisation urbaine a fait de l'automobile l'objet de liaison, immuable à nos modes de vie. Son omniprésence a pollué tous les lieux de vie, marginalisant le piéton et le cycliste, perturbant

1- ARISTOTE. *Les politiques*. Paris : Édition Flammarion, 2015, 589 p. (Poche)
2- GEHL, Jan. SVARRE, Birgitte. *How to study public life*. Washington, DC: Island Press, 2013, 192 pages.

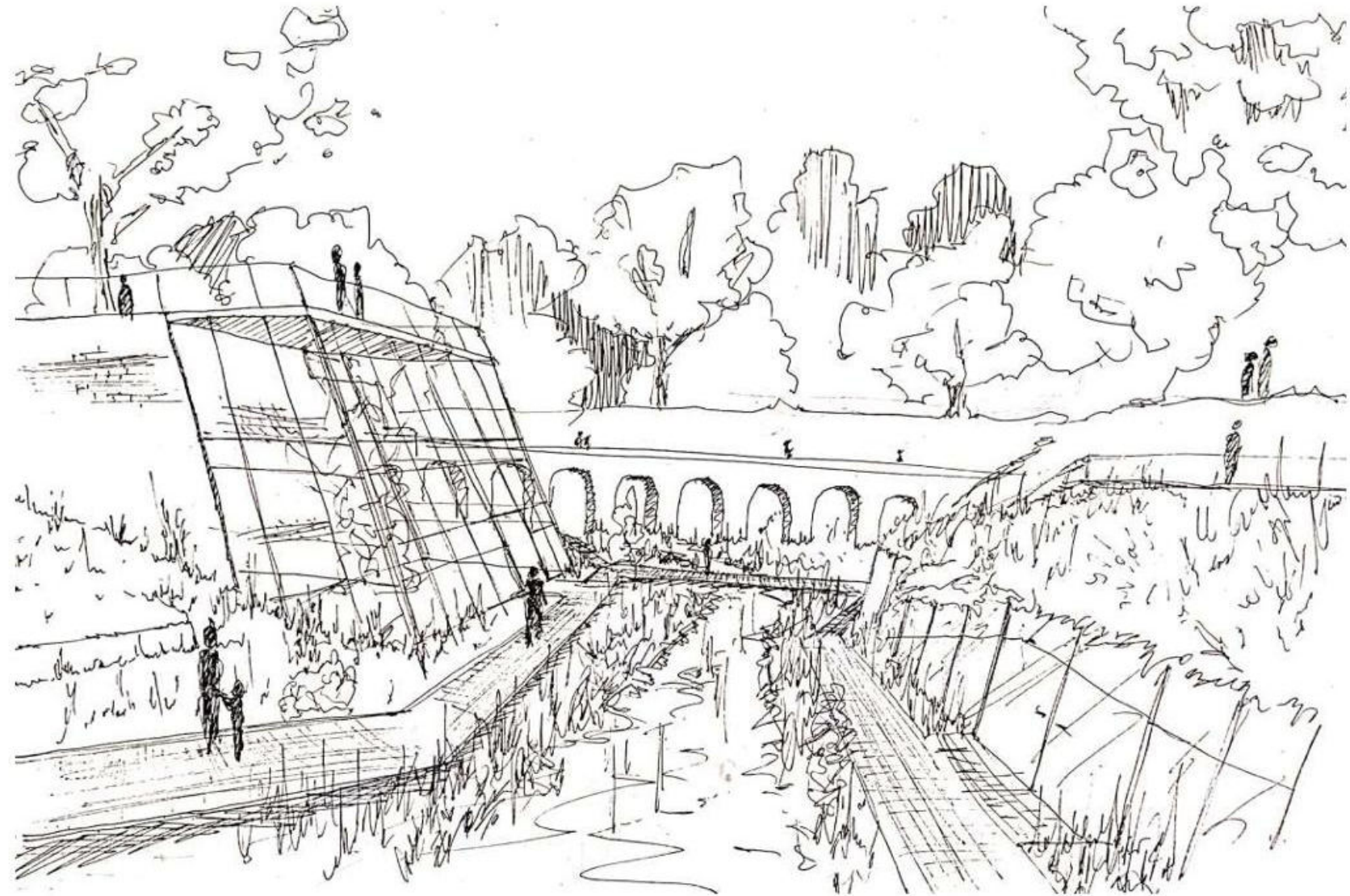


Fig.2 - Réflexion sur une «bonne ville»

les écosystèmes ou intensifiant la pollution atmosphérique, lumineuse et sonore. Vendue comme l'objet de la liberté élargissant le champ des possibles, la voiture ne mène en définitive qu'à l'appauvrissement des modes de vie et à l'éloignement des individus.

À la suite de cette omniprésence automobile et de la mise en oeuvre des préceptes de sectorisation urbaine, on voit germer des maisons pavillonnaires depuis 50 ans en zones périurbaines. Le pavillonnaire illustre l'urbanisme de secteur du Corbusier, rendu possible par des politiques volontaristes et la démocratisation de l'accès à l'automobile. Toujours plus éloignés des centres-villes, leurs habitants font le choix d'une vie où la voiture est une liberté indispensable, permettant de tout faire ou presque. Le pavillonnaire étale la ville sans pour autant la renforcer, il participe au mitage du territoire et à la dévitalisation des centres-villes, rendant la ville vierge de l'expression et de l'interaction sociale qui en faisait une « bonne ville ». Ainsi on observe que la ville n'est plus basée sur les éléments naturels que définissait Aristote. L'aspect communautaire a fait place à un urbanisme individualiste. La place de l'automobile comme mode de déplacement a conduit à l'affaiblissement de la structure urbaine et l'autarcie n'est plus assurée à l'échelle de la ville, mais à l'échelle nationale ou internationale aussi bien dans les secteurs de l'agroalimentaire que de l'énergie.

Les villes subissant aujourd'hui une forme de récession sont affublées de l'étiquette « shrinking cities » (tr : villes rétrécissantes). La récession fut d'abord considérée en occident comme un phénomène ponctuel et conjoncturel, mais il est rapidement apparu qu'il n'en était rien et qu'on observait ce phénomène similaire, à différentes échelles et sur différents territoires. Les territoires articulés autour d'une agglomération forte se retrouvent aujourd'hui avec un ventre

mou, conséquence d'un désamour de l'urbain. Les villes comme Brive-la-Gaillarde³ en France, Leipzig⁴ en Allemagne ou encore Liverpool⁵ en Angleterre subissent ce phénomène où la population baisse tandis que s'accroît sa surface urbanisée. En France, le phénomène est tel que l'état a lancé en 2017 le plan « Action Cœur de Villes », qui se concentre principalement sur le dynamisme des villes moyennes qui accueillent actuellement un quart de la population française. L'objectif principal est de conforter le rôle de moteur territorial de ces villes et d'y améliorer les conditions de vie. Le plan « ACV » a retenu 222 villes en France, bénéficiaires de ce plan de relance urbain à la vue de la situation critique dans laquelle se trouvent ces agglomérations.

L'ensemble du travail s'orientera sur la ville de Maubeuge dans le département du Nord qui est intégrée au plan Action Cœur de Ville. La ville qui s'est historiquement développée sur les bords de la Sambre est aujourd'hui partiellement étirée le long de ce fleuve. Sa maille urbaine s'est liée à celles de villes en amont, formant la Communauté de Communes du Val de Sambre. Le développement urbain de Maubeuge s'est fait de manière dissonante. La ville enfermée dans ses remparts s'est construite sur elle-même, tandis que des faubourgs se développent indépendamment du cœur historique, à l'ère industrielle. Ces deux entités connectées par des axes mineurs articulés autour d'un boulevard périphérique surdimensionné demeurent néanmoins distinctes. Le centre-ville est l'élément le plus paradoxal, car on y voit coexister l'architecture militaire de Vauban et l'architecture moderne d'André Lurçat. Le premier est le vestige d'une guerre tandis que le second est la conséquence de la guerre. Ces deux entités fortes font de ce centre-ville un vivier de patrimoine au cœur d'un contexte social et économique difficile. Le contexte urbain ne fait pas non plus exception, la ville concentrant l'ensemble des difficultés

3 - BATHÉLIER, Virginie. Brive-la-Gaillarde : Au chevet des cœurs de ville. *Diagonal, revue des équipes d'urbanismes*. Juillet 2019, n° 206, p. 47-50.
 4 - FLORENTIN, Daniel. Notion en débat : shrinking city. *Géococonfluences, ressources de géographie pour les enseignants* [en ligne]. 2016. Disponible sur : <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/a-la-une/notion-a-la-une/notion-shrinking-city>
 5 - Op.cit. Notion en débat : shrinking city. *Géococonfluences, ressources de géographie pour les enseignants* [en ligne]



Fig.3 - Shrinking City / Maubeuge, rue des Laminiers

précédemment nommées, le centre se vide de ses habitants, de ses visiteurs, de ses commerces.

Ce centre-ville en panne d'attractivité va concentrer l'ensemble des recherches de ce TFE. La pollution visuelle, atmosphérique et sonore, ou l'augmentation de lotissement en zone périurbaine produit une dévitalisation du centre. L'objectif est de rendre une attractivité à ce centre en le renforçant, pour donner à la ville un point de gravité autour duquel prospérer. Pour ce faire, le centre-ville doit se réinventer tout en exploitant les qualités qui lui confèrent son identité architecturale, urbaine et paysagère. Élément de liaison commune à chaque strate urbaine, l'espace public de Maubeuge, aujourd'hui acquis par la voiture, est probablement le levier qui redonnera une centralité à la ville. Aussi les pistes de revitalisation du centre vont s'orienter vers cet élément à travers la question suivante : la régénération de l'espace public d'un centre-ville peut-elle participer à la revitalisation d'une agglomération ?

Dans un premier temps, il sera important de découvrir les événements historiques qui ont conditionné la structure urbaine et le style architectural du centre-ville de Maubeuge. Ce style et son auteur seront étudiés pour mieux comprendre ce qui fait de Maubeuge un lieu particulier. Faisant acte des difficultés urbaines et des carences structurelles subies par le centre-ville, nous dresserons dans un second temps un scénario prospectif, dont le but est de donner un horizon neuf au centre-ville qui lui permettra de se revitaliser. L'espace public se positionnera sur les enjeux sociaux, culturels, territoriaux et architecturaux afin d'optimiser le processus de revitalisation. Dans un dernier temps, nous mettrons en application à travers un projet synergique, les prescriptions établies dans la partie précédente. Les différents projets auront l'espace public comme catalyseur commun.



PARTIE I - CARTE D'IDENTITÉ DU LIEU



Fig.5 - Place des Nations - Centre-ville de Maubeuge

Du bourg des Flandres à l'annexion française de 1678

Le déclin progressif de l'Empire romain conduisit au repli de ces derniers vers l'intérieur de l'empire, facilitant la création de royaumes germains à l'abri de ses frontières. L'implantation des Francs, et leur christianisation progressive vont restructurer la région nord de l'empire. On suppose la création de Maubeuge vers le II^e siècle. La ville va prendre réellement de l'importance lorsqu'un monastère s'y implantera, sous l'impulsion de Sainte Aldegonde⁶.

Au IX^e siècle, le royaume de Francie occidentale, qui administre le territoire maubeugeois, subit les incursions normandes, et le monastère de Maubeuge au bord de la Sambre est mis à sac. L'archevêché de Cologne en fait alors un chapitre noble et séculier engageant ainsi la ville dans une tradition cléricale. Durant huit siècles, les chanoines et chanoinesses issues de très nobles familles européennes se rendront à Maubeuge. Durant la période gothique allant du X^e au XIII^e siècle, la ville développe une activité drapière, lui conférant une importante réputation dans les Flandres. Cette période de stabilité prend fin au début du XIV^e siècle, par suite d'une mauvaise gestion économique, et d'une instabilité politique. Louis XI incendiera la ville en 1478, achevant sa déliquescence⁷.

La plaine de Flandre et le Hainaut sont deux régions naturelles composant une partie importante de la Belgique actuelle. Riche, facilement cultivable et possédant un très large réseau hydrographique, ces régions ont toujours été l'objet d'intérêts économiques et militaires importants de la part des états européens, qu'ils soient proches ou lointains. L'articulation, la géographie, et la richesse du territoire pousseront les grands états européens à vouloir imposer leur domination sur les Flandres. De 1425 à 1678, la région est instable et l'allégeance des cités varie au grès des traités. Le Royaume de France envahira les Flandres, y affrontant les ducs de Bourgogne, la Maison d'Espagne, la Maison d'Autriche et les rois d'Angleterre à plusieurs reprises. Durant cette période trouble, la ville de Maubeuge sera détruite, mise à sac ou pillée près de vingt

fois⁸. Le Royaume de France fera définitivement l'acquisition des comtés de Flandres et du Hainaut à la suite du traité de Nimègue en 1678.

Louis XIV sachant la perméabilité militaire de ces régions décidera de faire fortifier les villes stratégiques du nord de la France, et de l'Est. Il dépêche Sébastien Le Prestre, marquis de Vauban, pour mettre en œuvre un système défensif efficace et durable⁹.



6 – THOMAS, Philippe. Histoire de Maubeuge [en ligne] Villeneuve d'Ascq, ENSAPL, 2017-2018, 22 p.

7 – Op. cit. THOMAS, Philippe. Histoire de Maubeuge [en ligne] p.4

8 – Op. cit. THOMAS, Philippe. Histoire de Maubeuge [en ligne] p.5
9 – PROST, Philippe. Vauban : le style de l'intelligence. Union européenne : Archibooks, 2007, 111 p.

De la ville religieuse à la ville forte

Vauban qui a pris connaissance des avancées italiennes dans la poliorcétique a, selon ses mots, « appliquer avec une rigueur, et à une échelle sans précédent, une formule mise au point par les ingénieurs italiens, 150 ans plus tôt. »¹⁰. Vauban fait ici référence aux guerres d'Italie qui dévastèrent les cités en raison d'un système défensif ne pouvant faire face à l'artillerie. La défense des cités devait donc être réfléchie non plus en verticalité, mais en horizontalité.

À Maubeuge, comme dans l'ensemble des villes fortifiées par Vauban, la géométrie et la balistique définissent la composition. L'art du siège a évolué au point que le travail de terrassement prévaut désormais sur celui de la maçonnerie. Dans les Flandres, l'artificialisation de la topographie est essentielle dans une région n'en possédant que très peu. Ainsi, à défaut de posséder une frontière naturelle, Vauban en crée une de toute pièce. Maubeuge qui est en plaine compose la première ligne de défense du pré carré, et comme l'ensemble des fortifications du nord du royaume, la muraille est imposante non plus dans sa verticalité, mais dans son horizontalité. La fortification puise donc sa forme dans la géométrie et s'apparente à un polygone régulier, éliminant les angles morts au profit des défenseurs. Bien que Vauban ait tendance à privilégier le pentagone, les composantes territoriales du Val de Sambre orientent son choix vers un heptagone adossé au fleuve. Ce dernier traverse la ville et fait partie des structures territoriales dont Vauban tire parti, en l'intégrant au fossé Sud¹¹.

La fortification de Maubeuge possède de nombreuses similitudes avec la citadelle de Lille¹² en raison de caractéristiques territoriales et géologiques similaires. Un épais remblai de terre se trouve derrière une muraille de plusieurs couches de briques, permettant d'encaisser

les tirs de canon. L'absence de roches non calcaires, donc résistantes à l'artillerie, dans le Nord contraint l'ingénieur à rationaliser l'usage de pierres dures. Quelques blocs de granit sont intégrés aux couches de briques, permettant de mieux les solidariser entre elles. Ce granit est aussi utilisé pour certains soubassements de la muraille, qui est une zone fragile car reprenant plus de charges verticales.

La ville est une fortification bastionnée, cela signifie que sept bastions se fixent aux sept extrémités de la muraille, elles-mêmes reliées par 7 courtines qui abritent les portes de Mons et de Frasnes, ainsi que les poternes de la muraille. Ces bastions sont destinés à faciliter le tir des défenseurs sur les assaillants, ou à défendre l'approche de la courtine et du bastion voisin. Un fossé, séparant les bastions et les courtines, est partiellement inondé par la Sambre en partie sud. Une série d'obstacles comme les tenailles permettent de protéger les positions des défenseurs avancés.

Une seconde ligne de fortifications protège la muraille et le fossé des attaques adverses. Il s'agit d'un dispositif de demi-lunes et de contre-gardes, elles-mêmes protégées par la ligne continue d'un chemin couvert jalonné de places d'armes. Le tout est protégé par un vaste talus encerclant la totalité de la ville, plus connue sous le nom de glacis. Ce glacis est une pente douce qui monte vers la muraille, et qui est volontairement vierge de tout obstacle et de toute végétation, pour ne laisser aucun abri à l'assiégeant qui est ainsi à la merci du tir des défenseurs. Ce glacis est une zone que les militaires actuels qualifieraient de « létale ». Sa présence et son maintien ont continuellement repoussé toutes les constructions au-delà d'un périmètre défini par des préceptes militaires.

10 - PROST, Philippe. *Vauban : le style de l'intelligence*. Union européenne : Archibooks, 2007, 111 p.

11 - BISMANN, François. *Ville de Maubeuge : Étude historique, patrimoniale et sanitaire des fortifications* [Document privé]. Étude en but de conserver et valoriser le patrimoine ancien. France : François BISMANN architecte du Patrimoine. 2010. 155 pages. Consultable à la ville de Maubeuge (service urbanisme). Consulté le 10/02/2020
12 - COPPANS, Richard, NEUMANN, Stan. *La citadelle de Lille de Sébastien Le Prestre de Vauban* [enregistré en 2011] In : Arte France. YouTube [26 min 10 s] Disponible sur : <https://www.youtube.com/watch?v=i9Y-s56rXh0> (consulté le 20/02/2020)



Fig.7 - La fortification de Maubeuge en 1764

Absente du glacis, la végétation a néanmoins un rôle important dans la fortification de Vauban. Le haut des remparts est planté pour solidariser le remblai de terre derrière la muraille de briques, pour dissimuler les positions des canons et pour subvenir aux besoins thermiques ou nutritifs des défenseurs. L'alliance du végétal au minéral permet aussi de limiter les coûts de maintenance, en préservant les terres et autres talus d'un affaissement.

A cette période, la ville ne se connecte à son territoire qu'à travers le fleuve qui la parcourt, et par un de ses affluents au nord. La militarisation de la ville engendre aussi sa densification. L'enceinte fortifiée, pour être efficace, doit s'implanter sur le bâti existant. Cet impératif défensif a nécessité la destruction d'un tiers de la ville. La construction de casernes et de manufactures d'armes doit aussi être implantée au sein de la ville, accroissant de facto la densité urbaine. La prédominance religieuse et militaire impactera l'architecture et l'urbanisme de la ville, bien que ces deux derniers aspects restent essentiellement dictés par les militaires casernés en ville. Cette caractéristique est encore plus visible sur les cartes de Maubeuge du duc d'Aumont de 1764, où est mise en évidence la prédominance de ces fonctions¹³.

13 – Op. cit. *Ville de Maubeuge : Étude historique, patrimoniale et sanitaire des fortifications*. Page 18
Cf. Fig.7



Fig.8 à 10 - Remparts de Maubeuge en 2020

La révolution industrielle dans le Val de Sambre

Les propriétés géologiques, la structure fluviale et l'abondance de combustibles permirent l'implantation de nombreuses manufactures de marbre, de poteries et de métallurgie dans le Val de Sambre, dès 1750. Cette « proto industrie » s'implanta dans les villages satellites de Maubeuge et sont à l'origine de la formation du bassin industriel du Val de Sambre. L'apparition de l'État belge en 1830 et son développement industriel rapide eurent des répercussions sur le département du Nord et la ville de Maubeuge. Cette dernière comptait une douzaine de hauts fourneaux, de laminoirs, de fabriques de machines, etc., et devint très vite une ville satellite du bassin industriel de Charleroi.

L'essor industriel eut des conséquences urbaines et sociales qui perdurent aujourd'hui. La ville militarisée de Maubeuge, qui restera perpétuellement en retrait de la frénésie des temps modernes connaîtra, toujours l'incapacité de se connecter aux industries et aux ouvriers à cause de sa fortification. Les faubourgs auront donc un développement urbain satellitaire, autour de hameaux ou de villages se trouvant au-delà du glacis de la ville. Sous l'impulsion des industriels locaux devant loger leurs ouvriers pour garantir la compétitivité de leurs usines, de vastes cités ouvrières seront bâties pour les employés, et dont le centre de gravité n'est plus une église, mais une usine. Le quartier de « Sous le bois », encore visible à Maubeuge, reste l'exemple le plus important de cette période. Ces cités compactes sont structurées par les axes de communication, et n'empiètent pas sur le paysage agricole, marquant une frontière qui est aujourd'hui perdue¹⁴.

Profitant d'une forte croissance, les cités ouvrières vont se multiplier et s'égrener le long d'axes de communication comme la Sambre, la voie ferrée et les routes. Un effet de coalescence entre ces cités les souda finalement aux villes voisines, formant ainsi la maille urbaine du Val de Sambre. Les villes de Maubeuge-Hautmont-Louvroil forment la maille linéaire la plus importante, s'étirant le long de la rivière.

14- HENRY, Pierre. 1900-2000; Maubeuge dans la traversée du siècle. Lille : La Voix du Nord, 2000, 104 p.



Fig.11 - Croissance urbaine de Maubeuge-Louvroil

Cette industrialisation a réorienté un urbanisme religieux et militaire en un vivier industriel, bouleversant la structure sociale de la ville. Le poids démographique des faubourgs (15 000 habitants en 1930) par rapport à la ville centre (3000 habitants en 1930) devint rapidement déséquilibré, mais la ville fortifiée conserva les fonctions administratives et commerciales les plus importantes, lui conférant une position privilégiée par rapport aux faubourgs. La structure urbaine de Maubeuge qui était unitaire se transforme pendant l'essor industriel en une fédération de faubourgs où les mentalités divergent. La cité bourgeoise va s'opposer aux cités ouvrières populaires où le sentiment de rejet et de mépris se matérialise par les distinctions géographiques, politiques, sociales et religieuses¹⁵.



15– THOMAS, Philippe. *Histoire de Maubeuge, projet redynamisation centre-ville Maubeuge* [en ligne]. Étude préliminaire. Ville-neuve-d'Ascq : ENSAPL, 2017. 14 p. Disponible sur < <https://www.caue-nord.com/SPASSDATA/ALGEDIM/QOKQWR/D676/D67658.pdf> >. (Consulté le 17/01/2020)

Fig.12 - Les cités ouvrières : Le Faubourg de Sous-le-Bois

Destructions et grands travaux de Maubeuge

Lors de la première moitié du XXe siècle, Maubeuge est une ville frontière où la géopolitique et l'essor économique ont dessiné l'urbain. Là où d'autres villes ont pu se défaire de leur enceinte militaire pour accroître leur croissance économique et mieux contrôler leur démographie, Maubeuge eut pour consigne de conserver ses remparts. En 1928¹⁶, l'État considérant finalement les qualités défensives du rempart dépassées, il consent à démilitariser le site. Maubeuge prit la décision de supprimer l'enceinte fortifiée dans le but d'uniformiser sa maille urbaine pour former un conglomérat de faubourgs. Toutefois, les divisions sociales résultant de cette confédération urbaine persistent et sont illustrées par l'architecte Paul Hilaire qui écrit : « La majorité des habitants ne se rendaient dans la ville intra-muros qu'en des occasions très précises et en habits du dimanche... »¹⁷.

Pour gommer ces disparités, la ville lance l'arasement de ses fortifications en 1932, avec l'éventrement de la porte de France dans la partie sud des remparts, et le percement du bastion des Capucins au nord, qui témoigne de la volonté de simplifier les interactions entre le centre-ville et les faubourgs. Ces travaux engendrent alors un vif intérêt des Maubeugeois pour l'évolution urbaine de leur commune¹⁸. À cette même période, le centre-ville est incroyablement dense et les habitants s'entassent dans des immeubles de 3 à 4 étages. Les espaces verts sont peu nombreux et les routes se confondent aux trottoirs, en raison de l'étroitesse des espaces publics.

En 1940, l'offensive allemande fit de la ville un champ de ruines. Maubeuge est durement éprouvée, car son centre-ville est bombardé et incendié par les Allemands et la ville intra-muros est détruite à plus de 70%. Cet incendie volontaire plonge les habitants dans une profonde précarité, mais ouvre aussi de nouveaux horizons sur le plan urbanistique. Le gouvernement de Vichy ordonna l'arasement des décombres, permettant de combler certains

fossés des remparts et fit de la ville une tabula rasa, témoignant d'un rejet de l'histoire et de la volonté d'en écrire une autre. Vichy dépêcha à Maubeuge l'architecte Paul Janin en 1941 pour reconstruire la ville, mais ses plans s'adressent aux propriétaires terriens et aux commerçants qui réclament une reconstruction plus économique que sociale. Cette planification maintient donc la scission communautaire et urbaine existant entre le centre-ville et ses faubourgs¹⁹.

À la Libération en 1944, le gouvernement provisoire décide de diriger les reconstructions, ne laissant aux communes qu'une faible marge de manœuvre. Les urbanistes, architectes, ingénieurs, hygiénistes et humanistes, voient dans ces destructions l'occasion de repenser la ville d'une manière nouvelle et moderne en répondant mieux aux besoins contemporains. Des villes comme Berck-sur-Mer, Dunkerque, Amiens, Le Havre ou Caen se reconstruiront selon les préceptes modernistes, mais se distingueront les unes des autres par la vision propre des architectes qui opéreront sur chacune de ces communes. Face aux prospections résolument conservatrices des vichystes, le nouveau gouvernement vit dans la table rase de Maubeuge l'occasion de réaliser une expérience urbaine inédite et nomina un architecte résolument moderne : André Lurçat. Ce dernier avait la volonté de reconstruire, c'est-à-dire de restituer non le tracé ou le bâti de la ville ancienne, mais le caractère de la commune à travers un plan inédit²⁰. Il dirigea les tâches d'urbanisme et d'architecture, pour donner une unité à la ville. La nomination de cet architecte est aussi politique que pragmatique. Le choix de retenir Lurçat s'explique en partie par son passif riche et prestigieux aux yeux des autorités. Il fut un des membres fondateurs du CIAM, aux côtés de grands noms comme Le Corbusier ou Mallet-Stevens. Il expérimenta son travail en URSS de 1934 à 1937 et fut incarcéré à La Santé pendant la guerre pour ses activités de résistant. En 1944, il apparaît comme un incontournable de la scène architecturale française.

16 – DOUTRIAUX Emmanuel & VERMANDEL Frank (dir.). *Le nord de la France, laboratoire de la ville : trois reconstructions : Amiens, Dunkerque, Maubeuge, Roubaix* : Espace Croisé. 1997, 87 p.

17 – JOLY, Pierre. JOLY, Robert. *L'architecte André Lurçat*. Paris : Picard, 1995, 266 p.

18 – Op. cit. *L'architecte André Lurçat*. p159

19 – Op. cit. *Le nord de la France, laboratoire de la ville : trois reconstructions : Amiens, Dunkerque, Maubeuge*.

20 – Op. cit. *L'architecte André Lurçat*. p159



Fig. 13 - Vue de l'écluse à Maubeuge en 1940

Le plan Lurçat

Lurçat va rapidement récuser les plans de Janin, et crée alors une forte défiance entre lui et la population locale. Il va donc faire preuve d'une grande pédagogie pour imposer son modèle urbain et architectural aux habitants. De sa propre initiative, il va créer un comité local d'urbanisme regroupant une quinzaine de membres, élus en assemblée et représentatifs de l'ensemble des catégories sociales, professionnelles, syndicales et exécutives de la ville. L'architecte ira régulièrement à la rencontre des habitants, pour saisir au mieux les mœurs et les attentes locales, mais aussi pour convaincre, expliquer et justifier son projet. Il met en place des cahiers de doléances pour permettre aux habitants de communiquer leurs souhaits, leurs attentes et leurs besoins de manière plus exhaustive. Lurçat va ainsi produire un travail minutieux, reposant sur une écoute et un échange avec les Maubeugeois, car il ne considère pas le centre-ville comme unique bénéficiaire de son travail²¹. Pour lui, intégrer à son projet toutes les couches de la population maubeugeoise, et non plus seulement les sinistrés du centre-ville est un moyen d'harmoniser la ville.

De la collecte de ces données, Lurçat va produire un plan neuf et adapté aux besoins directs ou indirects, présent ou futur des habitants. Il pourra à partir de 1945 communiquer ses premières ébauches et intentions aux habitants, en organisant des « causeries », sorte de meetings rassemblant parfois près de 800 habitants, néophytes, curieux, journalistes et politiques s'intéressant à ce qu'on nomme alors « l'expérience de Maubeuge ». Lurçat y expose alors le futur Maubeuge comme une ville « moderne, claire, verte, aérée et insolée »²². Il présente plus précisément le projet de la reconstruction de la ville en huit points :

- 1° Restitution de Maubeuge intra-muros en centre de commerce régional
- 2° Abandon des tracés anciens
- 3° Augmentation de la surface des îlots

21 – Op. cit. *Le nord de la France, laboratoire de la ville : trois reconstructions : Amiens, Dunkerque, Maubeuge*. p73.
 22 – Op. cit. *Le nord de la France, laboratoire de la ville : trois reconstructions : Amiens, Dunkerque, Maubeuge*. p73.

- 4° Priorité d'emplacement donné aux services publics et d'intérêt général
- 5° Réduction de la densité de surface construite
- 6° Principe de l'îlot ouvert
- 7° Construction par blocs d'immeubles
- 8° Diffusion généralisée d'espaces verts.

Dans sa planification, Lurçat doit rapidement aborder la question de la fortification, car les habitants souhaitent qu'elle disparaisse. L'architecte s'y opposera fermement, rappelant à tous qu'il ne va pas « reconstruire la ville, mais faire la ville ». Cette décision contraindra néanmoins l'architecte à résoudre le problème de l'hermétisme entre le centre et les faubourgs. Il va donc s'efforcer de gommer cette frontière pour tendre vers une ville unitaire, donnant une meilleure cohérence à sa vision d'une architecture sociale.

Pour pallier cette bipolarité, Lurçat met en place une série de voies carrossables hiérarchisées dont les dimensions varient selon les flux qu'elles doivent accueillir. Un boulevard périphérique entoure le centre-ville et forme une boucle faisant le tour des remparts en passant par la gare. Il raccorde les faubourgs au centre-ville grâce à 4 entrées au Nord et 4 entrées au Sud. L'installation d'axes internes comme les berges le long de la Sambre (Mail de Sambre), 2 avenues au nord (Avenue Roosevelt et Avenue Jean Mabuse) et 2 avenues au Sud (Avenue de France et Boulevard de l'Europe) permettent de fluidifier les flux intra-muros.

Le fossé sud étant déjà partiellement comblé, Lurçat accepta d'achever sa disparition en étendant la ville sur la rive droite de la Sambre, pour mieux intégrer la gare au dispositif urbain. Durant la révolution industrielle, le chemin de fer est la raison principale des demandes d'arasement d'enceinte militaire. Ce symbole de modernité est alors au XIXe siècle un lieu d'échange et de commerce. À Maubeuge, la

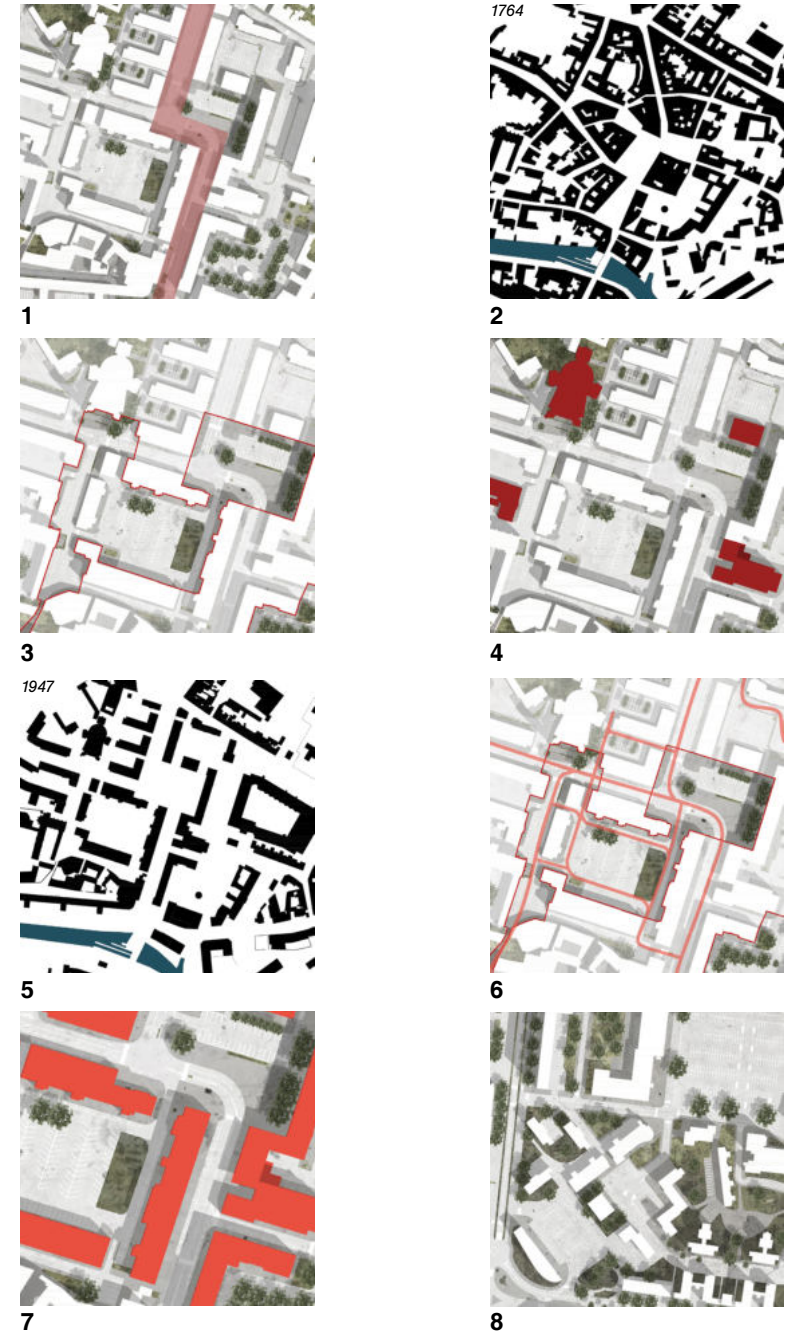


Fig.14 - Les huit points d'André Lurçat

gare ferroviaire était posée en tangente au rempart sud de la ville et n'avait qu'une fonction transitaire. Cette position tangentielle qu'on peut encore retrouver dans des villes comme Bergues, est un frein au développement de la ville et Lurçat consent naturellement à étendre l'urbain vers la gare. L'extension urbaine est essentiellement résidentielle et s'arrête au chemin de fer et au boulevard périphérique nouvellement créé.

Le second problème que Lurçat doit résoudre est celui des propriétaires fonciers, car l'architecte souhaite une ville aérée et doit donc collectiviser les parcelles pour en libérer le sol et augmenter l'espace public. Lurçat va mettre en place le «remembrement», c'est-à-dire le rassemblement de parcelles individuelles²³. Le défi est donc de faire accepter aux habitants qu'ils ne récupéreront pas leur logement d'avant-guerre, mais un appartement avec moins de surfaces et plus de voisins. Pédagogie, législation et indemnisation foncière lui permettront de dé-saturer la maille urbaine initiale au profit d'un plan aéré où l'espace public tient une place majeure dans l'esprit de collectivisation de l'urbain²⁴.

Le programme urbain se compose de 651 logements et 230 commerces qui vont être édifiés en 10 ans²⁵. L'articulation globale repose sur un parcours structuré par les rues commerçantes qui forment une promenade urbaine, ponctuée de contractions et de dilatations, de commerces et d'habitats, de places et d'espaces verts. Le plan se replace sur les axes principaux d'avant-guerre, pour conserver l'esprit de la ville. La place des Nations et l'avenue Jean Mabuse qui se superposent à la maille urbaine d'avant-guerre sont les reflets modernistes de la ville d'avant-guerre. La nouvelle ville se structure autour d'îlots aérés, composés de barres horizontales qui définissent l'espace urbain, créant par leur disposition les rues commerçantes, les axes

23- LAROUSSE. Dictionnaire français. Paris : Larousse, 2005, 1478 p.

24- JOLY, Pierre. JOLY, Robert. *L'architecte André Lurçat*. Paris : Picard, 1995, 266 p.

25- HILAIRE, Paul. PETITBERGHIEN, Thierry. *L'œuvre de Lurçat à Maubeuge, Nord. 74 itinéraires du patrimoine* [en ligne]. L'inventaire. 1994. 14 p. Format PDF. Disponible sur : <https://www.caue-nord.com/SPASSDATA/ALGEDIM/QOKQWR/D251/D25135.pdf> (Consulté le 20/01/2020)



Fig. 15 - Les huit points de Lurçat à l'échelle urbaine

principaux, et les places. Si une face de ces barres donne sur l'espace urbain, commercial et dynamique, la façade opposée se tourne vers un espace s'adressant aux habitants de l'îlot, pour mieux créer un esprit de quartier. Chaque îlot dispose ainsi d'une place ou d'un square où les habitants des immeubles peuvent interagir. Lurçat répète ce schéma le long des avenues, et les proportions des îlots restent modestes pour respecter la structure antérieure de la ville. Ce principe de répétitions permet à Lurçat d'aérer la ville, d'y installer des espaces verts et de réduire la densité de surface bâtie.

Lurçat va ponctuer la promenade urbaine de bâtiments servant de repères dans la ville, grâce à leur architecture, ou le programme qu'ils accueillent. Disposés à des points de rencontre spécifiques, ils participent à la création de lieux, servant de drains aux habitants. Lurçat prend ainsi le parti d'excentrer certaines fonctions propre à la ville historique, notamment en plaçant l'Hôtel de Ville à proximité de la porte de Bavay, afin de conférer le rôle de lien entre les faubourgs et le centre à une fonction publique et politique majeure.



Fig.16 - Repère urbain : L'église Saint Pierre-Saint Paul

L'architecture de Lurçat

Lurçat gère une équipe de vingt architectes pour la reconstruction de Maubeuge. Il doit leur insuffler une vision commune pour éviter les inspirations individuelles et atteindre une cohérence globale dans la ville. Il va donc prédéfinir lui-même des formes urbaines d'immeubles qui sont : îlot fermé, peigne, redan, rotule, barre, îlot ouvert, corollaire, rotonde, épis et quinconce. Trois types d'immeubles composent le cadre urbain : l'immeuble de logements à socle commercial, l'immeuble résidentiel avec une composition spatiale libre, l'immeuble édifice à vocation résidentielle ou d'équipement public ou privé.

Après la guerre, les industries du pays sont soit détruites, soit sans main-d'œuvre qualifiée, soit en maque de matériaux, ou croulent tout simplement face aux nombres de marchés. Pour fluidifier le mécanisme de reconstruction, Lurçat va donc définir des « Standards » qui sont un panel de matériaux industrialisés prédéfinis, mis à disposition des architectes. Préalablement dessinée par Lurçat, l'uniformité des éléments va permettre de répondre plus facilement aux besoins matériaux, et créer une continuité architecturale entre des bâtiments pourtant dessinés par des architectes différents. Les matériaux sont l'acier pour les menuiseries, le marbre boulonnais pour les escaliers communs, la céramique émaillée pour le parement des porches, le grès cérame et le parquet pour le revêtement de sol des logements, la brique et l'enduit de ciment pour les façades, les glaces de grandes dimensions pour les balcons, loggias et terrasses, ou encore le pavé de verre pour les cages d'escalier²⁶.

La prédéfinition des formes urbaines et la standardisation des éléments de construction, peut paraître simplificatrice, au risque de créer un espace urbain monotone. Mais cette standardisation sert autant le contexte économique que les ambitions sociales du projet. Si on se remémore la définition de la ville, selon Aristote, on note qu'une ville est avant tout

une « communauté ». Or, l'esprit de communauté peut émaner d'un sentiment d'appartenance commune²⁷. La cohérence urbaine sert cet objectif en dotant le centre-ville de Maubeuge d'une identité urbaine qui avait disparu lors de l'incendie de 1940.

Les premiers bâtiments qui furent édifiés sont les « I.D.T », personnellement dessinés par Lurçat. Ces « Immeubles à Destinations Transitoires » devaient permettre le relogement des personnes indispensables au déroulement des opérations de la reconstruction. Situés hors des murs, ils sont une première synthèse de la vision architecturale de Lurçat. La volumétrie préfigure l'urbanisme du centre-ville avec les toitures-terrasses, l'enduit de ciment recouvrant la maçonnerie, l'horizontalité et l'absence d'ornement. Les I.D.T sont des immeubles composés en deux lignes, disposées parallèlement et en retrait de l'avenue Jean Jaurès. Paul Hilaire définit cette position comme « l'occasion de désanctuariser l'espace privatif, de se détacher des registres de front de rue et, en fait, de dématérialiser les traces de structures foncières »²⁸. Composés de cinq modèles de groupement où l'unité architecturale est privilégiée, les I.D.T illustrent en fait un tournant dans l'architecture de Lurçat. Ce dernier préfère les déclinaisons d'éléments issus des codes de l'architecture classique aux dépens de la volumétrie épurée des modernistes. L'architecte aurait pu préférer une barre uniformisée et linéaire, mais composera par exemple avec un système de retournement de la façade et une interruption de la corniche, pour mieux marquer les mitoyennetés.

L'architecte André Lurçat, humaniste et progressiste, dessinera l'église qui devait symboliser le renouveau de la ville. Pour ce bâtiment, il put compter sur un maître d'ouvrage aux idées proches des siennes, car l'après-guerre qui était pour l'Église l'occasion de se rapprocher des fidèles marqua une ouverture importante de ses membres aux

26 – Op. cit. *L'œuvre de Lurçat à Maubeuge, Nord. 74 itinéraires du patrimoine*. Page 4

27 - SNOZZI, Luigi. *Architettura come modificazione*. [en ligne] Lausanne : EPFL, 1984, 67 p. Disponible sur : < http://www.jointmaster.ch/file.cfm/document/100511_US_text_2.pdf?contentid=1049 > (Consulté le 18/10/2020)

28 - Op.cit. *L'œuvre de Lurçat à Maubeuge, Nord. 74 itinéraires du patrimoine*. Page 5



Fig.17 - Les I.D.T : une architecture provisoire qui se pérennise

idées modernistes et sociales de l'architecture. Jadis sur la place publique, l'église saint Pierre et Saint Paul est désormais placée sur l'axe linéaire de l'avenue Roosevelt et dans l'axe de la rue Georges Paillot. Posée sur une plateforme sacralisant le bâtiment et couplée à un enclos de briques sanctuarisant l'ensemble, l'église est orientée nord-sud. Le bâtiment se matérialise par une coque de béton, avec une composition frontale très forte. Le clocher qui culmine à 43 mètres est flanqué d'un tube cylindrique contenant un escalier menant au carillon. Les façades du clocher et de la façade principale sont parées de briques de verre pour illuminer la nef. La composition dissymétrique de la façade se rééquilibre avec l'installation, à droite, des statues de Saint-Pierre et Saint Paul, répondant au clocher. La façade principale est scindée par un auvent formant un porche rythmé grâce à ses 3 cintres, évoquant la trilogie sacrée. La façade, sous l'auvent, est décorée d'une fresque de mosaïque dessinée par le frère de l'architecte, tandis qu'André Lurçat se chargera de dessiner le maître-autel ainsi que les autels des chapelles, du jubé et de la chaire. La nef se compose d'une série de colonnes en croix de saint André dans un espace courbe s'achevant par un chœur en arc de cercle. Les colonnes supportent un faux plafond de teinte rouge tandis que le chœur est éclairé par un disque composé de pavés de verre cylindriques. Dans ce bâtiment, les effets lumineux permanents témoignent des subtilités que Lurçat s'appliquera à mettre en œuvre pour retranscrire le caractère sacré qu'impose le lieu.

Les I.S.A.I (Immeuble Sans Affectation Immédiate) situés sur l'avenue de la Gare sont peu visibles aujourd'hui à cause des arbres plantés devant les façades. Exécutés par Lurçat puis achevés par son équipe, ils devaient permettre le relogement rapide des habitants et commerçants sans attendre la fin du remembrement. Leurs positions marquent la limite urbaine du nouveau centre-ville, confirmant l'urbanisation du glacis sud. Quatre bâtiments sont disposés à l'angle de l'avenue de France en « peigne » et perpendiculairement à l'avenue de la Gare. Ces immeubles de trois étages orientés accueillant deux logements par étage, sont orientés est-ouest et forment deux blocs liés par une galerie centrale ligaturant

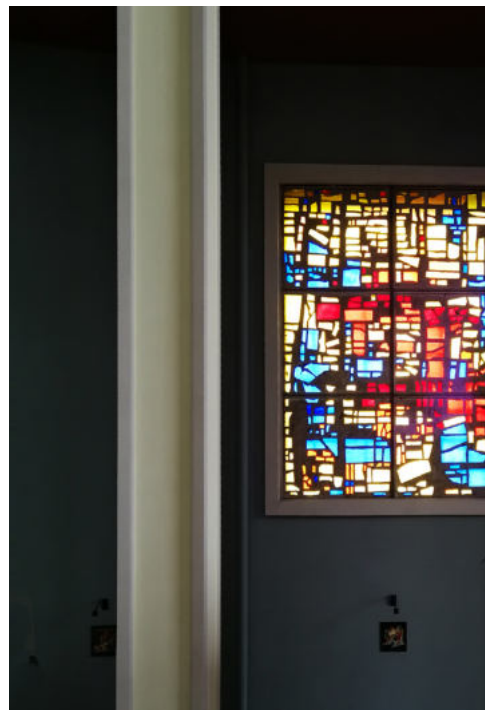


Fig.18 - Vues de l'église Saint Pierre-Saint Paul

les blocs et donnant un rythme vertical à l'horizontalité de la rue. Leur plan en « H » offre de ce fait de multiples renforcements. Ils sont extrêmement dessinés et fuient la volumétrie épurée moderniste, mais pas les formes simples de la géométrie élémentaire. Lurçat superpose d'étroits balcons dont les extrémités forment des demi-cercles, rythmant et variant le registre géométrique. Les cinq cellules commerciales des I.S.A.I sont implantées au rez-de-chaussée et donnent sur l'espace public de l'avenue. Cette ligne d'immeuble permet à Lurçat de démontrer les subtilités que les standards permettent d'atteindre pour les logements. Il use d'un registre architectural de « front à rue » où il découpe, mêle public et privé, joue sur les profondeurs et utilise les commerces comme des délimitations de l'espace public. Les I.S.A.I sont aussi des acteurs urbains, les corniches des cellules commerciales se prolongeant pour former des porches franchissables permettant d'accéder à l'arrière des immeubles et de déboucher sur la rue des Arts.

La place de Wattignies qui est la plus grande place urbaine de la ville (12 000 m²) accueille la Caisse de Sécurité Sociale et d'Allocations Familiales. Lurçat compose le bâtiment en l'inscrivant dans toute la largeur de la place et en le posant sur un socle, lui conférant une grande importance aux yeux des habitants. La place destinée aux manifestations populaires est un lieu à forte charge sociale grâce au programme du bâtiment et à l'espace dont il dispose. Réalisé dans les années 1960, ce bâtiment reprend les standards définis à Maubeuge pour ne pas s'éloigner de l'harmonie de la ville, bien qu'il possède une dissymétrie plus marquée en comparaison aux autres formes d'architecture.



Le Mail de Sambre reste sans doute le bâtiment le plus emblématique de la ville et le « véritable morceau de bravoure »²⁹ de Lurçat. L'impact urbain du « Mail » est considérable, car il structure la promenade des quais de Sambre et valorise un élément de territoire qui était délaissé, car la ville d'avant-guerre tournait le dos au fleuve. Lurçat fait le choix de valoriser cet élément fondateur de la ville, en le remettant au cœur de l'urbain grâce à une architecture qui accentue le sens de la rivière, et par l'aménagement d'un espace public connectant les habitants à cette rivière. Le bâtiment prend la forme d'un parallélépipède rectangle en brique, placé parallèlement à la Sambre. Des boutiques saillantes au bâtiment sont fixées à son pied à un rythme régulier, avec une composition architecturale librement inspirée du vocabulaire des paquebots. Ces boutiques matérialisent une promenade arrière couverte et surélevée par rapport au reste de l'espace public qui borde le fleuve. Toujours en quête d'harmonie et de continuité urbaine, le bâtiment prendra une forme courbe pour se rattacher aux immeubles de l'avenue Jean Mabuse qui remontent vers la place des Nations. Le quai de Sambre est constitué de 2 promenades à des hauteurs différentes, accessibles par des escaliers, elliptiques droits avec pallier ou à double volée. La forme linéaire, associée à un axe cardinal neuf, permet de «connecter» le quartier de « Sous-le-Bois » au dispositif urbain du centre-ville. Le Mail qui est ainsi, non plus un immeuble, mais un outil urbain pouvant être comparé au front de mer de Berck-sur-mer. Cet élément reprend lui aussi les principes d'intégration dans le dispositif urbain d'éléments éloignés du centre et pourtant fondamentaux dans la structure de la ville³⁰.

29 – Op. cit. *L'œuvre de Lurçat à Maubeuge, Nord. 74 itinéraires du patrimoine*. Page 11

30 – STOPIN, Victoire. *L'articulation entre la baie d'Authie et la ville de Berck-sur-Mer, ou comment faire le lien entre le paysage sauvage et le paysage bâti*. Mémoire de Master 2 : architecture, ingénierie architecturale et urbanisme. Tournai : UCLouvain LOCI Tournai. 2018. 122 p.



Fig.20 - Le Mail de Sambre vue depuis le quai des Nerviens

Décroissance urbaine

À partir des années 1980, un phénomène de décroissance urbaine se produit. D'abord considéré comme ponctuel et conjoncturel, il se généralise rapidement en transformant de nombreuses agglomérations en « *shrinking cities* ». Depuis la révolution industrielle, le modèle urbain occidental repose sur une dépendance à la croissance. Selon le sociologue américain Harvey Molotch, la ville est « historiquement dopée à ce moteur de la croissance et à cette idée d'une croissance continue. ». La croissance serait donc l'apanage de la ville qui fonctionne, la transformant *in fine* en « bonne ville ». Cette conclusion hâtive peut sembler juste, car les villes entrant en décroissance à partir des années 70-80, comme Charleroi³¹, Roubaix³², Brive-la-Gaillarde³³ ou Detroit, voient leur démographie baisser fortement et affrontent aujourd'hui des difficultés économiques, sociales, culturelles importantes. Toutefois, une ville comme New Delhi en Inde, qui est en plein boom économique, ne représente pas une « bonne ville » si on observe l'ensemble des problèmes qu'elle crée et qu'elle affronte³⁴.

La décroissance urbaine se caractérise par des phénomènes similaires (du moins en Europe occidentale). On observe généralement une chute démographique, comme ce fut le cas à Detroit, aux USA où la population a baissé de presque 64% depuis 1950³⁵. Un autre phénomène, qu'on retrouve à Detroit, mais aussi dans d'autres agglomérations comme Roubaix, c'est le retournement économique qui produit un déclin de l'emploi et l'apparition de problèmes sociaux. À Detroit, ce fut l'industrie automobile qui fit progressivement banqueroute ou qui se délocalisa, tandis qu'à Roubaix ce fut l'industrie textile qui délocalisa sa production vers des pays dont la main d'œuvre est moins coûteuse. Dans les deux cas, cela mit massivement au chômage des mains-d'œuvre qualifiées. Le point commun entre ces deux villes est le socle

industriel homogène et l'absence de diversités d'activités. Ces caractéristiques économiques débouchent aujourd'hui sur des problèmes sociaux, car le déclin économique a laissé les agglomérations sans ressources financières pour répondre aux besoins des populations. C'est donc un cercle vicieux qui s'amorce et qui entraîne de nombreuses villes dans une spirale sans fin. D'autres agglomérations, comme la ville de Brive-la-Gaillarde qui vit sa population décroître, passant de 53 000 habitants à 46 000 aujourd'hui³⁶. Cette dévitalisation urbaine n'est pas due à une crise économique, mais à une urbanisation grandissante des zones périurbaines qui au fil des années ont déplacé les habitants du centre-ville³⁷ vers sa périphérie.

D'autres phénomènes plus sociaux comme la ghettoïsation ou le sectarisme dévitalisent l'urbanité. Aldo Rossi considère la ville comme un organisme vivant, sous-entendant que la ville vit de ses échanges internes. Or la sectorisation des groupes sociaux et leur absence de mélange ne produisent pas suffisamment d'interaction sociale nécessaire à faire vivre une ville.

Les villes décroissantes furent analysées par Daniel Florentin sous le terme de « *shrinking cities* » à traduire en « ville rétrécissante ». La Shrinking city se définit ainsi : ville où s'accumulent, avec plus ou moins d'ampleur, mais sur un temps relativement long, des processus de « déprise démographique » et de déclin économique, auxquels s'ajoute souvent une crise des finances publiques locales³⁸. La conjoncture émanant de ces processus entraîne les villes vers un déclin pouvant paraître insurmontable, tant le cercle vicieux dans lequel les agglomérations sont engagées est implacable. Ce phénomène est visible en Europe de l'Est où la transition postsocialiste vers le modèle capitaliste fut plus rude. Les populations émigrent, laissant les plus âgés ou les moins mobiles sur place, créant *de facto* un

31 – MAÏLLIS, Georgios (dir.) *Charleroi métropole, un schéma stratégique*. Ganshoren : IPM Printing, 2018, 150 p.

32 – Op. cit. *Diagonal, revue des équipes d'urbanismes*. p. 37.

33 – Op. cit. *Diagonal, revue des équipes d'urbanismes*. p. 47.

34 – LENNE, Frédéric (dir.) *Faire battre le cœur des villes*. Paris : Éditions La Découverte, 2018, 175 p.

35 – United States Census Bureau. *Census.gov* [en ligne]. (Modifié le 20 février 2020) Disponible sur <https://www.census.gov/en.html> (Consulté le 22/02/2020).

36 – BATHÉLLIER, Virginie. *Au chevet des cœurs de ville*. *Diagonal*, 2019, N.° 206, p47-50.

37 – Op. cit. *Diagonal*, 2019, N.° 206, p47.

38 – Géo-Confluences. *Ressources de géographies pour les enseignants*. [en ligne] FLORENTIN, Daniel. Disponible sur : <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/a-la-une/notion-a-la-une/notion-shrinking-city>

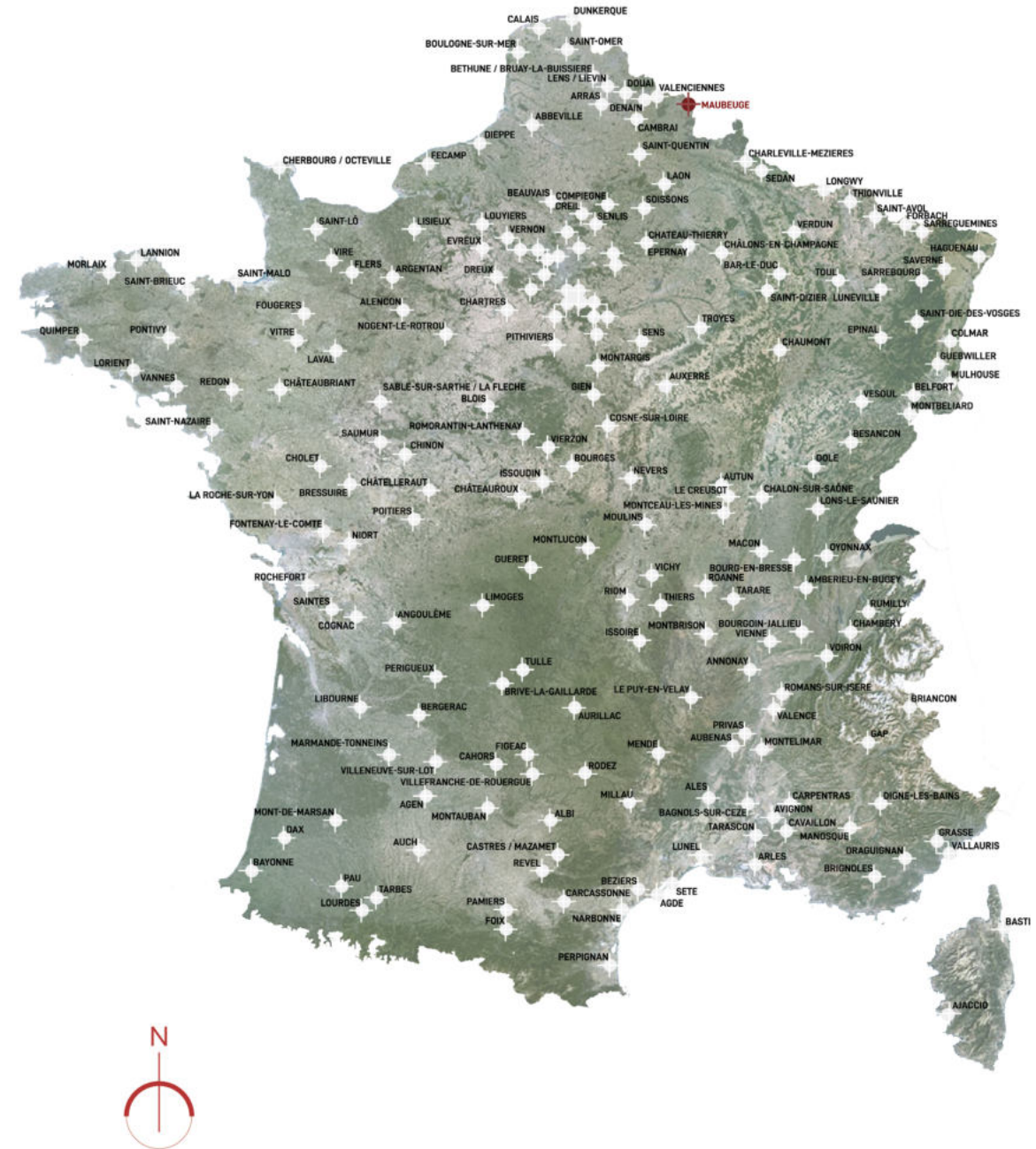


Fig.21 - Les 209 villes décroissantes de France métropolitaine

vieillesse de la population et des disparités sociales fortes. La ville de Leipzig en Allemagne est représentative de ce phénomène et vit notamment sa population décroître de 18% de 1990 à 1998³⁹.

Bien que le terme « rétrécissante » ait une connotation physique, c'est paradoxalement rarement le cas. Une ville en décroissance peut continuer de grandir. C'est le cas pour de nombreuses agglomérations comme la ville de Tournai en Belgique où la population actuelle (69 000 habitants) est inférieure à la population de 1900 (70 300 habitants) et pourtant la ville s'est clairement étendue⁴⁰.

La profusion des dynamiques récessives impacte l'espace urbain où pullulent progressivement les friches industrielles ou urbaines. Des maisons viables sont murées faute d'occupants, et ce sont parfois des rues entières qui subissent ce phénomène, disloquant peu à peu la structure urbaine. À l'image de ville comme Lens, Bilbao ou Liverpool, la création de quartiers attractifs peut endiguer le phénomène récessif et offrir une meilleure image de la ville. Ainsi, Liverpool se dota dès 1988 d'un musée d'art moderne devant servir d'émergence primaire dans un projet de récupération d'un front d'eau. Cette idée du « bâtiment miracle » n'est toutefois pas avérée, car la ville de Lens qui s'est aussi orienté vers cette politique, à construit en 2012 le Louvre-Lens, mais à depuis cette date vue sa population décroître de 8%⁴¹.

39 – WIKIPEDIA. *Lens* (Pas-de-Calais) [en ligne]. Disponible sur : [https://fr.wikipedia.org/wiki/Lens_\(Pas-de-Calais\)#D%C3%A9mographie](https://fr.wikipedia.org/wiki/Lens_(Pas-de-Calais)#D%C3%A9mographie) (consulté le 19/04/2020)
 40 – WalOnMap. *Toute la Wallonie à la carte* [en ligne]. Disponible sur : <https://geoportail.wallonie.be/walonmap> (consulté le 7/03/2020)
 41 – WIKIPEDIA. *Lens* (Pas-de-Calais) [en ligne]. Disponible sur : [https://fr.wikipedia.org/wiki/Lens_\(Pas-de-Calais\)#D%C3%A9mographie](https://fr.wikipedia.org/wiki/Lens_(Pas-de-Calais)#D%C3%A9mographie) (consulté le 19/04/2020)

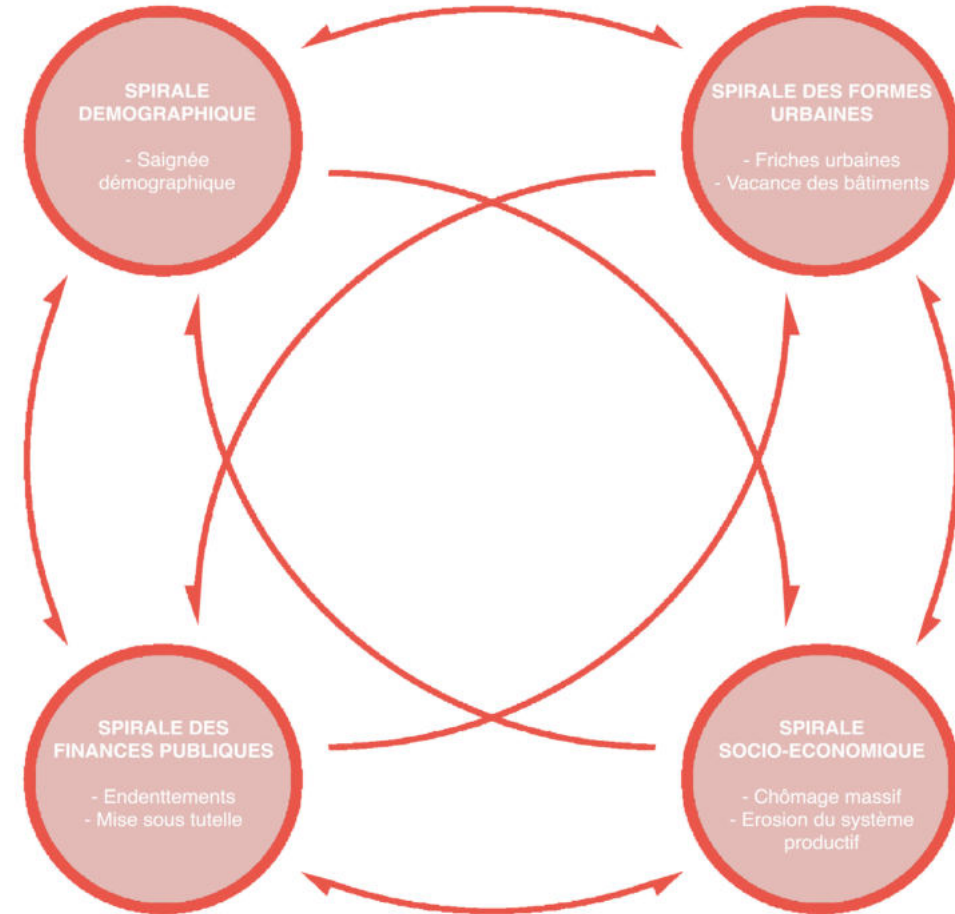


Fig.22 - La spirale de la décroissance urbaine selon Daniel Florentin

Maubeuge/Shrinking city

La ville de Maubeuge était toujours en 1960 une ville industrielle, orientée principalement vers une activité sidérurgique dynamique où on produisait alors 10 à 30% de l'acier français⁴². Les crises de 1973 et 1979 entraînent une délocalisation de la production industrielle mondiale et à Maubeuge, le déclin industriel qui s'était déjà amorcé à partir de 1960, se solda par le départ ou la banqueroute des entreprises en faisant croître un chômage qui stagne aujourd'hui à 34,23%⁴³. À partir des années 1980, Maubeuge subit une chute démographique et la ville passe de 36 000 habitants en 1982 à 29 900 habitants en 2017, soit une baisse de 17% sur 35 ans⁴⁴.

Cette baisse de la population va paradoxalement *a contrario* de l'élargissement et du développement urbain de la ville, qui ne va cesser de s'étendre. Les communes qui entament une récession décident souvent d'entamer une politique d'urbanisation axée sur le logement individuel, comme c'est le cas à Maubeuge. La population de ces logements, rassemblés en lotissement, se distingue par sa dépendance à la voiture, la conduisant à éviter le centre-ville qui rallonge la durée des déplacements. Les populations en centre-ville développent elles aussi des envies d'ailleurs, séduites par le mirage du périurbain, et entraîne par leur départ une dévitalisation des cœurs de villes. À

Maubeuge comme ailleurs, cet étalement urbain se manifeste très souvent à travers la typologie urbaine du lotissement pavillonnaire. Pour pallier l'inconfort ou la vétusté des grands ensembles construits après la Seconde Guerre mondiale, une active politique de promotion du lotissement pavillonnaire débuta dans les années 1960 et se poursuit encore aujourd'hui. Les lotissements pèsent aujourd'hui fortement cette dévitalisation des centres-villes et participent largement au mitage du territoire.

La sociologue Anne Lambert explique le succès de ce modèle qui a séduit les classes moyennes, par le fait qu'il offre le mythe d'une vie proche de la nature, sans pollution sonore, où l'humain s'épanouit individuellement et de manière autonome. La vie en pavillon offre aussi un statut valorisant, car une personne propriétaire plutôt que locataire témoignerait aux autres de sa stabilité professionnelle et de sa capacité à subvenir aux besoins de son ménage. Politiquement, le logement individuel pavillonnaire fut érigé en symbole de la classe moyenne d'après-guerre. Ces

logements individuels viennent se greffer en troisième couronne, la seconde étant souvent occupée par les grands ensembles des années 1950 et la première, par le centre-ville historique. Aujourd'hui, une ville moyenne peut grossièrement se caractériser par des zones d'habitat sans commerces et des zones de commerces sans habitats, l'ensemble s'articulant avec des routes, des échangeurs et des rocade dépeuplés. Cette description synthétique rejoint le mode de fonctionnement urbain de Le Corbusier et de sa ville sans frottements. Loin du rêve, Anne Lambert considère plutôt que le logement pavillonnaire mène *in fine* à la précarisation et l'isolement social. La sectorisation des fonctions urbaines se répercute sur le centre-ville, qui voit progressivement un accroissement du taux de vacance des locaux commerciaux, ne raison de la baisse des clients qui leur préfèrent les supermarchés. L'organisation Procos (Fédération représentative du commerce spécialisé) établit depuis 2017 un palmarès des centres-villes commerçants les plus dynamiques. Cette organisation constate que les commerces

42 – BERTELOOT, Tristan. L'œil sur le Front. *Libération*. [En ligne]. 2020. Disponible sur : https://oeilsurlefront.liberation.fr/les-pouvoirs/2020/02/19/a-maubeuge-c-est-simple-on-a-rate-tous-les-vi-rages_1778938#Echobox=1582186036
43 – Op. cit. L'œil sur le Front. *Libération* [en ligne]
44 – INSEE. *Commune de Maubeuge* [en ligne]. Disponible sur : < <https://www.google.com/search?q=insee+demographie+maubeuge&oq=insee+demographie+maubeuge&aqs=chrome.69l57.10430j0j4&sourceid=chrome&ie=UTF-8> > (Consulté le 26/02/2020)



Fig.23-24 - Un étalement urbain croissant malgré une évolution démographique décroissante

indépendants - vecteurs d'interactions sociales et d'activités économiques - dépérissent au profit des zones commerciales placées à l'extérieur des villes. Ces zones commerciales sont une conséquence du lotissement pavillonnaire, car elles proposent une réponse adaptée aux populations motorisées des zones périurbaines. L'évolution des modes de consommation, et surtout des modes de distribution, contraint ainsi certains commerces à disparaître des agglomérations. Le centre-ville cristallise les problématiques commerciales, tandis que la récession économique conduit à une vacance de logements au même endroit. Ainsi le cœur de la ville s'essouffle, vidé de ses commerces éreintés et des habitants déçus qui émigrent en périphérie ou vers d'autres localités. La ville n'est plus pratiquée comme un lieu de rassemblement, d'échanges sociaux et de manifestations d'opinion, car désormais, on ne porte plus son regard sur la ville, mais sur les ronds-points, là où tous les individus convergent⁴⁵ encore de concorde.

Si le lotissement pavillonnaire saborde le fonctionnement d'une ville, les agglomérations continuent tout de même d'en bâtir. L'objectif de cette urbanisation est d'attirer de nouveaux habitants afin d'augmenter la population de l'agglomération. Le nombre d'habitants d'une agglomération permet à cette dernière de recevoir des subsides, proportionnels à ce nombre d'habitants, de la part de l'état. Si ce nombre baisse, il engendre *de facto* un abandon des projets communaux. Pour éviter cette baisse de la population, les communes misent donc sur le lotissement pour varier l'offre urbaine et attirer de nouveaux habitants. Cette politique urbaine s'explique la nécessité d'une croissance à outrance, qui a souvent permis à la ville de se faire. Une croissance démographique

45 – REVOL, Michel. Le sens des ronds-points. *LE POINT* [en ligne]. 2018. Disponible sur : https://www.lepoint.fr/societe/le-sens-des-ronds-points-13-12-2018-2279025_23.php (consulté le 20/04/2020)

ou économique permet aux élus d'investir dans l'espace urbain et d'entamer des projets d'envergure pour leur concitoyen. Aucune ville n'a su déjouer le phénomène de dévitalisation urbaine grâce à cette politique. Le chercheur Daniel Florentin a établi une présentation du cercle vicieux de la décroissance regroupant des éléments s'influençant mutuellement. On y retrouve chaque élément dans la commune de Maubeuge: un chômage atteignant 34,23%⁴⁶ en 2016 (9% à l'échelle nationale), un endettement estimé à 87 millions d'euros⁴⁷ en 2018 (Maubeuge est la 8e commune de France la plus endettée avec une répartition atteignant 2800€/hab., devançant Fréjus ou Cannes), une vacance des bâtiments s'élevant à 7%⁴⁸ en centre-ville et le déclin démographique depuis 1982, chutant de 17% en 35 ans⁴⁹.

Le contexte urbain cristallise toutes les désillusions des habitants de Maubeuge⁵⁰, avec le centre-ville déserté, l'étalement des faubourgs de part et d'autre de la Sambre ou les trop larges voies de communication comme le boulevard périphérique ou l'avenue Jean Jaurès. La ville rayonne néanmoins à travers des éléments comme le parc zoologique, posé à l'ouest du centre-ville sur les remparts, attirant près de 200 000 visiteurs chaque année. La scène culturelle y est aussi bien développée avec la présence du Manège Maubeuge, qui est une scène nationale s'illustrant par une programmation éclectique. Sa situation géographique proche de la Belgique et la présence d'une gare font aussi de la ville un nœud de communication dans le territoire. L'incroyable patrimoine de la reconstruction et la fortification sont aussi des atouts majeurs pour la ville qui doivent être considérés comme une ressource urbaine attractive et durable.

46 – PRUDENT, Robin. *Franceinfo* [en ligne]. 2016. Disponible sur : https://www.francetvinfo.fr/economie/emploi/chomage/infographies-municipales-2020-quel-est-le-taux-de-chomage-dans-votre-commune_3789181.html

47 – GAY, Justine. Les 20 villes les plus endettées de France en détail. *JDN* [En ligne]. 2018. Disponible sur : <https://www.journaldunet.com/patrimoine/finances-personnelles/1418553-les-20-villes-les-plus-endettees-de-france-en-details/1418555-maubeuge>

48 - KELQUARTIER. Maubeuge – Centre-ville. [en ligne] Disponible sur : < http://www.kelquartier.com/nord_pas_de_calais_nord_commune_maubeuge_59600-c59392/revenu_moyen.html > (Consulté le 24/11/2020)

49 – Op. cit. L'œil sur le Front. Libération [en ligne]

50 – Op. cit. L'œil sur le Front. Libération [en ligne]

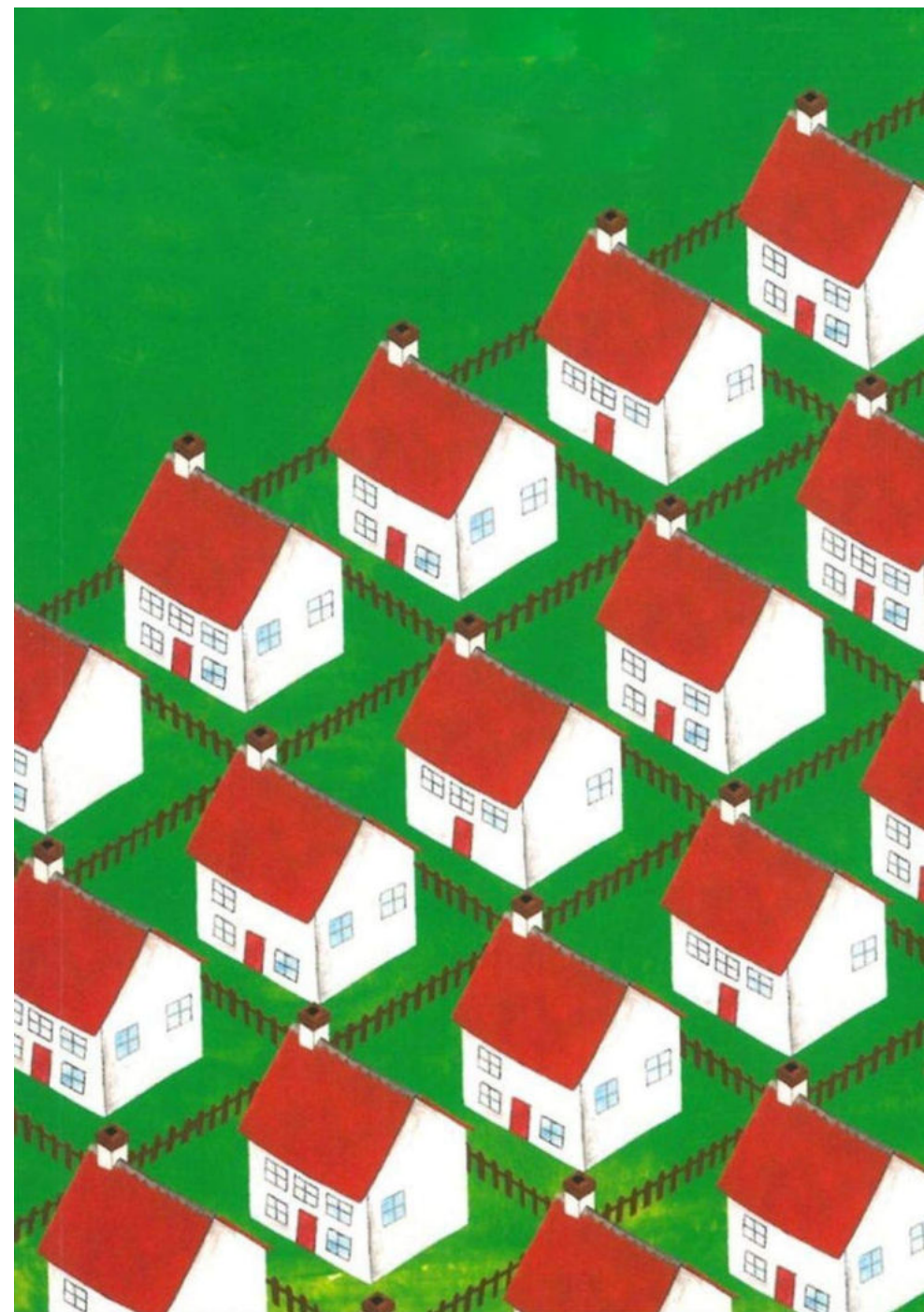


Fig.25 - Le cauchemar pavillonnaire selon Jean-Luc Debry

Maubeuge 2020

Comme d'autres «shrinking cities», Maubeuge possède des qualités qu'elle peine à valoriser. La ville apparaît comme un paradoxe architectural dans sa confrontation entre les fortifications de Vauban du XVIIe siècle et le centre-ville aux accents modernistes réalisé par Lurçat, de 1945 à 1970. La présence d'éléments territoriaux en cœur urbain comme la Sambre, ou d'écosystèmes variés au cœur des remparts, sont des événements rares à préserver et à mettre en avant. Comme nous l'avons vu, la dévitalisation d'une ville moyenne émane d'une conjoncture complexe dont l'économie reste le principal facteur.

Les problématiques économiques déteignent sur des problématiques urbaines qui deviennent la vitrine des difficultés de la ville. Parmi les problématiques, la question des mobilités et de l'espace occupé par l'automobile, qui dévalorisent le potentiel patrimonial et paysager autour et en centre-ville, ainsi que la qualité de vie en milieu urbain demeure centrale. De 1995 à 2018, le nombre de ménages en France possédant une voiture ou plus, est passé de 78% à 85%⁵¹. La concession de places de stationnement en fonction de la taille des logements sature l'espace public d'automobiles (par exemple, un studio aura droit à une place de stationnement tandis qu'en un T3 aura droit à deux places). Cette législation qui varie selon les communes a fait de l'espace public de Maubeuge - que Lurçat voulait fédérateur et agréable - un parking permanent. Aujourd'hui, chaque place publique, square, arrière d'immeuble, avenue et rue sont gangrénés par l'automobile, tandis que le piéton est marginalisé vers des espaces mal structurés.

Le relevé des surfaces attribuées à la voiture, au bâti, à la végétation urbaine, à la végétation des remparts de Vauban, à l'eau et au piéton, nous a permis de voir qui étaient les bénéficiaires du sol dans le centre-ville. Dans une aire totale de 110 hectares (ce qui équivaut au 3e arrondissement

51 – STATISTA. Part des ménages disposant d'au moins une voiture en France de 1995 à 2018. [en ligne] Disponible sur : < <https://fr.statista.com/statistiques/484093/motorisation-france/> > (Consulté le 21/04/2020)

de Paris ou à la ville de Bergues), 24.8% des sols sont destinés à la voiture, soit près d'un quart de la surface comprise à l'intérieur du boulevard périphérique. L'emprise du bâti ne représente quant à elle que 13.8% de la surface totale dans cette partie de la ville. Les espaces verts en centre-ville, c'est-à-dire à l'intérieur des remparts, représentent 16.4% des surfaces. Ce pourcentage équivaut à un total de 47m² d'espaces verts par habitant. À Lille, cette surface atteint difficilement les 13m² par habitant⁵². Les espaces verts des remparts, comprenant les bastions, le fossé et le glacis et dont la limite est le boulevard périphérique, représentent près de 28.8% de la surface intraboulevard, soit une aire de 31.9 hectares. À titre comparatif, le parc des Buttes-Chaumont à Paris a une surface totale de 24.7 hectares⁵³. La Sambre, la Pisselotte et le Vivier qui représentent les zones aquatiques, occupent 4.5% de la surface du sol intraboulevard. Le piéton occupe quant à lui les surfaces restantes, soit environ 11.7% du sol. On remarquera qu'il possède moins d'espaces que n'importe quel autre acteur urbain, à l'exception de l'eau.

Les diagnostics précédents nous conduisent à considérer l'espace public comme le catalyseur des carences urbaines du centre-ville, mais aussi comme une ressource à réinventer. L'espace public fait l'interaction sociale, influence la mobilité des individus, la perception architecturale, influe sur le cadre de vie et il stimule l'activité commerciale et sociale de la ville. On estime qu'une intervention architecturale et urbaine seule ne pourrait revitaliser une ville. Mais cette théorie pourrait fonctionner si elle est considérée à une échelle élargie et sur un long terme, à travers un scénario prospectif.

La ville de Maubeuge ne se limite certes pas à son centre-ville, mais il semble judicieux de concentrer les efforts de ce mémoire sur ce noyau urbain. La concentration d'éléments monofonctionnels gravitant autour de ce

52 – DA SILVA DUBUIS, Angélique. La vérité sur la surface d'espaces verts par habitant, à Lille. La Voix du Nord [en ligne]. 2020. Disponible sur : < <https://www.lavoixdunord.fr/722627/article/2020-03-09/la-verite-sur-la-surface-d-espaces-verts-par-habitant-lille> > (Consulté le 01/01/2021)

53 – WIKIPEDIA. Parc des Buttes-Chaumont [en ligne]. Disponible sur : < https://fr.wikipedia.org/wiki/Parc_des_Buttes-Chaumont > (Consulté le 02/01/2021)



Fig.26 - Un marquage au sol qui témoigne de la répartition inégale de l'espace public

noyau, comme les résidences pavillonnaires, les immenses parkings ou les usines, qualifiés pudiquement de «Zones d'activités» concentre les causes du désamour urbain de l'agglomération. Ces lieux qui peuvent être séduisants ou pratiques pour le confort immédiat et simple qu'ils offrent aux gens ont des répercussions souvent méconnues des habitants et des collectivités.

L'intérêt pour ce travail En et Sur l'architecture est ; à travers l'étude de cas, de projets, de conférences ; de rendre à nouveau l'espace urbain comme un lieu désirable et attractif en supposant que la régénération de l'espace public est cet élément idoine nécessaire à la revitalisation du centre-ville de Maubeuge. Le caractère générique de ce mémoire se trouve dans les principes analysés, soulevés, approuvés ou rejetés. L'architecture est quant à elle propre au centre-ville de Maubeuge et met à l'épreuve les hypothèses qui seront abordées.



Fig.27 - Repenser la ville à partir du centre-ville

PARTIE II - MAUBEUGE 2050



Fig.28 - Et in Arcadia Ego

Espace public et ville durable

De nombreuses agglomérations, ou villes intermédiaires du sillon industriel de la Sambre ont subi un phénomène de décroissance urbaine par suite de la désindustrialisation de leur territoire. Ce fait, auquel Maubeuge n'a pas échappé, a engendré la formation de différentes anfractuosités dans sa maille urbaine, due à la désaffectation de sites industriels et au départ d'une partie de la population. Cette situation, en plus de produire une dépression économique et une crise sociale, a engendré une détérioration du cadre urbain en raison de la vacance des sites industriels et des logements. L'enchaînement de ces incidents entraîne ainsi une perte importante de l'attractivité du centre-ville. Le départ d'une autre partie de la population vers la frange périurbaine de l'agglomération a produit *de facto* le développement d'activités économiques en périphérie et non plus en centre-ville. Cela a notamment produit une baisse de la dynamique économique des centres ainsi qu'une perte d'attractivité. L'enchaînement de ces phénomènes a conduit à la dévitalisation du centre-ville en impactant les secteurs sociaux, économiques et morphologiques. À l'échelle régionale, on observe un clivage entre des agglomérations comme la métropole lilloise qui sont en croissance économique, sociale et démographique, tandis que des villes intermédiaires comme Maubeuge s'enracinent dans ce phénomène récessif depuis une trentaine d'années. Un fossé se creuse entre ceux vivant une mondialisation heureuse et ceux vivant une mondialisation indigente, faisant rejaillir une image négative pour la ville qui souffrent d'une désaffectation allant au-delà des limites de la commune.

Pour insuffler une nouvelle dynamique urbaine et revitaliser leur centre-ville, les villes intermédiaires devraient se doter d'une politique urbaine et architecturale ambitieuse. L'urbanisme et l'architecture peuvent entraver la dévitalisation urbaine en inscrivant la ville dans une perspective de préservation du territoire, de valorisation du cadre de vie urbain et d'équité sociale. Pour intégrer la ville de Maubeuge à une croissance durable et à une gestion intégrée de son territoire, nous choisissons de réinvestir le centre-ville pour le convertir en noyau dense et



Fig.29 - L'industrie du sillon de la Sambre à Charleroi par Maximilien Luce

attractif⁵⁴. L'objectif serait d'amorcer un retour des populations en proposant un cadre urbain qualitatif et attractif, qui viendrait reconcentrer le développement urbain autour du centre, rendant désuètes les envies périurbaines⁵⁵. Pour entraver l'étalement périurbain, la ville se doit donc d'être désirable. L'espace public apparaît ici comme un levier qui participerait à long terme à la résolution des problématiques de dévitalisation urbaine, en faisant de la ville ce lieu séduisant qui est tant recherché par les habitants. La qualité de l'espace public engendre la qualité de vie en milieu urbain⁵⁶ en révélant la ville, en l'articulant à de nouvelles mobilités et à de nouveaux usages, en la connectant au territoire, en y intégrant le paysage et en produisant du lien social. Les enjeux économiques restent du ressort des politiciens, mais l'espace public peut répondre à la récession démographique et créer un nouveau contrat social entre les habitants à travers une réponse spatiale, urbaine et paysagère qui serait à même de relancer les commerces de proximités.

L'espace public peut avoir plusieurs définitions, mais celle que nous avons choisi de retenir est celle de Thierry Paquot pour qui l'espace public est « [...] un singulier dont le pluriel – les espaces publics – ne lui correspond pas. [...] L'espace public évoque non seulement le lieu du débat politique, de la confrontation des opinions privées que la publicité s'efforce de rendre publiques, mais aussi une pratique démocratique, une forme de communication, de circulation des points de vue ; les espaces publics, quant à eux, désignent les endroits accessibles au(x) public(s), arpentés par les habitants, qu'ils résident ou non à proximité. [...] C'est le réseau viaire et ses à-côtés qui permettent le libre mouvement de chacun, dans le double respect de l'accessibilité et de la gratuité⁵⁷ ».

54 – ASSOUAD, Benjamin. Étalement urbain, des collectivités européennes innovent. IEW [en ligne] 2012. Disponible sur : < <https://www.iew.be/etalement-urbain-des-collectivites-europeennes-innovent/> >

55 – Op. cit. IEW ; étalement urbain, des collectivités européennes innovent. [En ligne]

56 – CALENDIA ; Quelle place pour les espaces publics dans les dynamiques urbaines des villes méditerranéennes ? [en ligne] ; Disponible sur : <https://calenda.org/335048> (Consulté le 18/09/2020)

57 – PAQUOT, Thierry. « Introduction », Thierry Paquot éd., L'espace public. La Découverte, 2009, 125 pages.

Dans cette définition, on retient différents éléments immuables à l'espace public : la gratuité du sol, l'accessibilité à tous, la mobilité pour tous, l'expression de la citoyenneté, l'exploitation économique et la communication⁵⁸. Ces droits sont des composants majeurs de l'espace public. Spatialement, il s'agit d'un élément composé d'une multitude de lieux, aux frontières abstraites et entremêlées, où les citoyens se rencontrent et interagissent. Si cette espace regroupe autant d'enjeux, c'est parce que chacun se construit par rapport à lui, se l'approprie et le réinvente. Mais dans de nombreuses villes, l'espace public en tant que surface reste un découpage ésothérique aux répartitions inégales entre ses acteurs.

Dans le cas de Maubeuge, André Lurçat avait élaboré le projet du centre-ville selon des principes sociaux et humanistes (une ville moderne, claire, verte, aérée et insolée⁵⁹). Il avait planifié le sol afin d'en gommer les clivages sociaux qui en résultent, convertissant « les sols » au pluriel en « sol » au singulier pour créer un socle collectif uniforme. L'explosion démographique de l'automobile contraignit néanmoins le centre-ville à partager son sol avec la voiture et à déplacer progressivement le piéton sur des lieux dédiés, où les déplacements deviennent insipides en raison de l'exiguïté de l'espace octroyé. L'espace public perd alors progressivement son caractère collectif, car il est privatisé par la voiture. Ce partage inégal de l'espace urbain pose la question de l'égalité spatiale et du droit à la mobilité, afin de préserver l'interaction entre ses habitants. Le projet social et universel de Lurçat voit son socle aujourd'hui converti en lieu d'inégalités social⁶⁰ en raison du rapport de force inique entre ses usagers.

58 – Op. cit. PAQUOT, Thierry. L'espace public. Page 4.

59 – Op. cit. Le nord de la France, laboratoire de la ville : trois reconstructions : Amiens, Dunkerque, Maubeuge. p73.

60 – VIGANO, Paola. La métropole horizontale : vers un « capital spatial inconditionnel ». In LENNE, Frederic. Faire battre le cœur des villes. Éditions La Découverte, Paris. 2018, 175 pages



Fig.30 - De l'espace public à l'espace routier : Rue du général Fournier à Maubeuge

Pour l'architecte et urbaniste Paola Vigano, l'espace public doit aujourd'hui être considéré comme un territoire capable de fournir un capital spatial de base, diffus et démocratique⁶¹. Cette théorie rejoint le principe du revenu de base universelle défendu par de nombreux économistes comme Thomas Piketty⁶². Cette conception économique consiste à mieux redistribuer le capital aux classes jugées plus fragile, pour constituer une base sociale et économique plus solide sur laquelle la société peut s'appuyer. Paola Vigano, pour qui la question de l'universalité est au cœur de sa réflexion, suggère que ce principe économique soit retranscrit dans l'espace public d'une ville. Aujourd'hui, l'universalité ou l'égalité ne fait plus foi dans l'espace public, comme c'est le cas à Maubeuge. Le centre-ville oppose une confrontation déséquilibrée entre le piéton et la voiture, l'urbain et le paysage, les riches et les pauvres, l'habitat détérioré et le patrimoine urbain, le temps passé et le temps présent. Cet espace doit donc être repensé pour inverser les rapports de force, mais pas selon une logique compensatoire. L'espace public doit s'articuler dans la ville pour devenir «émancipatoire», pour qu'il soit pétri de possibilités et de potentialités pour ses habitants. Il doit redevenir une surface où se mêlent des droits démocratiques, dans des lieux indéfinis.

Dans de nombreuses agglomérations, l'espace public se réinvente, développe de nouveaux usages, de nouveaux enjeux et s'inscrit même au cœur de politiques urbaines. L'évolution des mobilités avec la lutte contre le tout-voiture, le rapport au territoire et au paysage, la valorisation patrimoniale, la réduction des clivages sociaux et l'introduction d'architectures mêlant espaces publics et fonctions privées compose les enjeux majeurs de l'espace public. Ce pluralisme conduit d'ailleurs le secteur privé à interagir avec ce dernier. Des galeries commerciales comme Lillenum à Lille deviennent des rues, les entrées de complexes commerciaux comme celui d'Euralille deviennent des parvis. D'autres encore privatisent l'espace public dans ce qui est nommé Gated Communities (ghetto de

61 – Op. cit. VIGANO, Paola. La métropole horizontale : vers un « capital spatial inconditionnel ».
62 – PIKETTY, Thomas. Le Capital au XXIe siècle. Éditions Le Seuil, Paris, 2013, 976 pages.

riches), où un petit groupe de personnes aisées s'enferme derrière une enceinte, s'appropriant l'espace public qui articule leurs quartiers à leur seul compte. Le centre-ville de Maubeuge qui n'affronte pour le moment aucun de ses phénomènes reste sujet à une fragilité urbaine qui pourrait mener à des évolutions négatives. Le phénomène de privatisation, où l'espace public voit s'échapper son caractère public, convertit l'espace urbain en bien consommable et non plus en ressource commune. Le désamour de la ville est notamment dû à ce caractère consommable, là où devrait demeurer un palimpseste renouvelable à l'infini ancré dans un socle commun.

Nos réflexions sur l'espace public en tant qu'outil durable et politique s'imposent ici afin de mieux répondre aux causes de la dévitalisation urbaine. La nécessité d'économiser le territoire, de renforcer les villes intermédiaires, de politiser nos centres-villes, d'améliorer le cadre de vie et de repenser les mobilités est les enjeux de la ville durable. L'espace public apparaît comme l'élément idoine, vecteur de réponses pour le centre-ville de Maubeuge, qui permettrait d'en refaire un lieu désirable.

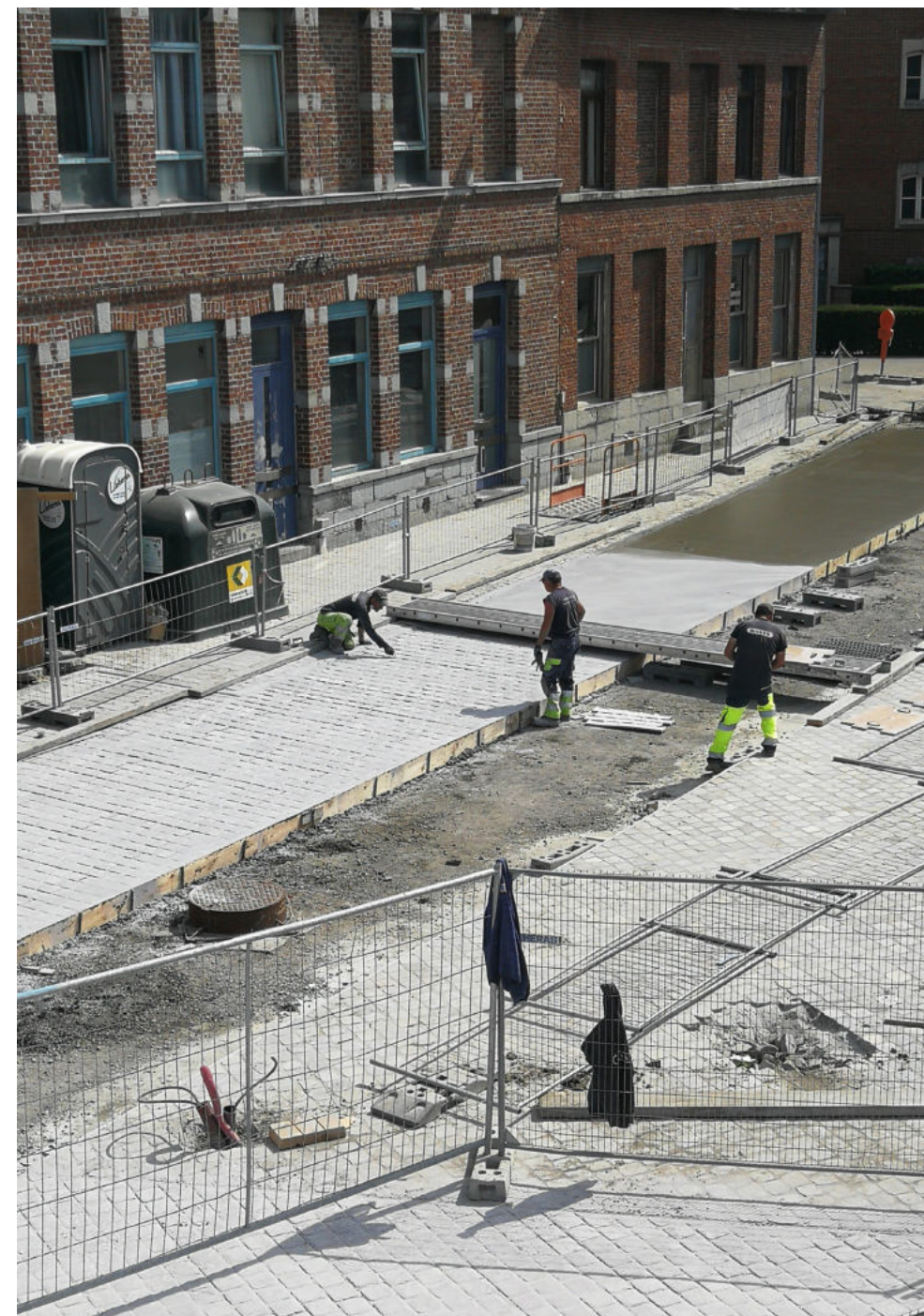


Fig.31 - La régénération de l'espace public à Tournai

Maubeuge 2050

Face au besoin d'une décroissance⁶³, il faut s'interroger sur le rôle que la ville doit jouer pour l'avenir. Les constats actuels de la situation urbaine de Maubeuge - communs à d'autres villes occidentales - nous poussent à réfléchir à une action locale tout en tenant compte des problématiques globales. Dans un monde semblant devenir de plus en plus manichéen, la ville peut jouer le rôle de rassembleur en offrant une qualité de vie qui a tendance à s'étioler. Les partis pris ne peuvent aujourd'hui se faire qu'avec une conscience globalisée et nous devons considérer que les actes posés s'étendent au-delà du simple geste constructif. Mieux vivre ne repose pas sur une question d'esthétique, mais sur une multitude de notions sociologique, politique ou culturelle, à prendre en compte pour faire une «bonne ville»⁶⁴.

De nombreux urbanistes s'accordent pour concentrer les premiers efforts de régénération urbaine sur le renforcement des centres-villes. L'objectif étant d'y préserver la qualité de vie, d'y maintenir les services et commerces qui s'y trouvent encore, en minimisant notamment les déplacements en voiture et donc la dispersion des habitants dans le territoire. Cette revalorisation du centre-ville a aussi pour objectif de préserver la convivialité et la sociabilité d'une communauté qui forge son identité à travers les lieux historiques de la ville⁶⁵. Toutefois, il ne faut pas occulter les autres enjeux permettant d'inverser un processus de revitalisation urbaine par l'espace public, dont les principes qu'il générerait hier se sont aujourd'hui étiolés face à la voiture, au contexte économique et à l'étalement urbain.

Cette multiplicité d'enjeux nous invite à mettre en récit la ville à travers un scénario prospectif qui articulera le projet de régénération de l'espace public. Ce scénario permettra de matérialiser

les solutions découlant du diagnostic de notre première partie, en tenant compte du contexte de déficience social, territorial, architectural et culturel présent à Maubeuge. Nommé « Maubeuge 2050 », ce scénario nous permettra d'établir des diagnostics, de dresser les prescriptions, d'élaborer un schéma directeur du centre-ville et d'intervenir En architecture et En urbanisme. « Maubeuge 2050 » est un projet prométhéen où la ville ambitionne de se libérer de son statut de Shrinking city⁶⁶ en régénérant son centre-ville afin de revitaliser le cœur historique et d'amorcer la transition de Maubeuge vers une agglomération durable.

Le projet urbain d'un centre-ville en quête de revitalisation ne peut pas se contenter d'un bâtiment, ou d'un programme unique, qui serait interprété à tort comme le symbole d'une renaissance de la ville. Différents cas démontrent que l'effet Bilbao⁶⁷ grâce au « bâtiment miracle » ne résout pas les problèmes d'emplois, d'économie, de tourisme et de culture. Les villes de Wolfsburg, Lucerne ou Bilbao ont misé sur cet idéal et ne récoltent que peu de résultats positifs, en comparaison aux investissements et aux attentes que le projet initial avait suscitées. Il est donc préférable de se concentrer sur un projet allant vers les habitants et leurs besoins, plutôt que d'investir dans une architecture ronflante aux retombées incertaines.

L'espace public, élément *ad hoc* du projet de régénération du centre-ville et objet d'étude de ce mémoire, cristallise de nombreux maux urbains qu'il faut prendre en compte. Le projet de régénération de l'espace public doit être le socle commun des différents enjeux gravitant autour de lui. Leur spatialisation entraîne un ensemble de questions autour de diverses thématiques : quelles mobilités pour une ville intermédiaire à l'ère de la transition énergétique ? La voiture

63 – VIALLET, Jean-Robert (réalisateur). L'homme à manger la terre [2019]. Arte sur arte.tv [1H39min] Disponible sur : <https://www.arte.tv/fr/videos/073938-000-A/l-homme-a-manger-la-terre/> (Consulté le 10/06/2020)

64 – Op. cit. ARISTOTE. Les politiques. Paris : Édition Flammarion, 2015, 589 p. (Poche)

65 – CREAT & UCL. Rénover et revitaliser les centres urbains en Wallonie. Vade-mecum de la rénovation et de la revitalisation urbaine. [En ligne] Servie public de Wallonie. Namur, 2010. 52 pages. Format PDF. Disponible sur : http://lampspw.wallonie.be/dgo4/tinymvc/myfiles/views/documents/publications/horscollections/relover_revitaliser.pdf (Consulté le 28/09/2020)

66 – cf. Partie 1.6 : Maubeuge/Shrinking city

67 – LACAZE, Julie. National Geographic. « L'effet Bilbao » : les stars de l'architecture au secours des villes en déclin [en ligne]. Disponible sur : <https://www.nationalgeographic.fr/photographie/2019/05/effet-bilbao-les-stars-de-larchitecture-au-secours-des-villes-en-declin#:~:text=I'architecte%20Philippe%20Panerai%20remettait,effets%20%C3%A9conomiques%20%C3%A0%20long%20terme.>



Fig.32 - Articuler Maubeuge à une nouvelle urbanité

peut-elle devenir durable ou doit-elle disparaître de l'espace public ? Le piéton doit-il devenir central en ville ? Le paysage a-t-il sa place en milieu urbain ? Un centre-ville peut-il être végétal ou doit-il rester minéral ? Le territoire doit-il se manifester dans l'espace public ou n'est-il qu'un vecteur de communication ? Le patrimoine architectural de Maubeuge dans l'espace public sera-t-il ponctuel ou global ? Quel rôle peut avoir le patrimoine dans l'espace public ? L'espace public est-il en mesure de réduire la fracture sociale ?

La liste non exhaustive de ces questions n'est qu'un aperçu de l'ensemble des interrogations surgissant dans ce mémoire. De ces interrogations nous établirons un ensemble d'hypothèses, orientées vers la revitalisation, afin de centrer notre axe de recherche et préciser notre action pour « Maubeuge 2050 » :

Hypothèse n°1 : La mobilité individuelle est un facteur majeur de la dévitalisation des villes intermédiaires, de la perte d'attractivité du centre-ville et du mitage du territoire. La valorisation urbaine des mobilités douces permettra de reconcentrer l'habitat et de préserver le territoire.

Hypothèse n°2 : La construction mémorielle d'un centre-ville autour de son architecture peut faire évoluer positivement le regard porté sur le centre-ville. Le patrimoine contribue à la revitalisation de la ville, en attirant de nouveau les habitants en centre-ville, désireux de vivre dans un cadre historique.

Hypothèse n°3 : Pour le préserver ce territoire, l'espace public doit créer un cadre de vie plus séduisant que celui proposé dans le périurbain. La mise en paysage de ce territoire comme outil de sensibilisation et d'acceptation de la densité urbaine permettra une densification démographique en reconcentrant les habitants autour de ce paysage.

Hypothèse n°4 : La multiplicité des usages dans l'espace public est propice à la création d'un vivre-ensemble et est un facteur d'attraction pour les habitants d'une agglomération.

Hypothèse n°5 : L'édification architecturale comme la réhabilitation permet de projeter une ville en la dotant d'une vision dans le temps. Cet éveil urbain rassure et sédentarise les habitants autour d'un lieu répondant aux nouveaux usages qu'impliquent les diverses mutations sociales.

Ces différentes hypothèses posent notre cadre d'étude. Il en découlera pour chacune d'elle une démonstration dont les conclusions seront insufflées au projet « Maubeuge 2050 » et retranscrites dans un schéma directeur. Ce dernier a pour objectif de jeter les bases d'une relance de l'attractivité de la ville, à travers un programme dont l'urbanisme, l'architecture et le paysage sont des piliers, agissant comme facilitateur de l'activité économique et de la vie sociale et culturelle.



Fig.33 - Réinvestir la ville

La mobilité comme économiseur du territoire

L'urbanisation et l'architecture de ces dernières années furent grandement influencées par les théories du courant moderne. La situation du centre-ville de Maubeuge qui subit depuis des années un diktat de la voiture est en partie due à cette conception moderniste. Son centre-ville, pétri d'espace public et possédant une faible densité bâtie, laisse aujourd'hui une place immense aux automobiles. Mais la ville subit aussi le phénomène de la périurbanisation et de son mode de vie, où l'automobile plie les habitants, la ville et les modes de consommations à ses aptitudes. Cette situation a d'ailleurs fait disparaître ou diminuer fortement d'autres mobilités de substitution comme la marche ou le vélo, jugés trop inadaptés, trop lents, trop dangereux ou trop désagréables dans un espace urbain où la voiture est reine. L'espace urbain de la ville de Maubeuge subit de manière plurielle cette mobilité moderne :

1° Colonisation de l'espace public aux dépens des autres mobilités comme le vélo ou la marche.

2° Capitalisant sur sa capacité de stationnement, la ville a convertis les places en parkings permanents.

3° Les mobilités de substitutions comme la marche ou le vélo sont délaissées face au tout-voiture, laissant impraticables des zones spatiales comme le glacis.

4° Le stationnement à, par endroits, condensés les trottoirs à une surface minimale.

5° La gare et le train, sont excentrés de la ville, réduisant l'attractivité de cette mobilité durable.

Pourtant, articuler la ville à d'autres mobilités, en diversifiant les déplacements, peut ouvrir la vie urbaine à une certaine sérendipité, où on redécouvrirait le plaisir de l'urbain et où les modes de vie se penserait indépendamment d'une motorisation des déplacements. Nous pouvons supposer que l'espace public est un élément adéquat pour diversifier et influencer les mobilités, en offrant aux piétons et aux cyclistes de meilleurs espaces où ils peuvent évoluer.

Influence auto-mobilité

- Saturation automobile
- Colonisation spatiale par le stationnement
- Favorisation de l'étalement urbain



Stationnement

- Places converties en parking
- Stationnement colonisant l'espace



Glacis

- Absence d'infrastructures pour les mobilités douces
- Clivage spatial entre les faubourgs et le centre-ville



Trottoirs

- Faible pourcentage surfacique pour les piétons par rapport à la voiture
- Étroitesse due au stationnement



Rail

- Moyen transport durable
- Excentrée du centre-ville
- Faible attractivité

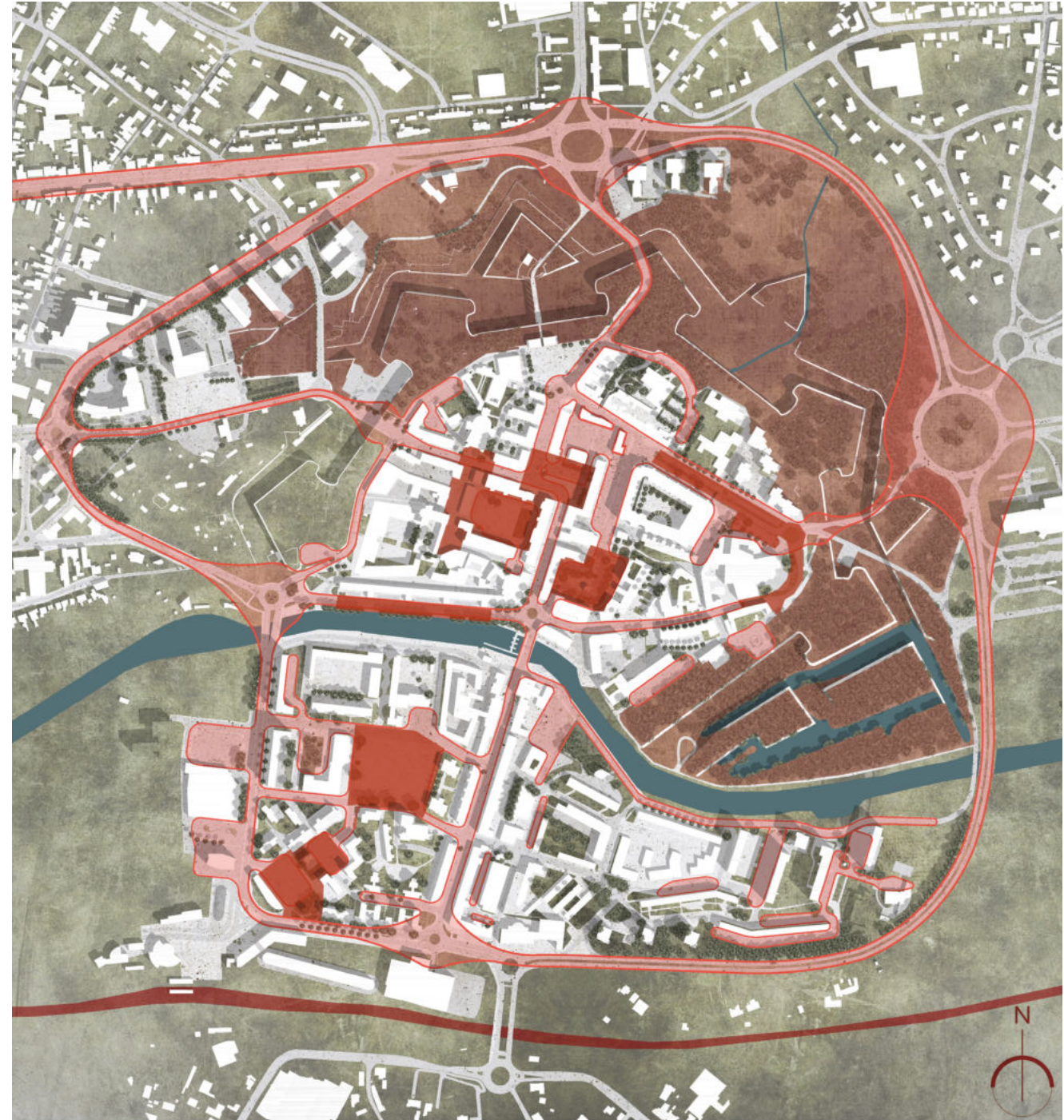
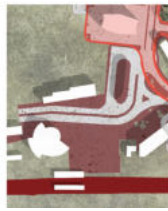


Fig.34 - Le diagnostic des mobilités à Maubeuge

La ville moderne est théorisée par Le Corbusier, chef de file de ce mouvement, pour qui l'urbanisme et l'architecture sont indissociables pour concevoir l'avenir des villes contemporaines⁶⁸. Les préceptes urbains qu'il défend sont orientés vers le progrès, l'économie et la rationalisation des déplacements. Il les énumère dans son ouvrage « Urbanisme »⁶⁹ où il présente 4 directives génériques de la ville moderne :

1° Décongestionner le centre des villes pour faire face aux exigences de la circulation.

2° Accroître la densité du centre des villes pour réaliser le contact exigé par les affaires.

3° Accroître les moyens de circulation, c'est-à-dire modifier complètement la conception actuelle de la rue qui se trouve être sans effet devant le phénomène neuf des moyens de transport modernes : métros ou autos, tramway, avions.

4° Accroître les surfaces plantées, seul moyen d'assurer l'hygiène suffisante et le calme utile au travail attentif exigé par le rythme nouveau des affaires⁷⁰.

Le point le plus explicite sur les carences urbaines rencontrées aujourd'hui est sans doute le troisième point, où Le Corbusier préconise d'augmenter les moyens pour circuler. Il invite à une augmentation du capital spatial pour la voiture, une rationalisation et une efficacité du déplacement des personnes, engendrant un rejet probable du piéton de l'espace urbain qui lui revenait de droit avant l'arrivée de l'automobile en ville. Si les principes du Corbusier peuvent faire des adeptes comme des détracteurs, on peut reconnaître qu'ils ont été suivis dans de trop nombreuses agglomérations. En France, il serait trop facile de désigner Le Corbusier comme responsable du désamour de la ville, car le contexte économique, les

politiques volontaristes et le caractère social qu'a acquis la voiture sont des facteurs plus importants. Cependant, l'application de ces principes a démontré dans le temps que plus la voiture recevait de capital spatial, plus elle en réclamait⁷¹. Le volume de voies carrossables étant proportionnel au volume de voiture, les villes qui ont construit leur mobilité autour de la circulation automobile payent aujourd'hui un tribut insupportable, où le piéton figure sur la liste des grands perdants de la ville contemporaine.

À Maubeuge, l'espace public de Lurçat se voulait un juste équilibre entre le piéton et la voiture (dont il savait que son nombre augmenterait). Dans cette optique, il a structuré l'espace de sorte qu'il puisse s'adapter à une augmentation de son nombre. Mais aujourd'hui, la ville de Maubeuge semble dépassée par la question automobile et peine à offrir des solutions pérennes. Les places en cœur d'îlot sont aujourd'hui des parkings, les rues sont saturées de voitures et de places de stationnement, le boulevard périphérique isole le centre-ville de ses faubourgs et les entrées de villes sont aménagées pour des poids lourds, transformant ces entrées en immense rond-point qui floutent la lecture urbaine. Le centre-ville de Maubeuge comme ses faubourgs est aujourd'hui saturé de ces objets démultipliés que sont les voitures, s'agrippant aux trottoirs et brouillant la lisibilité de la ville. Face à cette colonisation, différentes solutions existent. L'une d'elles, radicale et séduisante, consiste à supprimer purement et simplement la voiture de l'espace public. Cette théorie est défendue par l'urbaniste et architecte italienne Paola Vigano, pour qui la ville de demain doit être durable et sans voiture⁷². Cette dernière présente plusieurs études de cas portant sur différentes aires urbaines où elle y applique un scénario prospectif « No car ». Cet exposé, appliqué à la Vénétie, au Grand Paris et à Bruxelles-Capitale, présente les nombreuses opportunités de transition urbaine résultant de la suppression de la voiture.

68 – DENEFLÉ, Sylvette. Habiter Le Corbusier. Rennes : Presses universitaires de Rennes, 2006, 312 pages.

69 – Le Corbusier. Urbanisme. Paris. Champs-Flammarion, 1994 (1re édition 1925), 284 pages.

70 – Op. cit. Le Corbusier. Urbanisme. Page 92.

71 – ROUSSEAU, Clément. Articuler la ville à une mobilité durable. Mémoire de Master 2 : architecture, ingénierie architecturale et urbanisme. Tournai : UCLouvain LOCI Tournai. 2020. 127 p.

72 – VIGANO, Paola. Why 'NO CAR'? [22/03/2018] IN: Klewel Fondation Brailard Architectes [1 h 18 min 26 s]. Disponible sur : <https://portal.klewel.com/watch/webcast/wWvc6a8UuxPtqwCWhiz/talk/4/>

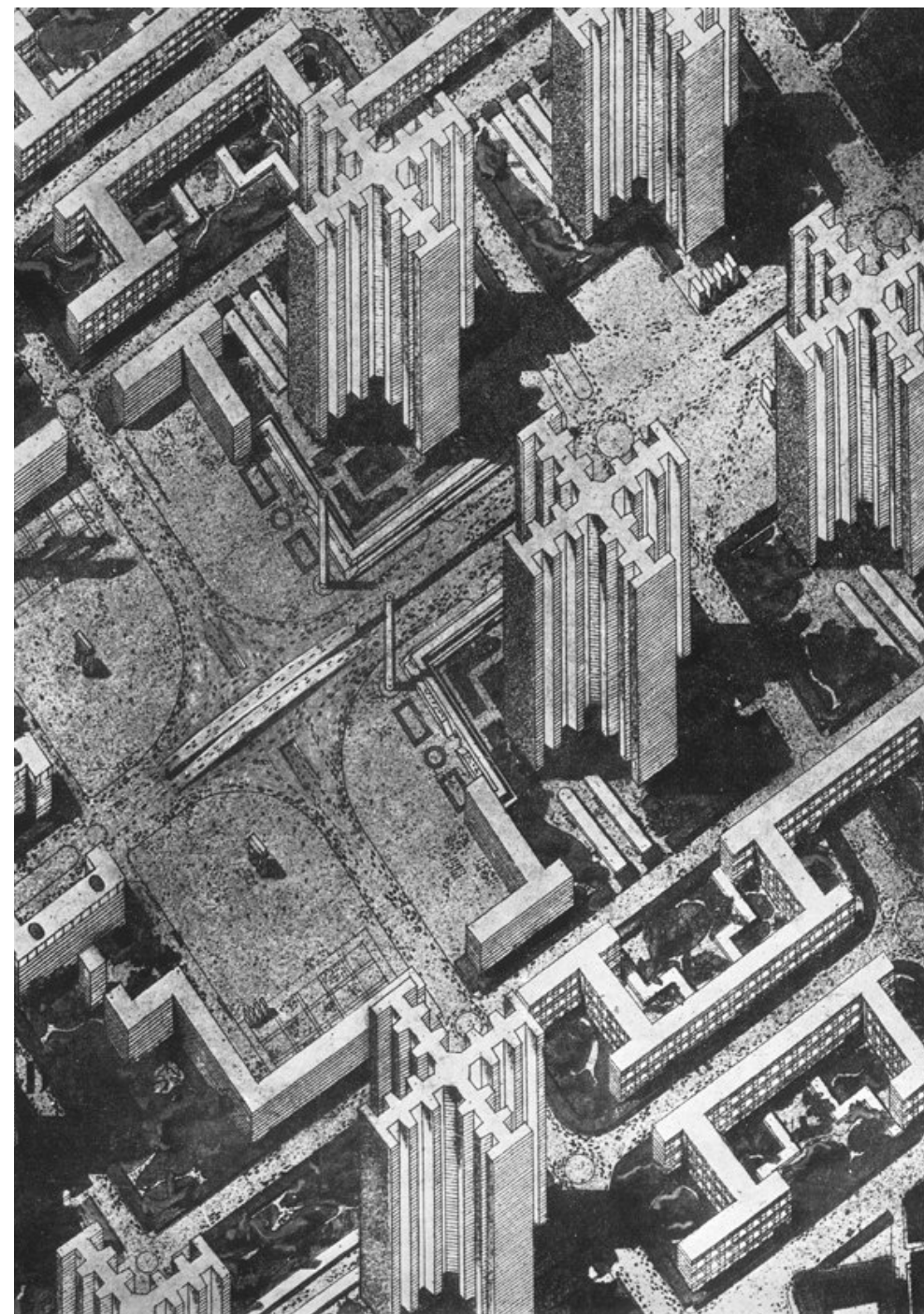


Fig.35 - La ville moderne selon Le Corbusier

Bernardo Secchi définissait en 2002 la structure spatiale de la Vénétie comme « une sorte de vaste espace habité sans centre dominant »⁷³. Mêlant espace bâti et non bâti, cette agglomération diffuse s'accroît de manière tentaculaire en s'étirant le long des routes et en rognant la campagne. Cet étalement est si important qu'il est visible depuis l'espace. Ainsi, la Vénétie qui est autant peuplée que le Grand Londres et l'Île-de-France (environ 22 millions d'habitants) est pourtant bien plus visible depuis un satellite. Ce type d'urbanisation qui reprend la forme répandue de la maison pavillonnaire et unifamiliale se caractérise par son style d'habitat qui place la voiture au centre du mode de vie, des dépenses personnelles et de l'aménagement du territoire, entraînant des répercussions écologiques, économiques, sociales et urbaines. Paola Vigano considère que face à une population vieillissante et en constatant le gouffre financier que représente une voiture (entretiens, assurance, essence), il paraît plus judicieux de supprimer ce mode de transport. Pouvant sembler pernicieuse, le retrait de la voiture serait pourtant l'occasion de réinvestir massivement dans les transports en commun (les dépenses liées à la voiture ayant disparu), de repenser la manière de se mouvoir dans le territoire (en retournant notamment aux tracés anciens), d'abandonner la structure urbaine radioconcentrique et de repenser l'espace public des agglomérations. La production de Hubs (plateforme reliant différentes destinations entre elles) permettrait de concentrer la croissance urbaine dans des zones planifiées, avec le rail comme mode de transport prioritaire. Ce scénario implique néanmoins des politiques sèches et des investissements lourds, qu'il s'agisse de réhabilitations ou de constructions d'infrastructures neuves. Selon Paola Vigano, les répercussions sur le long terme sont positives et bénéfiques à tous.

La structure urbaine de l'Île-de-France est aux antipodes de celle de la Vénétie. Le projet du « Grand Paris », qui ambitionne de convertir la capitale française en mégalopole internationale, est aussi vecteur de réflexions autour des mobilités, tant la densité de population y est

forte. Comme de nombreuses agglomérations françaises, la conurbation d'Île-de-France suit un schéma de croissance urbaine radioconcentrique, rendant la ville pauvre en porosité et donc, en connectivité. Pour Paola Vigano, ce système urbain rend la ville inerte et résistante à des déplacements efficaces et fluides. Ces carences en mobilités ont pour conséquence la marginalisation de certains quartiers et conduisent à leur ghettoïsation. Paola Vigano propose alors pour le Grand Paris de requalifier les faubourgs et les banlieues par des projets de traversées efficaces sous forme de faisceaux écologiques, amplifiés par un transport en commun qui désenclaverait de nombreux quartiers en compressant les distances entre eux. L'espace public, à la suite du remaniement des mobilités, doit donc être redessiné, car la voiture qui rompt la continuité urbaine a sectorisé la ville. Ce projet de percement du Grand Paris pour faciliter la mobilité dans la mégalopole française est aussi un projet où les distances sont pensées par les pieds et par le transport en commun. Cela permet aux habitants de se réapproprier la ville, de repenser l'échelle métropolitaine en la redessinant, en la redécouvrant.

La ville de Bruxelles, moins dense que la mégalopole parisienne, serait quant à elle la plus éligible à un scénario « No car ». Le développement urbain et la ramification du territoire belge depuis la révolution industrielle se sont faits autour du rail et les villes belges ont longtemps intégré les tramways à leur structure urbaine. La ville de Bruxelles et sa proche banlieue possède donc un capital ferroviaire partiellement exploitée qui peut plus facilement être réhabilitée afin d'exclure durablement la voiture de l'agglomération. Couplé au métro, un service dense de transport ferré rendrait la voiture superflue. Cette suppression de l'automobile et le basculement vers un usage massif des transports ferroviaires en ville libéreraient l'espace public et permettrait aux piétons de se le réapproprier. Des places, des parvis, des quais et des rues seraient réutilisables, car libérer de la voiture.

73 – CITEGO. La ville diffuse [en ligne] Disponible sur : http://www.citego.org/bdf_fiche-document-23_fr.html (Consulté le 16/10/2020)



Fig.36 - L'urbanisme diffus vu depuis l'espace

Cette suppression de la voiture et l'invitation à une utilisation massive du transport en commun ne doit pas occulter les autres modes de déplacements comme la marche ou le vélo. Ces mobilités de substitution sont les plus à même de produire une ville désirable, par la cadence qu'elles imposent à la vie urbaine. Le retrait de la voiture a pour objectif de rendre la ville désirable, sociable et aérée en ralentissant son flux. La conversion de l'espace public en lieu piédestre et cyclable permet le maintien d'un flux horizontal modéré, créant ainsi une ville animée et accueillante⁷⁴. Jan Gehl considère pour sa part que les mobilités pédestres et cyclables sont les plus adaptées à une ville durable, mais ne peuvent être pratiquées qu'à travers un espace public sécurisant⁷⁵, répondant aux besoins de ces nouvelles mobilités. Car si la marche possède de nombreux avantages, rendre sa pratique désagréable pousserait les habitants à lui préférer la voiture⁷⁶ (c'est d'ailleurs déjà le cas). Bien qu'étant une mobilité lente, la marche provoque une animation urbaine, en participant à la diversification des usages et donc à la qualité de l'espace urbain. Le temps ralenti, rend de nouveau visible la ville à l'habitant⁷⁷ et produit *de facto* une meilleure cohésion sociale dans les quartiers tout en influant positivement sur l'économie de proximité⁷⁸ en étirant la présence du « client » en ville.

Afin de rendre la marche agréable et donc, de pérenniser sa pratique dans la vie urbaine, le piéton doit devenir visible tandis que la ville doit être lisible. La multiplication des repères par la valorisation de l'architecture permet de créer des lieux où on prend le temps de respirer, de se détendre, de maintenir sa forme, de regarder ou de flâner. Le simple redimensionnement des trottoirs peut permettre une circulation piédestre fluide, où le piéton sent que l'espace public lui appartient d'avantages qu'il n'appartient à la

74 – GEHL, Jan. Pour des villes à échelle humaine (Titre original : Cities for the people). Montréal, Ecosociété, 2010, 278 p
 75 – Op. cit. GEHL, Jan. Pour des villes à échelle humaine. Page 75
 76 – Op. cit. GEHL, Jan. Pour des villes à échelle humaine. Page 30
 77 – Op. cit. GEHL, Jan. Pour des villes à échelle humaine. Page 52
 78 – VANDECANDELAERE, Marie-Ange ; BARTHOLOME, Patrick. Le piéton, un modèle pour les villes en renouveau. Aires libres [en ligne]. 2013, n° 13, p.7-14. Disponible sur : <https://atingo.be/pieton-modele-villes-renouveau/pieton/>

voiture. La régénération de l'espace public, pensé pour les plus vulnérables comme les PMR⁷⁹, assure une autonomie à tous les types de population et accroît leur confort d'usage de la ville. L'entretien de ce rapport de force en faveur du piéton assure un confort optimal du déplacement piédestre pour tous.

Moins chronophage, le vélo constitue quant à lui un moyen de transport flexible, car il sait être aussi rapide que lent. Un cycliste peut se convertir en piéton et il peut théoriquement aller partout. Car si le macadam des routes fait de la ville un lieu propice au cyclisme, cette uniformité des sols ne rend pas une ville cyclable pour autant. Le trafic automobile a rendu la pratique du vélo difficile, car dangereuses du fait d'une vitesse de flux trop intense et de la fragilité du cycliste face à des objets ne roulant pas en dessous de 30km/h. Tout comme la marche, la pratique des mobilités s'influence par une série d'aménagements adaptés et sécurisants dont le cycliste doit pouvoir bénéficier afin de s'intégrer durablement au fonctionnement urbain. La constitution d'un réseau de voies cyclables, sécurisantes et adaptées à un trafic dense permettant d'aller partout, connecterait les différents quartiers, désengorgerait la ville de la voiture et temporiserait un espace urbain dont la frénésie apparaît comme nuisible.

79 – Op.cit. VANDECANDELAERE, Marie-Ange ; BARTHOLOME, Patrick. Le piéton, un modèle pour les villes en renouveau. Aires libres. Page 9



Fig.37 - Le piétonnier du Vismarkt à Brugge

Le patrimoine bâti pour réhabiliter le cadre urbain

Chaque ville possède une architecture atypique qui lui est propre et qui raconte l'histoire du lieu. Cette historicité de la ville est souvent une qualité, mais la dégradation de ces architectures face aux ravages du temps a souvent constitué un frein à la vie en ville, conduisant au délaissement des centres au profit de la frange périurbaine neuve, verte, aérée et calme. La dévitalisation d'un centre-ville se produit aussi en raison de l'image qu'un cadre urbain renvoie. L'espace public qui interagit avec l'architecture d'une ville peut la valoriser en avançant ses qualités, ou la dégrader en la masquant ou en se mettant aux antipodes du message qu'elle devait transmettre. Le centre-ville de Maubeuge possède une rupture dans sa sédimentation architecturale. N'ayant pas connu la période architecturale des boulevards, ou ne possédant plus de vestiges d'architectures arts déco, le centre-ville ne parvient pas à capitaliser sur une architecture que ses habitants ne perçoivent pas comme un patrimoine remarquable. Les absences architecturales dans la ligne du temps font du centre-ville d'un paradoxe architectural et en urbain aussi passionnant qu'intriguant. Le potentiel est pourtant présent, aussi bien dans les faubourgs avec une quantité de logements ouvriers impressionnantes, que dans le centre-ville avec ses remparts et l'architecture de Lurçat (pour ne citer que ces éléments). Malheureusement, la déconsidération de l'espace urbain du centre-ville se matérialise spatialement :

1° L'espace public masque l'architecture par la surcharge d'objets qu'il accueille (surcharge automobile, arbres trop opaques, poubelles sur les arrières d'immeubles, etc.).

2° La signalétique automobile ou commerciale pollue visuellement l'espace urbain et rend l'architecture illisible.

3° Les rénovations sans encadrements de professionnels du patrimoine donnent lieu à des dissonances architecturales malheureuses.

4° Les remparts de Vauban sont délaissés en raison de leur impraticabilité et de leur état de dégradation.

Surcharge visuelle

- Stationnement saturant l'espace public
- Végétation brouillant les perspectives urbaines et l'architecture
- Lisibilité urbaine altérée



Axe commerçant

- Devantures brouillant l'architecture



Stratification bâtie

- Architecture historique ponctuellement mise en valeurs
- Pas d'appropriation de l'architecture de la reconstruction
- Rénovations douteuses et en rupture avec la composition initiale



Remparts

- Cadre fortifié difficilement praticable
- Végétation incontrôlée en rupture avec la composition de Vauban



Fig.38 - Le diagnostic du patrimoine bâti à Maubeuge

La réhabilitation de l'architecture du centre-ville permettrait de modifier le regard porté sur l'espace urbain. L'espace public, par sa régénération, peut participer à la réhabilitation de cet espace urbain qui n'est probablement pas estimé à une juste valeur. Mais il faut savoir ce qui a et ce qui n'as pas de valeur patrimoniale pour savoir où agir et comment. Cette valorisation se ferait dans le but de produire un intérêt pour l'urbain plutôt que pour le périurbain.

Le patrimoine bâti est un élément architectural qui témoigne d'une histoire, d'un passé propre à un lieu ou à un territoire. Dans « L'Allégorie du patrimoine », Françoise Choay s'interroge sur l'intérêt que les sociétés mondialisées occidentales peuvent trouver dans le patrimoine architectural et quels enjeux se cachent derrière cette conservation. Elle définit la notion du patrimoine comme étant « un fonds destiné à la jouissance d'une communauté élargie [...] et constitué par l'accumulation continue d'une diversité d'objets que rassemble leur commune appartenance au passé : œuvres et chefs-d'œuvre des beaux-arts et des arts appliqués, travaux et produits de tous les savoirs et savoir-faire des humains »⁸⁰. Cette définition englobe toute forme de patrimoine, qui est donc un élément dont on hérite et qu'on transmet, liant plusieurs individus à un passé commun et produisant une continuité temporelle entre eux. On voyait originellement le patrimoine bâti comme un élément ponctuel intégré à une maille urbaine (par exemple : La tour Eiffel) ou territoriale (par exemple : Mémorial national du Canada à Vimy) et on parle alors de monument. Françoise Choay développe l'étymologie du mot « monument » pour mieux saisir le sens et le rôle qu'il peut avoir⁸¹. Il provient du latin « monumentum », lui-même dérivé de « monere » qui signifie « avertir, rappeler ». Le monument a donc une fonction d'interpellation, jouant sur l'affectif de l'observateur en mobilisant sa mémoire

et ses émotions. Françoise Choay considère comme « vitale [cette convocation du passé qui] contribue à maintenir et préserver l'identité d'une communauté, ethnique ou religieuse, nationale, tribale ou familiale [en] conjurant l'être du temps [et en calmant] l'inquiétude que génère l'incertitude des commencements »⁸². En adhérant à cette réflexion, on peut dire que le patrimoine bâti est perçu comme un élément physique, émotionnellement chargé, figeant le temps et convoquant la mémoire et l'affect des personnes. Il convoque des principes d'identités et de sécurité face aux « traumatismes de l'existence »⁸³.

Cette recherche identitaire, dans une société mondialisée, pousse progressivement les états et les agglomérations à réhabiliter et valoriser leur patrimoine bâti pour répondre à l'attachement croissant des gens pour leur passé. Dans les années 1970 en France, la crise du logement s'accompagne d'un mouvement de patrimonialisation des centres anciens. Les situations urbaines des années 70-80 sont alors critiques, de nombreuses villes entrant en récession à la suite de la désindustrialisation et de l'exode démographique. Dans ce contexte pesant, la ville de Lille ambitionne en 1980 de raser le quartier du Vieux-Lille pour y reconstruire un centre moderne. Sous la pression de Lillois désireux de conserver leur histoire et leur identité urbaine⁸⁴, la municipalité devra abandonner ce projet et réhabilitera le Vieux-Lille. Cette reconquête d'un centre ancien, vétuste et insalubre, s'explique par la dimension culturelle que revêt le patrimoine bâti, car défendant une forme de nationalisme ou de régionalisme, emblème d'une identité locale. L'exemple de la capitale des Flandres n'est pas un cas isolé, dans la mesure où l'architecture et l'urbanisme restent des éléments faisant liens entre un ensemble d'individus, à travers la charge historique qu'une communauté lui confère.

80 – CHOAY, Françoise. L'allégorie du patrimoine. Paris. Seuil, 1996. 272 pages.

81 – Op. cit. CHOAY, Françoise. L'allégorie du patrimoine. Page 12

82 – Op. cit. CHOAY, Françoise. L'allégorie du patrimoine. Page 13

83 – Op. cit. CHOAY, Françoise. L'allégorie du patrimoine. Page 15

84 – NICOLOSO, Barbara. De la rénovation du Vieux-Lille à sa gentrification — Analyse d'un processus de transformation urbaine. [En ligne]. APGBC Développement soutenable. Lille : Institut d'Études politiques de Lille, 2012, 136 pages. Disponible sur : <https://www.doyoubuzz.com/var/ff/E/r3/Er3QU2qn6ZYUmtsh-H1RvxIFO4cyjAPTWXGKcwgD0VbS7oLe.pdf> (consulté le 18/10/2020)



Fig.39 - L'église Saint-Pierre-Saint Paul: un repère dans la ville?

La patrimonialisation d'un centre, malgré ce qu'elle recèle de positif, n'est pas forcément du goût de tous. Les questions (légitimes) autour de la conservation de l'architecture et de la protection de secteurs entiers font craindre une muséification des centres urbains. La muséification revient à mettre sous cloche une zone urbaine et à étouffer progressivement son animation. Ce phénomène procède généralement selon 4 étapes⁸⁵ :

- Favorisation des objets urbains aux dépens des acteurs.
- Mystification d'un passé choisi et avantageux qui en occulte un autre.
- Orientation vers des demandes externes comme le tourisme aux dépens des besoins locaux.
- Fragmentation sociale liée à la gentrification.

Ce phénomène contre-productif, car asséchant toute forme de culture locale, n'offre que l'illusion d'une revitalisation urbaine, comme c'est le cas pour le centre historique de Lisbonne au Portugal⁸⁶. Pour éviter une muséification de son centre urbain tout en le patrimonialisant, il est préférable de produire un socle commun attractif incarné par l'espace public. Cet espace public doit mettre en valeur le patrimoine bâti de la ville et donner une place aux acteurs locaux⁸⁷. L'architecte et urbaniste italien Gustavo Giovannoni élabora en 1931 les principes d'une planification globale pour une gestion intégrée du patrimoine⁸⁸. Dans son livre « Vecchie città ed edilizia nuova », il énonce à travers le concept d'« ambiente » (aussi appelé *genius loci*) trois grands principes à suivre pour les politiques urbaines sur les centres anciens :

85 – STEIN, Véronique. La reconquête du centre-ville : du patrimoine à l'espace public. [en ligne] Sciences économiques et sociales. Genève : Faculté des Sciences économiques et sociales de Genève, 2003, 337 pages. Format PDF. Disponible sur : < https://doc.rero.ch/record/4190/files/1_these_SteinV.pdf >

86 – CABRAL, Thomas. Un quartier de Lisbonne menacé par l'afflux de touristes. Le Soleil [en ligne], 2016. Disponible sur : <https://www.lesoleil.com/actualite/monde/un-quartier-de-lisbonne-menace-par-lexcès-de-touristes-0fa26896b69d9d8ec819350693b7e592> (Consulté le 18/10/2020)

87 – Op. cit. STEIN, Véronique. La reconquête du centre-ville : du patrimoine à l'espace public. Page 109

88 – Op. cit. STEIN, Véronique. La reconquête du centre-ville : du patrimoine à l'espace public. Page 111

1° Intégration des fragments anciens dans un plan d'aménagement local, régional ou territorial afin de permettre une intégration avec la vie quotidienne. Cette intégration doit se faire spatialement (espace public) et socialement (prise en compte des besoins).

2° L'élément patrimonial est partie intégrante du contexte qui l'entoure. Le patrimoine bâti ne doit donc pas voir son environnement être modifié de sorte qu'il perde ses caractéristiques mémorielles.

3° Respecter l'échelle des lieux environnants les monuments afin d'éviter toute forme de clivages sociaux, identitaires et spatiaux.

La patrimonialisation sans muséification, pose aussi la question de la place de l'architecture contemporaine et fait glisser notre réflexion vers un débat jamais résolu à ce jour : Dans un lieu à charge patrimonial, l'architecte doit-il conserver ou doit-il créer ? Françoise Choay elle-même soulever la question : « La conservation ne stérilise-t-elle pas la création et l'innovation? Mais la non-conservation ne revient-elle pas à nous priver de racines et de mémoires indispensables à l'innovation ? »⁸⁹. Dans cette question se confronte la notion d'identité à celle de l'amélioration des modes de vie. Or aujourd'hui, le patrimoine ne se conserve plus, il se gère. La conservation sous-entend qu'on restaure et qu'on rénove, alors qu'on observe de plus en plus une gestion du patrimoine. On parle aujourd'hui bien plus de réhabilitation et de conservations intégrées qui maintiennent de l'activité sociale et économique en leur sein. Le patrimoine reste vivant et utilisable, à cette exception qu'il est considéré comme un bien autant privé que public et qu'il n'est plus

89 – CHOAY, Françoise. Préface. IN: RIEGL, Alois. Le culte moderne des monuments : son essence et sa genèse. Paris : Seuil, 1903 (réédition 1984), 128 pages. Page 10.



Fig.40 - L'afflux touristique à Lisbonne qui marginalise peu à peu les habitants

l'apanage d'une personne unique. L'architecture contemporaine peut ajouter une plus-value à ces réhabilitations si cette architecture rejoint le principe d'ambiance, ou de genius loci, de Gustavo Giovannoni qui militait pour une architecture se basant sur le caractère organique découlant des traditions spatiales propres au contexte d'intervention⁹⁰.

Dans les principes de Giovannoni, il faut considérer l'importance du rôle de l'espace public comme lien entre un élément patrimonial ponctuel, ou un ensemble urbain patrimonial étendu. Cette relation intrinsèque doit être entretenue et servir l'architecture, autant que l'architecture sert l'espace public. Car le patrimoine est en somme un élément déjà-là qui, une fois patrimonialiser, doit être mis en valeur. Cette mise en valeur se fait en intervenant sur l'aspect des bâtiments⁹¹, mais aussi sur leur espace public. Souvent pensé de façon scindée, l'espace public revêtait alors un caractère commun tandis que le patrimoine bâti était attribué à la sphère privée. Pourtant, l'espace public qui porte le patrimoine bâti joue le rôle de lien à différentes échelles : morphologique, social, symbolique, etc.⁹² Normalement constitués au cours du temps, il est le catalyseur de la charge patrimoniale, donc du sentiment d'appartenance au milieu urbain. Cette importance de l'espace public comme élément de connexion des espaces patrimoniaux doit être manipulée dans sa globalité, en évitant les interventions ponctuelles qui conduiraient à une sectorisation et une division des éléments. Les villes de Lille⁹³, Tournai ou de Gien et Romorantin-Lanthenay ont réalisés des aménagements produisant des résultats positifs. En misant sur un parcours urbain faisant un récit patrimonial, cette dernière a su produire une unité et une continuité urbaine⁹⁴. L'inscription de la maille urbaine dans

90 – Op. cit. STEIN, Véronique. La reconquête du centre-ville : du patrimoine à l'espace public. Page 111

91 – NICOLOSO, Barbara. De la rénovation du Vieux-Lille à sa gentrification — Analyse d'un processus de transformation urbaine. [En ligne] p. 25-26.

92 – Op. cit. STEIN, Véronique. La reconquête du centre-ville : du patrimoine à l'espace public. Page 111

93 – NICOLOSO, Barbara. De la rénovation du Vieux-Lille à sa gentrification — Analyse d'un processus de transformation urbaine. [En ligne] p. 70

94 – FOLLEA, Bertrand. Le choix du récit patrimonial pour agréger les forces. Urbanisme (La revue). Juin 2020, n° 72, p.60-62.

l'espace et le temps est aujourd'hui susceptible de mobiliser une communauté et de rendre un lieu culturel et attractif pour les habitants comme pour les visiteurs.

Le patrimoine bâti est toutefois une ressource qui peut apparaître comme coûteuse à entretenir, dépourvue d'intérêt par une communauté, donc ignorée par les municipalités. Comme Maubeuge, la ville du Havre a par exemple été détruite durant la Seconde Guerre mondiale et possède un centre historique reconstruit dans un style moderne par Auguste Perret. Lorsqu'en 1970, le phénomène de patrimonialisation se développe en France, Le Havre demeure à contre-courant de ce mouvement⁹⁵. Les habitants qui ont perdu leur histoire, rejette peu à peu ce centre historique qui ne correspond pas aux mœurs locales⁹⁶. Ils peinent à s'approprier la ville reconstruite en l'absence de toute politique de construction mémorielle autour de la ville nouvelle. Le Havre subit dans le même temps une forte dépression économique qui impacte son industrie portuaire, mettant l'architecture de Perret en décalage avec la réalité sociale locale⁹⁷. Subissant un phénomène de dévitalisation urbaine avec un fort chômage, une baisse démographique et une détérioration de ses bâtiments en centre-ville⁹⁸, la ville entre dans la spirale vicieuse⁹⁹ des shrinking cities.

Le Havre choisit alors de capitaliser sur son image de ville reconstruite, considérant son architecture comme une ressource durable permettant d'engager une revitalisation urbaine. À partir des années 1990, elle met le patrimoine bâti au cœur de sa politique de revitalisation urbaine en s'appropriant la figure de l'architecte Auguste Perret. La ville use des outils juridiques de l'État pour protéger son patrimoine de la

95 – MELOT, Michel, L'échelle de l'architecture et du patrimoine [en ligne], Les cahiers de médiologie, 2001/1 (N° 11), p. 153-159. Disponible sur : <https://www.cairn-int.info/revue-les-cahiers-de-mediologie-2001-1-page-153.htm> (consulté le 18/10/2020)

96 – RAOULX, Benoît. Lectures et représentations du patrimoine de la reconstruction, Le Havre et Caen. [en ligne] Disponible sur : <http://eso.cnrs.fr/_attachments/n-23-septembre-2005-travaux-et-documents/raoulx.pdf?download=true> (Consulté le 21/10/2020)

97 – Op. cit. RAOULX, Benoît. Lectures et représentations du patrimoine de la reconstruction, Le Havre et Caen. Page 5

98 – WIKIPEDIA. Le Havre ; Le Havre après 1945 [en ligne]. Disponible : https://fr.wikipedia.org/wiki/Le_Havre#Le_Havre_apr%C3%A8s_1945 (Consulté le 19/10/2020)

99 – Op. cit. Géo-Confluences. Ressources de géographes pour les enseignants. [En ligne] FLORENTIN, Daniel



Fig.41 - L'habitat vernaculaire et l'espace public

reconstruction en créant une Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager (ZPPAUP). La ville se met en avant sur les scènes culturelles extérieures, obtient divers labels touristiques et est finalement classée au patrimoine mondial de l'UNESCO en 2005. Le Havre réussit progressivement à amorcer une relance économique grâce (entre autres) à sa politique de valorisation architecturale et une modification du regard porté sur la ville. Cette valorisation du patrimoine comme stratégie de revitalisation urbaine s'est faite de manière fulgurante, convertissant la ville en lieu « à voir ». S'il est aujourd'hui trop tôt pour acter la revitalisation de la ville du Havre, cette dernière a au moins le mérite d'avoir su convertir son centre urbain en un socle commun composé d'une « diversité d'objets que rassemble (autour de) leur commune appartenance au passé »¹⁰⁰.

L'exemple havrais doit être inspirant pour « Maubeuge 2050 ». Les différentes études de cas ainsi que le caractère théorique qui compose la notion de patrimoine bâti actionnent différents leviers dans la régénération du centre-ville, comme ceux de l'identité, de la communauté et de la culture. Dans le cadre d'une revitalisation, il paraît logique de fuir toute forme de muséification sans toutefois rejeter la patrimonialisation du centre. Dans l'histoire architecturale, le centre-ville de Maubeuge demeure un exemple d'architecture moderne exceptionnel, car il a été composé et planifié par André Lurçat en tant qu'architecte en chef. La charge politique de son architecture est présente dans son schéma directeur, dans le processus d'élaboration du centre-ville de Maubeuge, dans les architectures des bâtiments et dans l'aménagement public. Rejetant le principe des grands ensembles, il a dessiné une ville à échelle humaine où les structures de l'espace produisent une expérience urbaine rare. Aujourd'hui, très peu de bâtiments post-Lurçat se sont implantés dans le dispositif urbain et le centre-ville a su conserver sa structure spatiale d'origine. Dans notre scénario prospectif, nous capitalisons sur la création d'une ZPPAUP intégrant l'ensemble de la ville

100 – Op. cit. CHOAY, Françoise. L'allégorie du patrimoine. Page 13

intra-muros (remparts de Vauban inclus) afin de mettre en valeur dans son ensemble les qualités spatiales, architecturales, territoriales et paysagères de la reconstruction de Lurçat. La revalorisation d'une seule portion urbaine risque cependant de produire un clivage social entre les habitants. Au Havre, un phénomène de gentrification est en cours et laisse les habitants démunis face à ces nouveaux locataires plus aisés, ignorant les mœurs locales et considérant la ville comme un bien consommable. L'intérêt porté à l'architecture du centre-ville a pour objectif de préserver son patrimoine, mais aussi de créer un cœur social à Maubeuge grâce à un espace public qui connectera les habitants et qui les rassemblera dans un cadre urbain régénéré. L'espace public qui est catalyseur de gentrification doit fournir l'assurance d'être destiné à tous, en accompagnant la régénération du sol d'une protection des loyers pour pallier toute forme d'exclusion¹⁰¹.

101 – KNIERBEIN, Sabine. Les espaces publics : clef du bien vivre ensemble ? In: La fabrique de la cité [en ligne]. Disponible sur : <https://www.lafabriquedelacite.com/publications/les-espaces-publics-clef-du-bien-vivre-ensemble/> (Consulté le 16/11/2020)



Fig.42 - L'espace public au service de l'architecture

Le paysage comme densificateur urbain

Une des causes de la dévitalisation urbaine que subissent les villes intermédiaires est l'étalement urbain qui mite peu à peu le territoire. Bourreau des villes moyennes et fléaux de la biodiversité territoriale, ce phénomène urbain constitué de pavillons et de routes auquel se greffent des zones commerciales convertit le territoire en un gruyère gangréné de zones bâties dépourvues de toutes réflexions urbaines. Outre le coût outrancier de cet étalement urbain pour les municipalités et leurs habitants, cette consommation du sol génère sur le territoire une artificialisation des sols, une détérioration de la biodiversité, un accroissement de la pollution atmosphérique, une diminution des espaces agricoles et une ségrégation spatiale. Si la ville de Maubeuge se targue d'être une « ville à la campagne »¹⁰², c'est probablement parce qu'aujourd'hui son territoire est intrinsèquement lié à son réseau urbain et à la maille urbaine à laquelle la ville est reliée. Faire de la consommation du territoire une qualité peut paraître aberrant, mais c'est en somme la conséquence logique d'une « urbanisation sans urbanisme »¹⁰³ que de nombreuses communes voient comme un bénéfice. À Maubeuge, les espaces verts que Lurçat voulait voir comme des acteurs de la vie urbaine sont devenus des pastiches du paysage, où la ville (comme d'autres en France) court après des labels comme celui de la « ville fleurie »¹⁰⁴, qui ne fait que participer à l'artificialisation et la consommation matérielle de la nature. Ainsi, le centre-ville de Maubeuge voit ses lieux à potentiels paysagers délaissés tandis que des éléments de nature démesurés viennent boucher les perspectives urbaines en niant l'architecture.

1° Les arbres trop grands brouillent la lecture urbaine et architecturale.

2° Le Glacis, le fossé et les bastions des remparts sont difficilement praticables. Ils forment une césure entre le centre-ville et ses faubourgs.

3° Les quais du centre-ville restent trop distants

102 – Ville de Maubeuge. Découvrir l'histoire de Maubeuge [en ligne]. Disponible sur : < <https://www.ville-maubeuge.fr/ma-ville/decouvrir-lhistoire-de-maubeuge/> > (Consulté le 20/02/2020)

103 – GROSJEAN, Bénédicte. Urbanisation sans urbanisme. Ixelles : Mardaga, 2010, 352 p.

104 – Villes et villages fleuris. Maubeuge [en ligne]. Disponible sur : < <https://www.villes-et-villages-fleuris.com/les-communes-labelisees/parcs-et-jardins-maubeuge/23422> > (Consulté le 30/11/2020)

Arbres

- Végétation altérant la lecture des remparts
- Sentiment de passage absent



Porosité

- Déambulation complexe
- Le visiteur est rapidement perdu dans l'immensité des fortifications
- Absence de cheminements clairs.



Quais

- Sambre parfois distante de l'urbain
- Rivière peu intégrée au fonctionnement urbain
- Promenade peu mise en valeurs



Césure

- Rapport frontal entre le boulevard et le glacis
- Rupture entre le sol perméable et le sol imperméable
- Absence de transition entre les faubourgs et les remparts



Fig.43 - Le diagnostic paysager à Maubeuge

de la Sambre et leur espace public n'invitent pas à profiter de la rivière.

4° La linéarité du boulevard périphérique empêche de percevoir la ville et crée un rapport frontal au glacis et à sa nature.

Les conséquences du périurbain et le fait que le territoire ne soit pas une surface infinie qu'il faut partager entre les individus et les époques, nous obligent à repenser la ville en la densifiant. Mais cette densification, souvent associée à de multiples nuisances, est délaissée au profit d'une vie en lotissement. Il est donc nécessaire de s'approprier le concept qui a fait le succès des lotissements pavillonnaires : une vie proche de la nature. Cette nature qui s'étend dans les parterres, jardins et parcs et avant tout une richesse du territoire à préserver, mais aussi à valoriser. Cette valorisation peut se faire à travers la gestion intégrée de ce territoire, avec la mise en scène et la mise en récit de ce qui peut atteindre et séduire les habitants : le paysage. Il est l'élément *ad hoc* pouvant faire de la ville un lieu durable et désirable, évoluant de concert avec son environnement.

Le dictionnaire Larousse définit le territoire comme un espace formant une unité cohérente, physique, administrative et humaine¹⁰⁵. L'échelle territoriale qui prend sens géographiquement peu se défaire de limites administratives subjectivement tracées et acquérir une dimension sociale avec les bassins de vies. Le bassin de vie est le plus petit territoire sur lequel les habitants ont accès aux équipements et services les plus courants¹⁰⁶. En analyse territoriale et en urbanisme, le bassin de vie permet de mettre en exergue la réalité des villes intermédiaires et le rapport qu'elles entretiennent à leur territoire, où les polarités ne sont pas concentrées comme dans une agglomération. Le bassin de vie est donc un fragment de territoire, supportant une ou plusieurs villes et dont les limites sont sociales avant d'être administratives. Ce territoire condensé, support

105 – LAROUSSE. Territoire [en ligne]. Disponible sur : < <https://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/territoire/77470> > (Consulté le 09/11/2020)

106 – INSEE. Base des bassins de vie [en ligne]. Disponible sur : < <https://www.insee.fr/fr/information/2115016> > (Consulté le 09/11/2020)



Fig.44 - Une végétation brouillant la lecture architecturale et urbaine

urbain de plusieurs villes, est aujourd'hui négligé par l'ère technologique que nous vivons. Paul Virilio, théoricien de la dromologie (science de la vitesse) considère que le territoire est « nié par la vitesse qui tend vers l'instantanéité et qui comprime la géographie »¹⁰⁷. Cette fin possible de la géographie, due à la vitesse horizontale, dissout les interactions avec le territoire, les gens et le paysage. L'étalement urbain et le tout-voiture sont des exemples de la négation progressive du territoire qui est mis en place par l'homme et que décrit Paul Virilio. Il est pourtant nécessaire de conserver nos connexions au territoire et *in extenso*, au paysage qui est délaissé progressivement. Notre époque se dématérialise avec la numérisation galopante¹⁰⁸, au point de faire oublier aux gens l'idée d'un socle commun qui paraît désuète à l'ère de la globalisation. L'architecte et urbaniste italien Alberto Magnaghi invite dans son livre « Le projet local », à reconsidérer le territoire comme la clef de voûte d'une globalisation par le bas, où seraient mises en œuvre l'autogestion, la démocratie participative et l'autosoutenabilité¹⁰⁹. Ce projet de territoire que nous invite à réaliser Alberto Magnaghi ne peut être exécuté que si un engagement local fort est mis en place, où une majorité de citoyens milite pour reterritorialiser les modes de vie.

Pour préserver le territoire, il est nécessaire de densifier la maille urbaine en stoppant son étalement et en invitant les habitants à réinvestir la ville. Malheureusement, l'idée de vivre en ville dans un cadre de vie densifié est souvent mal perçue par ces derniers¹¹⁰, du fait de la promiscuité entre individus, mais aussi à cause de la qualité de vie urbaine qui s'est dégradée dans de nombreuses villes intermédiaires. La récession urbaine à conforter les habitants dans leur idée de s'exiler vers le périurbain où ils pourraient vivre le rêve pavillonnaire¹¹¹.

107 – VIRILIO, Paul. L'insécurité du territoire. Paris : Éditions Gallilée, 1993. 285 p.

108 – MAGNAGHI, Alberto. Le projet local. Paris : Mardaga, 2003, 123 p.

109 – Paquot Thierry, « Qu'est-ce qu'un "territoire" ? », Vie sociale [en ligne]. 2011, N.° 2, p. 23-32. Disponible sur : < <https://www.cairn-int.info/revue-vie-sociale-2011-2-page-23.htm> >. Consulté le 08/11/2020

110 – ADEME. Faire la ville dense, durable et désirable. [en ligne] Éditions ADEME, Angers. 2018. 72 p. Format PDF. Disponible sur : < <https://www.ademe.fr/sites/default/files/assets/documents/ville-dense-durable-desirable-010251.pdf> >

111 – ELHADAD, Myriam. Rêve pavillonnaire, les dessous d'un



Fig.45 - La vitesse comprime le temps et la géographie

Face à l'hémorragie démographique, les villes intermédiaires ignorent qu'elles recèlent pourtant de nombreux atouts susceptibles faire revenir ces habitants, à une époque où le mode de vie périurbain apparaît finalement comme une gabegie¹¹². Rendre la ville désirable revient à repenser le cadre de vie, notamment en réduisant drastiquement la place de la voiture comme nous l'avons exposé précédemment. Cette réduction du flux horizontal doit s'accompagner d'une intensification du flux vertical¹¹³. Afin de préserver le territoire, il est donc nécessaire d'inviter la ville à se densifier, en la dotant d'un cadre de vie riche et varié. Dans le cadre de cette préservation, certaines municipalités ont engagé une mise en paysage de leur agglomération tout en se rêvant en ville nature¹¹⁴ idéalisée, pour relancer leur attractivité urbaine. Les municipalités qui s'engagent dans cette politique urbaine voient un moyen de se doter d'un caractère esthétique et écologique. Elles capitalisent aussi sur une meilleure appropriation des espaces publics et un renouvellement des populations, séduites par ces nouveaux espaces urbains. Dans cette logique, la métropole de Lille a par exemple fait le pari de varier ses formes urbaines en construisant le quartier du «Bois habité», avec des logements s'ouvrant sur la nature et où l'espace public laisse une place conséquente à la végétation¹¹⁵. Cette inspiration n'est pas dénuée de sens, car le paysage naturel, le parc ou le jardin public sont des éléments capables d'attirer et de rassembler les individus. Ces espaces deviennent des catalyseurs capables de construire une nouvelle conscience du lieu¹¹⁶

modèle. [2019] In: Le monde en face. France.tv. [69 minutes]. Disponible sur : < <https://www.france.tv/france-5/le-monde-en-face/1138467-reve-pavillonnaire-les-dessous-d-un-modele.html> > (Consulté le 20/01/2020)

112 – Op. cit. « Rêve pavillonnaire, les dessous d'un modèle »

113 – SARFATI, Alain. Le pari d'un Paris sans voiture doit être gagné sans faire de la capitale une ville morte. Le Monde [en ligne]. 2020. Disponible sur : < <https://www.sarea.fr/pdf/le%20monde%202020.pdf> >

114 – BAILLY, Emeline. L'enjeu du paysage commun [en ligne]. Rapport de recherche PDD2, Rapport final. Disponible sur : < http://temis.documentation.developpement-durable.gouv.fr/docs/Temis/0082/Temis-0082071/22024_Rapport.pdf > (Consulté le 02/10/2020)

115 – Agence TER. Le Bois habité, Euraille 2, Lille. In: L'urbanisme des milieux vivants. Éditions Parenthèses. Imprimé en Union européenne. 2018, p.88-89.

116 – MAGNAGHI, Alberto. La nouvelle conscience du lieu. Paris : Éditions Étérotopia. 2017. 179 p.

afin de créer un récit autour du territoire. Le paysage, c'est cet élément capable de révéler un bien commun à un groupe d'individus en présentant une image collective activant les utopies individuelles. En 2016 dans l'ouvrage « Des jardins et des hommes », Patrick Scheyder considère d'ailleurs que le jardin nous rassemble tous, quels que soient notre culture, nos croyances ou nos métiers, c'est le lieu de la paix active, où tous ceux qui le peuplent vivent en dialogue. Cette définition qui considère le jardin, le parc public ou le paysage comme élément naturel universel, susceptible de provoquer le vivre-ensemble, engendrerait la vie heureuse et la « bonne ville ». Mais avant de mettre en image les ressources paysagères d'une agglomération, il est important de saisir le caractère polysémique du paysage et du rapport qu'il entretient avec son support : le territoire. Cette juste compréhension peut permettre de capitaliser ultérieurement sur une densification de la maille urbaine, grâce à un paysage influençant l'acceptation des habitants à vivre dans un milieu urbain densifié.

Le terme de paysage¹¹⁷ qui apparaît dans la culture occidentale du XVI^e siècle décrit un genre pictural artialisant un lieu, rendant hommage¹¹⁸ à ce dernier en le mettant en scène auprès des hommes. Le paysage qui est une vue panoramique depuis un lieu particulier et dont le regard épouse un ensemble d'éléments naturels peut être considéré comme un fragment de territoire, un échantillon synthétique et représentatif de ce dernier. Il est une mise en image et une marque de respect envers le territoire afin d'en révéler les richesses communes. Le paysage

117 – PAQUOT, Thierry. Le paysage. Paris : Éditions La Découverte, 2016. P3-12.

118 – Op. cit. PAQUOT, Thierry. Le paysage. Page 5.



Fig.46 - Côte vue avec Apollon et la sibylle de Cumès : Un paysage artialisé selon Claude Gellée dit Le Lorrain

s'oppose traditionnellement au paysage urbain, bien que ce dernier convoque les mêmes dynamiques, les évolutions passées, mais aussi à venir, faisant de lui un objet d'étude vivant¹¹⁹. Cependant, il est préférable de faire la distinction entre le paysage « naturel » (sol perméable) et le paysage « urbain » (sol imperméable). Ce terme de paysage urbain est apparu en 1961 avec Gordon Cullen¹²⁰ à une période où l'urbanisation confronte le paysage naturel et le paysage urbain.

Le paysage naturel revêt selon Yves Luginbühl¹²¹ deux dimensions : matérielle et immatérielle. La dimension matérielle se décrit par son caractère inerte (éléments physiques : sols, air, eau ...), sa biologie (végétaux, animaux) et son caractère social (activités humaines). Cette dimension matérielle est toujours physiquement en mouvement à cause des activités humaines, animales ou naturelles (saisons, sédimentation, etc.). La dimension immatérielle regroupe les dimensions affectives (attachement personnel), sensorielles (vue, odeurs, toucher ...), esthétiques (le beau ou le laid, qui donne un sens subjectif au paysage) et symboliques (dans certaines cultures, le jardin peut symboliser le cosmos). La pluridimensionnalité du paysage produit une identité propre au lieu à travers le pluralisme de sa substance. Cette identité est intrinsèquement liée à l'identité collective des habitants qui occupent ce fragment de territoire et influe positivement sur le bien-être individuel et social des habitants¹²².

Nous l'avons vu précédemment, l'identité d'un lieu est une valeur urbaine recherchée et appréciée. Mais cette valeur reste moins importante que celle du cadre de vie. En France, près de 20% des ménages vivent dans un logement pavillonnaire et 56% des

ménages aspirent aujourd'hui à y accéder¹²³. Cette envie, malgré le mode de vie qu'elle engendre, s'explique par la volonté d'accéder à des espaces verts de détente et de loisirs, à conserver une intimité ou encore à se sentir en sécurité. Ce rapport à l'espace extérieur fait de la maison individuelle isolée, un habitat plébiscité par une majorité de Français, car excluant les nuisances urbaines et offrant une connexion avec le paysage. Car ce paysage est une opportunité pour se détacher du quotidien, qu'il s'agisse d'un recul spatial qui permet d'appréhender un ensemble urbain ou d'un recul sensoriel permettant de se représenter et de sentir le monde. Le paysage se distingue d'un lieu qui est un espace vécu, en devenant une étendue spatiale temporelle abstraite renvoyant à l'extériorité du monde¹²⁴. Cette vie proche de la nature, plébiscitée par une majorité de la population conduit les villes à mettre en nature leur espace public afin d'éviter ou d'inverser une hémorragie démographique de leur aire urbaine. Le paysage est donc cette strate capable de faire accepter un cadre de vie dense en milieu urbain, menant à la préservation du territoire. L'idéalité à laquelle le paysage renvoie, l'effet qu'il produit sur les gens et la distance artificielle qu'il installe entre ces derniers apparaît comme le vecteur capable d'influencer la revitalisation urbaine, la préservation du territoire et le rassemblement des habitants d'une ville.

Néanmoins, la politisation du paysage et de la nature comme outil d'inflexion des mœurs ne doit pas se faire aux dépens de la ville et de son urbanité. Certaines agglomérations se fourvoient en confondant ce que nous appelons la « mise en paysage » et la « végétalisation ». Si la mise en paysage est la mise en scène d'un fragment territorial pour mieux mettre en récit ce dernier, la végétalisation est quant à elle l'action

119 – GEOCONFLUENCES. Paysage [en ligne]. Disponible sur : <<http://geocconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/paysage>> (Consulté le 02/11/2020)

120 – CULLEN, Gordon. Townscape, Architectural Press, 1961, The concise Townscape, Editions With new material, Architectural Press, 1971.

121 – LUGINBÜHL, Yves. La mise en scène du monde. Paris, CNRS, 2012, 432 p.

122 – LUGINBÜHL, Yves. Quelle conception du paysage pour repenser le bien-être individuel et social ? [En ligne]. Disponible sur : <<http://eso.cnrs.fr/fr/manifestations/pour-memoire/peut-on-pre-tendre-a-des-espaces-de-qualite-et-de-bien-etre/quelle-conception-du-paysage-pour-penser-le-bien-etre-individuel-et-social.html>>

123 – TNS Sofres. Les Français et leur habitat ; Perception de la densité et des formes d'habitat [en ligne]. Observatoire de la ville, 2007, 12 p. Disponible sur : <<https://demainlaville.com/etude-tns-sofres-les-francais-et-leur-habitat-perception-de-la-densite-et-des-formes-dhabitat/>> (Consulté le 10/11/2020)

124 – Op. cit. BAILLY, Emeline. L'enjeu du paysage commun. Page 86.

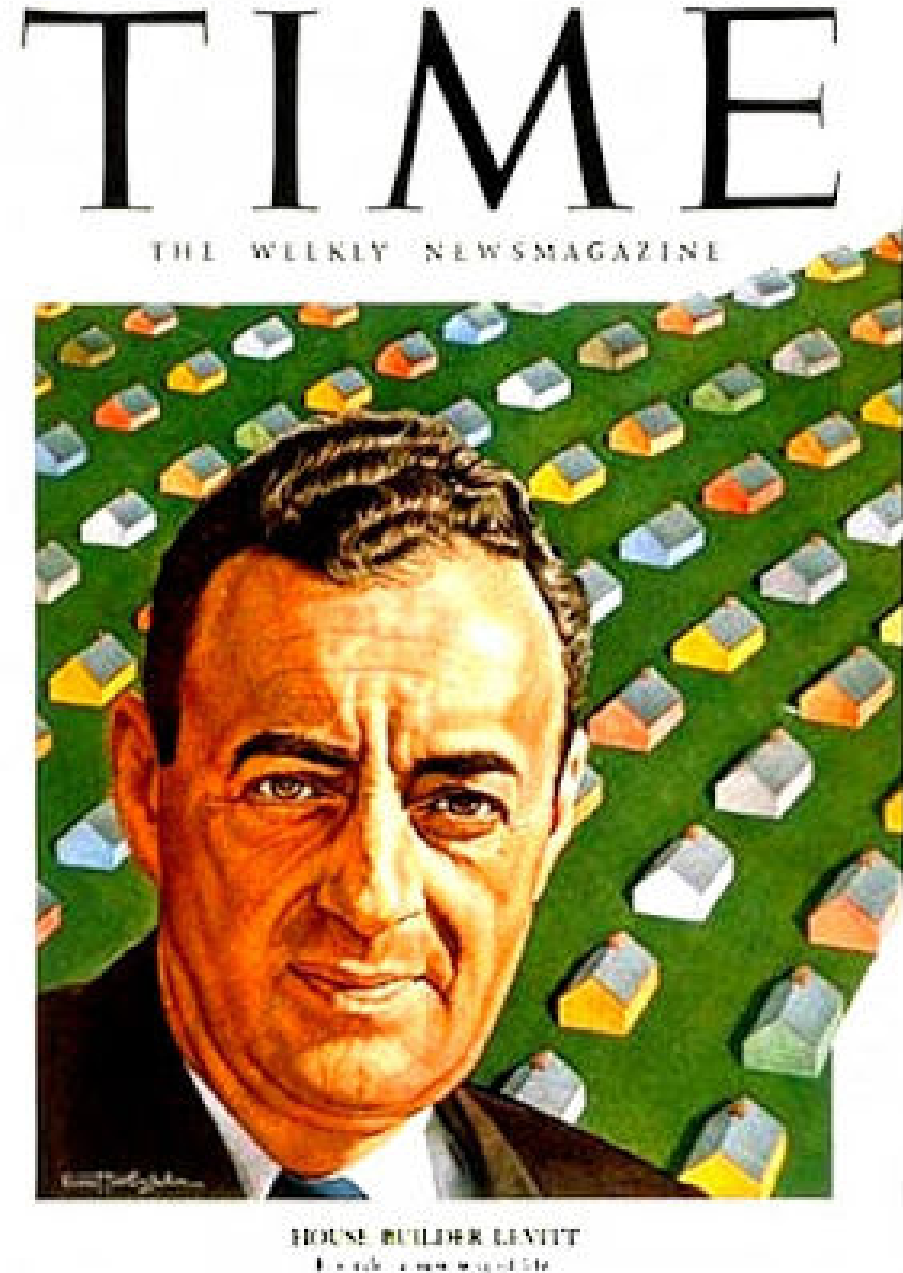


Fig.47 - W.Levitt faisant parti des 100 personnalités les plus influentes du 20e siècle selon le Time Magazine

de mettre en nature un élément qui n'était pas forcément destiné à l'être. La végétalisation peut avoir des vertus, comme celle de la résilience écologique afin de préserver des biotopes, ou la création d'îlots de fraîcheur pour faire baisser les températures en villes, mais elle peut vite devenir envahissante et ingérable dans un milieu urbain. Pour l'architecte Alain Sarfati, la ville et la nature doivent demeurer des éléments distincts¹²⁵, pour ne pas perdre le caractère de l'urbain qui réside dans la minéralité de son sol. Intégrer trop de végétations pour enrichir le paysage urbain risque selon lui d'assécher l'identité urbaine en lui prêtant un caractère rural qui dénaturerait la ville. La nature ne doit pas être utilisée afin de combler un vide, mais bien pour valoriser un cadre de vie. Le réchauffement climatique qui est un fait avéré, mais trop souvent agité comme épouvantail pour inviter à végétaliser l'espace urbain afin de réduire la pollution atmosphérique et pour contrôler la température en ville. Ces choix peuvent s'avérer utiles en métropole, mais relativement superflus dans des villes intermédiaires, dont l'échelle, la densité et la proximité avec les territoires naturels les préservent des premiers désagréments de la catastrophe écologique qui se profile. La nature qui doit occuper une place dans la ville de demain doit aussi être porteuse d'une ambition. Si végétaliser induit une échelle que le regard peut embrasser totalement, la mise en paysage convoque une dimension proche de celle du panorama. Ces différences d'échelles font que dans le cadre d'une revitalisation urbaine, la mise en paysage est préférable à la végétalisation urbaine, car l'échelle paysagère est mieux adaptée pour raconter un territoire à préserver, pour produire un bien commun et pour rassembler les habitants sur un socle perméable partagé. Pour se faire, la végétation doit occuper des lieux identifiables par tous et doit entretenir sa rareté (en ville) pour être mieux estimée, et désirable.

125 – SARFATI, Alain. La ville dénaturée par la nature. Chronique d'architecture [en ligne]. 2019. Disponible sur : < <https://chroniques-architecture.com/la-ville-denaturee-par-la-nature-alain-sarfati/> > (Consulté le 4/03/2020)

Parmi de nombreuses études de cas, nous avons retenu la valorisation territoriale mise en œuvre par la ville de Soissons. Cette agglomération aux dimensions proches de Maubeuge a décidé de mettre en récit son territoire par la reconquête des berges de l'Aisne, afin de connecter la ville à sa rivière¹²⁶. Ce récit territorial se traduit par une mise en paysage des berges avec l'introduction d'une végétation continue servant de vecteur et de lien entre la maille urbaine et son territoire. Le projet, piloté par l'agence TER, renforce cette continuité végétale et spatiale à travers un parcours séquentiel le long du fleuve pour faire des berges de l'Aisne un lieu de rassemblement et de promenades pour les habitants. La maille urbaine étant relativement éloignée de la rivière, les paysagistes font le choix d'y introduire une végétation variée, propre à l'identité de la ville, afin de mieux ramener cette dernière vers sa rivière. Enfin, la mise en récit du territoire est aussi une mise en récit du patrimoine, où l'aménagement paysager souligne les éléments historiques le long du cours d'eau.

126 – TER, Agence. SOISSONS/Berges de l'Aisne [in] agence TER [en ligne]. Disponible sur : < <https://agenceter.com/projets/soissons-berges-de-laisne/> > (Consulté le 11/11/2020)



Fig.48 - La requalification des berges de l'Aisne pour connecter le territoire à ses habitants

La place de l'espace social dans l'espace public

Le centre-ville de Maubeuge est aujourd'hui marqué par une faible attractivité sociale de son centre¹²⁷ et de ses faubourgs. En causes, une uniformisation des mobilités orientées vers l'automobile, un espace urbain clivant par endroits, une absence de diversification des usages dans l'espace public et une détérioration de l'architecture. Ces éléments sont souvent récurrents dans les villes ayant subi, ou subissant, un basculement économique et un étalement urbain qui aspire les habitants du centre-ville vers la périphérie. Si le mot « vivre-ensemble » est un néologisme passe-partout, pouvant tout dire ou ne rien dire, il demeure tout de même essentiel à toute vie en communauté et il démontre l'attractivité d'un espace urbain. À Maubeuge, on observe que la faiblesse des interactions sociales dans le centre-ville constitue un frein à un possible retour des habitants dans la ville. Cette ville, par son absence d'interactions ou par la frénésie qu'elle rejette, produit d'ailleurs un sentiment d'insécurité et d'anonymat peu apprécié¹²⁸. Dans l'espace public, cette ignorance de l'autre se manifeste de plusieurs manières :

- 1° Absence d'aménagements spatiaux capable de réunir les individus.
- 2° Faible diversité d'usages dans l'espace public.
- 3° Boulevard périphérique et Glacis difficilement franchissables, donc marginalisant les faubourgs vis-à-vis du centre-ville.
- 4° Espace de récréation ou de rassemblement occupé par la voiture.

Pourtant, Maubeuge jouit de qualités appréciées à la « campagne », comme de grands espaces verts à potentiels paysagers, une faible densité bâtie, une rivière en son centre et une architecture à valeur historique. Ces éléments sont capables d'articuler la ville à une nouvelle urbanité, mais l'espace public doit établir les connexions entre ces éléments afin de provoquer le vivre-ensemble, nécessaire à une revitalisation urbaine concrète.

127 – Op. cit. L'œil sur le Front. Libération [en ligne]
 128 – Op. cit. TNS Sofres. Les Français et leur habitat ; Perception de la densité et des formes d'habitat [en ligne]

Réunion

- Absence de structures d'accueil sur les espaces de rassemblements
- Mobilier urbain peu présent
- Le stationnement semble être la seule possibilité d'exploiter le sol



Espace pédestre

- Trottoirs discontinus
- Dimensionnement arbitraire et partial



Marginalisation

- Rupture spatiale entre le centre-ville et les faubourgs
- Absence de lieux de rassemblements entre les faubourgs et le centre-ville



Usages

- Saturation des sols par la voiture, même lorsque celle-ci n'y est pas
- Diversité d'usage dans l'espace public limité par la circulation



Fig.49 - Le diagnostic spatial de l'interaction sociale à Maubeuge

Cette quête du vivre-ensemble est décrite par Aristote. Celui-ci définissait l'homme comme « un animal politique », qui ne peut subsister que dans une « polis » (cité), où il s'éduque grâce à l'interaction sociale qui résulte de la vie en société. L'homme s'élève grâce aux hommes et bénéficie en conséquence d'une « bonne vie ». Le syllogisme d'Aristote relatif à la quête du bonheur est un objectif universel pour chaque femme et chaque homme. Mais le vivre-ensemble nécessaire à l'acquisition de ce statut ne va plus de pair avec la ville d'aujourd'hui, qui devient dès lors incapable d'offrir ce bonheur. L'espace urbain de nombreuses villes s'est dédensifié et dévitalisé, devenant de facto un espace sans interactions sociales et sans vivre-ensemble, tandis que les logements périurbains prévus pour une vie individuelle ont une interaction sociale très faible¹²⁹. Dans ce flou urbain où le rond-point semble être le dernier lieu où l'ensemble de la société converge¹³⁰, la ville qui fait preuve d'une défiance croissante cherche à réintroduire, dans son espace urbain, un vivre-ensemble qui s'est étioilé pour redevenir un lieu attractif et donc durable. Le vivre-ensemble, facteur d'une ville de qualité et d'une vie quotidienne socialement enrichie, se provoque et l'espace public influence sa présence ou son absence dans l'espace urbain.

Le vivre-ensemble est un néologisme qui pourrait se définir par une simple périphrase : action de vivre ensemble. D'un point de vue sociologique ou philosophique, ce mot composé est plus subtil si l'on s'interroge sur ce qu'est le vivre-ensemble et sur ce qui fait vivre-ensemble ? Ce terme si courant dans les discours politiques ou les ouvrages philosophiques, érigés en valeur qu'il faudrait répandre universellement, ne se

129 – Op. cit. « Rêve pavillonnaire, les dessous d'un modèle »
130 – Op. cit. REVOL, Michel. Le sens des ronds-points. LE POINT [en ligne]

manifeste pourtant pas parmi les individus¹³¹. Si le vivre-ensemble aller de soi avec le fait de vivre, personne ne rechignerait à avoir des voisins, les places faites pour les rassemblements populaires ne seraient pas des parkings et les gens ne se réfugierait pas dans des voitures individuelles pour leurs déplacements.

Il est donc plus judicieux de s'interroger sur ce qui favorise une vie en société et une interaction sociale, à une époque où celle-ci est dématérialisée par la numérisation de nos vies. L'urbaniste Chloé Voisin-Bornuth réfléchit en ce sens sur la place de l'espace public face aux enjeux du vivre-ensemble¹³² afin de rendre à nouveau la ville durable. L'espace public a tendance à apparaître comme l'élément urbain garant de la vie urbaine et du sentiment d'urbanité¹³³, qui est une forme de politesse, de courtoisie¹³⁴ propre aux personnes vivant en ville. Cet espace peut contraindre et tordre, ou simplifier et valoriser la vie urbaine que tous les maires, bourgmestres, habitants et architectes rêveraient de voir comme foisonnante. Ce vivre-ensemble dans l'espace public est cependant fantasmé. Si un espace public est vecteur d'un cadre de vie désirable et donc, un garant de la qualité de vie en milieu urbain, l'intensité sociale n'y est pas pour autant présente en permanence. Dans l'imaginaire commun, l'espace public et ce lieu où, à chaque rayon de soleil, des couples éduquent amoureusement leur enfant jouant avec le chien, où des rues aérées accueillent des flâneurs, où des séances de sport s'organisent le long d'un fleuve pittoresque. Ces visions traduisent toutes d'un espace public apaisé aux interactions sociales intenses¹³⁵ où les individus s'approprient enfin

131 – MOSNA-SAVOYE, Géraldine. Le journal de la philo : le vivre-ensemble. 2019, France Culture
132 – VOISIN-BORMUTH, Chloé. La création de nouveaux espaces publics au centre-ville de Dresde et de Chemnitz : quels espaces pour quelle société ? Thèse de doctorat de géographie, aménagement et urbanisme. Lyon : Université Lyon 2 – Lumière. 2012. 935 p. Format PDF. Disponible sur : < http://theses.univ-lyon2.fr/documents/lyon2/2012/voisin_c/pdfAmont/voisin_c_these.pdf > (Consulté le 17/11/2020)
133 – Op. cit. KNIERBEIN, Sabine. Les espaces publics : clef du bien vivre ensemble ? In: La fabrique de la cité
134 – LAROUSSE. Urbanité [en ligne]. Disponible sur : < <https://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/urbanite/C3%A9/80672> > (Consulté le 17/11/2020)
135 – Op. cit. VOISIN-BORMUTH, Chloé. Les espaces publics : clef du bien vivre ensemble ? In: La fabrique de la cité [en ligne].



Fig.50 - Des événements annuels fédérateurs : Le Carnaval à Tournai

la ville. Ces images d'Épinal¹³⁶, trop souvent vendue par les urbanistes, paysagistes et architectes aux communes ou aux habitants, occultent la réalité de l'espace public qui n'est dans sa globalité que densément parcouru. Pour autant, il ne doit pas être régénéré avec des moyens limités, encore plus si on agit sur un centre-ville qui est le cœur battant d'une agglomération. L'espace public doit, à chaque période de l'année, être aussi agréable à vivre qu'à voir, car ses qualités esthétiques sont aussi importantes que ses qualités fonctionnelles. Si l'espace public n'est plus aussi parcouru que le voudraient les maires, c'est surtout parce que les usages ont évolué et que les modes de vie actuels ne se vivent plus dans l'espace urbain. Ce constat n'est pas neuf et Camillo Site pointé déjà du doigt cette mutation des usages qui rendait l'espace public désuet :

« Dans la vie publique, bien des choses se sont transformées sans retour, vidant de leur signification maintes formes architecturales anciennes, et nous n'y changerons rien. Qu'y pouvons-nous, si aujourd'hui tous les événements de la vie publique sont discutés dans les journaux, tandis que jadis, dans la Rome antique ou en Grèce, on les apprenait de la bouche des crieurs publics, aux thermes, sous les portiques ou sur les places? Qu'y pouvons-nous, si les marchés quittent de plus en plus les places, pour s'enfermer dans des bâtisses utilitaires, mais inesthétiques, ou s'ils disparaissent, parce que remplacés par la livraison à domicile? Qu'y pouvons-nous si les fontaines publiques n'ont plus qu'une valeur décorative et sont désertées par les foules vivantes et pittoresques d'autrefois, puisque les canalisations modernes apportent bien plus commodément l'eau directement dans les maisons et les cuisines? Les œuvres d'art, elles aussi, abandonnent toujours davantage les rues et les places pour se retirer dans les zoos artistiques que sont les musées; et de même disparaît l'animation pittoresque des

136 – Op. cit. VOISIN-BORMUTH, Chloé. Les espaces publics : clef du bien vivre ensemble?

fêtes populaires, des cortèges de carnaval et autres défilés, des processions religieuses ou des représentations théâtrales sur les places du marché. Depuis des siècles, mais particulièrement de nos jours, la vie populaire se retire progressivement des places publiques qui ont perdu ainsi une grande partie de leur ancienne signification. »¹³⁷

Les images d'Épinal précédemment décrite et les considérations ci-dessus de Camillo Sitte, dépeignent toutes deux des activités relatives au loisir, à la détente, à l'activité locale dans un espace public qui serait *in fine* ce lieu où on reprend un temps qu'on ne maîtrise plus¹³⁸. À l'ère de la globalisation et de l'individualisme, il paraît opportun de réintroduire des marchés, de tolérer l'art de rue ou de maintenir des activités folkloriques. Face au souhait d'un espace public lent, la vitesse des modes de vie réclame paradoxalement un espace public qui permet d'aller rapidement au travail ou qui permette de déposer facilement ses enfants à l'école. Ces doléances réclament donc toujours l'imperméabilité du sol et une dévotion de ce dernier à l'automobile. La contradiction de ces besoins de la part des habitants contraint les urbanistes à passer d'un espace public conçu par concertation (entre acteurs de la maîtrise d'ouvrages), à un espace public conçu par participation des administrés, afin d'entendre et de répondre à chacun en n'excluant personne. Un autre mode de conception de l'espace public se fait en étant théoriquement conçu uniquement pour les plus démunis, qu'il soit âgé, pauvre, ou souffrant d'un handicap moteur ou physique.

Pour cette dernière catégorie de population, l'espace public apparaît d'ailleurs comme le lieu où les disparités sociales sont les plus fortes, car l'espace public n'est pas neutre. Il est le vecteur de l'imaginaire que renvoie la ville sur les individus et peut exclure ou non une catégorie de population¹³⁹ dans sa conception qui facilite

137 – SITTE, Camillo. L'art de bâtir les villes. Paris. Seuil, 1996 [Réédition de 1889], 256 p. Extrait des pages 112-113

138 – DANNORITZER, Cosima. Le temps c'est de l'argent [2018] [Documentaire d'investigation] in : Arte.tv. Arte. [85 minutes] Disponible sur : < https://boutique.arte.tv/detail/le_temps_c_est_de_l_argent >

139 – LABBE, Mickaël. Reprendre place. Contre l'architecture du mépris. Paris. Payot, 2019. 256 p.



Fig.51 - Le rêve est parfois distant de la réalité

ou entrave certains usages¹⁴⁰. Cette réalité fait de l'espace public un espace d'enjeux politiques pouvant réduire ou accroître les disparités sociales, notamment entre les plus pauvres et les plus riches. La mixité sociale qui gomme les disparités est probablement le réel défi du vivre-ensemble et doit être incluse à l'espace public. Pour Gil Pedosa¹⁴¹, « [...] si on améliore l'espace public et ses usages dans les zones les plus pauvres, on va améliorer la qualité de vie de tout le monde. L'appropriation de ces espaces par les plus modestes leur permettra d'y pratiquer leurs loisirs et activités. Les plus riches ne rechigneront pas à fréquenter des espaces publics de qualité. Le travail sur ces espaces améliore la qualité de vie de chacun ». Sans résoudre le problème des inégalités sociales qui se creusent de manière croissante et que nous ne devons pas occulter, l'espace public peut à minima produire une mixité sociale où les individus, notamment des enfants et des adolescents, se construisent et s'expriment en oubliant une condition dont ils ne sont pas responsables. Un des moyens de produire cette mixité et cette interaction sociale dans l'espace public est le sport collectif, qui apparaît comme un catalyseur de lien social où chaque individu peut trouver sa place au sein d'un groupe.

La pratique d'une activité sportive permet cependant tisser des liens entre les différentes strates d'une communauté¹⁴². L'espace sportif en lui-même à cette faculté d'animer un espace public grâce à des formes familières et identifiable par tous. L'animation de l'espace par la pratique du sport a aussi tendance à rassurer les passants qui peuvent dès lors le considérer comme un endroit vivant et sécuritaire. Dans le cadre d'une revitalisation urbaine, l'équipement

140 – Op. cit. VOISIN-BORMUTH, Chloë. Les espaces publics : clef du bien vivre ensemble ?

141 – PEDOSA, Gil. Les espaces publics : clef du bien vivre ensemble ? In: La fabrique de la cité [en ligne]. Disponible sur : <https://www.lafabriquedelacite.com/publications/les-espaces-publics-clef-du-bien-vivre-ensemble/> (Consulté le 16/11/2020)

142 - ELLING, Agnes & Paul. KNOPPERS, Annelies. The social Integrative Meaning of Sport: A Critical and Comparative Analysis of Policy and Practice in the Netherlands. *Sociology of sports journal* [en ligne]. 2001, vol. 18, n° 4, p414-434. Disponible sur : https://www.researchgate.net/publication/46611072_The_social_meaning_of_sport_a_critical_and_comparative_analysis_of_policy_and_practice_in_the_netherlands

sportif ou le lieu de pratique du sport est perçu comme une « maison commune » regroupant des personnes d'horizons divers dans une activité conviviale¹⁴³, mettant à jour le temps d'un match, une forme de vivre-ensemble et de mixité sociale dans l'espace public.

143- LECOCQ, Florent. Équipement sportif : le sport comme catalyseur social. Mémoire de Master 2 : architecture, ingénierie architecturale et urbanisme. Tournai : UCLouvain LOCI Tournai. 2020. 229 p. Page 125.



Fig.52 - Une infrastructure qui rassemble : Le skatepark de Tournai

L'architecture du lieu

Le centre-ville de Maubeuge qui reste très marqué par l'architecture moderniste de Lurçat n'a pas entamé d'évolutions urbaines à travers des architectures améliorant les usages en ville. Car si la forme urbaine n'a pas changé, les usages et les attentes qu'ont les habitants envers la ville ont évolué et grandis, mais la ville n'y a pas répondu. Si l'espace public a la faculté de diversifier les usages, par les évolutions de sa surface, l'architecture à elle aussi un rôle primordial à jouer. L'espace public en tant qu'architecture horizontale, trouve ses limites et ses interactions les plus fortes, par sa confrontation avec les architectures verticales. Les limites de l'espace public du centre-ville de Maubeuge sont d'ailleurs définies par ces architectures historiques, mais leur faible adaptabilité aux besoins d'interactions et de variations spatiales ne contribue plus à la production de lieux. Les places de Maubeuge sont toutes similaires dans le sens où elles sont toutes dévouées au stationnement, mais se distinguent par leur position dans la ville. L'architecture, en plus de densifier l'urbain, peut produire les variations spatiales, la diversification des usages et la création de lieux propres à différentes activités. Car à Maubeuge, les usages semblent à peu près tous identiques :

1° L'espace public ne supporte pas d'espace vertical en centre-ville à même de rassembler les gens et ne répond pas à la diversification des usages que l'on perçoit dans d'autres villes.

2° La maille trop détendue du centre-ville produit parfois une distance entre l'échelle humaine et l'échelle urbaine dont les dimensions sont plus proches de la voiture que de l'humain.

3° Les activités « gratuites » comme la flânerie, l'activité physique ou la contemplation ne sont pas valorisées par l'espace public.

4° La ville ne produit pas de « lieux » publics, au sens où ils ne sont pas utilisables gratuitement

5° Les architectures post-Lurçat ne sont jamais à caractère public, mais à caractère privé. L'architecture sociale s'adressant à tous les habitants du territoire n'est plus produite.



Fig.53 - Avenue Albert Ier : Beaucoup d'espaces publics, mais très peu d'usages

À travers de nouvelles architectures, l'intégration de nouveaux programmes urbains devrait être capable de servir les habitants, le paysage, le territoire, l'économie locale, l'interaction sociale ou la culture. Si l'édification semble juste, afin d'articuler les réflexions précédentes à la vie quotidienne des habitants, on ne doit toutefois pas se libérer du contexte local. Le centre-ville de Maubeuge possède une architecture riche et originale, résonnant comme le témoignage d'un moment d'histoire architectural. Le processus de reconstruction et les moyens développés font de ce centre-ville, une œuvre¹⁴⁴ de l'épanouissement moderniste. Mais ce qui était hier encore un modèle national est désormais une opération architecturale sans lendemain¹⁴⁵, demeurant figé dans un passé inextricable. La revitalisation du centre, qui passe par un accroissement de l'attraction urbaine et une densification démographique, doit aussi se faire à travers l'inscription de la ville dans le temps présent, comme ce fut le cas lors de la reconstruction. L'édification architecturale permet non seulement d'inscrire un quartier dans une nouvelle temporalité, mais aussi d'offrir ces nouveaux usages à une population dont les demandes sociales se multiplient.

« L'architecture est l'ensemble des modifications et des variations introduites sur la surface terrestre pour répondre aux nécessités humaines. »¹⁴⁶ Cette définition de William Morris souligne l'importance de construire et de varier l'espace quand cela est nécessaire. Cette nécessité se manifeste d'autant plus que les mutations sociales se diversifient et que nous devons considérer chacune de nos actions avec parcimonie¹⁴⁷. La limitation des ressources a converti les modes d'action de l'architecte qui bâtit moins, mais qui réhabilite, requalifie, reconvertit ou répare les tissus urbains, sans nier les nouveaux usages que réclament les habitants. Toutefois, ces actions architecturales

144 – Op. cit. JOLY, Pierre. JOLY, Robert. L'architecte André Lurçat. p.171
 145 – Op. cit. L'œil sur le Front. Libération [en ligne]
 146 – SNOZZI, Luigi. Architettura come modificazione [en ligne] Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne 67 pages. Disponible sur : < http://www.jointmaster.ch/file.cfm/document/100511_US_text_2.pdf?contentid=1049 >
 147 – BORRELL, Philippe. L'urgence de ralentir. [2014] [documentaire] In: Arte. Vidéo [1h24min22sec] Disponible sur : < <https://vimeo.com/252322351> > (Consulté le 04/11/2020)

doivent se doter d'une moralité et d'une éthique, qu'illustre l'architecte Philibert de l'Orme à travers son allégorie du « Bon architecte »¹⁴⁸. Celle-ci dépeint un homme sage et pondéré, devant posséder trois yeux expérimentant simultanément les trois temps : remarquer le temps passé, observer le temps présent et prévoir le temps futur. Il doit avoir 4 oreilles afin de favoriser l'écoute plutôt que la parole. Il doit enfin avoir 4 mains pour s'assurer de manier plusieurs éléments simultanément. Ces trois temporalités ne s'acquiescent qu'en acceptant de modifier l'architecture existante et éviter de basculer dans un conservatisme excessif.

La conservation de l'architecture et la pérennisation des formes organiques historiquement liées au contexte paraissent manifestes dans le cadre d'une revitalisation urbaine¹⁴⁹. Mais ce conservatisme architectural doit toutefois être modéré et ne pas verser dans une muséification absurde, comme le réclamait Gustavo Giovannoni¹⁵⁰. Durant l'après-guerre, Le Corbusier qui a dument expérimenté le dilemme entre modernisme et conservatisme, recommandait alors le respect des formes naturelles et de la logique constructive du lieu d'intervention. Il réfutait en revanche toute continuité formelle et stylistique afin de ne pas figer la ville dans un passé. Il justifiait ainsi que « la mort qui n'épargne aucun être vivant frappe aussi les œuvres des hommes. Il faut savoir, dans les témoignages du passé, reconnaître et discriminer ceux qui sont encore bien vivants. Tout ce qui est passé n'a pas, par définition, droit à la pérennité : il convient de choisir avec sagesse ce qui doit être respecté. »¹⁵¹

Cette radicalité est modérée par Luigi Snozzi, pour qui la conservation architecturale n'interdit en rien la modification de cette dernière. Il rejoint donc Gustavo Giovannoni qui réclamait un patrimoine à gestion intégré, où la vie sociale

148 – Op.cit. SNOZZI, Luigi. Architettura come modificazione. [en ligne]. p.6
 149 – cf. Le patrimoine bâti pour réhabiliter le cadre urbain
 150 – Op. cit. STEIN, Véronique. La reconquête du centre-ville : du patrimoine à l'espace public. Page 111
 151 – LE CORBUSIER. Point 66. In: La charte d'Athènes. [en ligne] Éditions MP nuit. Paris : 1957, P.88. Format PDF. Disponible sur : < http://www.jointmaster.ch/file.cfm/document/100511_US_text_2.pdf?contentid=1049 > (Consulté le 19/11/2020)

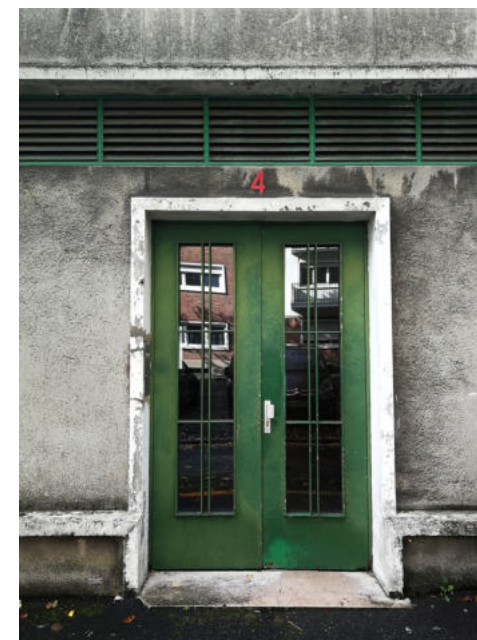
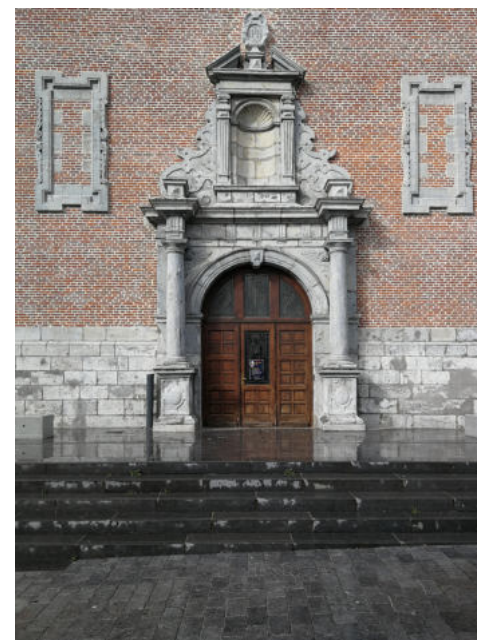


Fig.54 - Un dialogue architectural atypique à valoriser

perdurera. Snozzi défend une architecture de la modification¹⁵², qui concilie modernisme et conservatisme, en réfutant toutefois les principes les plus radicaux, comme ceux de la *tabula rasa* ou de la conservation à outrance. Cette architecture de la modification émane du lieu et s'inscrit dans une logique d'interprétation active, afin d'optimiser son intégration dans l'espace et sa pérennisation dans le temps. Le dialogue qui s'opère alors entre l'architecture nouvelle et l'architecture ancienne modifie le contexte sans en changer la forme, et produit ainsi ce sentiment d'appartenance à la ville, aux traditions, à l'histoire que réclament les usagers. L'architecture respectant les formes organiques du contexte d'implantation est préférable à une architecture trop ronflante et s'intégrant « par opposition » à la maille urbaine.

Dans le cas de la dévitalisation, la modification architecturale doit avoir une portée sociale, car c'est autour de cet enjeu que se cristallisent tous les autres. La dématérialisation des rapports sociaux, la compression de la géographie et la consommation territoriale appellent à reconditionner physiquement nos interactions à travers des éléments spatiaux. La création de « lieu » se présente ainsi, pour reconstruire l'attractivité spatiale en ville et donc, pour « refaire ville », à travers des lieux polysémiques capables de densifier, de rassembler et d'enrichir les espaces urbains. En sémantique, le « lieu » évoque « les conditions de l'expérience humaine, l'espace et le temps [...], c'est la décision d'une installation habitante. On peut y habiter très temporairement le temps d'un regard, en embrassant le panorama. [...] Pour les architectes, les lieux [...] sont le point de départ pour démarrer un projet : la situation géographique et le contexte historique. Un puits sans fond, avec la courbe du soleil, la variété des espèces végétales qui s'y sont acclimatées, jusqu'aux traces construites, détruites, reconstruites par les générations qui s'y sont sûrement succédé. Et cela devient aussi un objectif, car projeter un bâtiment, c'est souhaiter

152 - Op.cit. SNOZZI, Luigi. Architettura come modificazione.[en ligne]. p.5

qu'un lieu advienne, existe et perdure. Une fois édifiées, nos constructions s'épaississent d'actions et d'histoires. Elles ont lieu. En ce sens, nous pourrions dire que les lieux sont du temps que les hommes ajoutent à l'espace, une fois celui-ci aménagé. »¹⁵³ Ce caractère quadridimensionnel qui modifie l'espace et transcende le temps, rejoint l'analogie de Philibert de l'Orme sur les temporalités de l'architecture et nous conditionne donc à produire ces lieux.

Dans ces lieux, le piéton en tant qu'acteur urbain, doit voir les volumétries architecturales favoriser cette production identitaire et l'espace public doit en être le catalyseur. Il doit aussi répondre à des enjeux contemporains, afin d'inscrire l'espace urbain dans ces temporalités nécessaires à l'édification mémorielle d'une ville. Pour faire des lieux, Jan Gehl, auteur du livre « Pour des villes à échelles humaines »¹⁵⁴, suggère de repenser l'espace urbain à partir des sens plutôt qu'à partir d'une planification à l'échelle urbanistique. Il rejette en cela le principe moderniste de la ville vue comme une « machine à habiter » et préfère voir l'espace urbain comme un espace de vie. Cet espace doit être composé en accord avec les usages urbains déjà existants, afin d'y intégrer une diversité de fonction supplémentaire nécessaire à la création de « vivre-ensemble ». Le ralentissement du flux urbain par l'intégration des déplacements piétons et cyclistes permet une meilleure animation urbaine, comme c'est le cas à Venise, où ce ralentissement s'opère en périphérie de la ville¹⁵⁵. Provoquer la mise en exergue des sens dans l'espace urbain permet de mieux profiter de la ville, et Jan Gehl souligne d'ailleurs l'importance des contacts visuels et auditifs, qui prévalent sur les autres sens en permettant d'amorcer un rapport plus personnel avec les autres passants. Un espace public visuellement dégagé, basé sur une distance restreinte (≈ 10 m) et avec un déplacement lent (≈ 5 km/h), permettra d'utiliser ces sens. Le regard reste le sens qui conditionne l'action que fera un usager dans l'espace public. Les

153 - ENCORE HEUREUX (dir.) Lieux infinis : Construire des bâtiments ou des lieux. Paris : B42, 2018, 356 p.

154 - Op. cit. GEHL, Jan. Pour des villes à échelle humaine. Page 244

155 - Op. cit. GEHL, Jan. Pour des villes à échelle humaine. Page 83



Fig.55 - La ferme du Bonheur à Nanterre : la construction d'un lieu

aménagements et le mobilier urbain doivent permettre une multitude d'actions anodine, mais essentielle à la vie d'un espace urbain, en se manifestant visuellement auprès du piéton. Ce dernier doit pouvoir marcher, attendre, s'asseoir, observer, bavarder, écouter et s'exprimer oralement ou physiquement dans l'espace. Ces critères que Jan Gehl développe se pense et se compose par l'échelle visuelle pour faire un lieu de qualité. Les façades, qui sont les limites de l'espace public, sont aussi les acteurs statiques et permanents du lieu. Leur diversité de fonctions, la quantité de façades, leur relief, la direction et la sensibilité des matériaux en font des interlocuteurs de qualités activant l'espace public. En circulation, il est aussi important d'inverser le rapport de force entre l'automobile et le piéton et Jan Gehl nous invite à repenser l'urbanisme afin de redonner une échelle humaine aux flux urbains.

Afin de faire perdurer le lieu dans sa spatialité et de le doter d'une temporalité étendue, il est nécessaire de respecter cet « esprit du lieu » en synthétisant les lignes directrices qui le composent. Dans le cas du centre-ville de Maubeuge, la reconstruction des 651 logements et 230 commerces¹⁵⁶ respectent un principe de volumétrie linéaire hétéroclite se diversifiant à travers des dispositifs spatiaux exposés précédemment. Les immeubles du centre-ville sont soit posés sur un socle commercial animant la rue, soit autonome et résidentielle, ou destinée à un usage public. La porosité urbaine variée permet de réduire les distances piétonnes et assure une incorporation de chaque logement à l'espace urbain. À une moindre échelle, la volumétrie met en scène les éléments fonctionnels tels que les porches, perrons et auvents qui présentent les entrées de bâtiments, en s'accompagnant parfois de circulations verticales qui se détachent de la façade pour former un volume saillant¹⁵⁷. Les matériaux majoritairement issus du sillon industriel de la Sambre donnent la sensation d'une architecture vernaculaire, intrinsèquement

liés à son territoire. La mise en œuvre libre d'éléments standardisés produit une répétition sur des volumes diversifiés et crée une harmonie urbaine. La grande consultation mise en place par Lurçat pour intégrer les habitants au processus, les compositions diversifiées malgré faiblesse des moyens, les variations spatiales et le détail apporté à chaque élément enrichissent l'espace urbain.

Fred Kent et Kathy Madden, urbanistes spécialisés dans l'espace public, considèrent qu'une ville est intéressante à partir du moment où elles possèdent 10 points d'intérêt ayant eux-mêmes une dizaine d'espaces et d'usages attractifs¹⁵⁸. Cette jauge ambitieuse doit selon eux s'imposer aux architectes et urbanistes afin d'assurer une multiplicité des usages dans l'espace public et dans l'architecture. Cette diversité produit des lieux de cohésions, d'interactions sociales et participerait à la revitalisation en transmettant de nouveau un plaisir de la vie en ville. Ce n'est donc pas à travers une seule architecture et un seul aménagement public que doit se matérialiser « Maubeuge 2050 », mais à travers une synergie d'aménagement public et d'architecture, produisant une connexion forte entre les habitants. Une architecture répondant à l'ensemble des enjeux préalablement défini serait une erreur, assimilable à « la barbarie des technocrates, défendant avec convictions les qualités de l'objet architectural autonome, autosuffisant, qui répond aux méthodes de la production industrielle et publicitaire. »¹⁵⁹ Ils défendent la croyance chimérique considérant que « quand c'est neuf, c'est forcément bien ». Pour ne pas être démagogique, l'architecte doit produire un programme et des architectures où les seuls bénéficiaires sont les habitants, mais où il tient aussi compte de ce qui l'entoure.

156 – Op. cit. Le nord de la France, laboratoire de la ville : trois reconstructions : Amiens, Dunkerque, Maubeuge. p.80
157 – Op. cit. Le nord de la France, laboratoire de la ville : trois reconstructions : Amiens, Dunkerque, Maubeuge. p.80

158 – HOUDE, Isabelle. Aménagement des espaces publics : « les experts, ce sont les citoyens ». Le soleil [en ligne]. 2015. Disponible sur : < <https://www.lesoleil.com/maison/amenagement-des-espaces-publics-les-experts-ce-sont-les-citoyens-7794214447cac4c93462c3c9f653176a> > (Consulté le 18/11/2020)
159 – Op. cit. SNOZZI, Luigi. Architettura come modificazione.[en ligne]. p.9



Fig.56 - Les 12 critères pour un bon espace public selon Jan Gehl

Un programme prométhéen

Les démonstrations précédentes et la mise en lien des différentes analyses nous permettent d'établir un schéma directeur pour « Maubeuge 2050 ». Aux vues de la multiplicité des enjeux, nous ressortons différents éléments, urbains ou architecturaux, capables de servir de levier à la revitalisation du centre-ville. Autour des enjeux de mobilités, les théories de Paola Vigano et les constats de Jan Gehl démontrent la multitude d'alternatives à la voiture, pour nos déplacements quotidiens en milieu urbain. Le vélo, la marche et les transports en commun démontrent une valorisation durable, économique et sociale du cadre urbain. Il faut cependant faire la distinction entre les propositions de Paola Vigano qui sont réalisées pour des métropoles, tout comme les constats de Jan Gehl émanant d'analyses faites dans des villes comme Copenhague ou Melbourne. Néanmoins, ces analyses ne demeurent pas caduques pour autant, car les constats de Jan Gehl peuvent être reconnus pour s'intéressait avant tout à l'individu. Paola Vigano prend quant à elle soin d'étayer sa théorie en l'appliquant à une structure urbaine dilatée et peu dense. De ces analyses nous retenons différents objectifs à prendre en compte, mais dont la mise en œuvre doit être notée à l'échelle de notre scénario prospectif :

1° Porosité : La porosité urbaine doit conduire à une évolution du modèle urbain radioconcentrique, qui favorise la marginalisation de certains quartiers et complique les flux en milieu urbain. Les connexions spatiales doivent se multiplier pour toutes les mobilités, à l'exception de la voiture.

2° Transports en commun : Le rail semble être aussi une solution pour les déplacements en milieu urbain. Posant la question de la petite et de la grande distance, le métro et surtout le tramway ont l'avantage de se manifester physiquement dans l'espace urbain, de raccourcir les distances entre les différents lieux et donc de mieux relier les individus entre eux.

Porosité

- Rompre avec les axes automobile comme moyen de sortir du centre
- Multiplier les passages à travers les césures urbaines
- Connecter grâce aux mobilités douces



Transport collectif

- Intensifier les transports publics
- Réfléchir à un réseau denses et efficace à l'échelle de la maille urbaine
- Désenclaver les zones peu desservies



Hub

- Création de noeuds de communication
- Positionnement à des lieux déjà stratégique à intensifier
- Y anticiper une possible densification de l'habitat
- La distance entre chaque Hub est inférieur à 10min



Espace public

- Faire du sol du centre-ville un lieu s'adressant à toutes les mobilités
- Marginalisation de la voiture (sans tomber dans la radicalité)



Mobilités douces

- Articuler la ville autour des mobilités douces
- Faciliter la pratique du cyclisme entre le centre-ville et ses faubourgs
- Faire du piéton l'acteur primaire du déplacement en centre-ville



Fig.57 - Le plan prescriptif des mobilités du centre-ville de Maubeuge

3° Hub : Toute mobilité inclue la production ou la réhabilitation d'infrastructures de distribution des flux. La production de Hubs doit se faire afin de densifier l'habitat autour de nœuds de communication.

4° Espaces publics : La suppression de la voiture offre de nouveaux espaces aux habitants et de nouveaux usages. L'espace public doit se régénérer pour être en mesure de répondre à ces nouveaux usages, mais aussi pour faciliter les nouvelles mobilités comme la marche, le vélo, le bus ou le tramway. Ce dernier doit aussi avoir une composition émancipatrice, et non compensatrice.

5° Mobilités douces : Le vide laissé par la voiture et le ralentissement du flux qu'elle engendre doit permettre aux piétons, aux cyclistes et aux transports en commun d'investir la ville. Des aménagements doivent être prévus en conséquence afin de pérenniser leur présence dans l'espace urbain.



Fig.58 - Idéaliété : Articuler l'espace public à un pluralisme des mobilités

Concernant le rapport au patrimoine existant et au patrimoine en devenir du centre-ville de Maubeuge, l'exemple havrais paraît inspirant pour Maubeuge 2050. Les différentes études de cas ainsi que le caractère théorique qui compose la notion de patrimoine bâti actionnent différents leviers dans la régénération du centre-ville, comme ceux de l'identité, de la communauté et de la culture. Dans le cadre d'une revitalisation, il paraît logique de fuir toute forme de muséification sans rejeter la patrimonialisation du centre. Dans l'histoire architecturale, le centre-ville de Maubeuge demeure un exemple d'architecture moderne exceptionnel, car il a été composé et planifié par André Lurçat en tant qu'architecte en chef. La charge politique de son architecture est présente dans son schéma directeur, dans le processus d'élaboration du centre-ville de Maubeuge, dans les architectures des bâtiments et dans l'aménagement public. Rejetant le principe des grands ensembles, il a dessiné une ville à échelle humaine où les vides structurent l'espace et produisent une expérience urbaine inédite. Aujourd'hui, très peu de bâtiments post-Lurçat se sont implantés dans le nouveau dispositif urbain et la ville a su conserver sa structure spatiale d'origine. Dans notre scénario prospectif, nous capitalisons sur la création d'un Site Patrimonial Remarquable intégrant l'ensemble de la ville intra-muros (remparts inclus) afin de mettre en valeur dans son ensemble les qualités spatiales, architecturales, territoriales et paysagères de la reconstruction de Lurçat. La valorisation d'une seule partie de l'aire urbaine risque cependant de produire un clivage social entre les habitants. Au Havre, un phénomène de gentrification est en cours et laisse les habitants démunis face à ces nouveaux habitants plus aisés, ignorant les mœurs locales et considérant la ville comme un bien consommable. L'intérêt porté à l'architecture du centre-ville a pour objectif de préserver son patrimoine, mais aussi de créer un cœur social à Maubeuge grâce à un espace public qui connectera les habitants et qui les rassemblera dans un cadre urbain régénéré. L'espace public qui est catalyseur de gentrification doit fournir l'assurance d'être destiné à tous, en accompagnant la régénération du sol par une législation protégeant les loyers

Législation

- Protection ou valorisation des éléments bâtis historique
- Création d'un territoire à caractère patrimonial protégeant le centre-ville
- Blocage des loyers afin d'éviter un phénomène de gentrification



Usages

- Réinvestir des éléments bâtis historique
- Introduire des usages ou fonction à caractère public



Lisibilité

- Libérer l'espace public de la multiplicité d'objet qui brouille l'espace urbain
- Encadrer les «embellissement» commerçants



Désaturer

- Libérer l'espace public de la mainmise automobile sur l'espace public
- Création de parking silo reconvertisse à long terme
- Ralentir les flux pour ré-apprécier l'architecture



Fig.59 - Le plan prescriptif patrimonial du centre-ville de Maubeuge

afin de pallier toutes formes d'exclusion¹⁶⁰. Parmi les éléments retenus, nous ressortons différents points synthétisant nos réflexions pour « Maubeuge 2050 » :

1° Site Patrimonial Remarquable (SPR) : Utilisation des outils juridiques mis à disposition pour préserver le patrimoine de Maubeuge pour entamer une construction mémorielle.

2° Usages : Articuler l'architecture historique à une gestion intégrée du patrimoine en y intégrant des activités à caractère public pour éviter toute muséification.

3° Lisibilité : Produire un espace public sobre et épuré, n'interférant pas entre l'utilisateur et l'architecture, pour mieux mettre en valeur cette dernière.

4° Désaturer : Libérer l'espace public des « objets » qui le surcharge et qui empêche de profiter de la ville

160 – KNIEBEIN, Sabine. Les espaces publics : clef du bien vivre ensemble ? In: La fabrique de la cité [en ligne]. Disponible sur : <https://www.lafabriquedelacite.com/publications/les-espaces-publics-clef-du-bien-vivre-ensemble/> (Consulté le 16/11/2020)



Fig.60 - Idéaliété : Offrir de nouveaux usages au patrimoine bâti

Face à l'étalement urbain sur le territoire, la densification de l'habitat et le retour des habitants en centre-ville paraissent essentiels. La mise en scène du paysage, pour faciliter l'acceptation de la densification, doit être synergique pour assurer une attractivité croissante de l'espace urbain. Le paysage et le territoire qui se mêlent et forgent l'identité de la ville, doivent donc être considérés comme des espaces publics perméables, enrichissant la ville et connectant les lieux et les habitants plus efficacement, tout en faisant de leur cadre de vie, un lieu appréciable à chaque instant. Les différentes analyses que nous avons compilées nous permettent de synthétiser les objectifs paysagers en 5 points :

1° Connecter : Penser le paysage comme un espace public, perméable et ouvert qui multiplie les connexions entre les lieux urbains, les habitants et leur territoire

2° Densifier : anticiper une densification des formes urbaines à proximité des espaces verts aménagés, afin d'intensifier le flux vertical et ainsi pallier au ralentissement horizontal.

3° Réunir : Mettre en récit le territoire à travers un paysage intégré au milieu urbain afin d'en faire un lieu de rassemblement et de détente pour tous les habitants.

4° Valoriser : Relier le patrimoine architectural au paysage et au territoire et présenter les richesses de la faune et de la flore locale.

5° Préserver : la conservation de l'urbanité par opposition à la ruralité du paysage doit forger une identité urbaine forte.

Connecter

- Faire des remparts un lieu de connection entre les faubourgs et le centre-ville



Densifier

- Mettre en scène le paysage comme un bien commun
- Anticiper/Proposer une densification à l'intérieur de la maille urbaine



Réunir

- Faire des lieux s'adressant autant aux habitants des faubourgs qu'à ceux du centre-ville
- Offrir des usages d'interaction sociale dans les lieux de rassemblements



Valoriser

- Articuler la nature et le paysage à une mise en valeur du patrimoine
- Eviter à la végétation de brouiller la lecture de l'architecture
- Utiliser la végétation pour intensifier la lecture urbaine



Préserver

- Ne pas traiter de manière identique le sol perméable et le sol imperméable
- Mettre en scène la nature dans le paysage et mettre en scène l'espace urbain de manière distincte



Fig.61 - Le plan prescriptif paysager du centre-ville de Maubeuge

Le vivre-ensemble dans l'espace public émane de la diversité des usages qui peuvent y être pratiqués, en convoquant les individus de tous horizons. Nous l'avons vu, un espace public vecteur de vivre-ensemble doit produire de la mixité et du lien social, il doit être un endroit où on peut « prendre le temps », mais aussi un endroit où on ne doit pas « perdre son temps ». Pour transposer ce vivre-ensemble si subjectif dans un quotidien plus concret, il faut penser l'espace public à travers toutes les strates qui le compose. En termes de mobilité, la pratique de la marche et du vélo constitue des vecteurs de cohésion sociale à valoriser et à pérenniser dans l'espace public. Le patrimoine intégré favorise quant à lui une plus grande attractivité urbaine et intensifie *de facto* le sentiment identitaire d'un bien commun. Le paysage influence le bien être individuel et collectif d'une communauté en offrant un recul spatial ou sensoriel qui nous détache d'un quotidien parfois trop pesant. À Maubeuge, l'espace public peut répondre au clivage spatial historique qui persiste entre le centre-ville et ses faubourgs, où se concentre une population économiquement fragile¹⁶¹. Bien que le projet « Maubeuge 2050 » se concentre principalement sur le centre-ville, l'espace public peut anticiper des connexions futures et relier au centre des quartiers défavorisés, comme celui des Provinces françaises. Le centre-ville voulu par Lurçat comme un lieu d'équité sociale doit donc retrouver ce caractère en visant notamment à produire une richesse spatiale nouvelle :

161 – KELQUARTIER. Maubeuge — Centre-ville. [en ligne] Disponible sur : < http://www.kelquartier.com/nord_pas_de_calais_nord_commune_maubeuge_59600-c59392/revenu_moyen.html > (Consulté le 24/11/2020)

Mixité

- Articuler l'espace public entre les quartiers pour mieux les réunir
- Produire des lieux pluriels dans différents cadres urbains de la ville intra-muros



Pluralisme

- Diversifier les usages dans l'espace urbain
- Offrir des lieux à valeurs publiques, écologique et sociaux à la fois



Sécurité

- Connecter les lieux de rassemblements les uns aux autres pour maintenir un contrôle social



Mobilités

- Réaliser des parcours connectant les individus enclaver
- Varier les mobilités dans l'espace public pour faciliter les déplacements



Fig.62 - Le plan prescriptif spatial de l'interaction sociale du centre-ville de Maubeuge

1° Mixité : L'espace public doit produire des lieux à valeur sociale, intégrant toutes les franges de population.

2° Pluralisme : Les espaces publics de cohésion comme les places doivent répondre à une multitude d'usages.

3° Sécurité : La valorisation des mobilités douces comme le vélo et la marche doivent permettre d'animer l'espace public et lui donner un caractère rassurant, en évitant notamment les sous-espaces. Les équipements nocturnes doivent participer à ce sentiment sécuritaire sans pour autant devenir anxiogènes par excès de zèle.

4° Mobilité : Les parcours menant à des lieux riches et attractifs doivent connecter les quartiers les plus marginalisés et l'espace public doit pouvoir répondre à toutes les mobilités sans pour autant les pérenniser dans l'espace.



Fig.63 - Idéaliété : Produire des lieux autour de cadres fédérateurs

La compilation de nos analyses, autant narrative qu'iconographique, nous permet d'établir un programme urbain croisant les enjeux et les sites, au carrefour des richesses spatiales du centre-ville. Il est cependant préférable de poser un cadre pérenne, afin d'éviter de réaliser des opérations trop subjectives, en décalage avec le contexte, les besoins, les usages ou le besoin de densification de la maille urbaine :

1° Penser la ville à partir des besoins sociaux, de l'espace public, et enfin avec son architecture¹⁶².

2° Produire 10 lieux, avec 10 usages et 10 variations spatiales, s'implantant selon les centres d'intérêt déjà existants, qu'ils soient d'intérêt spatial, culturel, commercial ou esthétique.

3° Respecter le principe « d'ambiance » établi par Lurçat, dans les interventions sur l'espace public et en architecture.

4° L'espace public doit être spatialement structuré par l'échelle humaine et la hauteur du regard.

5° Les architectures doivent densifier, réhabiliter, requalifier ou reconverter en répondant à la multiplicité des enjeux qui émanent du contexte. Un master plan définit avec exactitude le programme général de Maubeuge 2050.

6° Toute action est guidée par l'importance des dimensions spatiale et temporelle.

162 – Op. cit. GEHL, Jan. Pour des villes à échelle humaine. Page 210

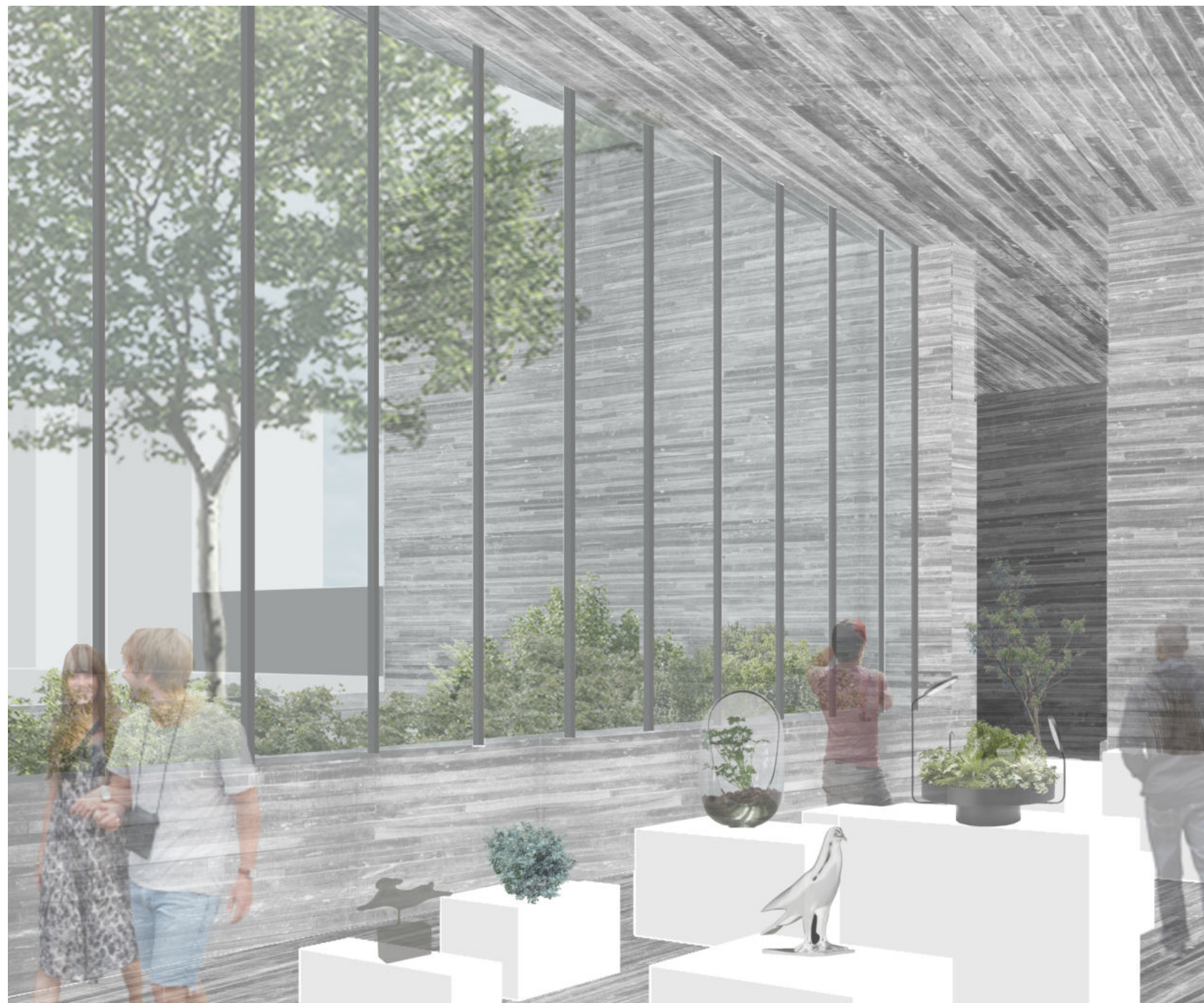


Fig.64 - Idéalié : Faire de l'architecture un catalyseur oeuvrant à une polysémie urbaine

**PARTIE III - DE LA VILLE HARMONIEUSE
A LA VILLE POLYSEMIQUE**

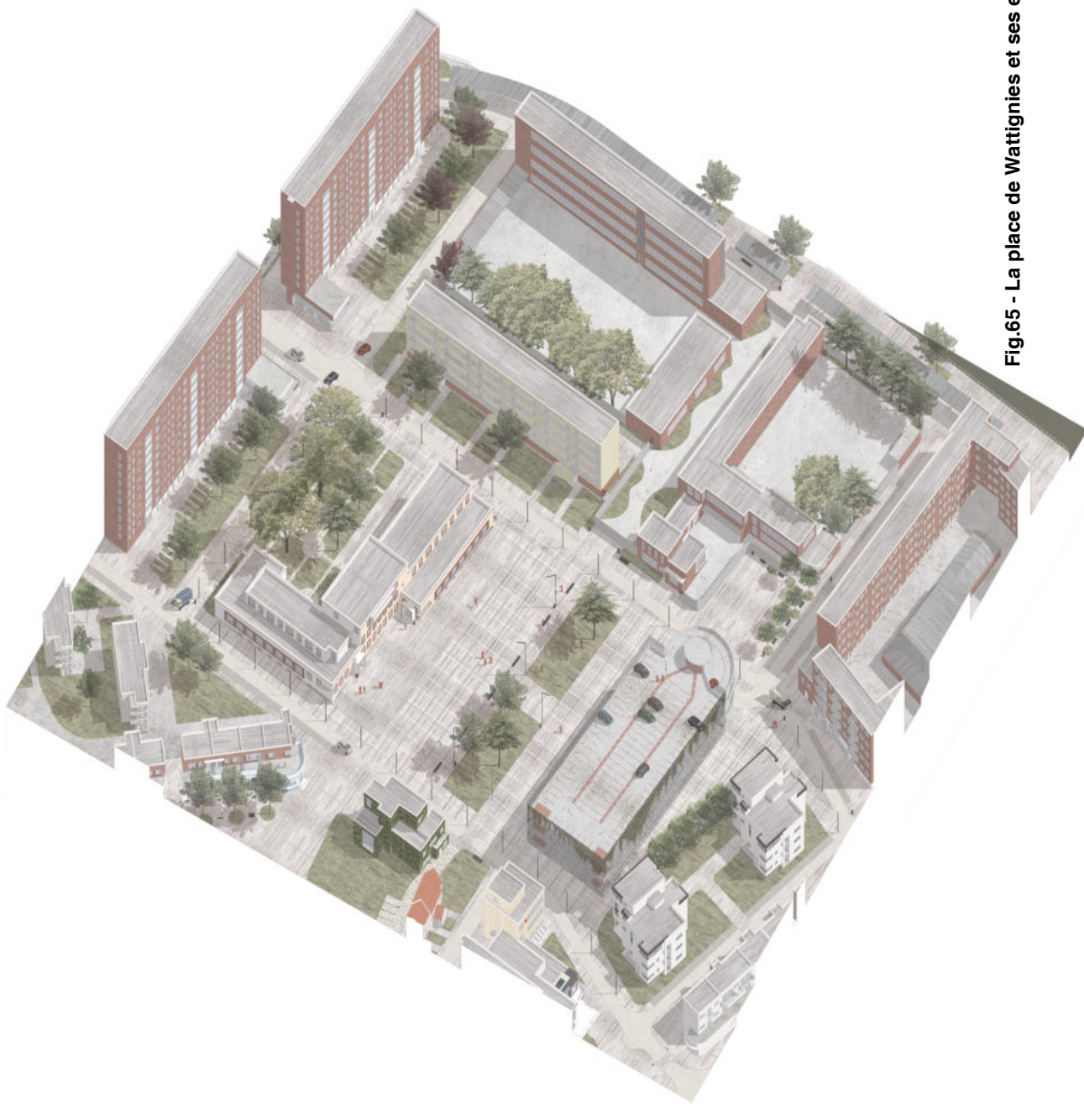
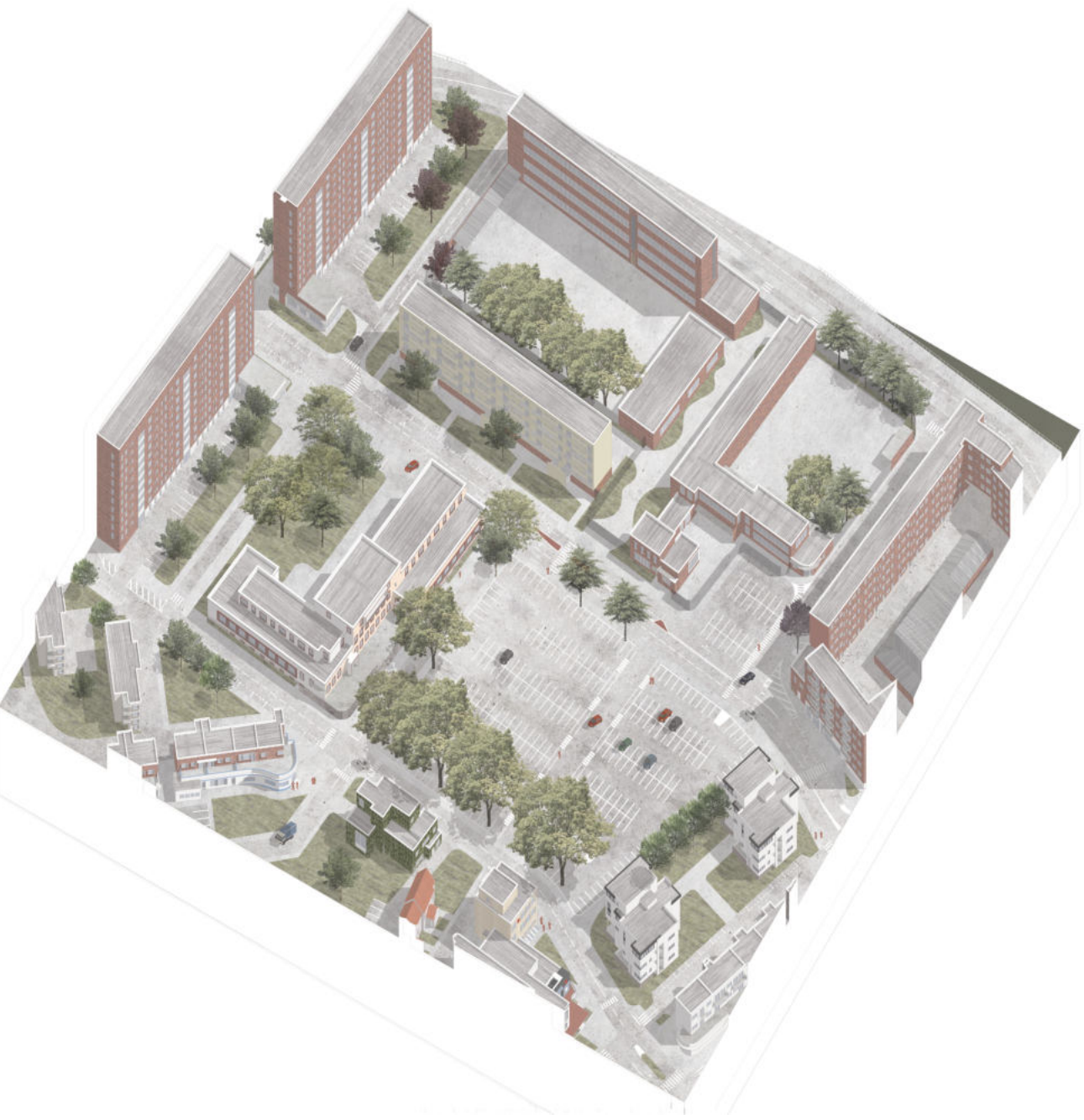


Fig.65 - La place de Wattignies et ses environs

De l'espace public au lieu

Les analyses observées nous permettent de marquer un retour sur les hypothèses que nous avons intuitivement dressées dans notre partie « Maubeuge 2050 », pour apporter des éléments de réponses empiriques. Dans le cadre de la revitalisation du centre-ville de Maubeuge, nous proposons de :

- Rallonger les distances pour reconcentrer l'habitat, préserver le territoire et revitaliser le centre.
- Régénérer l'espace public pour connecter les entités remarquables du centre-ville et ses habitants.
- Assimiler le paysage pour faciliter l'acceptation des habitants à une vie en milieu densifié.
- Articuler la ville à une nouvelle urbanité à travers un programme comprenant 10 projets, en 10 lieux, proposant une combinaison de 10 usages différents.
- Édifier des architectures plurivoques dans le temps présent et futur, pour répondre aux besoins présents et futurs des habitants.

L'application synergique de ces points a pour but de densifier fonctionnellement la ville, pour pouvoir aborder dans un futur proche, une densification humaine. Cette densification fonctionnelle, pragmatique et inorganique, marque une transition entre la ville de Maubeuge d'aujourd'hui et celle de demain. La ville actuelle qui est l'illustration des maux urbains qu'affrontent de nombreuses villes moyennes s'orienterait vers une polysémie urbaine, vecteur d'une revitalisation urbaine. La polysémie urbaine résulte d'un enrichissement pragmatique du cadre urbain grâce à une diversité de sols, d'usages, de langages architecturaux et de modes de déplacements. Cette richesse, concentrée en un périmètre restreint, a pour but d'agir en tant qu'aimant sur les habitants qui continuent d'être séduits par le périurbain et par une vie soi-disant proche de la nature.

L'enrichissement urbain du centre-ville de Maubeuge ne peut en revanche pas s'articuler autour d'un bâtiment unique, portant l'ensemble des enjeux déjà présentés. Au-delà d'un caractère « fourre-tout », ce bâtiment risquerait de devenir dans le « meilleur des cas », une centralité urbaine délaissant de nombreux quartiers, tout en marginalisant leurs populations. De plus, il n'apporterait probablement qu'une réponse partielle ou limitée dans le temps, aux difficultés urbaines du centre-ville. Il paraît donc plus judicieux de doter le centre-ville d'un programme architectural riche et varié, articulant à des échelles différentes pour différents sites répondant aux enjeux qui échoient aujourd'hui à la ville de Maubeuge. Reprenant le principe de Fred Kent et Kathy Madden¹⁶³, on peut supposer qu'il est plus qualitatif de doter le centre-ville d'une dizaine de points d'intérêt, afin d'assurer une diversité d'usage et une attractivité pour des lieux différents. Qu'ils soient construits ou réhabilités, ces lieux devront se distinguer les uns des autres par la diversité de leur programme et par leurs réponses aux problématiques de la dévitalisation du centre-ville de Maubeuge. Ces objectifs se traduisent à l'échelle urbaine en 5 points :

- Mise en valeur du cadre urbain par l'espace public.
- Mise en récit du paysage en tant que bien commun.
- Mise en relations des habitants dans l'espace public
- Mise en « marche » des mobilités
- Mise en espace des nouveaux usages

Préalable à toute forme de densification humaine, ce schéma directeur s'adresse avant tout au cadre urbain qui doit être réhabilité, avant de proposer un plan de logement. La ville de Maubeuge étant en récession démographique, il semble plus judicieux d'orienter les efforts de densification humaine sur la réhabilitation de l'existant, avant de s'atteler à la construction

¹⁶³ – Op. cit. HOUDE, Isabelle. Aménagement des espaces publics : « les experts, ce sont les citoyens ». Le soleil [en ligne]

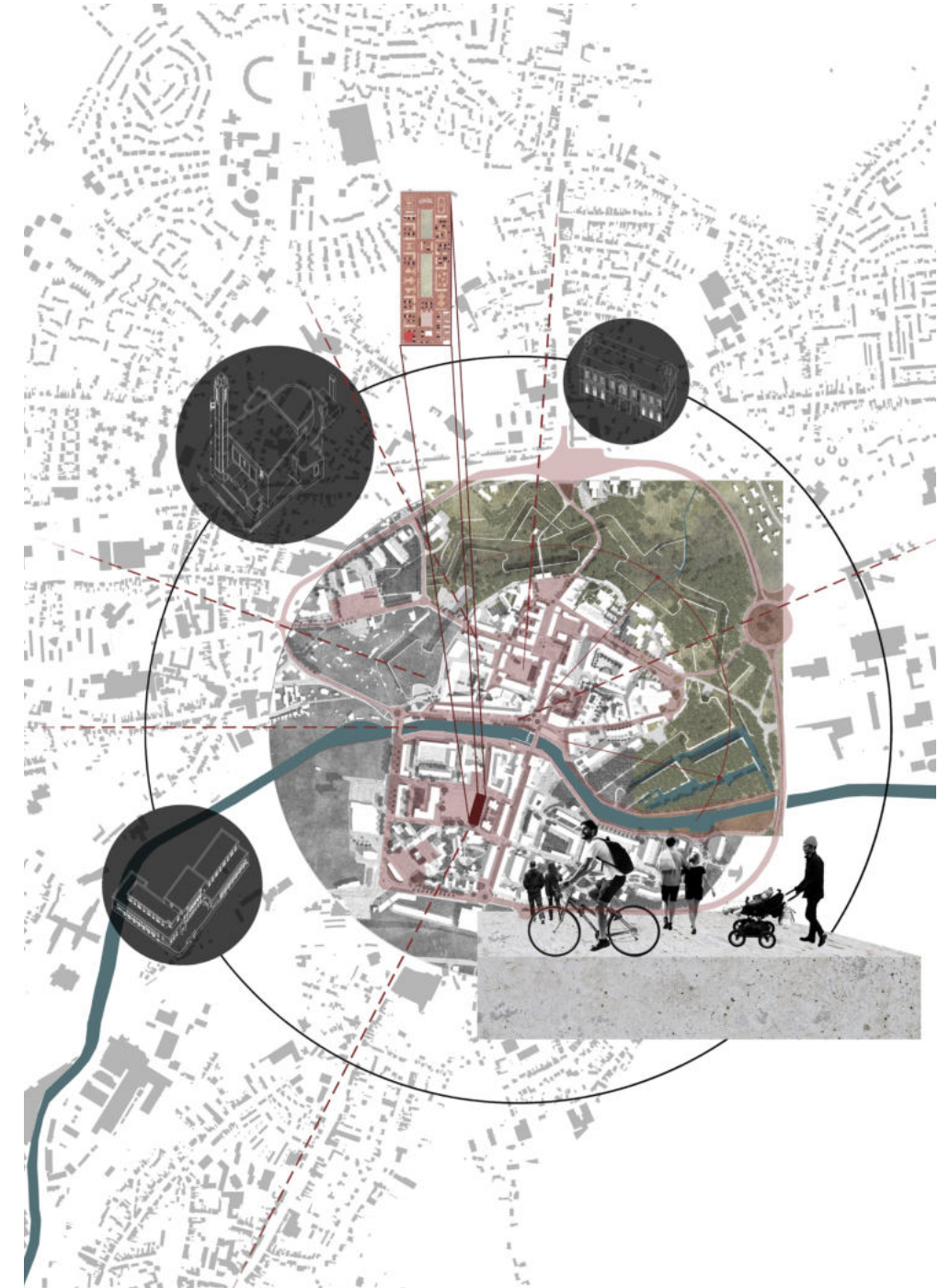


Fig.66 - Articuler la ville à de nouveaux usages

de logements neufs. La ville de Maubeuge compte d'ailleurs près de 10 % de logements abandonnés ou en recherches de locataires¹⁶⁴, démontrant que le parc immobilier est déjà présent.

L'acquisition d'une polysémie urbaine se fait en architecture par la mise en œuvre d'un programme synergique, structuré autour de plusieurs sites. Ces entités, ayant chacune leur programme propre, s'adressent aux besoins des habitants et devront respecter le site. Le programme de « Maubeuge 2050 » se structure autour des projets suivants :

– Un Marché couvert, sur la place de Wattignies, qui est constitué d'une halle couverte, d'un parking, de pelouses urbaines et d'un parvis. Ce projet permettra de développer le commerce local, de stationner sa voiture, de pratiquer une activité physique ou récréative et favorisera les interactions sociales dans l'espace public.

– Un Skate-Park, sur la place de la Concorde, constituée d'un flow-park et d'un street-park. Ce projet permettra de pratiquer des activités physiques attenantes aux sports sur roulettes ou sur roues, comme le skateboard, la trottinette, le roller ou le BMX. Il sera vecteur de rassemblements et s'adressera essentiellement à une population jeune.

– Un port de plaisance, sur le quai de Jemmapes, constitué d'une marina, d'une capitainerie, d'une esplanade et de pontons d'accès aux navires. Ce projet connectera les habitants à la Sambre, à travers des activités physiques et ludiques, mais aussi en offrant la possibilité de s'y promener, de pêcher ou de s'y détendre.

– Des Hubs, situés aux portes de Mons, de la Croix et de Paris, sur l'Avenue de France, à l'Hôtel de Ville, sur la place des Nations, à la Gare, aux Provinces Françaises, sur le quai des Nerviens et à proximité de la Scène du Manège. Selon les dispositions offertes par le cadre urbain, ces hubs se constituent de parkings silo, d'arrêts pour le bus ou pour d'autres transports collectifs, de bureaux ou de logements, de voies pour les mobilités douces et de commerces

164 – Op. cit. KELQUARTIER. Maubeuge – Centre-ville. [En ligne]

Mise en valeur

- Parcours urbain mis en forme par la régénération du sol
- Parcours articulés autour des jalons qui sont les éléments remarquables du centre-ville



Mise en scène

- Assimilation des remparts au cadre urbain, par leurs conversion en parc
- Multiplications des connexions pédestre
- Conversion de la nature en artuculation entre les entités urbaines



Mise en relations

- Aménagement des dilatations urbaines pour les piétons
- Intégrations d'usages fédérateurs et diversifié dans l'espace public



Mise en «marche»

- Conversion des sols régénérés en sol partagés
- Intégrations des mobilités douces sur les axes principaux
- Piétonnisation des dilatations urbaines les plus importantes (places & quais)



Mise en forme

- Edification d'espaces publics verticaux à valeurs et caractères local, respectant le principe d'ambiente, et dont l'usage demeure flexible dans le temps



Fig.67 - Schéma directeur «Maubeuge 2050»

éventuels. Essentiellement fonctionnels et axés sur les mobilités, ces projets disséminer dans la ville ont aussi pour but de reconcentrer le développement urbain dans la maille urbaine pour mieux préserver le territoire.

– Des logements collectifs, conditionnés au niveau de la scène du Manège et autour du boulevard périphérique en priorité. L'habitat constitue un enjeu majeur, car la densification du centre-ville passe aussi par une politique de logement varié. Les sites définis sont les plus larges, mais la porosité du centre-ville laisse l'opportunité à d'autres endroits de bâtir des logements collectifs.

– Un tiers lieu, sur la place de Wattignies, constitué d'un restaurant, d'une bibliothèque, d'un fablab, d'une vidéothèque, de salles d'études, de lectures et d'exposition. Ce projet tend à diversifier l'offre culturelle en centre-ville et à remplacer l'actuelle bibliothèque municipale trop petite. Son programme élargi permet d'atteindre une part plus importante de la population, en offrant notamment de nombreuses activités numériques.

– Un parc urbain, sur l'actuel site des remparts, composés d'aires de détente, de pelouses, d'une ferme éducative, d'un jardin aquatique et de cheminements. Ce projet a pour but de réhabiliter et de valoriser le patrimoine militaire de la ville tout en connectant le centre-ville à ses faubourgs grâce à une démultiplication des voies d'accès et par la création de lieux de rencontres.

– La régénération des abords de la Sambre, sur les rives de la Sambre, les quais de Jemappes et des Nerviens et devant le Mail de Sambre. Constitué de voies de circulations principalement piétonnes, ce projet a pour but de remettre en avant un élément de territoire qui structure l'ensemble de la maille urbaine du Val-de-Sambre. Ce projet devrait s'étendre de Maubeuge à Hautmont, en passant par Louvroil et Neuf-Mesnil.

– La régénération de l'espace public du centre-ville de Maubeuge, sur l'Avenue Roosevelt, l'Avenue Albert 1er, l'Avenue de France, l'Avenue Jean Mabuse, la Rue du 145e RIF, l'Avenue du lieutenant-colonel M. Martin, la Rue de la Croix, la rue Georges Paillot, la Rue de Lattre de Tassigny, les places et les squares publics, etc. Ce projet qui est probablement le plus coûteux, a pour but de rendre à nouveau la ville désirable en restituant l'espace urbain au piéton, en repensant les mobilités où la place de la voiture serait minimale, où la clarification du sol permettra une meilleure lecture architecturale et urbaine, et influencera les habitants du périurbain à un retour en ville.

– La restructuration du boulevard périphérique, sur les Avenues Charles de Gaulle, Jean Jaurès, et sur le Boulevard de l'Europe. Ce projet doit faire ralentir les flux automobiles, grâce entre autres à un aménagement paysager, une réduction des voiries automobiles et l'intégration de mobilités douces, qui limiteront la césure que crée aujourd'hui le boulevard entre le centre-ville et les faubourgs.

– Un city-stade, sur la Place Verte, qui permettra différentes activités et permettra de créer un pôle sportif en centre-ville, grâce à sa proximité avec le port de plaisance. Ce projet a pour but de répondre à une population désireuse de se dépenser, ou simplement de profiter d'un spectacle.



Fig.68 - Introduire des usages dynamisant l'espace

- Mobilités douces** 

Trottoirs, pistes cyclables, 2x2 voies redimensionnées
- Parc urbain** 

Jardin aquatique, aires de détente, esplanade verte, pistes cyclables
- Regénération de l'espace public** 

Trottoirs, mobilier urbain, espaces partagés
- Skatepark** 

Street-park, flow-park
- City stade** 

Terrain de mini-foot, terrain de basket, assises
- Port de Plaisance** 

Capitainerie, halte fluviale, ponton, duc d'albe, esplanade
- Quais de la Sambre** 

Pistes cyclables, aires de détente, belvédères
- Marché couvert / Médiathèque** 

Halle couverte, parking, pelouses de vie, parvis, terrains de sport
Cafétéria, bibliothèque, espaces de travail, salle d'exposition, vidéothèque, salle de jeux, square
- Hubs** 

Parking silo, arrêt de transport collectif, pistes cyclables, commerces éventuels

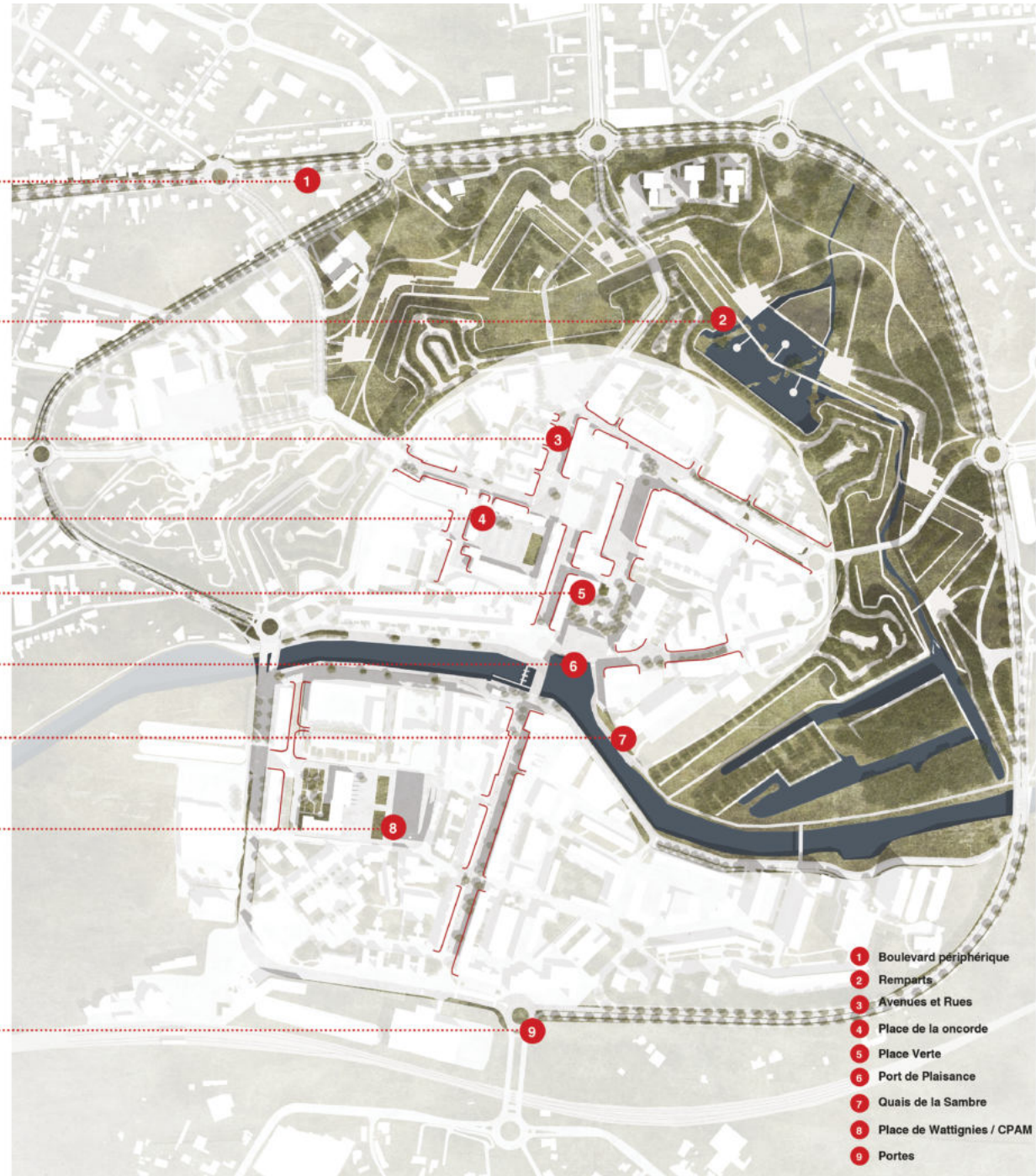


Fig.69 - Plan programmatique et usages pour le projet « Maubeuge 2050 »

L'espace public ralenti

Spatialement, l'espace public s'adresse majoritairement aux éléments mobiles suivants : les piétons, les cyclistes, les skateurs, les transports collectifs, les deux roues motorisés et les voitures. Ceux-ci évoluent sur un élément horizontal, dont les limites se définissent par une série d'éléments verticaux. Les éléments mobiles sont les acteurs principaux de l'espace public : ils l'animent, le rendent vivant, le sécurisent, l'assimilent, le marquent, s'y déplacent et se l'approprient. Ces faits ne sont toutefois possibles qu'à travers un certain équilibre avec les éléments horizontaux et verticaux, permettant aux éléments mobiles de s'émanciper durablement.

Horizontalement, l'espace public se subdivise en zone de vitesse lente, rapide et intermédiaire. La vitesse, qui réside aujourd'hui dans toute composition urbaine, est devenue l'objectif à atteindre et à inclure dans tous les plans horizontaux. Ces 3 zones qui étaient scindées par les modernistes, pour optimiser les flux, ont eu pour conséquence un assèchement considérable des interactions en ville. Ces flux sont donc à nouveau réunis pour faciliter les interactions entre les usagers. Les zones de ralentissement les plus fortes qui sont mises en oeuvre se situent sur les axes principaux tels que le boulevard périphérique, l'avenue Albert ler, l'avenue Franklin Roosevelt, l'Avenue Jean Mabuse, l'avenue de France, et sur certaines places et certains axes accueillants des fonctions relâchant un flux piéton important, comme les écoles ou les sorties d'immeubles. Le reste du centre-ville est structuré en espace partagé, où le piéton a la primauté sur les autres mobilités. Un autre désagrément qu'occasionne la voiture est le stationnement urbain, qui occupe trop souvent une place disproportionnée. Les difficultés urbaines qu'engendre une surpopulation automobile invitent de nombreuses agglomérations à déplacer les voitures là où elles incommode le

moins. Toutefois, certaines personnes peuvent difficilement s'en passer, essentiellement pour des raisons physiques. Si tout le monde doit pouvoir vivre dans un cadre urbain agréable, tout le monde doit aussi pouvoir décharger ses courses avec commodité ou accéder à son domicile rapidement s'il y a une situation de handicap. Des places de stationnement sont donc ponctuellement maintenues dans l'espace urbain pour les riverains, les commerçants et leurs clients. Le reste des places de stationnement retirées de l'espace urbain seraient réinstallées dans les parkings silo des hubs. Souvent inesthétique, coûteux et peu agréable d'utilisation, les parkings silo ont toutefois l'avantage de dé-saturer l'espace public du stationnement, tout en maintenant un réservoir de parcage en centre-ville pour les habitants ou les clients. Ils sont aussi intéressants s'ils se trouvent à proximité des lieux attractifs, à une « courte distance ». On estime cette distance à 7 minutes à pied, qui correspond à la durée intermédiaire dans les calculs de distance urbaine en France¹⁶⁵. La « courte distance » n'étant pas considérée comme identique pour tous les individus, il nous a semblé nécessaire d'instaurer une durée inférieure à 10 minutes. Dans le centre-ville de Maubeuge, les parkings silo dans, ou à proximité du centre-ville, respectent ce principe¹⁶⁶ distanciel. Ces parkings seraient gratuits si l'utilisateur y stationne moins de deux heures, ou s'il a dépensé une somme conséquente en ville, dont le seuil serait défini par la ville et les commerçants du centre-ville. Le stationnement serait payant au-delà de deux heures de stationnement et d'une somme dépensée qui serait inférieure au seuil fixé par ces mêmes commerçants. Ce système est déjà utilisé ailleurs, comme au centre commercial de MacArthur Glen à Roubaix¹⁶⁷.

165 – BEAUMONT, P/NICOLLE, F/Unité Connaissance Territoriale. Étude Mobilités DT de l'Avesnois. [En ligne]. Rapport final commandé par la DDTM 59. Diffusion tout publique en ligne via les ministères français. 2018, 54 p. Disponible sur : < https://www.nord.gouv.fr/content/download/53807/348656/file/etude_deplacements_V8_27_07_18.pdf > (PDF) (Consulté le 10/11/2019)

166 - Cf. Fig. 58

167 – MCARTHURGLEN. Nous rendre visite [en ligne]. Disponible sur : < <https://www.mcarthurglen.com/outlets/fr/fr/designer-outlet-roubaix/nous-rendre-visite/> > (Consulté le 10/12/2020)



Fig.70 - Sectoriser le sol pour mieux accélérer

L'espace public de vitesse intermédiaire, comme les pistes cyclables, se superpose tantôt à l'espace rapide comme ce sera le cas en centre-ville, tantôt à l'espace lent comme c'est le cas dans le parc des remparts et autour du boulevard périphérique. Dans l'espace urbain, des bandes plates se superposent aux voies automobiles et définissent les zones de circulations de ces mobilités. La mise en place de ces bandes doit ainsi faciliter et inviter à pratiquer ce mode de déplacement dépassant aisément les 5 km/h du piéton. À proximité de voies plus rapides comme autour du Boulevard Périphérique, les voies pour ces mobilités douces seraient sur une voie distincte, se positionnant en dédoublement de la voie automobile. Ces voies seraient spatialement séparées par une noue végétale plantée d'arbres, afin d'assurer une sécurité aux usagers jugés plus vulnérables que les voitures. Ces mobilités, qui deviennent plus rapides qu'une voiture sur de courtes distances, sont valorisées dans l'espace public comme des moyens de transport populaires, bien qu'ils soient actuellement minoritaires. Si des axes sont instaurés pour faciliter leurs déplacements, des infrastructures doivent aussi être prévues pour le stationnement de ces mobilités. Des range-vélos sont disposés de manière régulière sur l'espace public de la ville, pour répondre à la spontanéité des cyclistes, tandis que des garages à vélos sont installés sur les places et dans les cours d'immeubles, pour permettre aux riverains de stationner leur vélo à l'extérieur et en sécurité.

La lenteur, objectif à atteindre pour l'espace public de Maubeuge, reste une thématique à contre-courant de la société actuelle où tout est de plus en plus rapide et dématérialisé. Mais l'espace public doit justement se positionner à contre-courant pour offrir une alternative aux citoyens, en leur proposant de «prendre le temps». Cette base de réflexion permet de composer un espace public en quête d'un «plaisir de la ville» alliant la protection, le confort et le plaisir¹⁶⁸ pour le piéton. Ce dernier est le repère dans la composition d'un espace public qui doit anticiper la spontanéité des piétons. Il est donc nécessaire de penser l'espace urbain en termes de mouvements, mais aussi en termes d'arrêts.

168 – cf. Fig.57

Un piéton peut s'arrêter, contempler, s'asseoir, analyser, téléphoner, lire, boire, etc. en étant statique, avec le regard comme principal sens en éveil. Ce sens est le premier à agir dans l'espace public pour faciliter l'interaction entre les habitants dans l'espace public. Le piéton est l'élément qui donne l'échelle, les proportions de l'espace public et les lignes directrices qui l'animent. La place de la voiture est réduite à des dimensions minimales tandis que les rues, places, squares, arrière d'immeubles et autres sont restitués aux mobilités douces. Le boulevard périphérique et ses ronds-points sont d'ailleurs redimensionnés, pour clarifier les entrées de villes et faire ralentir une «avenue» qui s'apparente aujourd'hui plutôt à une autoroute urbaine.

La mise en retrait de la voiture se traduit aussi par une nouvelle continuité des trottoirs, avec l'abolition des passages piétons au profit de «passages automobiles», où ce n'est plus la route qui interrompt les trottoirs, mais les trottoirs interrompent la route. Des potelets sont ajoutés ponctuellement, pour délimiter certaines zones où le piéton serait plus vulnérable. Cette disposition s'effectue sur les axes principaux de la ville comme l'avenue Albert 1er, l'avenue Franklin Roosevelt, l'Avenue Jean Mabuse et l'avenue de France, les quais du Mail et des Nerviens, ainsi que sur les places principales. Les connexions entre les parcours pédestres sont simplifiées par l'unité du sol et donc par le minimalisme des limites topographiques. Pour cela, le sol urbain serait continu dans sa largeur puis scindé par une dépression n'excédant pas trois centimètres, pour former un caniveau. Cette variation de niveau marque la limite entre la voie piétonne et la voie motorisée, tout en plaçant les piétons de part et d'autre de la rue au même niveau que la voiture. Cette configuration «d'espace partagé» a pour objectif de faire ralentir les mobilités les plus rapides en brouillant les repères, obligeant ainsi les automobilistes à d'avantages de vigilance. Pour accroître la sécurité du piéton, les trottoirs sont ponctués de mobilier urbain agrémentant le déplacement du piéton avec des bancs, des chaises, des range-vélos, des éclairages urbains, des poubelles, etc. Ce mobilier, disposé de manière régulière, a

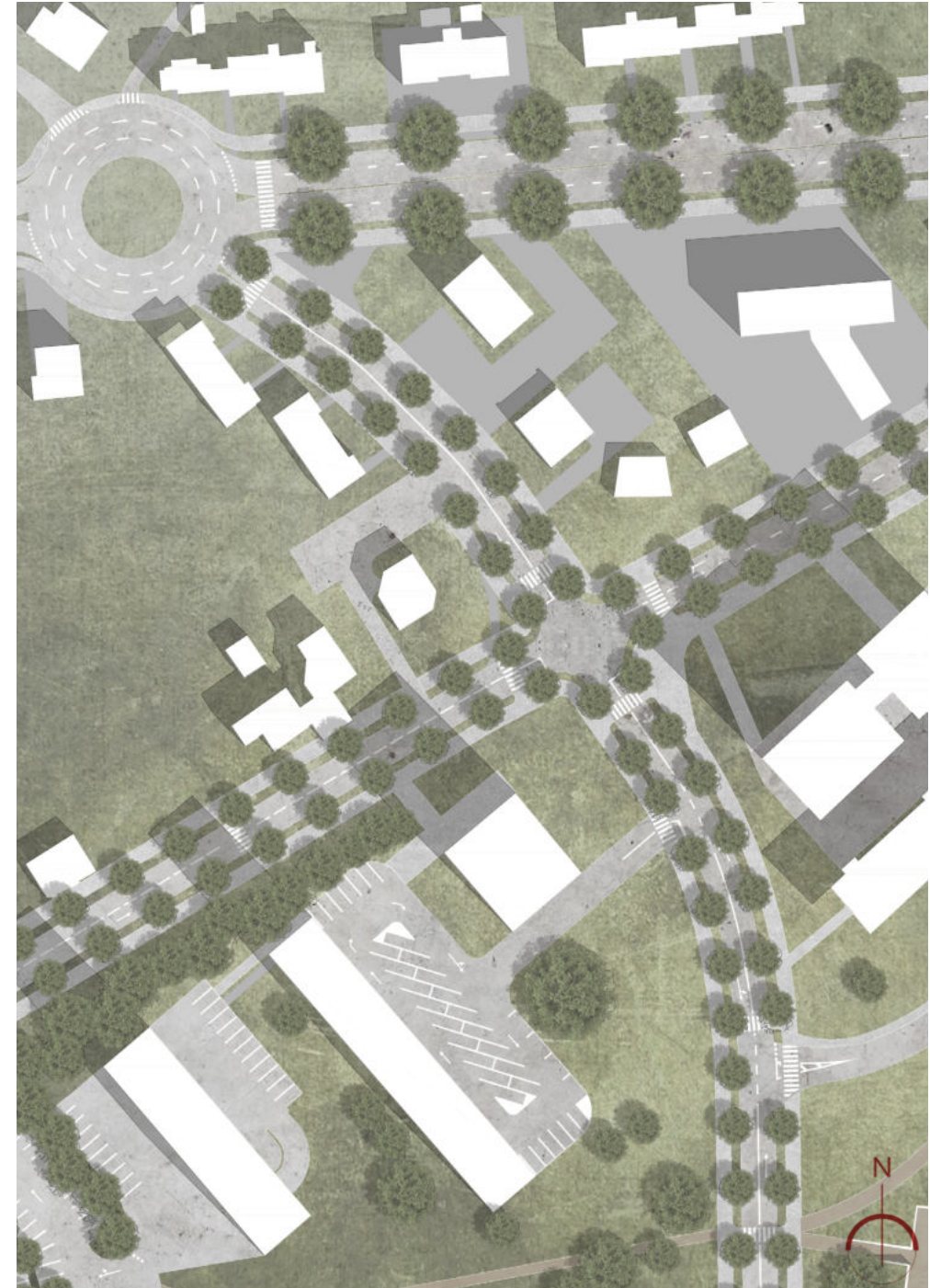


Fig.71 - Diversifier pour mieux ralentir

pour but de répondre à la spontanéité du piéton plutôt qu'à celles de la voiture, comme c'est le cas actuellement.

Les transports collectifs comme le bus, le tram ou le train sont valorisés dans l'espace public par la mise en relation de leurs infrastructures avec le reste du réseau urbain. La régénération du sol forme un parcours dans la ville et les infrastructures et les architectures forment des jalons par lesquels les usagers sont invités à passer. La gare, qu'elle soit ferrée ou routière, représente un cœur essentiel dans une ville, car elle représente un lieu connectant et incorporant une agglomération à son territoire. Si les mobilités collectives ont cette capacité de connexion aux autres entités urbaines d'un territoire, nous pouvons donc proposer pour un avenir proche, la théorie de Paola Vigano pour la Vénétie, qui propose l'instauration d'un réseau dense de tramway afin de rendre l'usage de la voiture presque inutile. En zone urbaine, le reste de l'espace public où circulent déjà des transports collectifs doit pouvoir s'adapter à cette possible évolution. Les infrastructures destinées aux usagers de ces transports doivent être visibles sans devenir envahissante et matérialiser la présence du réseau. Pour le bus, il s'agit d'arrêts, d'abris ou d'auvents, qui doivent donc être traités comme des moments d'architecture dans la ville et non comme des objets placés dans les creux urbains afin de combler un vide. Des abris, auvents et assises sont installés aux différents points d'arrêts et à proximité des hubs, visibles sur le schéma directeur. Les chaussées sont dimensionnées pour pouvoir accueillir des transports publics plus larges que les bus existants actuellement. Car rejoignant la théorie de Paola Vigano, nous projetons la création d'un réseau de tramway qui lierait la maille urbaine du Val de Sambre, rendant superflue l'utilisation quotidienne de la voiture.



Fig.72 - Axonométrie du boulevard périphérique réaménagé pour les mobilités douces

L'espace public a géométrie variable

L'espace public trouve ses frontières au seuil des éléments verticaux imposants et distincts : la végétation et l'architecture. Ces élévations forment des limites spatiales, topographiques, météorologiques, etc. qui vont enrichir ou déprécier l'espace public en engendrant des compressions et des dilatations.

Ces variations de l'espace prennent différents noms : venelle, allée, rue, pont, avenue, boulevard, quai, square, parc, place, etc. qui composent le cadre urbain par leur assemblage. Dans le milieu urbain, les venelles et les allées forment des espaces publics intimes, s'adressant souvent à un nombre restreint de personnes. La rue, l'avenue ou le boulevard sont des conducteurs, des voies qui lancent les usagers dans un sens ou dans un autre. Ces axes qui parcourent la ville sont jalonnés de dilatations spatiales qui agrémentent le parcours. Ces ouvertures forment des repères qui s'adressent à une population restreinte ou élargie. Dans le cadre d'une revitalisation urbaine, la régénération des sols de ces espaces constitue un enjeu majeur, car ils touchent un nombre plus élevé d'individus et les dimensions de ces lieux permettent d'y implanter de nouveaux usages. Dans le centre-ville de Maubeuge, les places qui sont actuellement de vastes parkings, à l'exception de la Place Vauban, et la place des Nations, qui n'accueille qu'un nombre limité de voitures. D'autres espaces sont d'imposants parkings, comme le Square Lafayette (environ 75 places), la place de la Concorde (environ 140 places) et la place de Wattignies (environ 320 places). Ce constat témoigne de la prédominance de la voiture en centre-ville et nous oblige à réfléchir à des solutions plus modérées vis-à-vis de la voiture, dans un souci d'équité.

Redessinés comme de vastes plans unitaires, les places et squares vont toutefois s'adresser prioritairement aux piétons. Il s'agit de zones exclusivement lentes, où les déplacements n'excèdent que ponctuellement les 5 km/h du piéton. L'absence de pente sur les places a pour but d'assurer une accessibilité de l'espace à tous, afin de créer un lieu qui soit fédérateur. L'unité d'un sol imperméable a aussi pour but d'intensifier la lecture urbaine et architecturale,

tout en accroissant l'identité urbaine de la ville. Les places qui trouvent leurs limites dans la confrontation avec le bâti qui encadre l'espace, mettent en valeur ces éléments parfois historiques, grâce à l'interaction entre l'usager mobile et la façade, donnant une valeur esthétique et temporelle à l'espace. Souvent considérées comme relevant du domaine privé, les façades sont pourtant conçues pour s'adresser au domaine public et à ses usagers. Ceux-ci observent, contemplent, dessinent ou photographient les architectures et donc, se les approprient. Ces façades sont parfois masquées et la lecture urbaine est brouillée par divers objets. Ces « objets » peuvent être des arbres trop grands, des zones de stationnements trop étendues, des devantures commerçantes trop visibles et mal dimensionnées, du mobilier urbain inutile (pot de fleurs, zones plantées, etc.) et des parasites divers sur les « façades arrière ». L'espace public régénéré va donc se libérer de la voiture en réduisant le nombre de places de stationnement devant les façades d'immeubles. Si des parkings silo sont édifiés en différents endroits de la ville, ils ne permettront toutefois pas d'absorber la totalité des places de stationnement supprimées. Anticipant les différentes fluctuations de la population automobile, le sol régénéré des places devra donc jouer un rôle de modérateur. Pour ce faire, le sol des places devra conserver une configuration de parkings, sans pour autant s'adresser expressément aux voitures. Ce sol pourra ainsi accueillir des voitures afin d'éviter toute forme de stationnement sauvage.

Le mobilier, souvent standardisé, doit rester en accord avec les lignes directrices de l'architecture locale et sa matérialité doit correspondre aux traditions ou aux caractéristiques constructives urbaines. Composé de bancs, de poubelles, de range-vélos, de potelets et de lampadaires, ce mobilier doit pouvoir être lisible par les piétons sans être perpétuellement visible. Le mobilier urbain floral, considéré comme une artificialisation de la nature et représentant un coût inutile pour les communes, est retiré. Les poubelles d'immeubles ou d'habitat sont remplacées par des points d'apports volontaires afin de simplifier le ramassage des déchets, et mieux libérer l'espace urbain. À Maubeuge, ce

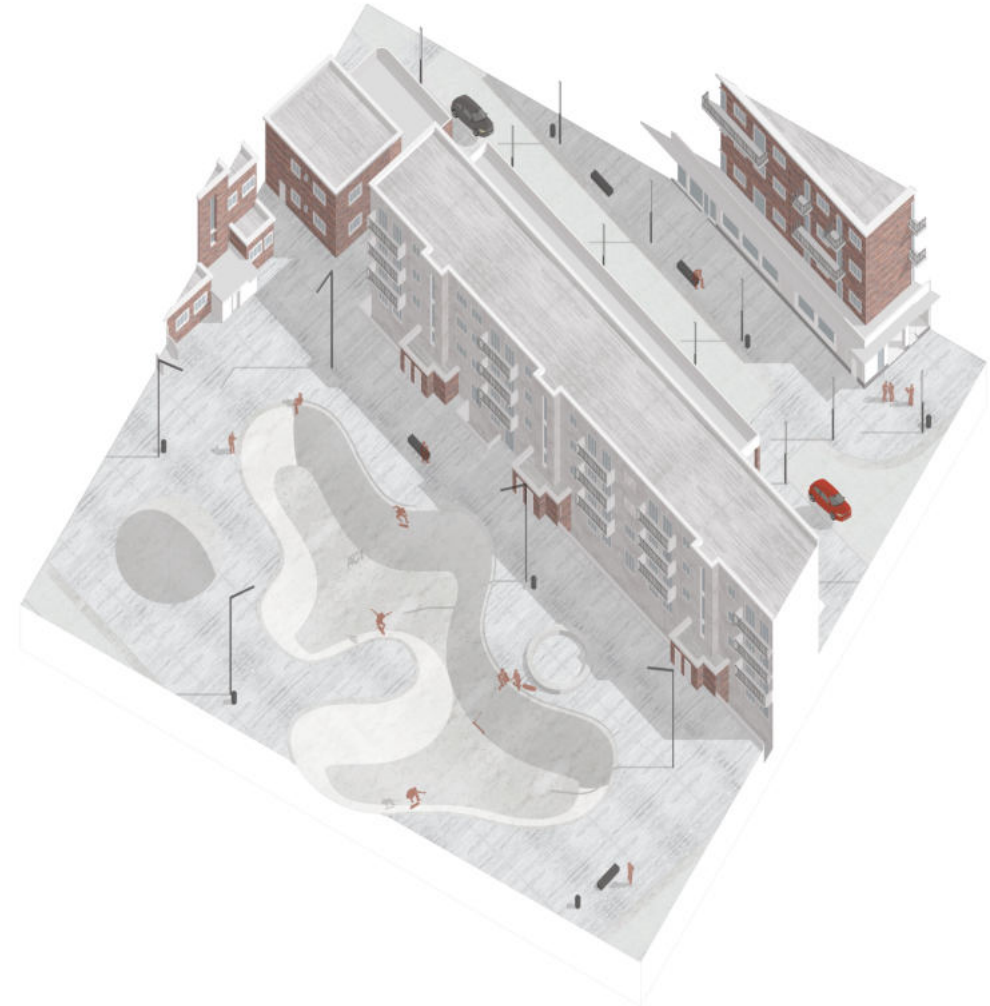


Fig.73 - Axonométrie de la place de la Concorde réaménagée en skatepark

mobilier urbain sera en métal gris anthracite, pour faire référence à la tradition métallurgique du Val de Sambre. La matérialité du sol est censée faire référence aux logiques constructives de la ville et le béton armé est l'élément majeur de l'édification urbaine actuelle. Nous savons aujourd'hui qu'il s'agit d'un matériau énergivore et consommateur de matières premières. Nous choisissons donc de réaliser le sol en pierre bleue, qui est un matériau commun dans l'Avesnois et dans le Hainaut belge voisin. La finition de la pierre bleue reste toutefois adaptée aux techniques de formatage actuelles, et non à des techniques plus traditionnelles. C'est à travers des méthodes contemporaines que Lurçat a choisi d'édifier le centre-ville de Maubeuge. Ces raisons techniques expliquent pourquoi les chaussées ne sont pas en pavées bombées, mais en pavés carrés à joint fin, afin de créer un sol faiblement accidenté, comme le sont les façades.

En termes de végétalisation, la question de l'identité de l'urbain, par opposition à la ruralité, prévalait sur la végétalisation urbaine. Cependant, les villes intermédiaires telles que Maubeuge entretiennent un rapport différent à leur territoire, a contrario d'agglomérations comme Lille ou Valenciennes. Dans l'espace public maubeugeois, le discours d'Alain Sarfati semblait justifier la quête identitaire nécessaire au caractère d'une ville, mais on ne doit pas perdre de vue que la végétalisation urbaine reste une aide précieuse pour la préservation du territoire et la (re)densification urbaine. La nature en milieu urbain est d'ailleurs réclamée par de nombreux citadins ou recherchée par les habitants du périurbain. L'espace urbain doit donc avoir un traitement végétal et libérer des vues vers ces espaces naturels, offrir des accès vers ces espaces et y intégrer des usages pour les habitants. La végétation urbaine reste toutefois parcimonieuse, marquant la distinction entre l'urbain et le végétal. Pour ne pas brouiller la lisibilité urbaine, les arbres de hauts jets (supérieur à 3 mètres) sont donc disposés de manière à ne plus brouiller la lecture architecturale comme, c'est le cas devant le Mail de Sambre¹⁶⁹. Les places, destinées à être des lieux de convergence et de rassemblements,

169 – cf. Fig.45

sont aménagées avec des pelouses urbaines qui varient les pratiques des citoyens sur les places, sans affermir l'unité du sol. Les arbres trop grands et dont le feuillage est trop dense sur les places ou dans les rues, qui brouillent la lecture architecturale et urbaine, sont supprimés pour laisser place à des essences moins imposantes ayant un feuillage plus léger, tel que des Magnolias de Kobe, des Fèviers d'Amérique ou des Sophoras Japonica Regent.

Autour de voies à grande vitesse (supérieur à 50 km/h), la plantation d'alignements d'arbres permet d'intensifier les parcours en mettant à distance les habitations en bord de route, protège les mobilités lentes de part et d'autre et stabilise la chaussée en agréant les sols environnants. Cet aménagement a aussi pour but de rendre le parcours plus agréable aux conducteurs en les protégeant de vents forts ou d'un soleil intense. Le boulevard de l'Europe, le boulevard Charles de Gaulle et l'avenue Jean Jaurès sont donc redimensionnés et requalifiés par ce même traitement paysager, pour offrir une ceinture plus poreuse au centre-ville. Le Sophora Japonica Regent, que nous avons déjà proposé en centre-ville, pourra être utilisé autour du boulevard périphérique, car cette essence se prête particulièrement bien à une disposition en alignement.

Les remparts représentent la plus grande zone naturelle du projet. Mêlant zones humides, sol perméable, patrimoine historique et végétation remarquable, le secteur des remparts représente un réservoir écologique, paysager et récréatif exceptionnel. Cette espace rassemble des enjeux de mobilité, d'interaction sociale, de territoire et de patrimoine. Les remparts représentent d'ailleurs une des strates historiques la plus ancienne de Maubeuge avec une origine remontant à 1764. Cette espace sera la mise en scène du paysage, afin de promouvoir les richesses naturelles du territoire et d'engendrer une possible densification. La vie en milieu dense est souvent peu désirée, mais devient acceptable lorsque celle-ci profite d'un cadre végétal qualitatif. Reconvertie en parc, cette espace deviendrait un réservoir écologique et un lieu récréatif renforçant les



Fig.74 - Articuler ensemble les mobilités et le végétal

relations entre les faubourgs et le centre-ville. Cet espace public perméable intègre, comme une place urbaine, une diversité d'usages tout en préservant les sols et le patrimoine. Ce parc doit mettre en scène le paysage et mettre en valeur le patrimoine, pour mieux mettre en relation les individus. Cette mise en relation se fait dans un premier temps par la multiplication des accès à travers le glacis, le fossé, les bastions et le chemin de ronde, qui rendent perméable la coupure spatiale que représente la fortification entre le centre-ville et ses faubourgs. Des aires de détente seront disposées sur les anciennes places d'armes rentrantes et saillantes qui constituent le chemin de ronde. Ces espaces, ainsi que les cheminements sur le glacis et dans les fossés, seront en « stabilisé avec liant »¹⁷⁰. Cette matérialité répond aux différents types de mobilité que l'on retrouve dans un parc comme la marche, le vélo et les déplacements PMR. Dans leur mise en œuvre, ces cheminements seront plus élevés que le sol environnant pour assurer l'écoulement des eaux. Des bordures en acier galvanisé permettent de séparer le sol végétal du sol minéral.

Les espaces verts se composent majoritairement de vastes étendues engazonnées comme c'est le cas actuellement. L'entretien se fait par l'intégration d'une population de moutons de Soay, comme à la citadelle de Lille ou dans les parcs de la ville de Lyon¹⁷¹, permettant une gestion durable de la flore et une meilleure préservation du patrimoine. Cette espèce est capable d'accéder à de nombreuses zones des remparts, qui sont victimes d'une végétation trop envahissante qui s'infiltré dans les maçonneries et les dégradent fortement. L'écopastoralisme est donc une réponse adaptée à la préservation du patrimoine et la gestion des sols avec cette espèce d'ovins très alertes et qui dégrade très peu les sols qu'il parcourt. L'implantation d'une infrastructure agricole publique sera nécessaire pour garantir le repos des bêtes.

170 – PAYS DE GÂTINE PARTHENAY. Les matériaux de revêtements : Les sols stabilisés. [en ligne] 2011. 12 p. Disponible sur http://www.intragatine.org/paysgatine/portail2/ressources/guide-matériaux/matériaux-revetement/02-les_sols_stabilises-guide_materiaux_pays_gatine_2011.pdf

171 – TILMANT, Julien. Les moutons tondeuses débarquent en ville. LYON CAPITALE [en ligne] 2010. Disponible sur : < <https://www.lyoncapitale.fr/Actualite/Les-moutons-tondeuses-debarquent-en-ville/> > (Consulté le 16/12/2020)

Sous le prisme du patrimoine matériel, les vestiges des remparts de Vauban sont bien souvent des symboles et des vecteurs identitaires pour les communautés qui en héritent. Par manque de moyens ou de projets ambitieux, la ville de Maubeuge n'exploite toutefois pas ce patrimoine remarquable et le délaisse. Les remparts, composés de très nombreux arbres, parfois remarquables, ont tendance à évoluer de manière non contrôlée, dégradant le site et son identité. Dans une logique de valorisation architecturale et patrimoniale, nous choisissons de suivre les recommandations de l'architecte du patrimoine F. Bisman, qui suggère à la ville un retour à des alignements historiques d'arbres¹⁷², en lien avec le tracé végétal de la période militaire. L'abattage, la conservation ou la plantation d'arbres en lien avec l'histoire, permet de renforcer la visibilité et la compréhension des remparts, mais aussi de les préserver durablement d'une végétation parfois trop envahissante, de créer des perspectives et d'intensifier les promenades. Ces alignements vont notamment permettre de mettre en valeur les bastions qui sont aujourd'hui trop peu parcourus.

Les fossés forment un espace dépressif encadré de part et d'autre d'un chemin de ronde et de bastions qui les surplombent. Cette espace panoptique et léthale de la fortification devient aujourd'hui un espace public aux limites verticales imposantes. Ces limites, nettoyées de la végétation gangrénant les façades, laissent apparaître d'importants murs de briques rouges, cadrant différentes séries de perspectives. Si l'ensemble du fossé peut se parcourir par une promenade surélevée en stabiliser, la partie la plus large du fossé entre le musée du Corps de Garde et l'office du Tourisme est convertie en vaste pelouse, entretenue mécaniquement, pour y pique-niquer, prendre le soleil pendant l'été, se reposer, lire, etc.

172 – Op. cit. BISMAN, François. Ville de Maubeuge : Étude historique, patrimoniale et sanitaire des fortifications [Document privé]. P.152.

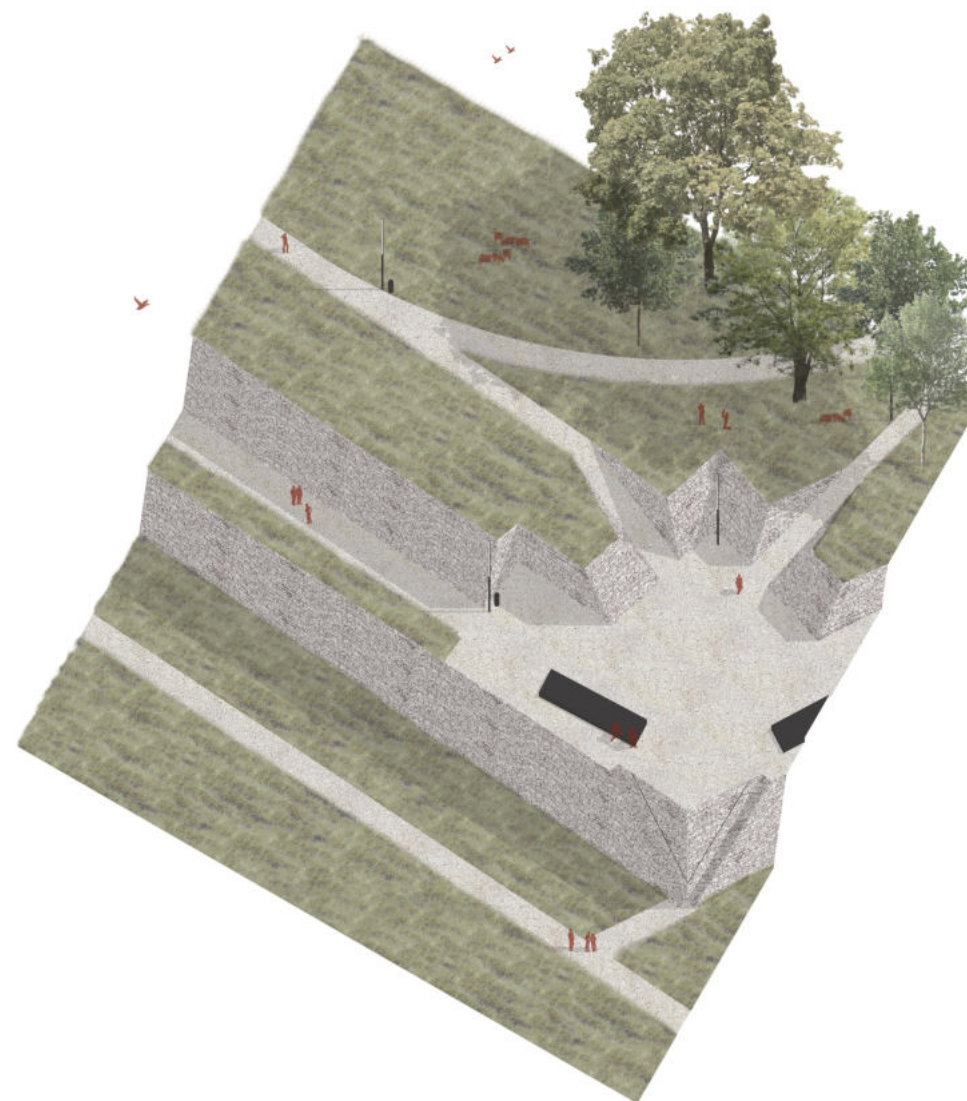


Fig.75 - Axonométrie des remparts réaménagés en parc urbain

Les zones aquatiques dans la partie nord-est des fossés avaient une fonction défensive et nourricière pour les soldats. Cet espace marécageux traditionnellement nommé « Vivier », participe au fonctionnement hydrographique du bassin de la Sambre en tant que zone inondable. Le Vivier qui est alimenté par la rivière de la Pisselotte se vide dans la Sambre en passant sous la ville. Ce ruisseau qui passait en ville¹⁷³ a été enterré après la surélévation du socle urbain lors de la reconstruction. Afin de rendre un cheminement naturel à la rivière, l'exutoire du vivier sera fermé et la Pisselotte se déversera naturellement dans les étangs Monier, inondant ainsi les remparts tout en recouvrant son cheminement lors de la période militaire. Cette partie humide allant du Vivier aux étangs Monier se traverse via des passerelles en acier posées sur pilotis, afin de préserver le sol. Des aires de détente sont disposées autour du Vivier pour créer un jardin humide, permettant aux habitants de se promener à proximité de cette zone humide.

173 – cf. Fig.8



Fig.76 - Conversion du Vivier en jardin aquatique

L'espace public spontané

Les éléments mobiles qui évoluent dans l'espace public sont la finalité de toute régénération d'un sol. Réaliser un lieu fédérateur est l'enjeu du projet et du programme de « Maubeuge 2050 » qui implique à la réflexion, les enjeux sociaux, identitaires, urbains, et de mobilités auxquels fait face la ville de Maubeuge. Le rassemblement des individus pour lutter contre la dévitalisation urbaine est donc encouragé par l'espace public. Selon Fred Kent et Kathy Madden, l'espace public devient social lorsqu'il recèle d'une multiplicité d'usages pouvant être au nombre de 10. Pour être pratiqués par les habitants, ces usages qui s'adressent essentiellement aux piétons, aux cyclistes, aux skateurs et aux PMR, doivent répondre aux besoins et à la spontanéité de ces derniers. Les différentes actions des individus dans le milieu urbain sont synergiques et conduisent à la socialisation de l'espace public.

Selon Jan Gehl¹⁷⁴, l'espace public est social lorsqu'il rassemble les individus, intègre une diversité d'usages en un lieu identifiable, accueille des visiteurs, possède des limites verticales ouvertes sur ce lieu, possède des dimensions capables d'accueillir un nombre important de personnes. Ce lieu doit aussi réaliser une transition appréciable entre les voies de circulation rapide et les déplacements lents, qui donnent une sensation de sécurité aux individus les plus vulnérables. La notion de lenteur dans l'espace public est pour Jan Gehl une obligation, afin de faciliter l'interaction entre les habitants. Jan Gehl définit ensuite 12 critères à instiller à l'espace public, afin de le rendre qualitatif¹⁷⁵. Parmi ces critères, on retrouve les principes de protection, de confort et d'attractivité auxquels le lieu doit répondre.

L'espace public réclame donc des usages qui doivent être constants. Ainsi, des trottoirs élargis pour permettre de s'arrêter sans gêner d'autres personnes, ou de s'asseoir à un endroit confortable et propre. Le mobilier urbain comme les bancs sont disposés de manière régulière et la matérialité des sols est faiblement accidentée pour assurer un confort des déplacements.

174 – Op. cit. GEHL, Jan. Pour des villes à échelle humaine.
Page 245
175 – cf. Fig.57

Sur les quais où la topographie urbaine se manifeste et s'accompagne d'une architecture remarquable, d'un élément de territoire et/ou d'un paysage artificialisé, l'espace public intègre des belvédères en terrasse, permettant d'offrir des panoramas ou des perspectives, pour participer à l'intensification du rapport entre l'individu et le cadre urbain. Sur les places, l'activité physique est favorisée par un traitement dégressif de la topographie, comme pour le skatepark de la place de la Concorde, ou par la réalisation d'un dessin de sol, facilitant une ou plusieurs disciplines sportives.

Le marquage au sol, se limitant le plus souvent à la signalétique automobile, rend l'espace public subjectif en prenant le parti de la voiture et en oubliant les autres modes de déplacements. Rendre l'espace public partagé entre tous reviendrait à supprimer toutes formes de signalétique automobile. Si la régénération du sol est pensée pour être libérée de la signalétique automobile au sol, on ne peut pas mettre pour autant les piétons en danger. Ces derniers sont donc protégés par le mobilier urbain qui répond aussi bien à leur spontanéité qu'à leur besoin de sécurité. Des potelets sont disposés autour des points de transits ou de passages, lorsque celles-ci sont considérées comme à risques (exemple : au niveau des croisements ou des « passages automobiles »). Les architectures disposées sur les zones revitalisées offrent aussi des abris permettant de se protéger des intempéries.

La nuit en milieu urbain est un moment suspendu, où la journée s'arrête, mais où la vie continue. L'éclairage urbain qui prolonge la journée malgré l'absence de soleil, joue de nombreux rôles, à commencer par la sécurisation de la ville. Il permet aux habitants de projeter leur déplacement, d'intensifier les parcours et les perspectives, d'observer et de surveiller.



Fig.77 - Axonométrie du quai du Mail de Sambre réaménagé en voie partagée

Les enjeux de la place de Wattignies

La quantité (non exhaustive) des enjeux qui découlent de la dévitalisation urbaine à Maubeuge invite à ne délaissier aucune des thématiques ayant croisé les réflexions précédentes. Il paraît néanmoins absurde d'édifier l'ensemble des projets en s'appropriant l'ensemble des sites. Pour Antoni Rovira i Trias, architecte malheureux du concours d'extension de la ville de Barcelone en 1859, «le tracé d'une ville est œuvre de temps plutôt que d'architectes»¹⁷⁶. Ce lemme, cher à l'urbaniste barcelonais, convient que l'urbanisme est affaire du «temps long», plutôt que du «temps court». Son projet urbain pour Barcelone prévoyait d'ailleurs une évolution par étapes radioconcentriques successives, où la ville acquerrait peu à peu une croissance naturelle, spontanée et structurée. Le projet de «Maubeuge 2050» rejoint les préceptes de l'architecte barcelonais, à la différence que nous capitalisons sur une concentration urbaine plutôt que sur un étalement urbain. Le projet urbain devrait donc se dérouler par «phase de réalisation» et par distribution de «lot» à différents acteurs. Les différentes phases entrent en résonance avec le schéma directeur, qui sert de repère commun aux différents projets.

La partie du centre-ville se trouvant sur la rive droite de la Sambre résulte d'une extension de la ville par André Lurçat après l'arasement des fortifications dans les années 30. Cette partie urbaine est essentiellement résidentielle et ses fonctions urbaines les plus importantes se trouvent au-delà du boulevard périphérique. La rive gauche qui accueille la majorité des équipements publics tels que des salles de représentations, une église, l'hôtel de ville, l'office du tourisme ou encore le parc zoologique domine la rive droite en termes d'attractivité. Bien qu'une connexion s'établisse entre les deux rives grâce à l'axe commerçant de l'Avenue Jean Mabuse et de l'Avenue de France, cette partie urbaine reste peu diversifiée en termes d'usages urbains. Avec la gare, la rive droite détient pourtant la fonction la plus pragmatique du centre-ville. Les abords faiblement peuplés, la position extérieure au boulevard et le caractère

peu séduisant de la partie sud de la ville font néanmoins du quartier de la gare un endroit purement fonctionnel. Ce constat, commun à toute la partie sud, nous pousse à considérer le secteur de la place de Wattignies comme la première tranche à réaliser. Cette place est actuellement un parking d'environ 320 places, en plein centre-ville de Maubeuge. Plus grand espace découvert de la ville (la place atteint une surface de 12 000 m². En comparaison, la pelouse et sa piste d'athlétisme du Stade de France atteignent une surface totale de 15 000 m²), ce site est bordé sur sa façade ouest par le bâtiment désaffecté de la Caisse d'Allocations Familiales dessinées par André Lurçat, au sud la Caisse d'Épargne et un logement se démarquant par ses façades couvertes de lierres, à l'est deux immeubles de taille moyenne et un immeuble de logements à l'angle de la place, enfin au nord, le collège Notre-Dame-de-Grâce. Sur une vue en plan, on constate que la place reste un lieu poreux, aux limites floues et aux usages publics peu diversifiés. À une échelle élargie pourtant, la place de Wattignies se positionne comme un jalon entre le secteur de la gare, l'axe commerçant de l'avenue de France et les fonctions attractives de la rive gauche, tout en étant au cœur d'un dispositif résidentiel. Le choix du site est stimulé par la volonté de réactivation, de valorisation et d'intensification du cadre urbain, par l'intégration d'usages urbains grâce à la régénération du sol et l'implantation d'un équipement à caractère public.

176 – JEZEGOU, Frédéric. Dictionnaire des citations. In: Le Monde. fr [en ligne]. (2017). Disponible sur : < <https://dicocitations.lemonde.fr/blog/le-trace-dune-ville-est-oeuvre-du-temps-plutot-que-darchitecte/> > (Consulté le 20/01/2020)



Fig.78 - La place de Wattignies: un immense espace ouvert destinée au stationnement

L'objectif principal du projet synergique reste l'inversion du processus de dévitalisation. Le site de la place de Wattignies répondant à des échelles autant architecturale et non plus urbaine, il paraît donc utile de justifier les objectifs auxquels ce projet doit répondre :

- Connecter les entités urbaines du secteur de la place de Wattignies entre elles
- Convertir l'espace public en espace égalitaire où le piéton et les mobilités douces prédominent
- Participer à la construction mémorielle de l'urbain en intégrant ses architectures au cadre urbain
- Convertir l'urbain en point d'attraction pour préserver le territoire de l'étalement urbain
- Diversifier les usages dans l'espace public pour en faire un espace d'émancipation des individus.

Ces items s'adressent au patrimoine architectural, à l'interaction sociale, à la préservation du territoire et la partialité des mobilités dans l'espace public. Ces principes théoriques nous conduisent à désormais à les convertir en architecture.



Fig.79 - Axonomie de la place de Wattignies: un espace aux limites poreuses

L'espace public vertical

Si le sport s'adresse principalement à une catégorie de population jeune et bien portante pouvant pratiquer une activité physique partout où les conditions le permettent, d'autres fonctions peuvent réunir une part plus large d'habitants et produire l'échange social qui fait la vie d'une communauté dans l'espace public. Le marché qui est une forme traditionnelle de réunion locale est un élément cher à de nombreux habitants, mais souvent oublié à l'ère des supermarchés et autres chaînes de proximité. L'omniprésence des entreprises privées, jouant la carte de la proximité et du « consommer local », a tendance à faire oublier la vente du producteur au particulier, assurant une consommation souvent plus saine et moins chère. Car la revitalisation d'une agglomération passe aussi par la revitalisation de son tissu social et territorial¹⁷⁷. Le marché en tant que réunion des acteurs quotidiens du territoire, semble être un élément à valoriser et à défendre, car il s'adresse à une large part de la population. Le marché anime le centre-ville et supporte l'économie locale en valorisant les productions et savoir-faire artisanaux ou agricoles¹⁷⁸. Ce maintien d'une activité commerciale propre au territoire est essentiel, aussi bien pour produire un sentiment d'identité et d'appartenance au territoire, que pour rester compétitif à l'ère de la mondialisation et de l'exode des habitants vers les agglomérations. L'activité commerciale et occasionnelle que représente le marché est la vitrine immuable du territoire à l'échelle locale et reste un événement (bi)hebdomadaire fédérateur pour les habitants en quête de vie sociale et locale. L'édification d'un marché couvert sur la place de Wattignies semble donc cohérente avec les aspirations précédemment exprimées. Cette infrastructure s'implanterait en face de la CPAM afin de fermer la bordure à l'est de la place aujourd'hui trop poreuse. La mise en confrontation de ces deux infrastructures permet de cadrer la place et de la révéler en tant

177 – ALGAN, Yann. « La revitalisation du tissu social dans les territoires est une priorité ». Le Monde [en ligne]. 2020. Disponible sur : < https://www.lemonde.fr/economie/article/2020/03/04/la-revitalisation-du-tissu-social-dans-les-territoires-est-une-priorite_6031755_3234.html > (Consulté le 01/12/2020)
 178 – Préfectures du Puy-de-Dôme et de la Loire. Revitaliser les centres-bourgs ; De la stratégie à l'action. [en ligne] 2017. 384 p. Livret 0. Disponible sur : < http://www.loire.gouv.fr/IMG/pdf/20170519_guide_revitalisation_centre-bourg.odp-2-version_1.pdf >

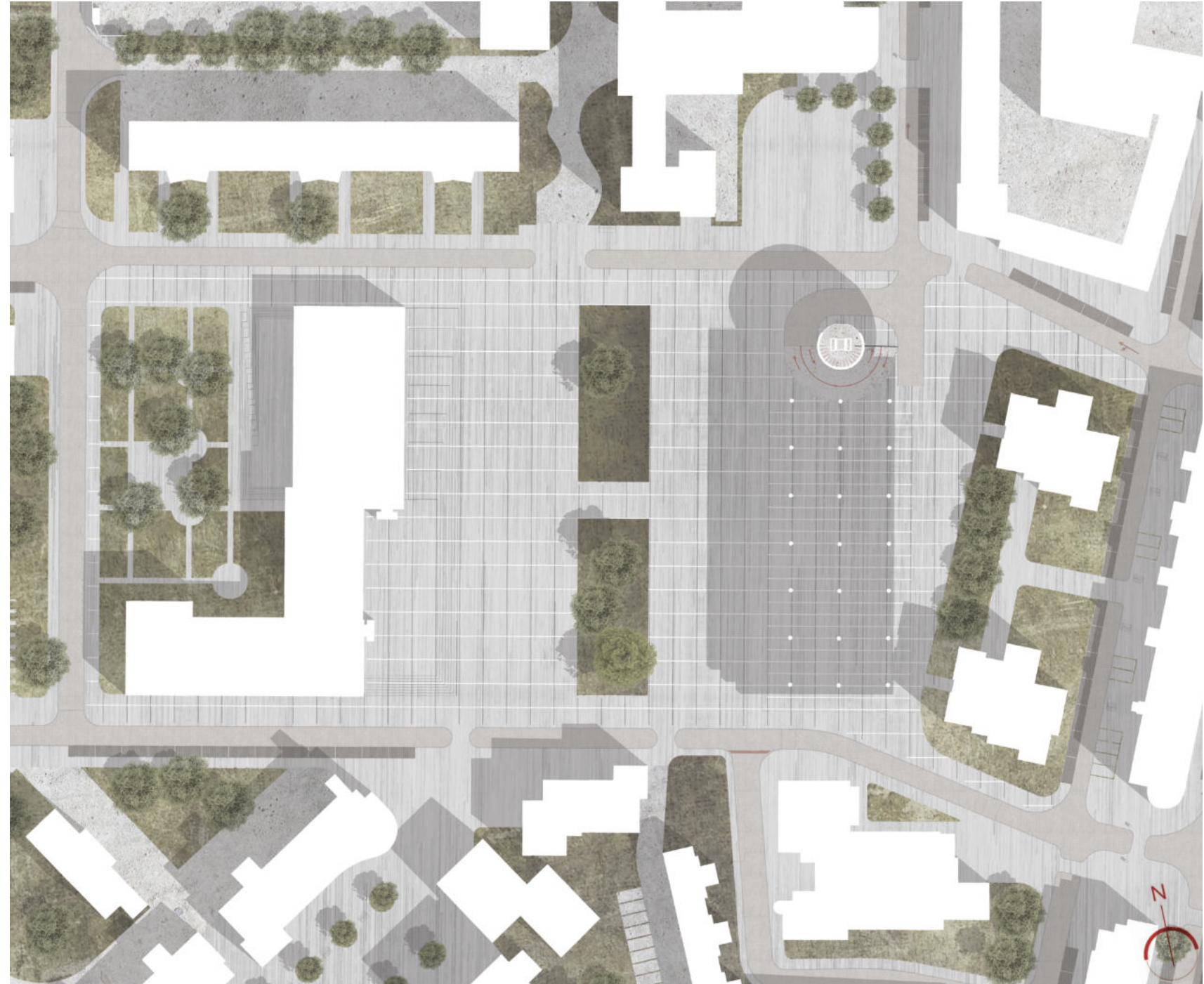


Fig.80 - Le marché couvert : un programme réversible qui structure les limites spatiales

qu'espace public et non plus en tant que parking. Le programme du marché couvert se compose d'un local en RDC permettant d'y entreposer le matériel nécessaire aux commerçants, des prises électriques intégrées au sol, le tout sous une halle.

Ce projet doit aussi tenir compte du stationnement automobile, car la place n'est actuellement utilisable qu'en tant que lieu de stationnement. Le Marché couvert est donc couplé à un parking silo, afin de désengorger l'espace urbain tout en maintenant les capacités de parcage automobile. Ce parking silo devant accueillir les 320 places de stationnement de l'actuel parking, se place 6 mètres au-dessus du marché couvert grâce à une structure poteaux-dalle. Une voie hélicoïdale tournant autour d'un bloc de service permet aux voitures d'accéder à un plancher de 2200 m² accueillant 102 places de stationnements classiques et 2 places de stationnements PMR. Cette opération se répète sur 2 autres niveaux, superposés sur une structure poteaux-dalles, permettant à ce parking d'accueillir un total de 312 voitures. Cette capacité reste flexible, car on peut s'attendre à une réduction ou une augmentation de la voiture en ville. Pour pallier cette possibilité, une trame est dessinée sur le sol de la place pour former sous la halle couverte un ensemble de rectangles aux dimensions de 2,5 mètres par 5 mètres, répondant aux standards des places de stationnements en France.

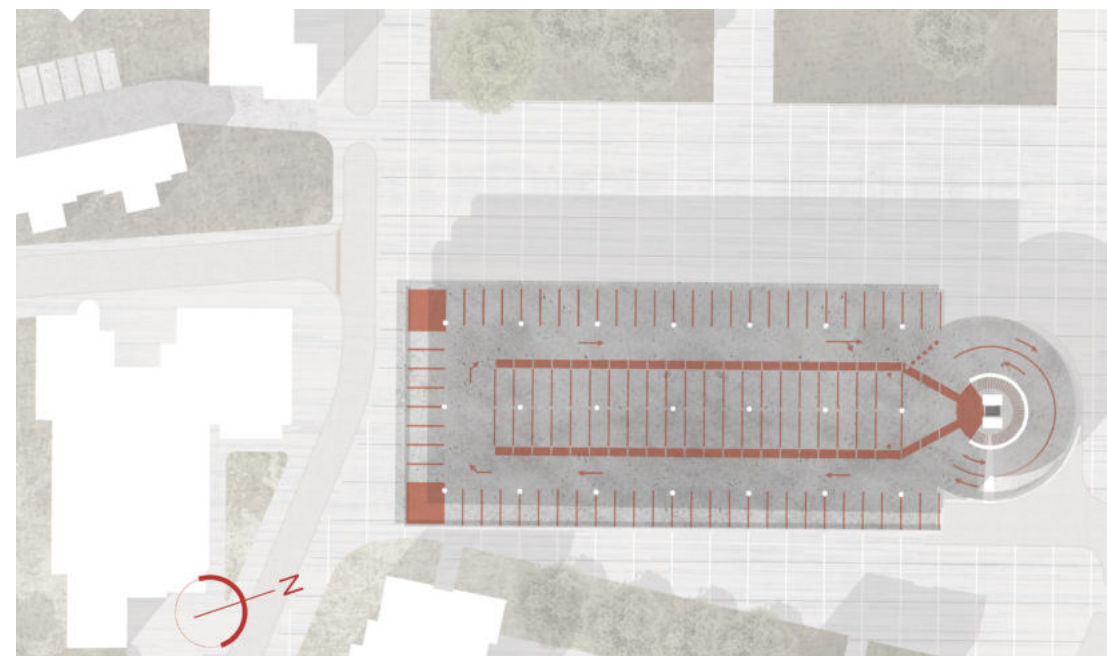
Dans le cas d'une réduction, voire une suppression, de la voiture en ville, le parking serait réutilisé sur la place de Wattignies. Les dimensions de ce dernier sont donc résolument confortables, pour permettre sa reconversion en immeuble de logements ou de bureaux. La structure est quant à elle dimensionnée avec des planchers en béton armé de 0.25 mètre d'épaisseur pour anticiper la mutabilité du parking. La mutabilité de l'espace permet de préserver sa capacité de réinvention et c'est pour cette raison que les façades ne sont pas préalablement figées. Seuls des garde-corps en béton sont édifiés pour assurer une sécurité nécessaire, le reste étant ouvert afin de permettre leur réinterprétation future. Le

parking est couvert d'un bardage en acier déployé, qui suggère sans montrer ouvertement l'activité automobile en arrière-plan, et laisse se développer des plantes grimpantes déjà présentes sur la place de Wattignies, qui animeront le bâtiment en tant que support pour le vivant et non en tant que simple objet de parcage automobile.

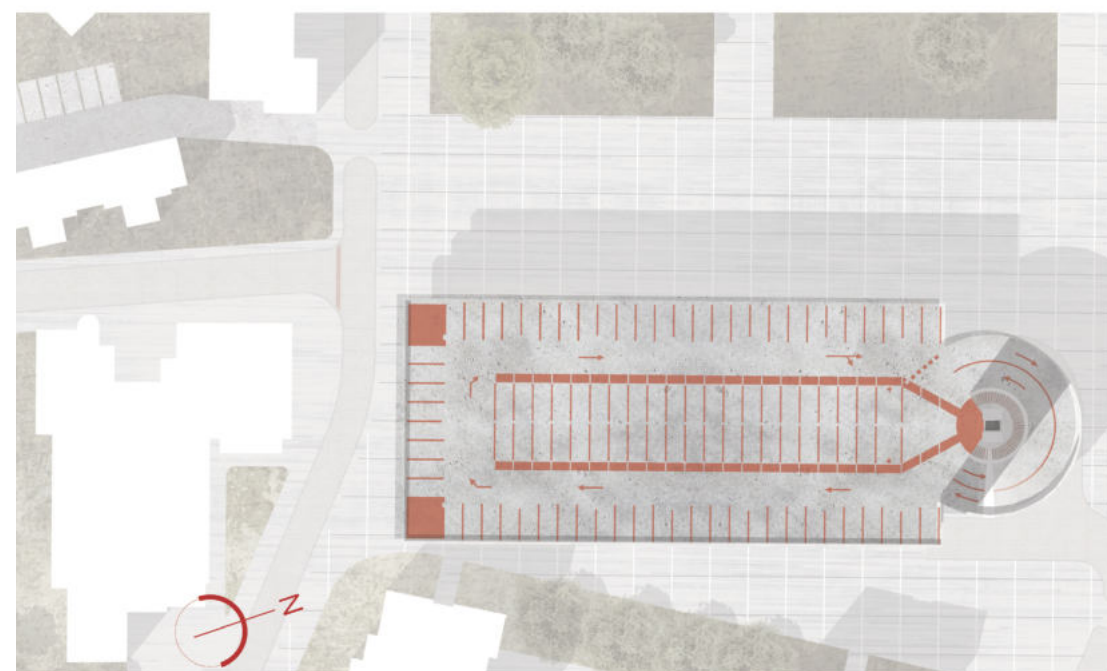
Faisant face à la halle couverte, l'ancienne CPAM est réinvestie en pôle culturel qui regroupe un ensemble d'activités culturelles et numériques (bibliothèques, cinémathèque, hall d'exposition, salles d'études, restaurant, fablab, etc.). Si nous ne développons pas ce projet En architecture, nous intégrons toutefois sa réalisation à notre scénario en développant et en justifiant son programme. La réhabilitation de ce bâtiment en tiers lieux répond à la diversification des activités au sein des bibliothèques, répondant à l'extension des formes d'informations, des activités récréatives et des modes d'interactions sociales.

Cette configuration confère à l'espace public le rôle de lien et de liant, articulant les nouveaux usages à ceux demeurant sur le site, tout en fédérant les habitants autour du lieu, à travers une diversité d'usages. L'espace public est donc dessiné selon les préceptes préalablement définis¹⁷⁹. Les rues qui encadrent la place sont réduites dans leur largeur pour devenir des voies à sens unique, réduisant la distance entre les trottoirs et la densité de flux automobile. La rue du maréchal Leclerc qui fait actuellement face à la CPAM est supprimée pour mieux intégrer le futur pôle culturel à l'espace public de la place. Le stationnement le long des trottoirs est partiellement maintenu, notamment à proximité des habitations pour garantir un confort d'accessibilités aux riverains. Les passages piétons autour de la place sont convertis en passages automobiles, notamment à proximité des flux piétons les plus importants comme au niveau du collège. À ces mêmes points sont maintenus les arrêts de bus, de part et d'autre de la place (Caisse d'épargne et Collège N-D de Grâce).

179 – cf. p144-158



Plan R+1 - R+2



Plan R+3

La végétation que Lurçat voulait «diffuse» en ville, est maintenues avec d'avantages de parcimonies, pour garanti une lisibilité urbaine et une ouverture de l'espace urbain. Les arbres qui encadrent actuellement la place sont abattus pour laisser place à des arbres plus petits au feuillage épars¹⁸⁰. Ces arbres sont plantés sur deux pelouses urbaines de 525 m² chacune, occupant le centre de la place. Ces pelouses qui ont vocation à être utilisées, forment un cœur végétal pour la place qui accessible aux habitants et sur lesquels ils peuvent se réunir. Les arbres au-delà de la place ne sont pas traités dans cette tranche du projet « Maubeuge 2050 ». Le bardage du parking silo doit aussi permettre le développement progressif de plantes grimpantes comme le lierre, pour participer à la vie végétale voulue par les habitants.

Le mobilier urbain comme les bancs, les luminaires, les ranges-vélo et potelets sont disposés autour de la place et sur la place. Le sol est nivelé aux bordures pour marquer une rupture entre l'espace pédestre et l'espace routier. Le pôle culturel qui surplombe la place est mis en relation avec l'espace public à travers le nivellement en escaliers de son socle, mettant ainsi en scène l'architecture et les usagers s'y rendant. Une pente à 2 % le long de la façade permet de rendre le bâtiment accessible aux PMR. Sur le sol de place, une trame de 5 mètres par 5 est dessinée avec des pavés pour donner une échelle aux usagers dans cet immense espace. Le sol de la place est plan et les objets comme le mobilier urbain sont disposés de sortes de ne pas gêner les circulations, préservant ainsi une liberté d'action pour des événements quotidiens ou ponctuels, comme un marché, une brocante ou un cinéma en plein air. Au quotidien, il est possible de stationner sa voiture, de se restaurer, de se rassembler, de s'asseoir, de lire, de pratiquer une activité physique, de discuter, de garer son vélo, d'attendre son bus ou de se promener avec ses enfants ou son chien, etc. Cette multiplicité d'usages tend à enrichir l'espace de la place de Wattignies et ainsi à garantir une démocratisation du sol.

180 – cf. L'espace public à géométrie variable

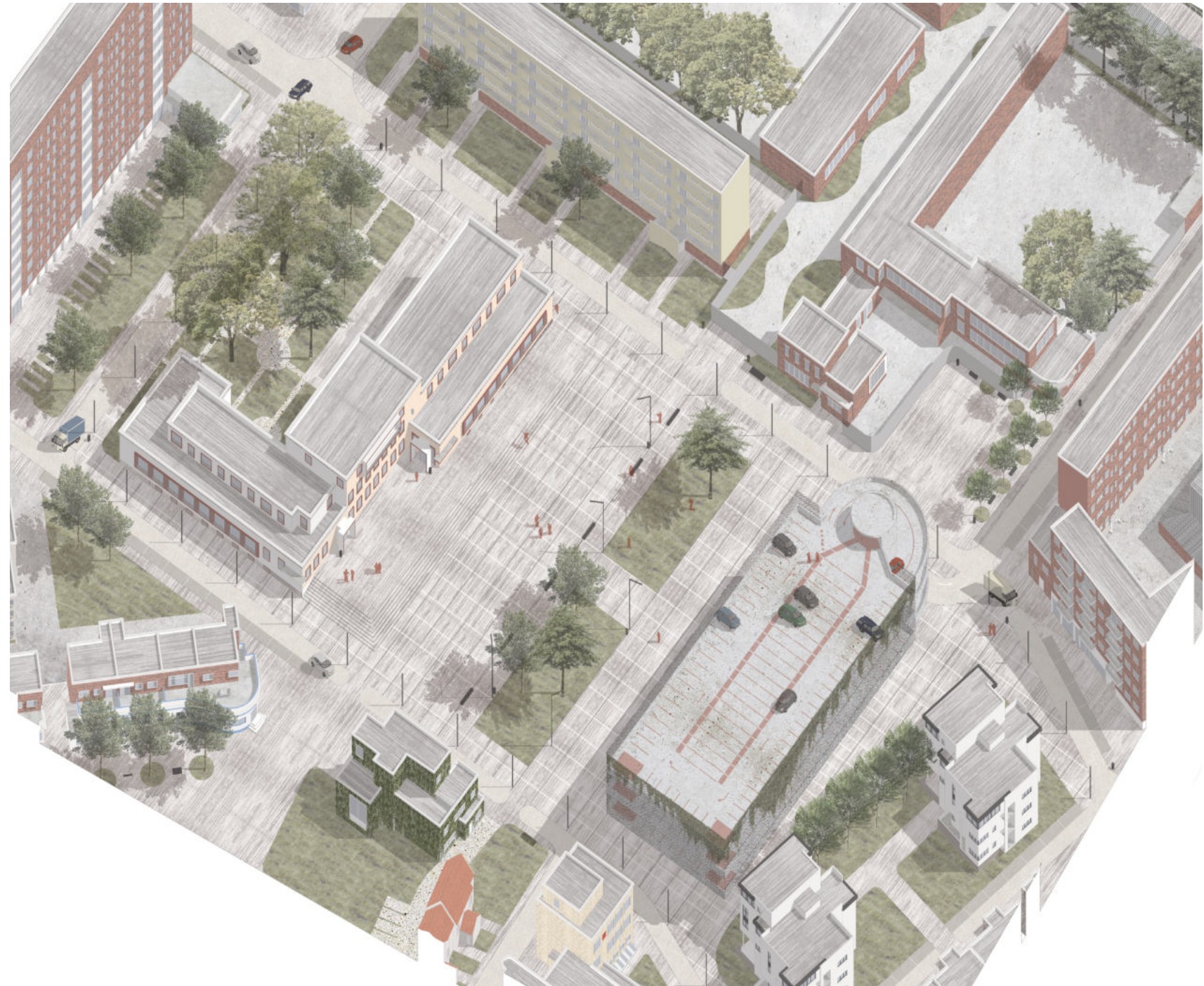


Fig.82 - La place de Wattignies dans la prospective du projet «Maubeuge 2050»



Coupe transversale



Coupe longitudinale



Élévation Sud



Élévation Est

CONCLUSION

Dans ce Travail de Fin d'Études, l'ambition est la revitalisation d'un centre-ville face à la dynamique récessive qui frappe les villes intermédiaires. Le choix du site qui s'est porté sur le centre-ville de Maubeuge nous permet de traduire notre problématique En et Sur l'architecture à travers la question suivante : la régénération de l'espace public d'un centre-ville peut-elle participer à la revitalisation d'une agglomération ?

L'analyse urbaine nous a permis de constater une histoire architecturale et urbaine aussi riche que tourmentée, où le centre-ville de Maubeuge n'a plus son rôle originel de centre de gravité de la maille territoriale à l'échelle du bassin de vie. Cette position s'explique par le phénomène de dévitalisation qui frappe la ville depuis plusieurs années. Les éléments sous-jacents qui composent ce phénomène sont la crise économique et sociale, la baisse démographique, la détérioration du cadre urbain et l'endettement de la municipalité. Ce phénomène insidieux, dont les ramifications dépassent largement le cadre de l'architecture et de l'urbanisme, se manifeste principalement par un exode périurbain croissant où les habitants marquent de plus en plus leur défiance vis-à-vis du cadre urbain. Ce phénomène a pour conséquence le mitage du territoire, la vacance des villes avec l'accroissement de l'automobile. Ces problématiques nous invitent à prendre des positions ambitieuses pour régénérer la ville et lui assurer une évolution durable et pérenne dans le temps.

La revitalisation du centre-ville de Maubeuge se fait donc selon un scénario étendu à toute la population de la ville. La volonté dans ce TFE de rendre la ville attractive nous amène à repenser l'espace public qui est théoriquement le lieu de l'expression d'une communauté citadine. Nos analyses ont permis de constater que la ville ne manquait pas de qualités urbaines, architecturales et paysagères, mais ces dernières sont trop peu mises en valeur. Le développement de thématiques architecturales et urbaines comme les mobilités, le patrimoine, l'architecture, le territoire, le paysage et l'interaction sociale nous a permis de mieux comprendre de quoi l'espace public était

constitué et de quoi il était porteur pour une ville. Les analyses urbaines personnelles ont aussi démontré un déséquilibre surfacique dans la redistribution des sols se trouvant à l'intérieur du boulevard périphérique. Ces constats nous ont conduits à repenser le sol à travers 5 items que sont l'espace public partagé, l'espace public perméable, l'espace public fédérateur, l'espace public mémoriel et l'espace public vertical.

Les 4 premiers items se matérialisent par une régénération du sol, en fonction de l'implantation de ce dernier et selon les enjeux auxquels il est confronté. L'espace public vertical, qui est incarné par le projet de la place de Wattignies, tend quant à lui à répondre aux enjeux auxquels le centre-ville de Maubeuge doit faire face, en s'intégrant à un projet synergique incarné par le scénario « Maubeuge 2050 ». L'atelier de recherche En et Sur l'architecture « A.R.O 2.0 », a permis grâce à la confrontation d'idées variées, de penser une architecture en tant qu'espace public vertical, capable de répondre de manière plurielle aux enjeux qui affecte le site. Parmi les nombreux projets que nous avons imaginés pour l'évolution urbaine de Maubeuge, le projet de la place de Wattignies cherche à offrir une réponse au temps présent et une solution pour le temps futur, grâce à la flexibilité de sa spatialité. Cette architecture est liée à son sol, indispensable au fonctionnement présent et futur de ce programme. Répondant aux enjeux de mobilité, de paysage et, dans un futur proche, de densification urbaine, le projet et son socle forment un échantillon représentatif, mais non exhaustif d'un processus de revitalisation urbaine En architecture et En urbanisme. Si ce projet ne répond pas à l'ensemble des problématiques urbaines du centre-ville, il tente au moins de s'adresser aux habitants en répondant aux problématiques urbaines qu'ils affrontent quotidiennement et en participant à la valorisation de leur cadre urbain.

En urbanisme et en architecture, l'abondance de projets, d'usages et de sites, pour un centre urbain de 110 hectares, peut paraître excessive. Ce foisonnement urbain est en fait l'expression d'une polysémie du centre-ville. Si la richesse d'un centre urbain ne réside pas dans sa quantité, mais dans sa qualité, on ne doit toutefois pas

ignorer que la répartition d'une population urbaine a tendance à être inégale, sans compter qu'elle dépend aussi de facteurs extérieurs comme la mobilité. Le choix de disséminer les projets à travers le centre-ville se fait donc dans l'objectif d'atteindre un maximum d'individus. Ce principe du « disséminement planifié » a pour but d'engendrer une diversification, un renouvellement et un enrichissement constants des différents lieux qui composent le centre urbain, qui est normalement le cœur battant d'une ville. Le terme de « Polysémie » exprime cette volonté. Ce terme signifie « qui a plusieurs sens différents ». Dans cette définition réside l'essence de la réponse à notre problématique. Le foisonnement et la quantité à l'échelle des usages et des programmes dans l'architecture tend à répondre de manière diffuse et plurielle, à une problématique insidieuse aux ramifications croissantes. Défendre une polysémie du centre-ville revient à défendre un urbanisme et une architecture évolutive et durable par son programme, dont la qualité réside dans leurs capacités à répondre aux besoins présents et futurs. Le projet de « Maubeuge 2050 » est ainsi une illustration théorique des possibilités d'enrichissement du cadre urbain, en diversifiant les usages, mais aussi les styles et les langages architecturaux.

Si le projet architectural adopte une position évolutive, où la fonction du présent n'est pas forcément destinée à être la fonction du futur, c'est pour mieux répondre au caractère évolutif nécessaire à l'adaptation des villes. L'ère de la transition plonge le monde dans une réflexion permanente, où les politiques globales comme celles de la ville doivent établir des prospectives pour le devenir de leurs agglomérations. La suppression du P.L.U de Maubeuge et l'arrivée d'un nouveau plan pour juin 2021 illustrent cette réorientation des politiques urbaines par les agglomérations. Dans cette situation, le projet d'architecture ne pouvait pas prendre une position qui serait caduque dans 1 an, 10 ans ou 50 ans. Aussi, la suggestion d'un urbanisme polysémique et d'une architecture réversible nous paraît adéquate pour répondre à un devenir urbain dont les orientations évolueront.

À la question « La ville est-elle désormais revitalisée ? », la réponse ne peut pas être définitive. La régénération de l'espace public et l'édification d'une architecture participant à la résolution des difficultés urbaines est naturellement nécessaires. Mais une régénération du sol et la réalisation d'une dizaine de projets synergiques ne constituent pas une fin en soi. Le projet « Maubeuge 2050 » ne peut malheureusement pas résoudre instantanément une trentaine d'années de difficultés urbaines. Comme nous avons pu l'observer, la dévitalisation urbaine à Maubeuge se traduit de manière plurielle, et n'impacte pas seulement les secteurs touchant à l'architecture et à l'urbanisme. Le phénomène récessif frappe souvent l'ensemble d'un territoire et d'une population à travers l'économie, qui est la pierre angulaire de nos sociétés occidentales. Le peu de résilience qu'offre le système économique a démontré par le passé que quelques soubresauts pouvaient ainsi annihiler n'importe quelle politique publique à n'importe quelle échelle. L'architecte a certes un rôle à jouer dans la société et doit apporter des réponses aussi pour les villes récessives, mais il ne peut les apporter que dans un travail global regroupant toutes les thématiques. Une revitalisation urbaine doit aussi se faire par le biais de politiques volontaires, d'un soutien économique, d'une adhésion populaire, etc. À une ère où les réflexions sur la ville, la démocratie, le rapport au monde et l'interaction sociale ont rarement été aussi importantes, il semble que les villes, et plus particulièrement les villes récessives, ont toute une occasion de se saisir de ces nouvelles thématiques afin de repenser le développement ou fonctionnement économique, les politiques de logements, d'aménagement urbain et de rapport au territoire, etc. pour espérer s'inscrire dans une transition durable.

REMERCIEMENTS

Mes plus grands remerciements vont à ma famille, et plus particulièrement Jean-Bernard et Véronique qui n'ont jamais failli, durant toutes ces années, dans leur rôle de parents.

Je remercie messieurs Gilles Debrun et Olivier Bourez pour leurs conseils, ainsi que l'atelier A.R.O pour la qualité des enseignements dispensés durant le semestre.

Je remercie monsieur Rémy Wérion pour le temps consacré et pour l'intérêt porté à ce travail.

Je remercie le corps enseignant et administratif de l'UCL Tournai ainsi que tous les professeurs que j'ai pu croiser durant ces études, pour l'exigence dont ils ont fait preuve et l'ambition qu'ils transmettent au quotidien.

Je remercie l'ensemble des membres passés, présents, intempestifs ou réguliers du 4.21 et 4.22 du Quai Taille-Pierre pour l'enrichissement personnel qu'ils transmettent.

Je remercie enfin plus particulièrement Pierrick, Manon, Sarah, Clément et Louisa pour ces années d'études.

Je remercie Claire pour le temps, le regard critique, l'objectivité, la patience et le soutien dont elle fait preuve au quotidien.

ANNEXE

Polysémie

Caractère d'un signe qui possède plusieurs contenus, plusieurs sens.

Poliorcétique

Relatif à l'art de mener un siège, aux techniques de sièges.

Remembrement

Regroupement de parcelles afin de constituer un domaine d'un seul tenant.

Shrinking City

Phénomène de rétrécissement urbain caractérisé par une baisse démographique, une baisse économique et une crise sociale.

Gestion intégrée

Mode de gestion de certaines activités qui intègre dès la phase de conception l'ensemble des facteurs écologiques, économiques, sociaux, culturels, etc. qui leur sont liés.

Prométhéen

Action consistant à intervenir sur une entité pour en modifier durablement le destin.

Muséification

Processus de mise en valeur (d'un espace ou d'une pratique) par la conservation et le développement touristique.

Dromologie

étude du rôle joué par la vitesse dans les sociétés modernes.

Artialiser

Construction culturelle qui donne à voir le paysage, non par la simple juxtaposition d'éléments visuels épars, mais comme une structure d'ensemble aux codes culturels librement inspirés de la représentation artistique.

Espace partagé

Voie publique où l'ensemble des modes de déplacement cohabitent sans ségrégation physique ou réglementaire.

Ambiente

Principe d'intervention dans un cœur historique en respectant la morphologie et plus particulièrement l'articulation entre les édifices et le contexte

ANNEXE

- ARISTOTE. *Les politiques*. Paris : Édition Flammarion, 2015, 589 p. (Poche)
- GEHL, Jan. SVARRE, Birgitte. *How to study public life*. Washington, DC : Island Press, 2013, 192 pages.
- BATHELLIER, Virginie. *Brive-la-Gaillarde : Au chevet des cœurs de ville*. Diagonal, revue des équipes d'urbanismes. Juillet 2019, n° 206, p. 47-50.
- THOMAS, Philippe. *Histoire de Maubeuge* [en ligne] Villeneuve d'Ascq, ENSAPL, 2017-2018, 22 p.
- PROST, Philippe. *Vauban : le style de l'intelligence*. Union européenne : Archibooks, 2007, 111 p.
- BISMAN, François. *Ville de Maubeuge : Étude historique, patrimoniale et sanitaire des fortifications* [Document privé]. Étude en but de conserver et valoriser le patrimoine ancien. France : François BISMAN architecte du Patrimoine. 2010. 155 pages. Consultable à la ville de Maubeuge (service urbanisme). Consulté le 10/02/2020
- DOUTRIAUX Emmanuel & VERMANDEL Frank (dir.). *Le nord de la France, laboratoire de la ville : trois reconstructions : Amiens, Dunkerque, Maubeuge. Roubaix* : Espace Croisé. 1997, 87 p.
- JOLY, Pierre. JOLY, Robert. *L'architecte André Lurçat*. Paris : Picard, 1995, 266 p.
- LAROUSSE. *Dictionnaire français*. Paris : Larousse, 2005, 1478 p.
- STOPIN, Victoire. *L'articulation entre la baie d'Authie et la ville de Berck-sur-mer, ou comment faire le lien entre le paysage sauvage et le paysage bâti*. Mémoire de Master 2 : architecture, ingénierie architecturale et urbanisme. Tournai : UCLouvain LOCI Tournai. 2018. 122 p.
- MAÏLLIS, Georgios (dir.) *Charleroi métropole, un schéma stratégique*. Ganshoren : IPM Printing, 2018, 150 p.
- LENNE, Frédéric (dir.) *Faire battre le cœur des villes*. Paris : Éditions La Découverte, 2018, 175 p.
- PAQUOT, Thierry. « Introduction », Thierry Paquot éd., *L'espace public*. La Découverte, 2009, 125 pages.
- VIGANO, Paola. *La métropole horizontale : vers un «capital spatial inconditionnel*. In LENNE, Frederic. *Faire battre le cœur des villes*. Éditions La Découverte, Paris. 2018, 175 pages
- PIKETTY, Thomas. *Le Capital au XXIe siècle*. Éditions Le Seuil, Paris, 2013, 976 pages.
- DENEFLE, Sylvette. *Habiter Le Corbusier*. Rennes : Presses universitaires de Rennes, 2006, 312 pages.
- LE CORBUSIER. *Urbanisme*. Paris. Champs-Flammarion, 1994 (1re édition 1925), 284 pages.
- ROUSSEAU, Clément. *Articuler la ville à une mobilité durable*. Mémoire de Master 2 : architecture, ingénierie architecturale et urbanisme. Tournai : UCLouvain LOCI Tournai. 2020. 127 p.
- GEHL, Jan. *Pour des villes à échelle humaine* (Titre original : Cities for the people). Montréal, Ecosociété, 2010, 278 p
- CHOAY, Françoise. *L'allégorie du patrimoine*. Paris. Seuil, 1996. 272 pages.
- CHOAY, Françoise. Préface. IN: RIEGL, Alois. *Le culte moderne des monuments : son essence et sa genèse*. Paris : Seuil, 1903 (réédition 1984), 128 pages. Page 10.
- GROSJEAN, Bénédicte. *Urbanisation sans urbanisme*. Ixelles : Mardaga, 2010, 352 p.
- VIRILIO, Paul. *L'insécurité du territoire*. Paris : Éditions Galilée, 1993. 285 p.
- MAGNAGHI, Alberto. *Le projet local*. Paris : Mardaga, 2003, 123 p.
- Agence TER. *L'urbanisme des milieux vivants*. Éditions Parenthèses. Imprimé en Union européenne. 2018, p.88-89.
- MAGNAGHI, Alberto. *La nouvelle conscience du lieu*. Paris : Éditions Etérotopia. 2017. 179 p.
- CLÉMENT, Gilles & LONSDALE, Michael. *Des jardins et des hommes*. Venise : Bayard, 2016. 180 p.
- PAQUOT, Thierry. *Le paysage*. Paris : Éditions La Découverte, 2016. P3-12.
- CULLEN, Gordon. *Townscape*. Architectural Press, 1961, The concise Townscape, Editions With new material, Architectural Press, 1971.
- LUGINBÜHL, Yves. *La mise en scène du monde*. Paris, CNRS, 2012, 432 p.
- SITTE, Camillo. *L'art de bâtir les villes*. Paris. Seuil, 1996 [Réédition de 1889], 256 p. Extrait des pages 112-113
- LABBE, Mickaël. *Reprendre place. Contre l'architecture du mépris*. Paris. Payot, 2019. 256 p.
- LECOCQ, Florent. *Équipement sportif : le sport comme catalyseur social*. Mémoire de Master 2 : architecture, ingénierie architecturale et urbanisme. Tournai : UCLouvain LOCI Tournai. 2020. 229 p. Page 125.
- ENCORE HEUREUX (dir.) *Lieux infinis : Construire des bâtiments ou des lieux*. Paris : B42, 2018, 356 p.
- HENRY, Pierre. 1900-2000; Maubeuge dans la traversée du siècle. Lille : La Voix du Nord, 2000, 104 p.

Fig.0 : 1re de couverture

Document réalisé par l'auteur le 6/01/2021

Fig.1 : Carte de référence du centre-ville de Maubeuge, réalisée par l'auteur.

Document réalisé le 12/11/2020

Fig.2 — Réflexion sur une « bonne ville »

Dessin prospectif réalisé par l'auteur dans le cadre de l'atelier Transition avec messieurs Dimitri Fache et Quentin Wilbaux. Document réalisé le 26/09/2019

Fig.3 — Shrinking City/Maubeuge, rue des Laminoirs : Habitat vacant rue des Laminoirs à Maubeuge

Photo prise par l'auteur le 28/09/2019

Fig.4 – De la Shrinking city à la ville désirable

Dessin prospectif réalisé par l'auteur dans le cadre de l'atelier Transition avec messieurs Dimitri Fache et Quentin Wilbaux. Document réalisé le 09/10/2019

Fig.5 — Place des Nations – Centre-ville de Maubeuge

Vue depuis la Place des Nations à Maubeuge. Photo prise par l'auteur le 30/11/2018

Fig.6 — L'arrondissement de Maubeuge en 1820-1850

Carte réalisée par l'auteur, sur base de la carte d'état-major de l'avesnois de 1850 dans le cadre de l'atelier Transition avec messieurs Dimitri Fache et Quentin Wilbaux. Document réalisé le 08/11/2019

Fig.7 — La fortification de Maubeuge en 1764

Carte réalisée par l'auteur, sur base des plans du Duc d'Aumont et transmis par monsieur François Bisman, dans le cadre de l'atelier A.R.O avec messieurs Olivier Bourez, Guilhem Chuillon et Renaud Pleitinx. Document réalisé le 22/02/2020.

Fig.8 à 10 — Remparts de Maubeuge en 2020

Photos prises par l'auteur le 30/11/2018

Fig.11 — Croissance urbaine des villes de Maubeuge-Louvroil

Document réalisé par l'auteur sur base du projet de redynamisation du territoire de Maubeuge par THOMAS, Philippe. URL : < <https://s-pass.org/SPASSDATA/ALGEDIM/QOKQWR/D676/D67678.pdf> >

Fig.12 : Les cités ouvrières : le Faubourg de Sous-le-Bois

Photo prise par l'auteur le 30/11/2018

Fig.13 — Vue de l'écluse à Maubeuge en 1940

Auteur inconnu. Pont du moulin avec vue de l'avenue Jean Mabuse détruite par les bombardements allemands en 1940. (1940). [JPEG] In: Delcampe. Disponible sur : < <https://www.delcampe.net/fr/collections/cartes-postales/france/maubeuge/maubeuge-photo-carte-pont-du-moulin-avec-vue-de-l-avenue-jean-mabuse-detruite-par-les-bombardements-allemands-en-1940-236319311.html> > (Consulté le 30/11/2020)

Fig.14 — Les 8 points d'André Lurçat

Document réalisé par l'auteur sur base de l'ouvrage : Le nord de la France, laboratoire de la ville : trois reconstructions : Amiens, Dunkerque, Maubeuge.

Fig.15 : Les 8 points de Lurçat à l'échelle urbaine

Document réalisé par l'auteur sur base de l'ouvrage : Le nord de la France, laboratoire de la ville. Trois reconstructions : Amiens, Dunkerque, Maubeuge.

Fig.16 — Repère urbain : l'église Saint Pierre-Saint Paul

Document réalisé par l'auteur le 20/11/2020.

Fig.17 — Les I.D.T : une architecture provisoire qui se pérennise

Disponible sur : HILAIRE, Paul. PETITBERGHIEN, Thierry. L'œuvre de Lurçat à Maubeuge, Nord. 74 itinéraires du patrimoine [en ligne]. L'inventaire. 1994. 14 p. Format PDF. Disponible sur : <https://www.caue-nord.com/SPASSDATA/ALGEDIM/QOKQWR/D251/>

D25135.pdf (Consulté le 20/01/2020)

Fig.18 - Vues de l'église Saint Pierre-Saint Paul à Maubeuge : Photos prises par l'auteur le 28/09/2020.

Fig.19 — Les I.S.A.I

Photos prises par l'auteur les 30/11/2018 et 28/09/2020

Fig.20 : Le Mail de Sambre vue depuis le quai des Nerviens

Photo prise par l'auteur le 27/10/2020

Fig.21 — Les 209 villes décroissantes de France métropolitaine

Document réalisé par l'auteur, dans le de l'atelier Transition avec messieurs Dimitri Fache et Quentin Wilbaux. Source : Ministère de la Cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales. Programme Action Cœur de Ville [en ligne]. Disponible sur : <https://www.cohesion-territoires.gouv.fr/programme-action-coeur-de-ville#:~:text=coeurs%20de%20ville-,222%20collectivit%C3%A9s%20b%C3%A9n%C3%A9ficiaries%20du%20plan%20national%20Action%2-0c%C5%93ur%20de%20ville,vit%20dans%20une%20ville%20moyenne.> (Consulté le 22/10/2019)

Fig.22 — La spirale de la décroissance urbaine selon Daniel Florentin

Document réalisé par l'auteur sur base de : Géo-Confluences. Ressources de géographies pour les enseignants. [en ligne] FLORENTIN, Daniel. Disponible sur : <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/a-la-une/notion-a-la-une/notion-shrinking-city>

Fig.23-24 — Un étalement urbain croissant malgré une évolution démographique décroissante

Document réalisé par l'auteur sur base de : Géoportail [en ligne]. Dernière modification le 26/07/2018. Auteur inconnu. Disponible sur : < <https://www.geoportail.gouv.fr/carte> > (Consulté le 03/03/2020)

Fig.25 – Le cauchemar pavillonnaire selon Jean-Luc Debry

Document retouché par l'auteur. 1re de couverture tirée de l'ouvrage : DEBRY, Jean-Luc. Le cauchemar pavillonnaire. Paris : L'échappée, 2012, 168 p.

Fig.26 — Un marquage au sol qui témoigne de la répartition inégale de l'espace public

Document réalisé par l'auteur sur base de : Géoportail [en ligne]. Dernière modification le 26/07/2018. Auteur inconnu. Disponible sur : < <https://www.geoportail.gouv.fr/carte> > (Consulté le 24/11/2020)

Fig.27 — Repenser la ville à partir du centre-ville

Document réalisé par l'auteur le 01/11/2020

Fig.28 – Et in Arcadia Ego

Document réalisé par l'auteur le 05/01/2021

Fig.29 — Document retouché par l'auteur, à partir de l'image

Maximilien Luce, Usines près de Charleroi, 1897. Huile sur panneau, Musée d'Orsay, Paris.

Fig.30 — De l'espace public à l'espace routier

Photo prise par l'auteur le 27/10/2020

Fig.31 — La régénération de l'espace public à Tournai. Quai du Luchet d'Antoing à Tournai

Photo prise par l'auteur le 3/06/2020

Fig.32 — Articuler Maubeuge à une nouvelle urbanité

Document réalisé par l'auteur le 29/11/2020

Fig.33 — Réinvestir la ville

Document réalisé par l'auteur le 29/11/2020

Fig.34 — Le diagnostic des mobilités à Maubeuge

Documents réalisés par l'auteur le 30/11/2020

Fig.35 — La ville moderne selon Le

Corbusier Document tiré de : JEANNERET-GRIS, Charles-Edouard, dit Le Corbusier. Le Plan Voisin (1925) [JPEG]. In: Canadian Centre

for Architecture. Disponible sur : < <https://www.cca.qc.ca/fr/recherche/details/collection/object/301244> > (Consulté le 29/11/2020)

Fig.36 — L'urbanisme diffus depuis l'espace

Document retouché par l'auteur à partir de : ESA. La Terre vue de l'espace : Lumières dans la nuit. (2012). [GIF] In: The European Space Agency. Disponible sur : < https://www.esa.int/Space_in_Member_States/Belgium_-_Francais/La_Terre_vue_de_l_Espace_Lumieres_dans_la_nuit > (Consulté le 30/11/2020)

Fig.37 — Le piétonnier du Vismarkt à Brugge

Photo prise par l'auteur le 16/09/2018

Fig.38 — Le diagnostic du patrimoine bâti à Maubeuge

Document réalisé par l'auteur le 29/10/2020.

Fig.39 — L'église Saint Pierre-Saint Paul: un repère dans la ville?

Photo prise par l'auteur le 23/11/2020

Fig.40 — L'afflux touristique à Lisbonne qui marginalise peu à peu les habitants

Photos prises par l'auteur le 30/04/2019

Fig.41 — L'habitat vernaculaire et l'espace public

Photo prise par l'auteur le 02/08/2018 à Le Poët-Sigillat dans le cadre du stage Dessin&Chantier encadré par Monsieur Eric Van Overstraeten

Fig.42 — L'espace public au service de l'architecture

SAMBORSKA, Karolina. Untitled (2020). In: Le Moniteur. Disponible sur : < <https://www.lemoniteur.fr/article/amenagement-de-quai-le-havre.2110319> > (Consulté le 12/11/2020)

Fig.43 — Le diagnostic paysager à Maubeuge

Document réalisé par l'auteur le 05/12/2020

Fig.44 — Une végétation brouillant la lecture architecturale et urbaine

Photo prise par l'auteur le 27/10/2020

Fig.45 — La vitesse compresse le temps et la géographie

Photo prise par l'auteur le 29/08/2020

Fig.46 — Côte vue avec Apollon et la sibylle de Cumes : un paysage artialisé selon Claude Gellée dit Le Lorrain

GELLEEE, Claude. Côte vue avec Apollon et la sibylle de Cumes (1649). In: WIKIPEDIA. Disponible sur : < https://fr.wikipedia.org/wiki/Fichier:Claude_Lorrain_-_C%C3%B4te_vue_avec_Apollon_et_la_Sibylle_de_Cumes.jpg > (Consulté le 11/12/2020)

Fig.47 — W.Levitt faisant partie des 100 personnalités les plus influentes du 20e siècle selon le Time Magazine

HAMLIN BAKER, Ernest. House builder Levitt (1950). In: TIME MAGAZINE. Disponible sur : < <http://content.time.com/time/covers/0,16641,19500703,00.html> > (Consulté le 11/12/2020)

Fig.48 — La requalification des berges de l'Aisne pour connecter le territoire à ses habitants

TER. Soissons/Berges de l'Aisne (2014). In: agence ter. Disponible sur : < <https://agenceter.com/projets/soissons-berges-de-laisne/#> > (Consulté le 11/12/2020)

Fig.49 — Le diagnostic spatial de l'interaction sociale à Maubeuge

Document réalisé par l'auteur le 05/12/2020

Fig.50 — Des événements annuels fédérateurs : Le Carnaval de Tournai

Photo prise par l'auteur le 29/03/2019

Fig.51 — Le rêve est parfois distant de la réalité

Photomontage réalisé par l'auteur à partir d'une photo prise par l'auteur le 21/06/2018 et de l'image : CHARLEROI BOUWMEESTER. Finalisation des quais rive droite de la ville basse (2014). In: Charleroi DC0 — Bouwmeester. Disponible sur : < <http://www.charleroi-bouwmeester.be/charleroi-dc-0> > (Consulté le 05/12/2020)

Fig.52 — Une infrastructure qui rassemble : Le skatepark de Tournai.

LICHTLE, François. Skatepark of Tournai (2017). In: l'escaut. Disponible sur : < <http://escaut.org/projects/public-public-spaces/skatepark-tournai> > (Consulté le 05/12/2020)

Fig.53 — Avenue Albert ler : Beaucoup d'espaces, mais très peu d'usage

Photo prise par l'auteur le 15/11/2020

Fig.54 — Un dialogue architectural atypique à valoriser

Photos prises par l'auteur le 15/11/2020

Fig.55 — La ferme du Bonheur à Nanterre : la construction d'un lieu réversible

Photo prise par l'auteur le 16/08/2020

Fig.56 — Les 12 critères pour un bon espace public selon Jan Gehl

Photo issue de l'ouvrage : GEHL, Jan. Pour des villes à échelle humaine (Titre original : Cities for the people). Montréal, Ecosociété, 2010, 278 p

Fig.57 — Le plan prescriptif des mobilités du centre-ville de Maubeuge

Document réalisé par l'auteur le 05/12/2020

Fig.58 — Idéalité : Articuler l'espace public à un pluralisme des mobilités

Document réalisé par l'auteur le 17/12/2020

Fig.59 — Le plan prescriptif patrimonial du centre-ville de Maubeuge

Document réalisé par l'auteur le 05/12/2020

Fig.60 — Idéalité : Offrir de nouveaux usages au patrimoine bâti

Document réalisé par l'auteur dans le cadre de l'atelier Transition avec messieurs Dimitri Fache et Quentin Wilbaux. Document réalisé le 09/10/2019

Fig.61 — Le plan prescriptif paysager du centre-ville de Maubeuge

Document réalisé par l'auteur le 05/12/2020

Fig.62 — Le plan prescriptif spatial de l'interaction sociale du centre-ville de Maubeuge

Le plan prescriptif paysager du centre-ville de Maubeuge : Document réalisé par l'auteur le 05/12/2020

Fig.63 — Idéalité : Produire des lieux autour de cadres fédérateurs

Document réalisé par l'auteur dans le cadre de l'atelier Transition avec messieurs Dimitri Fache et Quentin Wilbaux. Document réalisé le 09/10/2019

Fig.64 — Idéalité : Faire de l'architecture un catalyseur œuvrant à une polysémie urbaine

Document réalisé par l'auteur dans le cadre de l'atelier Transition avec messieurs Dimitri Fache et Quentin Wilbaux. Document réalisé le 09/10/2019

Fig.65 — La place de Wattignies et ses environs

Document réalisé par l'auteur le 31/12/2020

Fig.66 — Articuler la ville à de nouveaux usages

Document réalisé par l'auteur le 20/11/2020

Fig.67 — Schéma directeur « Maubeuge 2050 »

Document réalisé par l'auteur le 05/12/2020

Fig.68 — Introduire des usages dynamisant l'espace

Document réalisé par l'auteur dans le cadre de l'atelier A.R.O avec messieurs Olivier Bourez, Guilhem Chuillon et Renaud Pleitinx. Document réalisé le 08/03/2020

Fig.69 — Plan programmatique et usages pour le projet « Maubeuge 2050 »

Document réalisé par l'auteur le 04/01/2021

Fig.70 — Sectoriser le sol pour mieux accélérer

Document réalisé par l'auteur dans le cadre de l'atelier A.R.O avec messieurs Olivier Bourez, Guilhem Chuillon et Renaud Pleitinx. Document réalisé le 02/05/2020.

Fig.71 – Diversifier pour mieux ralentir

Document réalisé par l'auteur dans le cadre de l'atelier A.R.O avec messieurs Olivier Bourez, Guilhem Chuillon et Renaud Pleitinx. Document réalisé le 02/05/2020.

Fig.72 — Axonométrie du boulevard périphérique réaménagé pour les mobilités douces

Document réalisé par l'auteur le 25/12/2020

Fig.73 — Axonométrie de la place de la Concorde réaménagée en skatepark

Document réalisé par l'auteur le 23/12/2020

Fig.74 — Articuler ensemble les mobilités et le végétal

Document réalisé par l'auteur dans le cadre de l'atelier A.R.O avec messieurs Olivier Bourez, Guilhem Chuillon et Renaud Pleitinx. Document réalisé le 02/05/2020.

Fig.75 — Axonométrie des remparts réaménagés en parc urbain

Document réalisé par l'auteur le 22/12/2020

Fig.76 — Conversion du Vivier en jardin aquatique

Document réalisé par l'auteur dans le cadre de l'atelier A.R.O avec messieurs Olivier Bourez, Guilhem Chuillon et Renaud Pleitinx. Document réalisé le 02/05/2020.

Fig.77 — Axonométrie du quai du Mail de Sambre réaménagé en voie partagée

Document réalisé par l'auteur le 22/12/2020

Fig.78 — La place de Wattignies : un immense espace ouvert destiné au stationnement

Document réalisé par l'auteur le 26/12/2020

Fig.79 — Axonométrie de la place de Wattignies : un espace aux limites poreuses

Documents réalisé par l'auteur le 30/01/2020

Fig.80 — Le marché couvert : un programme réversible qui structure les limites spatiales

Document réalisé par l'auteur le 27/12/2020

Fig.81 – Le parking silo pour répondre à la demande spatiale de la voiture

Document réalisé par l'auteur le 27/12/2020

Fig.82 — La place de Wattignies dans la prospective du projet « Maubeuge 2050 »

Document réalisé par l'auteur le 31/12/2020

Fig.83 — Coupe longitudinale et transversale de la place de Wattignies

Document réalisé par l'auteur le 01/01/2020

Fig.84 – Élévation sud et est de la place de Wattignies

Document réalisé par l'auteur le 01/01/2020

- FLORENTIN, Daniel. Notion en débat : shrinking city. *Géococonfluences, ressources de géographie pour les enseignants* [en ligne]. 2016.
Disponible sur : <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/a-la-une/notion-a-la-une/notion-shrinking-city>
- COPPANS, Richard, NEUMANN, Stan. La citadelle de Lille de Sébastien Le Prestre de Vauban [enregistré en 2011] In : Arte France. *YouTube* [26min10sec]
Disponible sur : <https://www.youtube.com/watch?v=I9Y-s56rXh0> (consulté le 20/02/2020)
- THOMAS, Philippe. *Histoire de Maubeuge, projet redynamisation centre-ville Maubeuge* [en ligne]. Étude préliminaire. Villeneuve-d'Ascq : ENSAPL. 2017. 14 p. Consulté le 17-02-2020.
Disponible sur : <https://www.caue-nord.com/SPASSDATA/ALGEDIM/QOKQWR/D676/D67658.pdf>
- HILAIRE, Paul. PETITBERGHEN, Thierry. *L'œuvre de Lurçat à Maubeuge, Nord. 74 itinéraires du patrimoine* [en ligne]. L'inventaire. 1994. 14p. Format PDF.
Disponible sur : <https://www.caue-nord.com/SPASSDATA/ALGEDIM/QOKQWR/D251/D25135.pdf> (Consulté le 20/01/2020)
- SNOZZI, Luigi. *Architettura come modificazione*. [en ligne] Lausanne : EPFL, 1984, 67p.
Disponible sur : < http://www.jointmaster.ch/file.cfm/document/100511_US_text_2.pdf?contentid=1049 > (Consulté le 18/10/2020)
- United States Census Bureau. *Census.gov* [en ligne]. (Modifié le 20 février 2020)
Disponible sur <https://www.census.gov/en.html> (Consulté le 22/02/2020).
- WIKIPEDIA. *Leipzig* [en ligne].
Disponible sur : https://fr.wikipedia.org/wiki/Leipzig%C3%89volution_d%C3%A9mographique (consulté le 19/04/2020)
- WalOnMap. *Toute la Wallonie à la carte* [en ligne].
Disponible sur : <https://geoportail.wallonie.be/walonmapBBOX=72297.15220675034,93582.92394496048,137866.78180590007,148926.3872584443> (consulté le 7/03/2020)
- WIKIPEDIA. *Lens* (Pas-de-Calais) [en ligne].
Disponible sur : [https://fr.wikipedia.org/wiki/Lens_\(Pas-de-Calais\)#D%C3%A9mographie](https://fr.wikipedia.org/wiki/Lens_(Pas-de-Calais)#D%C3%A9mographie) (consulté le 19/04/2020)
- BERTELOOT, Tristan. L'œil sur le Front. *Libération*. [En ligne]. 2020.
Disponible sur : https://oeilsurlefront.liberation.fr/les-pouvoirs/2020/02/19/a-maubeuge-c-est-simple-on-a-rate-tous-les-virages_1778938#Echobox=1582186036
- INSEE. Commune de Maubeuge [en ligne].
Disponible sur : < <https://www.google.com/search?q=insee+demographie+maubeuge&aq=insee+demographie+maubeuge&aqs=chrome.69i57.10430j0j4&sourceid=chrome&ie=UTF-8> > (Consulté le 26/02/2020)
- REVOL, Michel. Le sens des ronds-points. *LE POINT* [en ligne]. 2018.
Disponible sur : https://www.lepoint.fr/societe/le-sens-des-ronds-points-13-12-2018-2279025_23.php (consulté le 20/04/2020)
- PRUDENT, Robin. *Franceinfo* [En ligne]. 2016.
Disponible sur : https://www.franceinfo.fr/economie/emploi/chomage/infographies-municipales-2020-quel-est-le-taux-de-chomage-dans-votre-commune_3789181.html
- GAY, Justine. Les 20 villes les plus endettées de France en détail. *JDN* [En ligne]. 2018.
Disponible sur : <https://www.journaldunet.com/patrimoine/finances-personnelles/1418553-les-20-villes-les-plus-endettees-de-france-en-details/1418555-maubeuge>
- STATISTA. Part des ménages disposant d'au moins une voiture en France de 1995 à 2018. [en ligne]
Disponible sur : < <https://fr.statista.com/statistiques/484093/motorisation-france/> > (Consulté le 21/04/2020)
- DA SILVA DUBUIS, Angélique. La vérité sur la surface d'espaces verts par habitant, à Lille. *La Voix du Nord* [en ligne]. 2020.
Disponible sur : < <https://www.lavoixdunord.fr/722627/article/2020-03-09/la-verite-sur-la-surface-d-espaces-verts-par-habitant-lille> > (Consulté le 01/01/2021)
- WIKIPEDIA. Parc des Buttes-Chaumont [en ligne].
Disponible sur : < https://fr.wikipedia.org/wiki/Parc_des_Buttes-Chaumont > (Consulté le 02/01/2021)
- ASSOUD, Benjamin. Etalement urbain, des collectivités européennes innovent. *IEW* [en ligne] 2012.
Disponible sur : < <https://www.iew.be/etalement-urbain-des-collectivites-europeennes-innovent/> >
- CALENDIA ; Quelle place pour les espaces publics dans les dynamiques urbaines des villes méditerranéennes ? [en ligne] ;
Disponible sur : <https://calenda.org/335048> (Consulté le 18/09/2020)
- VIALLET, Jean-Robert (réalisateur). L'homme à manger la terre [2019]. *Arte* sur arte.tv [1H39min]
Disponible sur : <https://www.arte.tv/fr/videos/073938-000-A/l-homme-a-mange-la-terre/> (Consulté le 10/06/2020)
- LACAZE, Julie. « L'effet Bilbao » : les stars de l'architecture au secours des villes en déclin. *National Geographic* [en ligne].
Disponible sur : < <https://www.nationalgeographic.fr/photographie/2019/05/effet-bilbao-les-stars-de-larchitecture-au-secours-des-villes-en-declin#:~:text=l'architecte%20Philippe%20Panerai%20remettait,effets%20%C3%A9conomiques%20%C3%A0%20long%20terme> >
- VIGANO, Paola. Why « NO CAR ? » [22/03/2018] IN : *Klewel Fondation Brailard Architectes* [1:18:26].
Disponible sur : <https://portal.klewel.com/watch/webcast/wWvcC6a8UuxPtqwCWhizt/talk/4/>
- CITEGO. La ville diffuse [en ligne]
Disponible sur : http://www.citego.org/bdf_fiche-document-23_fr.html (Consulté le 16/10/2020)
- VANDECANDELAERE, Marie-Ange ; BARTHOLOME, Patrick. Le piéton, un modèle pour les villes en renouveau. *Aires libres* [en ligne]. 2013, n°13, p.7-14.
Disponible sur : <https://atingo.be/pieton-modele-villes-renouveau/pieton/>

- NICOLOSO, Barbara. *De la rénovation du Vieux-Lille à sa gentrification-Analyse d'un processus de transformation urbaine*. [En ligne]. APGBC Développement soutenable. Lille : Institut d'Études politiques de Lille, 2012, 136 pages.
Disponible sur : <https://www.doyoubuzz.com/var/f/fE/r3/fEr3QU2qn6ZYuMtshH1RvxiFO4cyjAPTWXGIKCwagD0VbS7 oLe.pdf> (consulté le 18/10/2020)
- CABRAL, Thomas. Un quartier de Lisbonne menacé par l'afflux de touristes. *Le Soleil* [en ligne]. 2016.
Disponible sur : <https://www.lesoleil.com/actualite/monde/un-quartier-de-lisbonne-menace-par-lexcès-de-touristes-0fa26896b69d9d8ec819350693b7e592> (Consulté le 18/10/2020)
- STEIN, Véronique. *La reconquête du centre-ville : du patrimoine à l'espace public*. [en ligne] Sciences économique et sociales. Genève : Faculté des Sciences Economiques et Sociales de Genève, 2003, 337 pages. Format PDF.
Disponible sur : https://doc.rero.ch/record/4190/files/1_these_SteinV.pdf >
- MELOT, Michel, L'échelle de l'architecture et du patrimoine [en ligne], *Les cahiers de médiologie*, 2001/1 (N° 11), p. 153-159.
Disponible sur : <https://www.cairn-int.info/revue-les-cahiers-de-mediologie-2001-1-page-153.htm> (consulté le 18/10/2020)
- RAOULX, Benoît. Lectures et représentations du patrimoine de la reconstruction, Le Havre et Caen. [en ligne]
Disponible sur : http://eso.cnrs.fr/_attachments/n-23-septembre-2005-travaux-et-documents/raoulx.pdf?download=true > (Consulté le 21/10/2020)
- WIKIPEDIA. *Le Havre ; Le Havre après 1945* [en ligne].
Disponible : https://fr.wikipedia.org/wiki/Le_Havre#Le_Havre_apr%C3%A8s_1945 (Consulté le 19/10/2020)
- KNIERBEIN, Sabine. Les espaces publics : clef du bien vivre ensemble ? In : *La fabrique de la cité* [en ligne].
Disponible sur : <https://www.lafabriquedelacite.com/publications/les-espaces-publics-clef-du-bien-vivre-ensemble/> > (Consulté le 16/11/2020)
- Ville de Maubeuge. Découvrir l'histoire de Maubeuge [en ligne].
Disponible sur : <https://www.ville-maubeuge.fr/ma-ville/decouvrir-l-histoire-de-maubeuge/> > (Consulté le 20/02/2020)
- Villes et villages fleuris. *Maubeuge* [en ligne].
Disponible sur : <https://www.villes-et-villages-fleuris.com/les-communes-labelisees/parcs-et-jardins-maubeuge/23422> > (Consulté le 30/11/2020)
- INSEE. Base des bassins de vie [en ligne]. Disponible sur : <https://www.insee.fr/fr/information/2115016> > (Consulté le 09/11/2020)
- Paquot Thierry, « Qu'est-ce qu'un « territoire » ? », *Vie sociale* [en ligne]. 2011, N° 2, p. 23-32.
Disponible sur : <https://www.cairn-int.info/revue-vie-sociale-2011-2-page-23.htm> >. Consulté le 08/11/2020
- ADEME. Faire la ville dense, durable et désirable. [en ligne] Editions ADEME, Angers. 2018. 72 p. Format PDF.
Disponible sur : <https://www.ademe.fr/sites/default/files/assets/documents/ville-dense-durable-desirable-010251.pdf> >
- ELHADAD, Myriam. Rêve pavillonnaire, les dessous d'un modèle. [2019] In : *Le monde en face. France.tv*. [69 minutes].
Disponible sur : <https://www.france.tv/france-5/le-monde-en-face/1138467-reve-pavillonnaire-les-dessous-d-un-modele.html> > (Consulté le 20/01/2020)
- SARFATI, Alain. Le pari d'un Paris sans voiture doit être gagné sans faire de la capitale une ville morte. *Le Monde* [en ligne]. 2020.
Disponible sur : <https://www.sarea.fr/pdf/le%20monde%202020.pdf> >
- BAILLY, Emeline. *L'enjeu du paysage commun* [en ligne]. Rapport de recherche PDD2, Rapport final.
Disponible sur : http://temis.documentation.developpement-durable.gouv.fr/docs/Temis/0082/Temis-0082071/22024_Rapport.pdf > (Consulté le 02/10/2020)
- LUGINBÜHL, Yves. Quelle conception du paysage pour repenser le bien-être individuel et social ? [En ligne].
Disponible sur : <http://eso.cnrs.fr/fr/manifestations/pour-memoire/peut-on-pretendre-a-des-espaces-de-qualite-et-de-bien-etre/quelle-conception-du-paysage-pour-penser-le-bien-etre-individuel-et-social.html> >
- TNS Sofres. Les Français et leur habitat ; Perception de la densité et des formes d'habitat [en ligne]. *Observatoire de la ville*, 2007, 12p.
Disponible sur : <https://demainlaville.com/etude-tns-sofres-les-francais-et-leur-habitat-perception-de-la-densite-et-des-formes-dhabitat/> > (Consulté le 10/11/2020)
- SARFATI, Alain. La ville dénaturée par la nature. *Chronique d'architecture* [en ligne]. 2019.
Disponible sur : <https://chroniques-architecture.com/la-ville-denaturee-par-la-nature-alain-sarfati/> > (Consulté le 4/03/2020)
- TER, Agence. SOISSONS / Berges de l'Aisne [In] *Agence TER* [en ligne].
Disponible sur : <https://agenceter.com/projets/soissons-berges-de-laisne/> > (Consulté le 11/11/2020)
- MOSNA-SAVOYE, Géraldine. Le journal de la philo : le vivre-ensemble. 2019, *France Culture* [en ligne].
Disponible sur : <https://www.franceculture.fr/emissions/le-journal-de-la-philo/le-journal-de-la-philo-du-jeudi-21-novembre-2019> >
- VOISIN-BORMUTH, Chloë. *La création de nouveaux espaces publics au centre-ville de Dresde et de Chemnitz : quels espaces pour quelle société ?* Thèse de doctorat de géographie, aménagement et urbanisme. Lyon : Université Lyon 2 – Lumière. 2012. 935 p. Format PDF.
Disponible sur : http://theses.univ-lyon2.fr/documents/lyon2/2012/voisin_c/pdfAmont/voisin_c_these.pdf > (Consulté le 17/11/2020)

- PEDOSA, Gil. Les espaces publics : clef du bien vivre ensemble ? In : *La fabrique de la cité* [en ligne].
Disponible sur : <https://www.lafabriquedelacite.com/publications/les-espaces-publics-clef-du-bien-vivre-ensemble/> (Consulté le 16/11/2020)
- DANNORITZER, Cosima. Le temps c'est de l'argent [2018] [Documentaire d'investigation] In : *Arte.tv*. Arte. [85 minutes]
Disponible sur : < https://boutique.arte.tv/detail/le_temps_c_est_de_l_argent >
- ELLING, Agnes & Paul. KNOPPERS, Annelies. The social Integrative Meaning of Sport : A Critical and Comparative Analysis of Policy ad Practice in the Netherlands. *Sociology of sport journal* [en ligne]. 2001, vol. 18, n°4, p414-434.
Disponible sur : < https://www.researchgate.net/publication/46611072_The_social_meaning_of_sport_A_critical_and_comparative_analysis_of_policy_and_practice_in_the_Netherlands >
- BORREL, Philippe. L'urgence de ralentir. [2014] [documentaire] In : Arte. *Viméo* [1h24min22sec]
Disponible sur : < <https://vimeo.com/252322351> > (Consulté le 04/11/2020)
- SNOZZI, Luigi. Architettura come modificazione[en ligne] Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne 67 pages.
Disponible sur : < http://www.jointmaster.ch/file.cfm/document/100511_US_text_2.pdf?contentid=1049 >
- LE CORBUSIER. Point 66. In : *La charte d'Athènes*. [en ligne] Editions MP nuit. Paris : 1957, P.88. Format PDF.
Disponible sur : < http://www.jointmaster.ch/file.cfm/document/100511_US_text_2.pdf?contentid=1049 > (Consulté le 19/11/2020)
- HOUDE, Isabelle. Aménagement des espaces publics : « les experts, ce sont les citoyens ». *Le soleil* [en ligne]. 2015.
Disponible sur : < <https://www.lesoleil.com/maison/amenagement-des-espaces-publics-les-experts-ce-sont-les-citoyens-7794214447cac4c93462c3c9f653176a> > (Consulté le 18/11/2020)
- KELQUARTIER. *Maubeuge – Centre-ville*. [en ligne]
Disponible sur : < http://www.kelquartier.com/nord_pas_de_calais_nord_commune_maubeuge_59600-c59392/revenu_moyen.html > (Consulté le 24/11/2020)
- BEAUMONT, P/ NICOLLE, F / Unité Connaissance Territoriale. Etude Mobilités DT de l'Avesnois. [En ligne]. Rapport final commandé par la *DDTM 59*. Diffusion tous publics en ligne via les ministères français. 2018, 54p.
Disponible sur : < https://www.nord.gouv.fr/content/download/53807/348656/file/etude_deplacements_V8_27_07_18.pdf > (PDF) (Consulté le 10/11/2019)
- MCARTHURGLEN. Nous rendre visite [en ligne].
Disponible sur : < <https://www.mcarthurglen.com/outlets/fr/fr/designer-outlet-roubaix/nous-rendre-visite/> > (Consulté le 10/12/2020)
- LE ROBERT. [en ligne].
Disponible sur : < <https://www.lerobert.com/dictionnaires/francais/langue> > (Consulté le 17/12/2020)
- PAYS DE GÂTINE PARTHENAY. Les matériaux de revêtements : Les sols stabilisés. [en ligne] 2011. 12 p.
Disponible sur http://www.intragatine.org/paysgatine/portail2/ressources/guide-materiaux/materiaux-revetement/02-les_sols_stabilises-guide_materiaux_pays_gatine_2011.pdf
- TILMANT, Julien. Les moutons tondeuses débarquent en ville. *LYON CAPITALE* [en ligne] 2010.
Disponible sur : < <https://www.lyoncapitale.fr/Actualite/Les-moutons-tondeuses-debarquent-en-ville/> > (Consulté le 16/12/2020)
- JEZEGOU, Frédéric. Dictionnaire des citations. In : *Le Monde.fr* [en ligne]. (2017).
Disponible sur : < <https://dicocitations.lemonde.fr/blog/le-trace-dune-ville-est-oeuvre-du-temps-plutot-que-darchitecte/> > (Consulté le 20/01/2020)
- ALGAN, Yann. « La revitalisation du tissu social dans les territoires est une priorité ». *Le Monde* [en ligne]. 2020.
Disponible sur : < https://www.lemonde.fr/economie/article/2020/03/04/la-revitalisation-du-tissu-social-dans-les-territoires-est-une-priorite_6031755_3234.html > (Consulté le 01/12/2020)
- Préfectures du Puy-de-Dôme et de la Loire. Revitaliser les centres-bourgs ; De la stratégie à l'action. [en ligne] 2017. 384 p. Livret 0.
Disponible sur : < http://www.loire.gouv.fr/IMG/pdf/20170519_guide_revitalisation_centre-bourg.odp-2-version_1.pdf >
- DORMIGNY, Matthias. Maubeuge : face à la galère, des mesures pour améliorer le stationnement. *L'observateur* [en ligne] 2019.
Disponible sur : < <https://www.lobservateur.fr/sambre/2019/12/08/maubeuge-face-a-la-galere-des-mesures-pour-ameliorer-le-stationnement/> > (Consulté le 01/01/2021)



Fig. 1: Plan schématique de la structure urbaine de la ville de Maubeuge



Fig. 2: Le Mar de Naviers sur le quai des Naviers dans le centre ville de Maubeuge

<p>87 000 000 € La dette dont doit s'acquitter la municipalité de Maubeuge</p>	<p>16% La baisse démographique que la ville a enregistré depuis 35 ans</p>	<p>34% Le taux de chômage pour la population maubeugeoise en 2017</p>	<p>10% Le taux de vacance des logements pour la ville</p>
---	---	--	--

Concentré initialement sur les agglomérations industrielles, le phénomène des villes récessives s'est aujourd'hui déplacé vers les villes intermédiaires. Caractérisée par une baisse démographique, une détérioration du cadre urbain, une crise sociale et un endettement des municipalités, ce phénomène entraîne les villes dans la spirale de la décroissance qui engendre en architecture et en urbanisme une vacance des habitats urbains, une explosion de l'utilisation de la voiture, un étalement urbain important et un mitage du territoire. La ville de Maubeuge dans le nord de la France est familière de cette décroissance urbaine dans laquelle elle s'est installée depuis une trentaine d'années.

Le projet urbain et architectural ambitieux de contrecarrer ce processus par la régénération de l'espace public du centre-ville. Cette régénération interroge le rapport au territoire : à la mobilité, au patrimoine, à l'interaction sociale et au paysage. L'objectif est de rendre à nouveau la ville désirable pour rendre désuets les modes de vies périurbains et ramener les habitants en ville. Une analyse approfondie des dynamiques urbaines du centre-ville nous permet de réaliser un schéma directeur, afin de mieux cibler les lieux nécessitant un travail En&Sur l'architecture, autour des thématiques portant sur le patrimoine, le paysage, les mobilités et le vivre-ensemble.

Le projet architectural s'implante sur la place de Wattignies. Afin de répondre aux problématiques de surpopulation automobile, de déconnexion territoriale et d'interaction sociale relativement basse, l'ensemble du sol de la place est régénéré pour introduire de nouveaux usages en ville. L'implantation d'un marché couvert permet de créer des connexions durables avec le territoire et ses occupants, tandis que l'édification d'un parking-silo permet de résoudre la problématique du stationnement sur le site. L'intérêt de ce travail est de poser les bases d'une réflexion sur la ville et de proposer des alternatives pour remédier aux problématiques de récession urbaines.

POLYSÉMIE URBAINE

La revitalisation du centre-ville de Maubeuge par la régénération de son espace public
Olivier BOUREZ et Gilles DEBRUN, atelier «A.R.O.» : Guilhem CHUILON, Renaud PLEITINX et Olivier BOUREZ, suivi externe : Rémy WÉRION

BENOÏT STOPIN



Fig.3 : Dessin d'intérieurs représentant une image idéalisée de Maubeuge



Fig.4 : Schéma directeur pour «Maubeuge 2050»



Fig.5 : Plan urbain programmatique pour «Maubeuge 2050»

POLYSÉMIE URBAINE
 La revitalisation du centre-ville de Maubeuge par la régénération de son espace public
 Olivier BOUREZ et Gilles DEBRUN, atelier «A.R.O.» : Guilhem CHUILON, Renaud PLEITINX et Olivier BOUREZ, suivi externe : Rémy WÉRIION

BENOÎT STOPIN



Fig.6 : Aeronométrie de la place de Wauignies et du marché couvert



Fig.7 : Coupe transversale de la place de Wauignies



Fig.8 : Elevation Est du marché couvert

POLYSÉMIE URBAINE
La revitalisation du centre-ville de Maubeuge par la régénération de son espace public
Olivier BOUREZ et Gilles DEBRUN, atelier «A.R.O.» : Guilhem CHUILON, Renaud PLEITINX et Olivier BOUREZ, suivi externe : Rémy WÉRION

BENOÎT STOPIN

