

FICHE PROJET N°1 :

LA MISE EN ŒUVRE DES ZONES URBANISABLES

1.1 DESCRIPTION DU PROJET

Cette première fiche vise à apporter des éléments d'aide à la décision pour la Commune face à la multiplication des demandes et des projets d'urbanisation. Elle tâche d'objectiver l'ampleur des besoins résidentiels attendus dans un horizon d'une vingtaine d'années et les compare à l'offre estimée par l'ensemble des projets en cours ou à l'étude.

Le résultat est une réflexion sur l'adéquation entre l'offre et la demande, des recommandations sur la programmation des projets qui ne sont pas encore au stade du permis et la définition d'un degré de priorité dans la mise en œuvre des zones qui sont encore à urbaniser.

1.2 CONTEXTE ET OBJECTIFS

Le développement résidentiel très important de Tubize se réalise de plusieurs manières : l'urbanisation de grands terrains encore libres, le remplissage des parcelles résiduelles dans les tissus bâtis incomplets et la reconversion d'anciens sites d'activités en vue d'une destination résidentielle.

Le développement actuel se fait essentiellement par une juxtaposition de grands projets qui relèvent chacun de la logique individuelle de son promoteur. Il y a lieu de définir un cadre contextuel général et des principes de développement au niveau de la commune afin de voir de quelle manière les projets individuels concourent à nourrir le projet global ou au contraire tendent à le déformer. La programmation peut être évaluée en termes quantitatifs mais aussi au niveau de la typologie des logements, des services et fonctions associées, des espaces publics, du stationnement etc.

1.3 ETAT DES LIEUX ET RECOMMANDATIONS

1.3.1 LA CROISSANCE URBANISTIQUE OBSERVÉE ET ATTENDUE

La croissance démographique de la commune se poursuit à un rythme très soutenu de 300 habitants supplémentaires chaque année. Le seuil des 25.000 habitants a été atteint dans le courant de l'année 2014 : au 1^{er} janvier 2015, on comptait 25.156 habitants.

Le parc de logements quant à lui s'accroît d'environ 150 unités supplémentaires chaque année, dont les trois quarts sont des appartements. Le nombre de ménages s'est accru d'environ 130 unités par an au cours des dernières années. Le décalage entre ces deux chiffres reflète le délai entre la création d'un logement et son occupation effective, ainsi qu'un certain taux d'inoccupation lié au turn over des occupants ou à des travaux de rénovation par exemple.

Les perspectives de population et de ménages laissent entrevoir un accroissement des ménages (et donc de la demande de logements) compris entre 120 et 190 unités par an au cours des vingt prochaines années, avec les chiffres les plus récents très proches du scénario moyen (+145 ménages/an), soit un accroissement légèrement supérieur à celui des dernières années. Les dynamiques démographique et immobilière devraient donc se poursuivre et même se renforcer quelque peu au cours des prochaines années.

Si on retire les principaux projets immobiliers réalisés ces dernières années des chiffres de production de logements (Fabelta 1, rue des Forges près du rond-point, rues de la Colline et Raymond Luyckx...), on obtient une production « ordinaire annuelle » qui est faite de constructions de maisons individuelles (environ 36 maisons par an en moyenne en « autopromotion ») et de petits immeubles à appartements, ainsi que de rénovations. Sur base des chiffres disponibles¹, cette production ordinaire est estimée à environ 78 logements par an.

1.3.2 LES GRANDS PROJETS EN COURS ET À VENIR

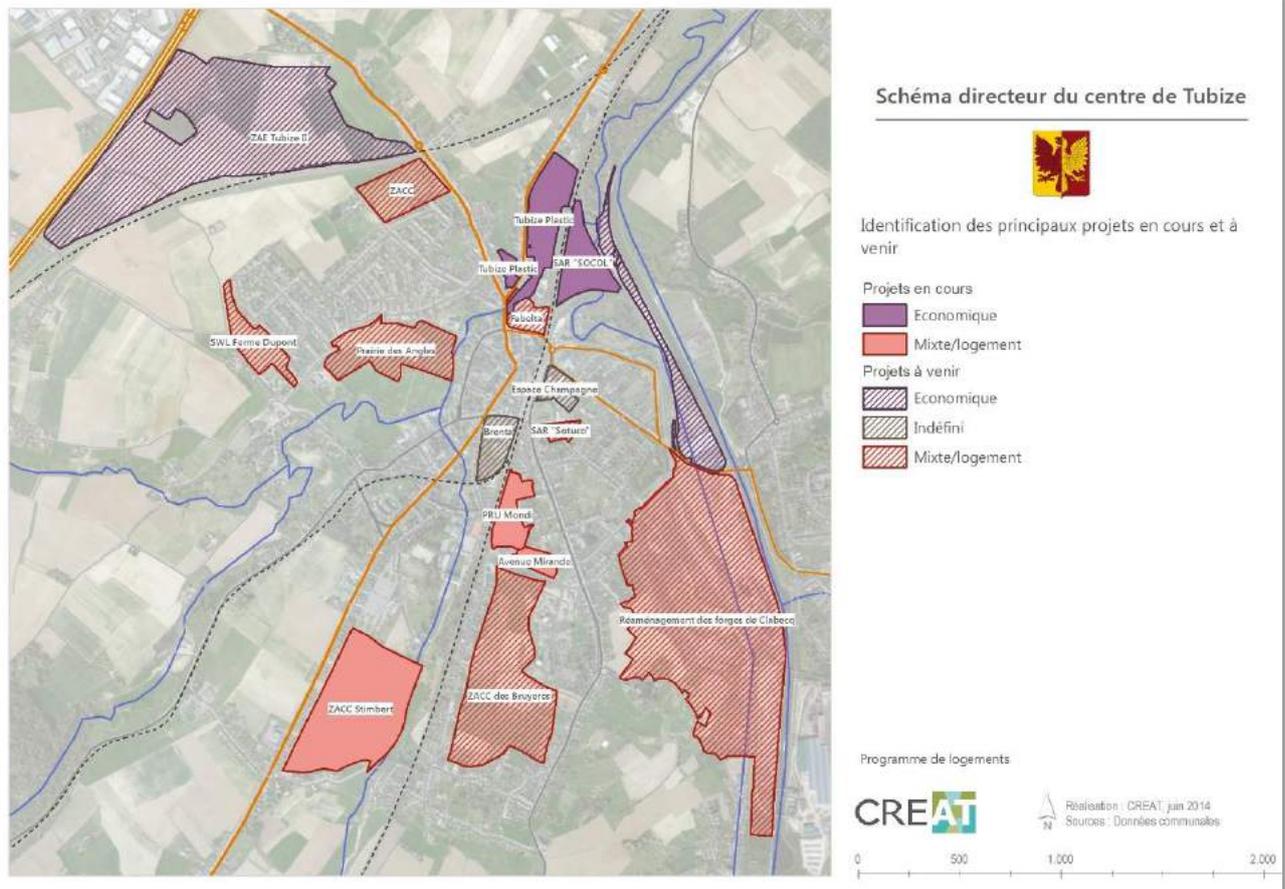


Figure 1 : localisation des principaux projets d'urbanisation ou de reconversion en cours et à venir

Les deux tableaux qui suivent présentent les principaux grands projets résidentiels en cours (premier tableau : permis délivrés ou en voie de l'être) ou à l'étude (deuxième tableau) en précisant leur type de programmation, le nombre de logements prévus et leur densité.

¹ Statistiques des permis d'urbanisme du SPF Economie - DGS pour les constructions neuves (http://statbel.fgov.be/fr/statistiques/chiffres/economie/construction_industrie/permis/) et statistiques de l'Iweps pour les logements autorisés dans le cadre de travaux de rénovations (<http://walstat.iweps.be/carto/cartographie.php>).

Nom du projet	Nombre d'appartements	Nombre de maisons	Total logements	Autres	Densité (logements / ha)
Fabelta 1 et 2	254	/	254	9.200 m ² commerces et bureaux	120
PRU Mondy	333	/	333	3.000 m ² commerces, académie de musique	72
Avenue de Mirande	Delzelle	/	120	/	115
	Weymeersch	/	47	/	52
	SLSP	12	12	intergénérationnels	
Lixon rue Reine Astrid	34	/	34	/	130
ZACC Stimbert	135	215	350	espaces verts	13
Total	923	227	1.150		

Nom du projet	Nombre d'appartements	Nombre de maisons	Total logements	Autres	Densité (logements / ha)
Fabelta 3	60	/	60	minimum	120
SWL Ferme Dupont	35	65	100	Structure d'hébergement	21
SAR Sotuco	113	/	113	/	110
Prairie des Angles	336	/	336	500 m ² commerces 1.200 m ² service public	65
Forges de Clabecq	1.800	200	2.000 (à 2.500)	28.000 à 70.000 m ² bureaux et commerces (+ hôtel) 18.000 m ² communautaires 15.6 ha ZAE 20 ha espaces verts	55
Brenta	/	/	/	Halls relais, halle couverte, administration, parking	/
ZAE Tubize II	/	/	/	65 ha, 1.650 emplois	/
Total	2.344	265	2.609		

Si l'on additionne la production ordinaire de logements (estimée en prolongeant de manière linéaire le rythme observé au cours des dernières années, soit 78 logements /an) avec les programmations connues des grands projets en cours ou à l'étude, on peut comparer graphiquement l'évolution de l'offre et de la demande² en logements. L'exercice est réalisé jusqu'en 2035. Les grands projets ont été phasés sur vingt ans, et la production annuelle est estimée constante : l'état d'avancement des dossiers varie très fortement d'un projet à l'autre et on peut raisonnablement tabler sur une

² La demande étant estimée par les perspectives de ménages (cfr 1.3.1.)

production assez bien répartie dans le temps et assez régulière.

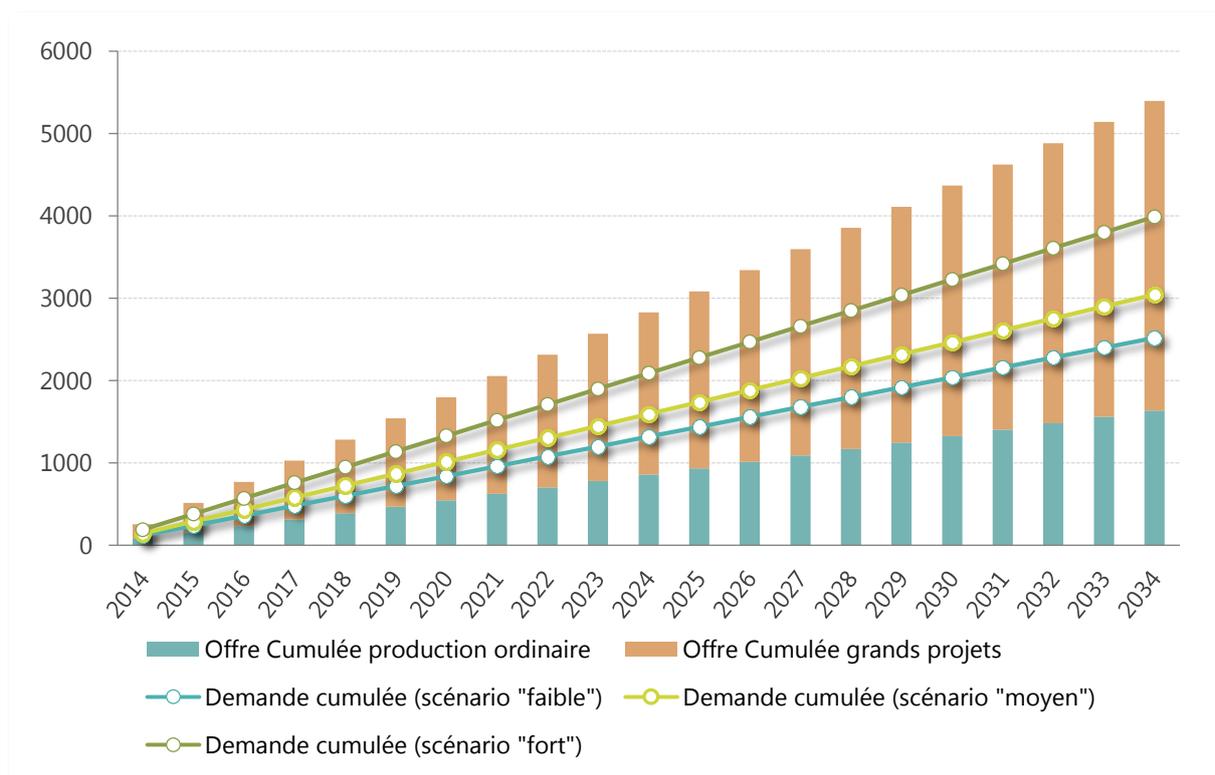


Figure 2 : Comparaison des perspectives d'offre et de demande en logements à Tubize (sources : SPF-DGS et calculs Creat)

Ce graphique montre que la production ordinaire de logements est nettement insuffisante pour rencontrer la demande estimée et met donc en évidence l'intérêt et même la nécessité de développer des grands projets immobiliers sur le territoire de la commune. Par contre, le nombre et l'ampleur des grands projets sont tels que la production totale de logements (offre) risque d'être largement supérieure à la demande : l'ensemble de ces projets représentent 3.750 logements (en se basant sur l'hypothèse basse du projet des Forges : 2.000 logements). Les perspectives démographiques sont bien sûr en partie tributaires de l'offre immobilière et si celle-ci s'accroît, on peut supposer que la commune attirera encore de nouveaux habitants et verra son attractivité résidentielle encore renforcée. Mais cette suroffre risque de mettre le moteur démographique en surchauffe et d'avoir pour conséquence un développement incontrôlé de la population avec des incidences liées à la densification, en termes de mobilité, de services etc. Elle risque aussi de mettre à mal certains projets immobiliers et d'avoir des conséquences indésirables en termes de qualité urbanistique (friches urbaines). On est quand même dans un ordre de 1.500 à 3.000 logements au-delà de la demande estimée qui est pourtant très forte !

Il y a donc lieu de mettre en place un cadre de réflexion sur les projets existants et sur les sites ou terrains encore disponibles pour lesquels il n'y a pas encore de projet.

1.3.3 RECOMMANDATIONS POUR LA MISE EN ŒUVRE DES ZONES URBANISABLES

Certains projets encore à l'étude présentent une densité qui pourrait être légèrement revue à la baisse : c'est le cas de Fabelta et Sotuco ainsi que de la Prairie des Angles où la densité proposée est deux fois supérieure au tissu environnant. Toutefois, si on estime qu'une densité plus forte est le garant d'une production de logements à coût accessible, il faudrait alors phaser ces développements sur une plus longue période afin d'assurer une production annuelle de logements qui reste davantage en phase avec une croissance soutenable.

Mais l'essentiel de la réflexion doit porter sur les espaces à urbaniser ou à recycler sur lesquels il n'y a pas encore de

projet. On se basera notamment sur des critères de développement durable.

La carte qui suit représente le niveau global d'aptitude du territoire communal à une éventuelle urbanisation. Elle met surtout en évidence le niveau global de contrainte, sur base de critères définis dans le cadre d'une recherche de la Conférence Permanente du Développement Territorial sur le Plan de Secteur Durable (CPDT 2012-2014). Parmi les contraintes qui justifient une interdiction d'urbaniser, on trouve entre autres les sites Natura 2000 et les réserves naturelles, les plans d'eau, les zones d'espace vert et de parc du plan de secteur, les captages, les fortes pentes et les zones d'aléa d'inondation élevé. Les autres niveaux de contrainte sont issus d'une analyse multicritères qui prend en compte notamment l'accessibilité aux pôles, la biodiversité, les paysages, les risques naturels (pentes, karst, inondations...) et industriels (Seveso, bruit...), l'aptitude des sols pour l'agriculture, l'épuration...

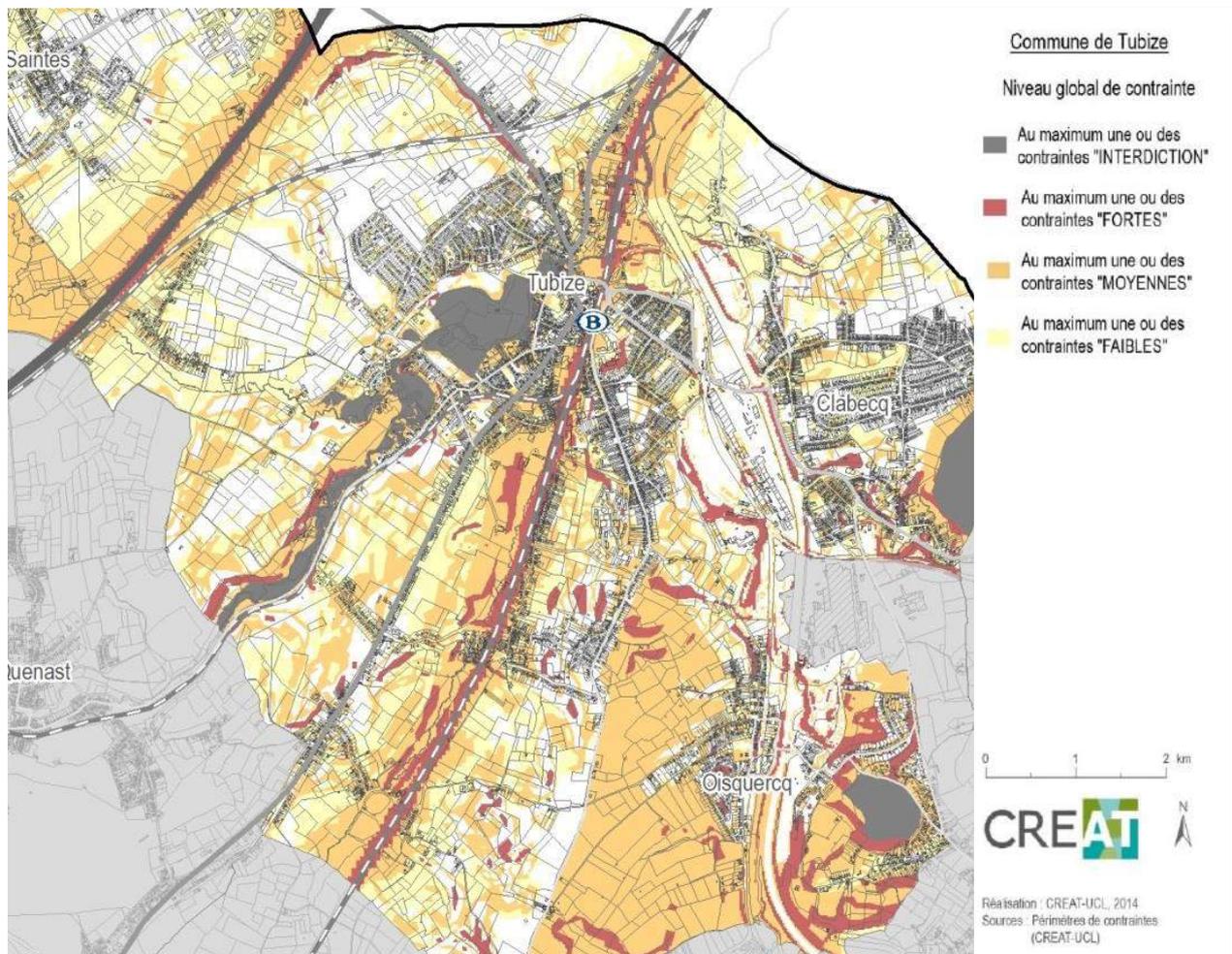


Figure 3 : Niveau global de contrainte à l'urbanisation du territoire de Tubize

Les contraintes d'exclusion se retrouvent essentiellement dans le fond de la vallée de la Senne (zones de parc et aléa d'inondation fort) et à l'est de la commune (Natura 2000). Les contraintes fortes représentent des surfaces assez linéaires : fonds de vallées, zones de fortes pentes, zones de bruit liées aux infrastructures de transport.

Dans l'étude qui nous occupe, cette aptitude du territoire à l'urbanisation est essentiellement à considérer par rapport aux grands sites à enjeux de la Commune, soit les grands espaces à recycler (SAR) ou les terrains encore disponibles dans les zones prévues à cet effet par le plan de secteur (potentiel foncier : figure 5).

Les sites à réaménager (SAR)

Le centre-ville est entouré de grands périmètres de SAR : le site des Forges de Clabecq et ses hauts-fourneaux, du sud-est au nord-est ; Fabelta et Tubize Plastics au nord. La plate-forme multimodale de la SARSI se met en place sur l'extrémité nord du SAR « Forges de Clabecq ». Au cœur de la ville, on trouve le site Brenta en bordure du chemin de fer, ainsi que le site Sotuco à l'arrière de la rue des Frères Taymans. On notera aussi un petit site appelé « Brasserie » en bordure de la place du Remblai. Le grand site industriel de Mondi est couvert par un périmètre de remembrement urbain afin de pouvoir modifier son affectation industrielle au plan de secteur, mais il n'a pas fait l'objet d'une procédure de SAR.

Tous les anciens grands sites d'activité de l'agglomération font l'objet de procédures de ce type, qui ont permis et permettent de créer un grand nombre de logements dans le périmètre aggloméré et contribuent fortement à la reconversion rapide de la commune.

Les premières ébauches d'aménagement du site de Brenta ne prévoient que des fonctions économiques et communautaires (administration et halle couverte), ainsi que du stationnement en surface. Malgré les contraintes liées au chemin de fer et malgré les considérations qui précèdent à propos de l'offre en logements très abondante, il nous semble qu'un site de cette taille dans un emplacement aussi stratégique devrait présenter davantage de mixité fonctionnelle et accueillir notamment du logement. Cette question pourra être développée par ailleurs dans le cadre de ce schéma directeur.

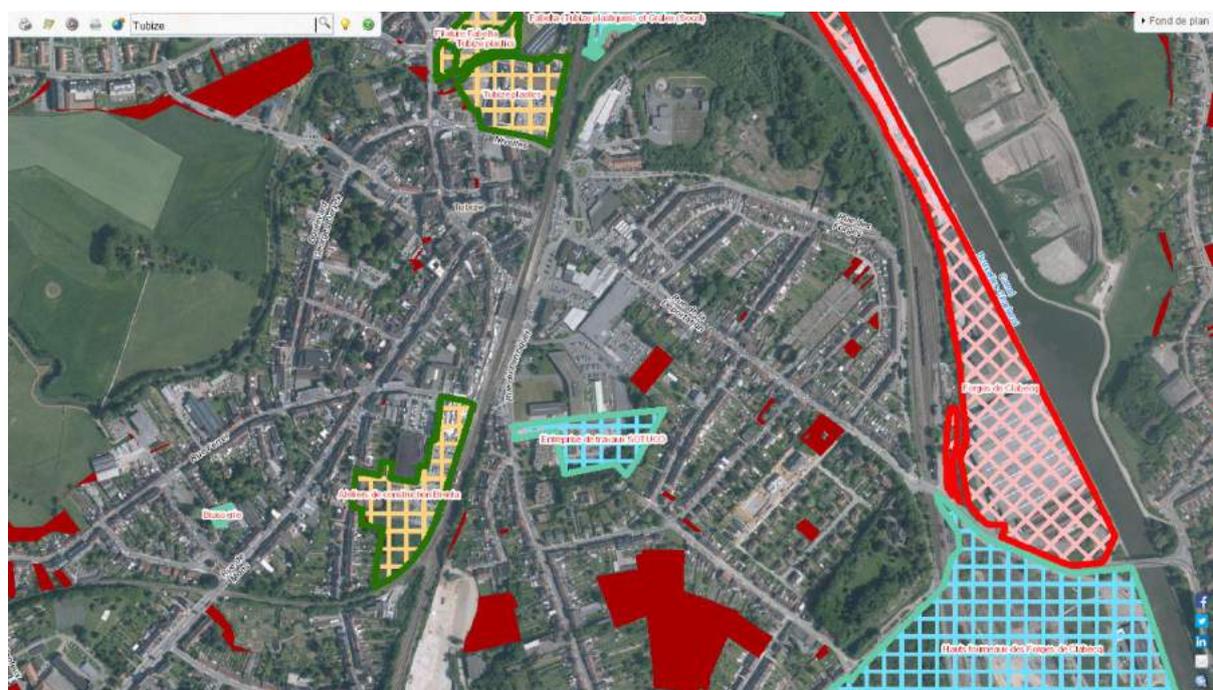


Figure 4 : Périmètres SAR dans le centre-ville
(extrait de Walonmap <http://geoportail.wallonie.be/WalOnMap/>)

Le potentiel foncier en zones d'habitat

Au 1^{er} janvier 2014, on comptait encore 124 ha non urbanisés dans les zones d'habitat et d'habitat à caractère rural de la commune, soit 18% du total de la zone affectée à l'habitat (source : <http://walstat.iweps.be/>). Il s'agit d'une surface brute qui est supérieure à la capacité réelle d'urbanisation : certains terrains sont enclavés, trop étroits ou font l'objet de contraintes géotechniques trop importantes pour pouvoir être effectivement urbanisés : fortes pentes, zones inondables... En outre, le modèle inclut des terrains qui se trouvent à l'arrière de parcelles déjà urbanisées mais dont la profondeur est inférieure à 50 mètres, limite conventionnelle de la zone d'habitat dans ses extensions linéaires en dehors

Les trois premiers sites de la liste ci-dessus sont susceptibles d'apporter une plus-value à la structuration spatiale du centre en cas de projet d'urbanisation. Même si une démarche active de la Commune semble nécessaire en cas de développement d'un projet sur ces zones, aucune ne s'impose toutefois comme une nécessité prioritaire. Quant aux autres zones, même si la Commune ne peut pas s'opposer à leur urbanisation ni même la postposer, il n'y a en tout cas pas lieu de la promouvoir ni de l'encourager dans les années qui viennent.

Le potentiel foncier dans les ZACC

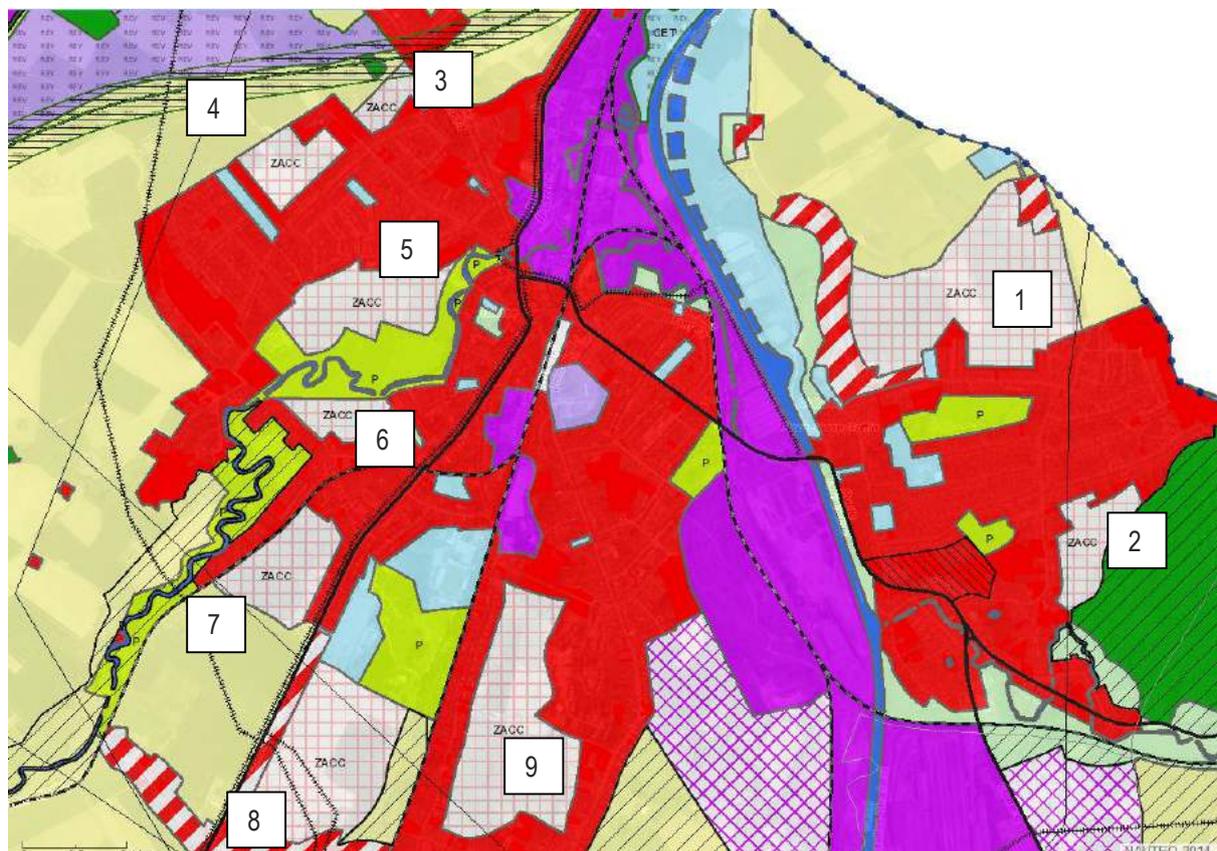


Figure 6 : localisation des ZACC

Examinons à présent les disponibilités foncières dans les ZACC. La commune compte 11 zones d'aménagement communal concerté qui totalisent 162 ha, dont moins de 10 ha sont déjà urbanisés ; les ZACC peuvent recevoir toutes sortes d'affectations mais sont souvent considérées comme des réserves foncières pour le développement de l'habitat. Les deux tableaux suivants reprennent d'une part les considérations du schéma de structure de 2005 en termes d'affectation, d'ordre de priorité et de densité, et d'autre part les propositions actualisées quant à la destination de ces zones et au degré de priorité de leur mise en œuvre.

Numéro sur la carte	Nom de la ZACC	Surface	Affectation	Densité (logements/ha)	Ordre de priorité	Nombre potentiel de logements *
Hors carte	Saintes Nord	3,8 ha		< 15	1	50
Hors carte	Saintes Sud	10,7 ha (± 4 ha libres)		< 15	1	50
1	Clabecq Vraimont	38,3 ha		> 25 au sud,	1	900

				15-25 au nord		
2	Clabecq Rogissart	8,3 ha			3	
3	Stierbecq Nord	3,8 ha		> 25	2	110
4	Stierbecq Sud	7,2 ha		> 25	1	210
5	Prairie des Angles	14,5 ha			2	
6	Sud Ferme Rose	4,6 ha			3	
7	Ferme de la Tour	12,2 ha			3	
8	Stimbert	27,6 ha		< 15	1	400
9	Bruyères	30,9 ha		> 25 au nord, < 15 au sud	1	600

* Sur base des densités définies par le SSC ; base de calcul pour l'estimation : 13 pour < 15 ; 20 pour 15-25 ; 30 pour > 25)

Avec les couleurs conventionnelles suivantes : rouge pour l'habitat, bleu pour les équipements communautaires, jaune pour l'agriculture et vert pour les espaces verts.

Soit plus de 2.300 logements dans les 7 ZACC destinées à des fonctions d'habitat, dont 2.200 en priorité 1.

La carte ci-dessous représente les résultats de l'analyse multicritère d'aptitude à l'urbanisation (cfr figure 3) appliquée aux terrains encore disponibles en zone d'habitat et en ZACC. Seuls les terrains présentant au maximum des contraintes moyennes ont été cartographiés car ce sont eux qui répondent le mieux aux critères de durabilité et de bon aménagement des lieux. Si on compare ces résultats avec le potentiel foncier total, on voit que la plupart des terrains encore disponibles ne sont pas soumis à des contraintes juridiques ou techniques importantes qui pourraient justifier une interdiction de l'urbanisation.

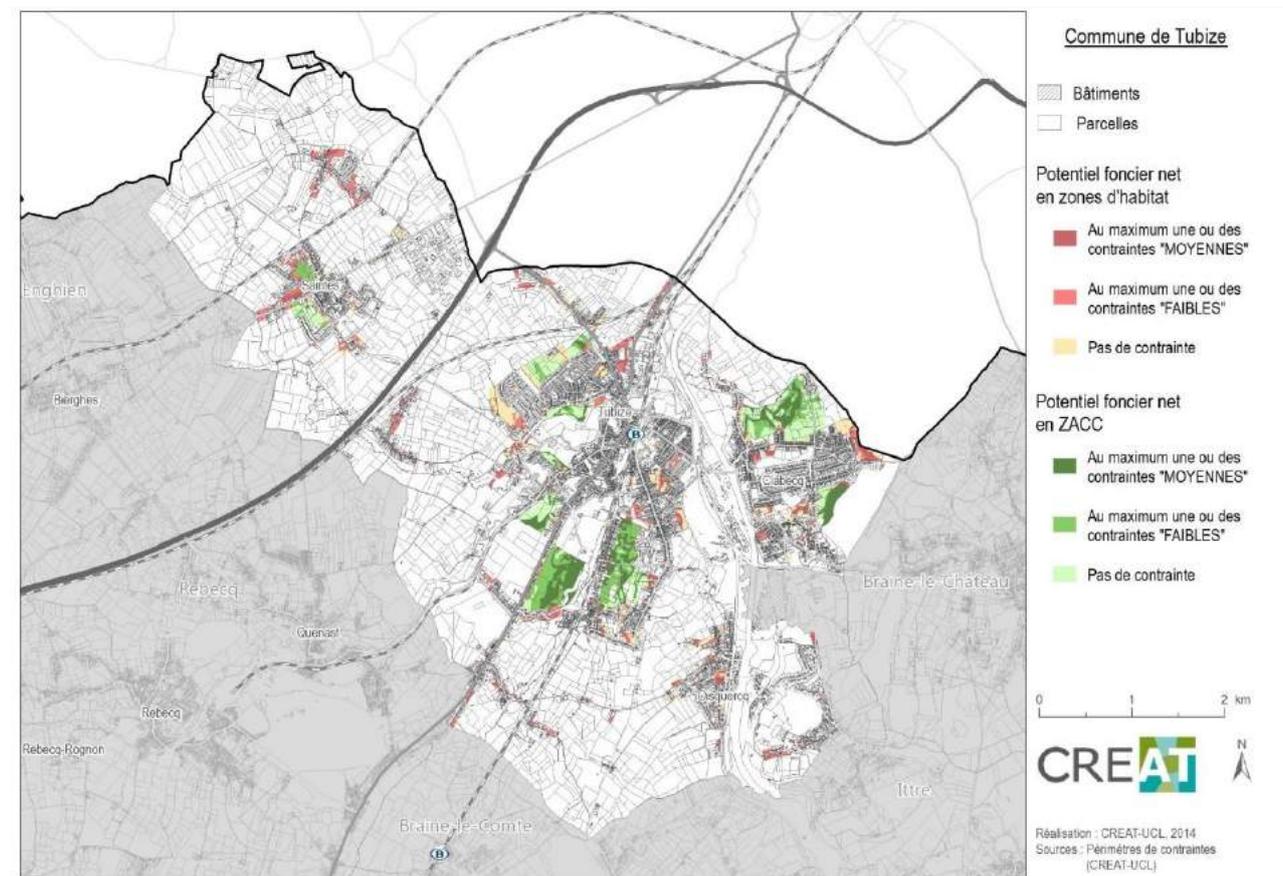


Figure 7 : Niveau global de contrainte du potentiel foncier en zone d'habitat et en ZACC

Sur base de ces critères, les ZACC les moins favorables à l'urbanisation sont les ZACC dites « Prairie des Angles » et « Sud Ferme Rose » dont une bonne partie de la surface est frappée de contraintes d'exclusion. Les ZACC de Clabecq Rogissart et de Stimbert présentent un niveau de contraintes moyen sur une part très significative de leur surface. Ces critères donnent des indications intéressantes sur la faisabilité de la mise en œuvre de ces zones, mais ils doivent être complétés par des analyses plus fines telles que les questions d'accessibilité aux terrains ou de degré d'équipement des quartiers dans lesquels ils s'insèrent, ainsi que de manière générale par la question de l'adéquation nécessaire entre la demande et l'offre.

Sur base de toutes ces considérations, nous proposons les affectations, ordre de priorité et densités suivantes pour ces zones :

Nom de la ZACC	Surface	Affectation	Densité (logements/ha)	Ordre de priorité	Nombre potentiel de logements *
Saintes Nord	3,8 ha		< 15	1	50
Saintes Sud	10,7 ha (4 ha libres)		< 15	1	50
Clabecq Vraimont	38,3 ha		30 au sud (5 ha), 20 au nord	3	820
Clabecq Rogissart	8,3 ha			3	
Stierbecq Nord	3,8 ha		25	1	120
Stierbecq Sud	7,2 ha		25	3	180
Prairie des Angles	14,5 ha		50 (5 ha constructibles)	1	250
Sud Ferme Rose	4,6 ha			1	
Ferme de la Tour	12,2 ha			3	
Stimbert	27,6 ha		< 15	1	365
Bruyères Nord	11,8 ha		35	2	400
Bruyères Sud	20,1 ha		< 15	3	260

Soit 2.500 logements, mais dont « seulement » 835 en priorité 1. Outre les deux petites ZACC de Saintes qui permettent le comblement d'espaces enclavés, il s'agit des ZACC pour lesquelles il y a déjà un projet à l'étude (Prairie des Angles) ou en cours (Stimbert), ainsi que de la ZACC Stierbecq Nord : la mise en œuvre de cette zone offrirait en effet l'occasion de créer un accès direct au rond-point de la chaussée d'Hondzocht, ce qui permettrait de désenclaver tout ce quartier (voir fiche « apaisement de la circulation »).

La mise en œuvre des autres ZACC est reportée à long terme, à l'exception éventuellement de la partie nord de la ZACC des Bruyères qui pourrait compléter le processus d'urbanisation en cours autour de l'Avenue de Mirande. Pour le reste, il y a lieu de mener à terme l'ensemble des grands projets en cours ou à l'étude avant de s'intéresser à ces dernières réserves foncières. On pourrait parler d'un **moratoire sur la mise en œuvre des ZACC**.

L'affectation agricole de la ZACC dite « Ferme de la Tour » peut être maintenue dans le cadre de la trame verte et bleue : il s'agit d'une poche de ruralité qui s'enfonce dans le périmètre aggloméré. Les contraintes qui pèsent sur cette zone (terrains en pente et présence du chemin de fer industriel) ne sont pas fortes au point d'y interdire toute forme d'urbanisation, mais celle-ci, le cas échéant, ne devrait être envisagée qu'à très long terme.

Les autres potentialités d'urbanisation

Des révisions du plan de secteur ?

Comme on vient de le voir, les nombreux projets en cours et les importantes réserves foncières pourraient permettre d'au moins doubler le parc de logements actuel (10.400 unités en 2014) tout en restant dans les périmètres urbanisables du plan de secteur. Il n'y a donc pas lieu de proposer de révisions du plan de secteur en vue d'accroître la zone urbanisable.

La plupart des lieux stratégiques où l'affectation ne répondait plus aux nécessités actuelles ont fait l'objet de mécanismes de révision du plan de secteur : SAR, PCAR, PRU. Il s'agissait essentiellement d'opérations de recyclage urbain, de « reconstruction de la ville sur la ville », qui n'empiètent pas sur les espaces non urbanisables, à l'exception notable de la zone d'activités économiques Tubize II à Saintes (65 ha).

Les différents projets en cours ou recommandés dans le cadre de ce schéma directeur restent également circonscrits dans les périmètres de zones urbanisables. Seul le projet de liaison entre la rue de Bruxelles et la chaussée d'Hondzocht, à hauteur du rond-point du TGV, empiète légèrement sur la zone agricole.

Par contre, il y a un site d'enjeu majeur qui nécessiterait à notre sens l'adoption d'un outil permettant de s'écarter du plan de secteur : il s'agit de l'espace Champagne, affecté à l'activité économique mixte. Il nous semble nécessaire de pouvoir y développer la fonction d'habitat en plus de la fonction commerciale, via un mécanisme dérogatoire tel que le périmètre de remembrement urbain (PRU). Toutefois, le site étant couvert par un PCA, l'adoption d'un PCA révisionnel, même si elle est plus lourde en termes de procédure, offrirait assurément une plus grande sécurité juridique. Cette réflexion sur les outils devra cependant être revue à l'aune du nouveau CoDT.

Les terrains non cadastrés

Certains terrains relevant du domaine public non cadastré sont affectés en zone d'habitat au plan de secteur. Dans le périmètre qui nous occupe, l'espace le plus significatif est situé entre le chemin de fer et la rue de Nivelles dans sa partie entre la rue de la Déportation et le rond-point : il s'agit d'un parking essentiellement utilisé par des navetteurs du chemin de fer. La construction à cet endroit d'un bâtiment à fonction résidentielle et commerciale ou tertiaire, avec du stationnement en sous-sol, permettrait de recréer une ambiance urbaine dans cet espace très central mais fortement déstructuré par la présence du chemin de fer (voir fiche « commerces »).

Les dérogations

De manière plus ponctuelle, des permis peuvent être délivrés en dérogation au plan de secteur, notamment dans des zones urbanisables qui ne sont pas affectées à l'habitat (par exemple en zone d'équipement communautaire) ou dans des zones non destinées à l'urbanisation (zone agricole, zone verte, zone de parc...). Ici également, et sauf pour de véritables raisons d'utilité publique, il ne paraît pas nécessaire d'encourager ou de préconiser ce mode opératoire, en raison d'une offre foncière largement suffisante pour subvenir aux besoins à un horizon d'au moins 40 ans.

FICHE PROJET N°2 : DENSITÉ ET FORME URBAINE

1.1 CONTEXTE ET OBJECTIFS

La commune de Tubize vit actuellement une forte progression démographique qui induit une pression immobilière importante. Le développement de l'urbanisation implique de poser la question des morphologies urbaines et des objectifs à atteindre en termes de structuration du cadre bâti.

Le Schéma de Structure Communal pointe des morphologies bâties très diversifiées, à la fois en termes de gabarit et de style architectural. L'enjeu est donc de formuler les bases d'une identité qui permettra de créer une cohésion des morphologies existantes et de les articuler entre elles.

Le Règlement Communal d'Urbanisme approuvé en 2006 insiste à cet égard sur le traitement d'une ou deux familles de mobiliers urbains afin d'asseoir une cohérence sur l'ensemble du territoire, tandis que les options du Schéma de Structure formulent des recommandations notamment en termes de morphologie urbaine et de densité bâtie.

1.2 ETAT DES LIEUX ET RECOMMANDATIONS

1.2.1 MORPHOLOGIE URBAINE

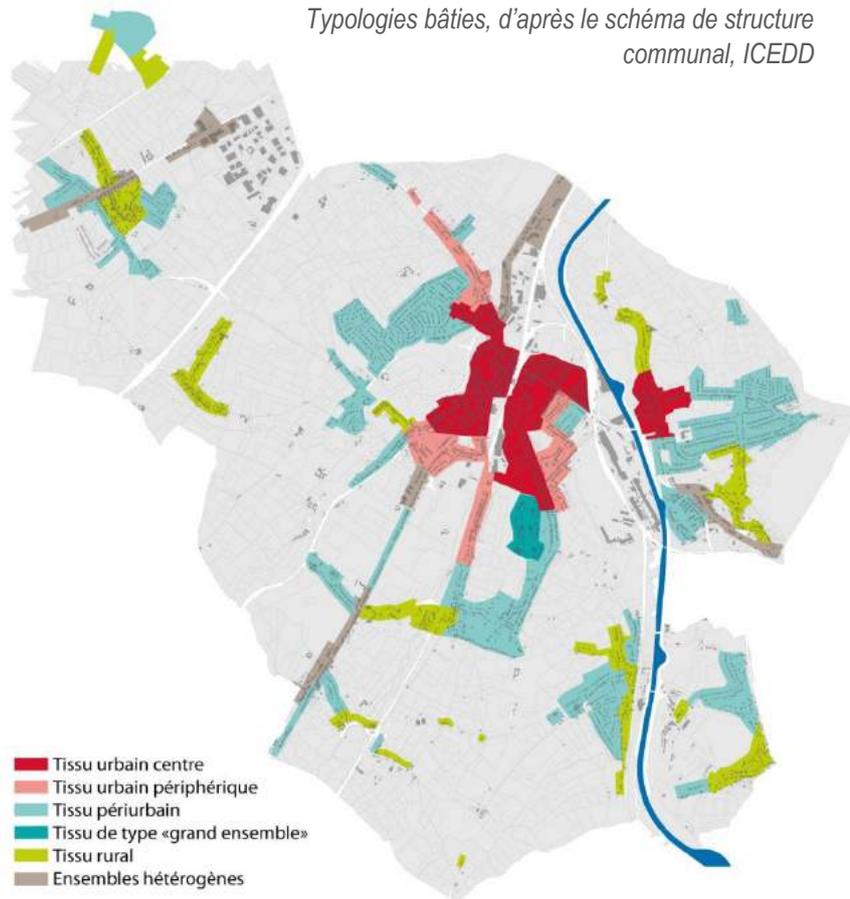
L'analyse morphologique réalisée dans le cadre du Schéma de Structure Communal (ICEDD 2005) montre un tissu plus dense dans le fond de vallée, avec ordinairement des bâtiments de gabarits R+1 à R+3. L'ensemble bâti présente toutefois de grandes diversités urbanistiques et architecturales d'un immeuble à l'autre, créant parfois des discontinuités bâties défavorables à l'émergence d'une cohérence globale.

Dans le cadre du schéma directeur du centre, il est important d'orienter les politiques vers la mise en œuvre d'un cadre bâti plus homogène, du moins au niveau des gabarits et du mode d'implantation des immeubles, afin de garantir une meilleure continuité des profils de voiries et de façades. Le cas particulier des bâtiments d'ordre symbolique (maison communale, gare, église, équipements communautaires majeurs) ou patrimonial (bâtiments de cachet hérités de l'histoire) pourra bien évidemment faire l'objet de mesures dérogatoires.

La diversité architecturale peut également, constituer une particularité et une richesse du centre ville, qui pourrait être mise en cohérence à la fois dans l'expression d'un vocabulaire particulier de l'espace public et du mobilier urbain, mais aussi par l'adoption d'une palette chromatique spécifique dans le traitement des façades et de l'espace public.

La concrétisation de ces orientations, passe par l'adoption d'un document qui permettra d'encadrer les procédures de permis en rénovation et construction neuve : Règlement Communal d'Urbanisme, Règlement Communal d'Urbanisme partiel ou -dans le cadre du futur CoDT- un guide communal d'urbanisme. Ce document pourrait être accompagné, au stade du diagnostic, d'une étude chromatique et d'une étude sur la signalétique et les enseignes commerciales, de manière à inscrire la démarche dans une procédure officielle.

Typologies bâties, d'après le schéma de structure communal, ICEDD



1.2.2 SÉLECTION D'INDICATEURS DE DENSITÉ ET DE MORPHOLOGIE BÂTIE

1.2.2.1 La densité résidentielle

La notion de densité résidentielle correspond au nombre de logements implantés sur une superficie de territoire ; elle est généralement exprimée en nombre de logements à l'hectare. Depuis plusieurs années, cet indicateur est devenu une référence puisqu'il gage d'une certaine compacité de l'urbanisation et par là même d'une utilisation rationnelle et raisonnable du sol à bâtir.

Le lien avec la morphologie urbaine qui correspond à la forme bâtie d'un quartier fait quand à lui l'objet de nombreuses erreurs d'interprétation : la densité est souvent associée à une image de gabarits hauts induisant une certaine promiscuité entre les habitants.

Dans le cadre de cette analyse, il a donc paru important de créer un référentiel qui permette de faire le point sur quelques morphologies existantes dans la commune et ainsi mieux appréhender la question de la densité. Les illustrations ci-après reprennent donc plusieurs échantillons de tissus urbanisés du centre de Tubize et indiquent pour chacun la superficie, le nombre de logements implantés ainsi que la densité.



Echantillon dans le quartier des forges
124 logements
3,0 hectares

41 log/ha



Echantillon dans le centre ancien
97 logements
2,3 hectares

42 log/ha



Cité des clos
519 logements
11,3 hectares

46 log/ha



Opération Fabelta
288 logements
3,0 hectares

96 log/ha



Opération ruelle Betchard
28 logements
0,2 hectares

140 log/ha



Opération rue Scandiano
57 logements
0,2 hectares

285 log/ha



Opération rond-point Luxus

83 logements
0,4 hectares

208 log/ha

Cette analyse de différents échantillons montre que la densité dans le tissu ancien du centre ville de Tubize oscille généralement autour des 40 à 50 logements à l'hectare tandis que les nouvelles opérations surpassent généralement les 100 log/ha.

Pour les échantillons de 40 à 50 log/ha en particulier, on pointe que les morphologies identifiées peuvent être très variées d'un ensemble à l'autre, induisant des gabarits plus ou moins hauts : de R+1 dans la cité des Forges à R+7 dans la cité des Clos. Cela permet d'illustrer que la mise en place d'une réglementation basée uniquement sur les seuils de densité ne garantit en rien la morphologie du quartier qui émergera sur la commune.

Cet état de fait est communément illustré par la figure ci-dessous qui montre pour un seuil de densité de 76 log/ha les différentes morphologies de quartiers pouvant être érigés.

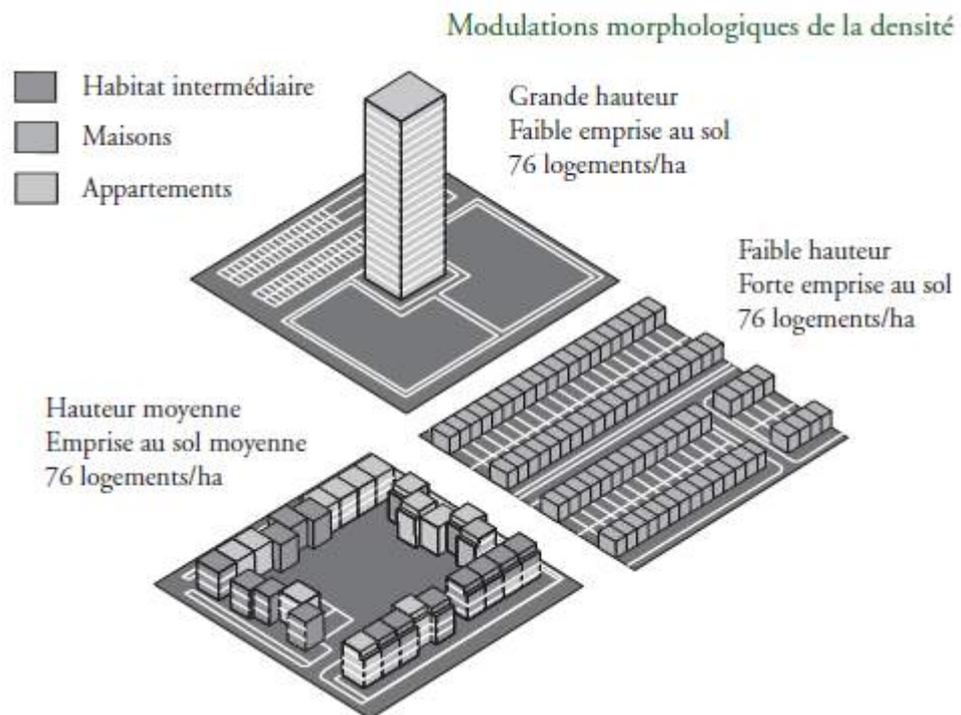


Figure 1 : Morphologie du bâti et densité - source IAU-IDF

Dès lors, dans le cadre précis du schéma directeur de Tubize, la recherche d'une homogénéité morphologique induite par un indicateur de densité résidentielle n'apparaît donc que comme une réponse partielle, et il s'agit à notre sens davantage de travailler sur d'autres indicateurs permettant d'encadrer la morphologie future du bâti.

1.2.2.2 La hauteur sous corniche

Le travail sur cet indicateur constitue une clé d'entrée intéressante. A Tubize, il existe en effet certaines rues où coexistent différents bâtiments aux gabarits très hétérogènes (R+1 à R+5). Il faudra à l'avenir pouvoir éviter des ruptures trop importantes d'un bâtiment à l'autre de manière à faire émerger une cohérence des hauteurs bâties selon les rues.



Figure 2 : Ligne des hauteurs sous corniches, rue des Poissonniers

Dans le tissu urbain du centre, on pourra envisager dans les nouvelles constructions des gabarits de type R+1 à R+3, en prenant en compte les bâtiments voisins, de manière à éviter des décrochements importants des hauteurs sous corniches.

Dans le tissu urbain périphérique, on pourra accepter des gabarits de type R+1 à R+2, tandis que dans les autres tissus, on se cantonnera à des gabarits de type R+1.

Les bâtiments à valeur symbolique (maison communale, gare, église, équipements communautaires majeurs) ou patrimoniale (bâtiments de cachet hérités de l'histoire), pourront faire l'objet d'une dérogation, si leur fonction ou leur intérêt architectural le justifie.

1.2.2.3 Le coefficient d'emprise au sol (CES)

Le coefficient d'emprise au sol, correspond au rapport au sol entre les superficies bâties et non bâties. Concrètement, il s'agit de la superficie de l'emprise au sol d'un ou plusieurs bâtiments divisée par la superficie globale de la parcelle.

Ce coefficient, permet d'avoir une maîtrise sur la manière dont sera mobilisé le foncier en définissant des seuils relatifs à la part constructible de la parcelle, et ainsi garantir un minimum d'espaces non bâtis dans les projets d'aménagement.

A Tubize, le coefficient d'emprise au sol moyen est de 0,32, ce qui implique qu'en moyenne les parcelles constructibles sont construites sur 32% de leur superficie.

Dans le cœur urbain ce coefficient monte plus communément autour de 0,5 (la moitié de la superficie parcellaire est bâtie) voire 1 (la parcelle est entièrement bâtie) dans certains cas.

Pour les nouvelles constructions, on propose un CES maximum de 0,6 dans le tissu urbain du centre ; 0,4 dans le tissu urbain périphérique, et enfin 0,3 dans les autres tissus urbanisés.

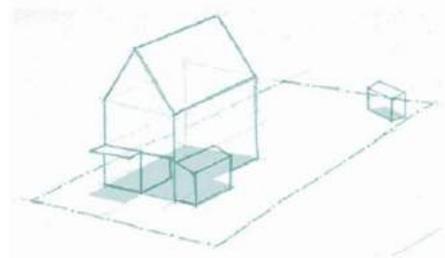


Figure 3 : Illustration du CES (CPDT, 2012)

1.2.2.4 Le coefficient de biotope par surface

Le coefficient de biotope par surface correspond au rapport entre la superficie d'espaces éco-aménageables et la superficie parcellaire. Concrètement, cet indicateur permet d'imposer des seuils minimaux à la présence d'espaces verts (toitures vertes, jardins et espaces verts collectifs) dans un projet d'aménagement. Cet indicateur peut -si tel est le souhait ou le besoin de la Commune- être élargi à la notion plus globale d'espaces privés et publics perméables et non carrossables.

Dans le cadre de ce travail, nous proposons à la Commune de ne pas retenir ce coefficient comme un indicateur contraignant à l'urbanisation, mais d'en prendre néanmoins compte dans la remise d'avis pour, le cas échéant, négocier certains amendements aux projets proposés par les développeurs.

Ce coefficient ne présage en effet en rien de la qualité d'un projet ou de l'aménagement de ses abords.

L'opération de la ruelle Betchard propose par exemple un projet où les espaces verts et publics non carrossables sont peu présents, mais où l'aménagement de l'espace rue en fait un espace de qualité, agréable à pratiquer. A l'inverse, un projet peut proposer de grandes superficies en espaces verts ou publics de qualité médiocre et peu appropriés par les habitants.

1.2.2.5 Considérations relatives à l'imposition d'indicateurs de densité

Les indicateurs de densité ou de morphologie bâtie proposés ci-dessus ne constituent que des valeurs seuils permettant d'encadrer les projets d'urbanisation. Ils ne sont en rien garants de la qualité architecturale ou urbanistique du projet. Il revient donc à la commune de juger pour chacun des permis, de la qualité du projet et de son intégration au contexte existant : qualité des espaces non bâtis proposés, respect des gabarits, des prospects, cohérence architecturale et urbanistique du projet, cohérence des matériaux et teintes utilisés.

1.3 RÉFÉRENCES

Les recommandations en ce qui concerne les morphologies à autoriser dans les nouvelles constructions sont généralement intégrées dans les Règlements Communaux d'Urbanisme, qui dans le futur CoDT prendront à priori la forme de guides d'urbanismes.

La question de la mise en place d'une charte chromatique appliquée au centre-ville est en revanche une démarche moins courante. Sur le territoire wallon, la commune de Dinant a mis en place ce type d'outil, afin de valoriser son tissu bâti sur ses principaux axes commerçants. Il s'agit dans ce cadre, d'imposer des palettes de teintes et matériaux à appliquer aux façades afin de créer une cohérence mais aussi donner une autre dynamique visuelle à un ensemble bâti. Cette charte s'applique à l'ensemble des éléments qui constituent la façade, en ce compris, les stores et enseignes commerciales. Dans cette mesure, il y a donc une synergie à voir avec la fiche projet « signalétique », qui traite elle aussi de la question des enseignes commerciales.

Notons également, qu'il s'agit d'une étude à mener sur un périmètre précis et réduit, permettant de valoriser un endroit stratégique du centre ville (axe commerçant ou place). Dans le cadre qui nous occupe, on peut donc recommander plus particulièrement et en priorité un focus sur la place centrale de Tubize et la partie commerçante de la N6 (rue de Bruxelles et rue de Mons), afin d'accompagner les travaux déjà entrepris sur l'espace public.

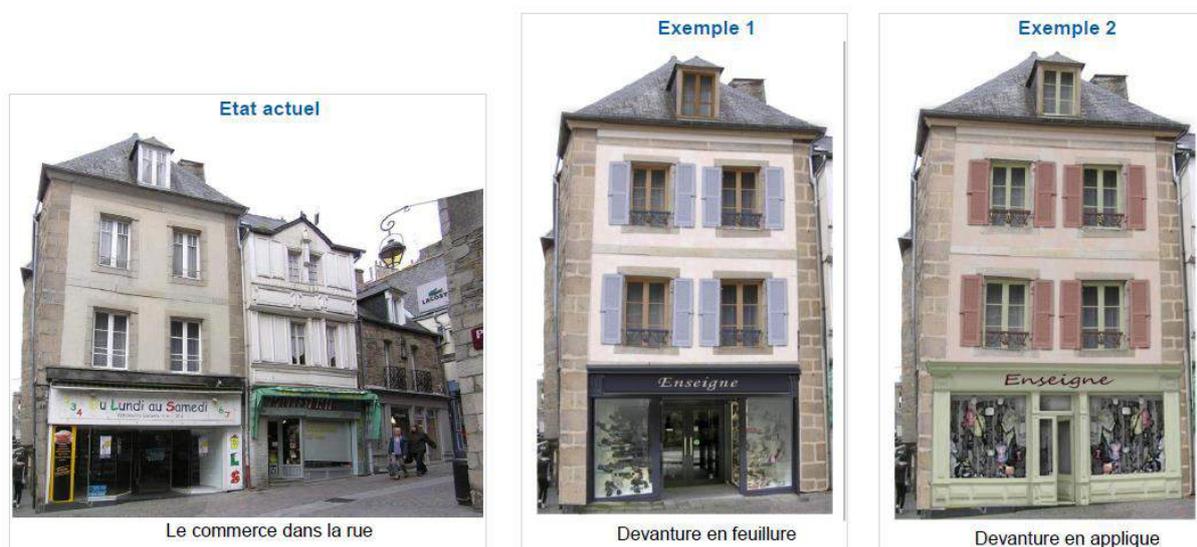


Figure 4 : Exemple de valorisation de façade dans le cadre d'une charte architecturale et de coloration des façades Agglomération de Lannion Trégor

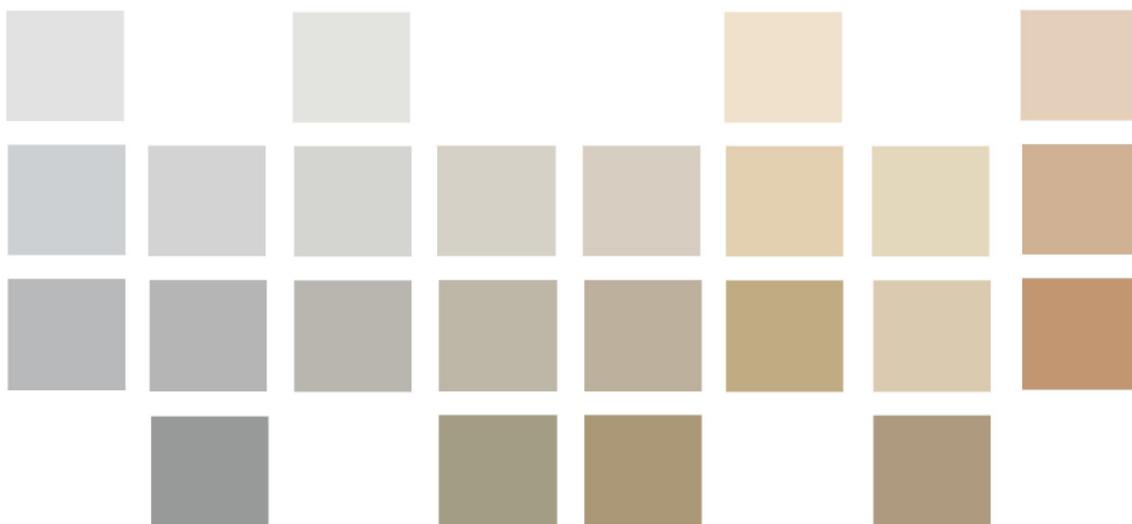


Figure 5 : Palette chromatique mis en place dans le cadre d'une charte architecturale et de coloration des façades
Agglomération de Lannion Trégor



Figure 6 : Vue avant-après du quai Sasserath, dans le cadre de la charte chromatique élaborée à Dinant

En ce qui concerne le travail des espaces publics, les principales actions mises en place par les communes en wallonie, sont généralement à des opérations de revitalisation urbaine, qui permettent d'obtenir des sources de financements régionaux (même si les budgets disponibles sont de plus en plus réduits), mais aussi de mener des réflexions d'ensemble à l'échelle d'un quartier ou d'un îlot. La mise en place d'un ensemble d'espaces publics cohérent et de recommandations par rapport à cela, trouve là aussi entièrement sa place dans les règlements d'urbanismes (futurs guides) qui analysent la situation existante et encadrent les logiques globales de composition (matériaux de revêtement, profil de voiries, etc.).

FICHE PROJET N°3 : LE DÉVELOPPEMENT COMMERCIAL

1.1 CONTEXTE ET OBJECTIFS

Cette fiche a pour objet de dresser sommairement, dans le cadre de la mission qui nous occupe, une analyse globale de l'appareil commercial de Tubize. L'objectif est de pouvoir **identifier un périmètre commercial** pour le centre-ville et ainsi formuler des recommandations quant à la structuration du commerce.

Afin de mener à bien cette tâche, un relevé a été réalisé sur le centre-ville. Ce relevé identifie les cellules commerçantes existantes, de manière à pointer les centralités et définir un périmètre commercial de centre ville ; il précise également les fonctions regroupées en grandes catégories, ce qui permet d'identifier les types de commerces présents dans les nodules existants.

1.2 ETAT DES LIEUX

1.2.1 LA SITUATION ACTUELLE

L'Atlas du commerce en Wallonie¹ nous apprend que le nodule commercial appelé Tubize-Centre comprend une surface de vente nette totale de 26.000 m² répartie en 202 points de vente, ce qui fait du centre de Tubize un nodule commercial de taille moyenne avec des cellules commerciales de taille relativement importante pour un centre-ville. En 2012, la répartition des commerces par grands types était la suivante :

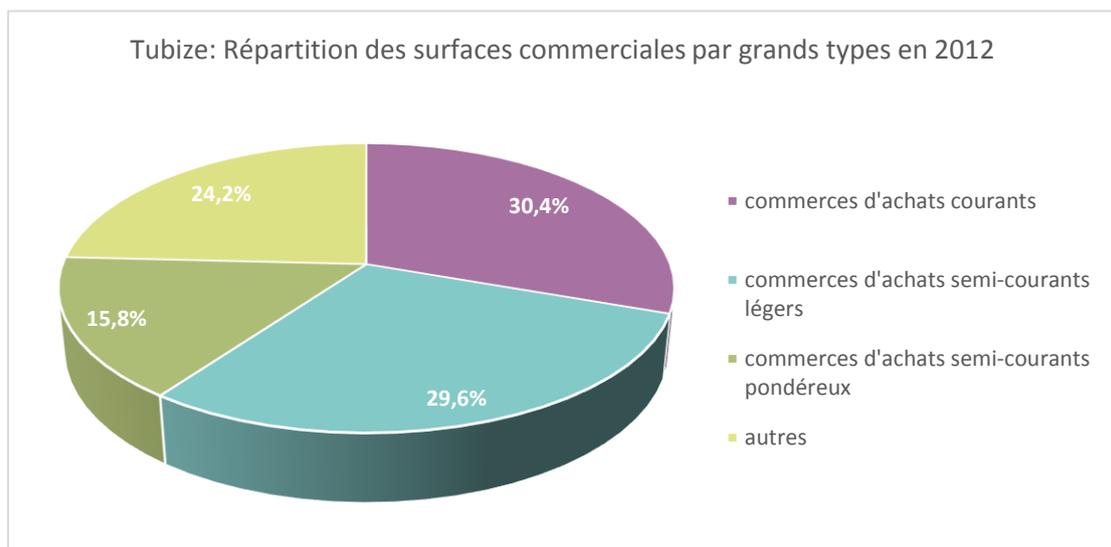


Figure 1 : structure commerciale de Tubize

¹ Atlas du commerce en Wallonie, ULG SEGEFA, Presses universitaires de Liège, 2014

Tubize est un centre d'achats courants de proximité. Le taux de pénétration pour ce type d'achat est très important : plus de 70% des habitants font leurs achats courants dans la commune. L'autre secteur important est la catégorie « autres » qui reprend essentiellement l'Horeca et les services. Les commerces d'achats semi-courants de type lourd - que l'on rencontre plus spécifiquement dans les centres commerciaux périphériques privilégiant l'accessibilité routière - sont par contre très peu représentés.

On notera que la part de cellules vides atteint 17%, ce qui est assez important mais malheureusement assez fréquent dans les nodules commerciaux de centre-ville.

Par contre, la surface commerciale a augmenté de plus de 20% entre 2010 et 2012, ce qui fait de Tubize une des communes les plus dynamiques de Wallonie en termes d'accroissement de surface commerciale. On voit là bien sûr l'effet de l'ouverture du centre commercial Côté Senne sur le site de Fabelta.

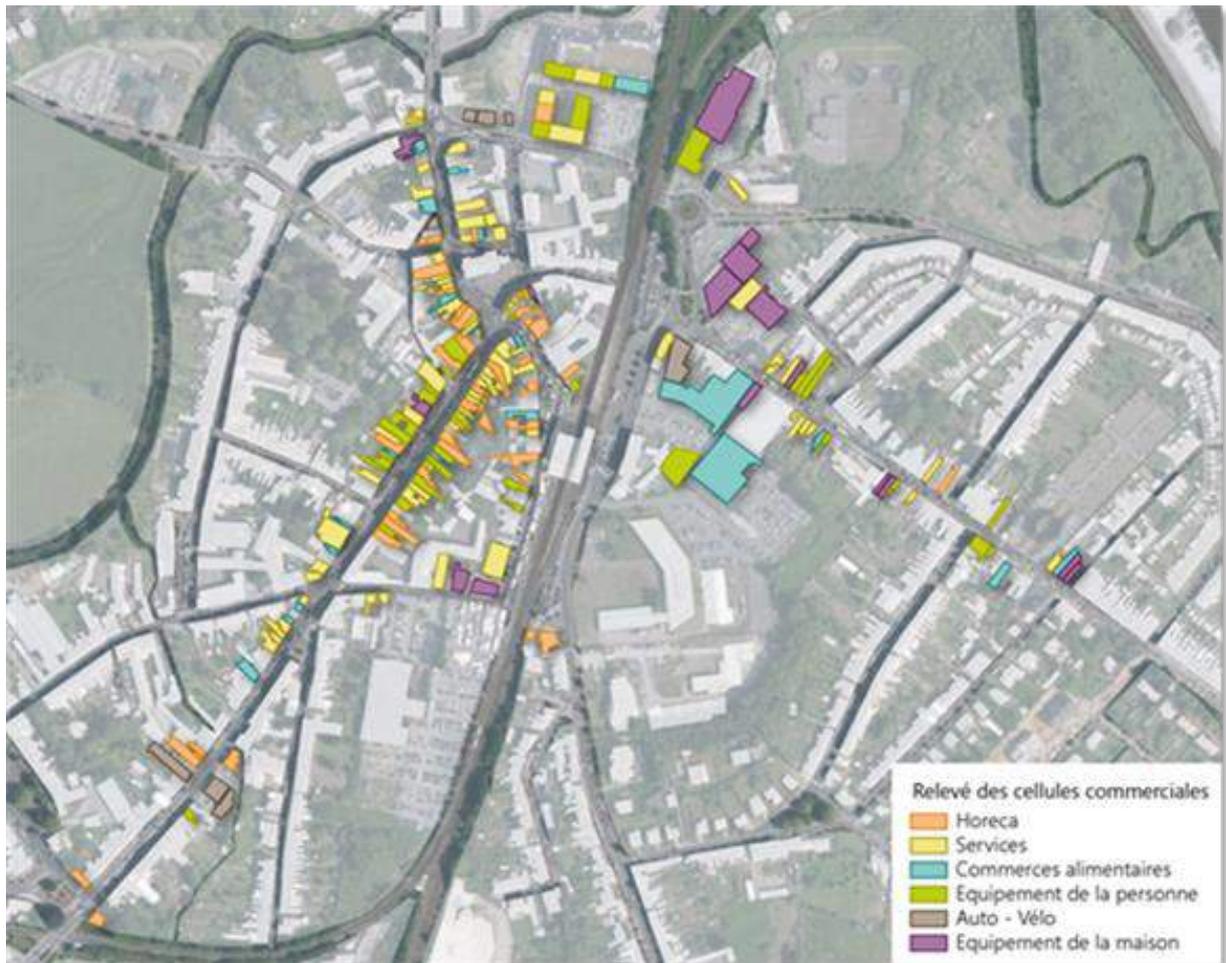


Figure 2 : relevé des cellules commerciales du centre-ville (terrain)

Le relevé de terrain réalisé durant l'été 2015 nous donne des indications plus précises sur la typologie et la répartition des cellules commerciales.

Le commerce à Tubize se structure essentiellement autour de la RN6 qui constitue l'un des principaux axes « passants » de la commune. Dans l'appareil commercial tubizien, il existe plusieurs moteurs commerciaux :

- Le complexe commercial lié à l'opération Fabelta, dénommé Côté Senne, qui abrite des cellules commerciales de grande taille occupées en bonne partie par des enseignes franchisées ;
- Le complexe de l'Espace Champagne (Carrefour Market, Delhaize, Shoe Discount...), situé entre les rues du Perroquet et de la Déportation et qui semble être en perte de vitesse ;

- Le complexe situé à proximité du rond-point au croisement des rues de Nivelles et des Forges (Hubo, Trafic, Luxus), appelé ci-après « pôle Trafic », qui bénéficie surtout d'une accessibilité automobile et rayonne peu sur les commerces alentours, du fait de son enclavement.

En dehors de ces moteurs commerciaux, il existe un ensemble d'agrégats de petites cellules commerçantes, principalement situés le long de la RN6 et occupées le plus souvent par des commerçants indépendants. Parmi ces agrégats, on retrouve des spécialisations commerciales particulières : les alentours de la Grand-Place et de la gare sont plus spécifiquement liés au secteur de l'Horeca ; la chaussée de Mons entre la rue de l'Industrie et la Grand-Place présente une structure plus mixte associant une dominante de services, d'Horeca et de commerces liés à l'équipement de la personne. Dans ces deux secteurs, la quasi-totalité des rez-de-chaussée ont une fonction commerciale ou de service : c'est le cœur historique et commercial de la ville. On y trouve par contre très peu d'enseignes.

Dans la partie de la RN6 entre l'avenue Scandiano et le boulevard Georges Deryck (rue de Bruxelles), la fonction commerciale est en déclin et on trouve un nombre assez important de cellules vides ou transformées en logements. On observe le même genre de situation sur le Plateau de la Gare.

La rue de la Déportation ne constitue plus un axe commerçant à proprement parler : il ne reste pour l'heure qu'un complexe commercial avec une galerie passante en perte de vitesse et quelques rares cellules commerçantes disséminées le long de cet axe. Une partie des commerces qui subsistent sont liés à la fonction de passage de la voirie : librairie, fleuriste, pharmacie, pizzas à emporter... La fonction commerciale reste prédominante de la rue des Perroquets jusqu'à la rue Eugène Germeau. Plus à l'est, on entre dans une structure à la fois résidentielle et commerciale, avec de nombreuses anciennes vitrines témoignant du déclin de cette fonction. Enfin, au-delà de la rue Albert 1^{er}, la fonction résidentielle devient pratiquement exclusive.

En dehors du centre-ville, on retrouve quelques concentrations commerciales de moyennes surfaces égrenées le long de voies principales et organisées selon une logique purement automobile. C'est le cas le long de la rue de Bruxelles (RN6) depuis Tubize Plastics jusqu'au rond-point du TGV près de la limite régionale, et dans une moindre mesure sur la RN6 vers Rebecq, ainsi que le long de la route provinciale à Clabecq. Ces commerces de bord de grand-route participent à l'élargissement de l'offre commerciale de la commune, mais ils n'entrent pas dans le cadre de la réflexion présente qui se focalise sur le centre-ville.

1.2.2 LES POTENTIALITÉS DE DÉVELOPPEMENT

La figure suivante, extraite du diagnostic présenté lors de la table ronde résidentiel-commerce, montre bien que Tubize présente un potentiel de développement en termes de commerces spécialisés non alimentaires tels que l'équipement de la personne et de la maison : vêtements, décoration, librairie, ameublement, cadeaux...

En outre, la commune s'impose comme le pôle de référence de la sous-région de l'ouest du Brabant wallon (BIRT, soit Braine-le-Château, Ittre, Rebecq et Tubize), y compris en matière commerciale. Cette sous-région forme une aire de chalandise forte d'environ 50.000 habitants. Elle connaît une croissance démographique très soutenue et devrait voir sa population atteindre les 60.000 habitants vers 2030 ; ces nouveaux habitants présentent un profil socio-économique moyen à élevé et le revenu moyen augmente plus vite qu'ailleurs. On observe donc une augmentation du pouvoir d'achat des personnes susceptibles de fréquenter les commerces de Tubize.

La conjonction de ces deux paramètres offre donc des potentialités de développement intéressantes pour le commerce à Tubize. L'enjeu consiste dès lors à structurer ce développement pour qu'il participe pleinement à la requalification du centre-ville.

Les fonctions du territoire : le commerce

Communes	2013						m ² surface commerciale alimentaire / 100 habitants
	Supérette (100-400 m ²)		Hypermarché (≥ 1500 m ²)		Supermarché (400-1500 m ²)		
	Nombre de magasins	Surf. vente tot. (m ²)	Nombre de magasins	Surf. vente tot. (m ²)	Nombre de magasins	Surf. vente tot. (m ²)	
Tubize	1	200	0	0	5	7.400	31,0
Arrondissement de Nivelles	49	10.620	6	30.900	81	94.190	34,9
Région wallonne	369	72.505	37	265.850	907	935.570	35,8

assujettis à la TVA	habitants / boucherie	habitants / boulangerie pâtisserie	habitants / magasin de boissons	habitants /	habitants /	habitants /	habitants / total restauration
				total commerces alimentaires spécialisés	débit de boissons	restaurant et service de restauration mobile	
Tubize	3.063	4.901	8.168	1.167	845	415	263
Arrondissement de Nivelles	4.981	5.396	6.167	1.226	1.418	392	253

Nombre d'habitants par commerce de détail...	en magasin non spécialisé	alimentaire en magasin spécialisé	de carburants en magasin spécialisé	d'équipements de l'information et de la communication en magasin spécialisé	d'autres équipements du foyer en magasin spécialisé	de biens culturels et de loisirs en magasin spécialisé	Autres commerces de détail en magasin spécialisé
Tubize	1441	1167	12253	2451	1441	3063	490
Brabant wallon	1824	1226	4681	1850	850	1287	294

Une desserte commerciale favorable pour les magasins alimentaires mais inférieure à la moyenne pour les magasins spécialisés non alimentaires.

Figure 3 : comparaison de taux de desserte commerciale (source : SPF—Statbel)

1.3 DÉFINITION D'UNE STRATÉGIE DE STRUCTURATION DE L'APPAREIL COMMERCIAL DU CENTRE

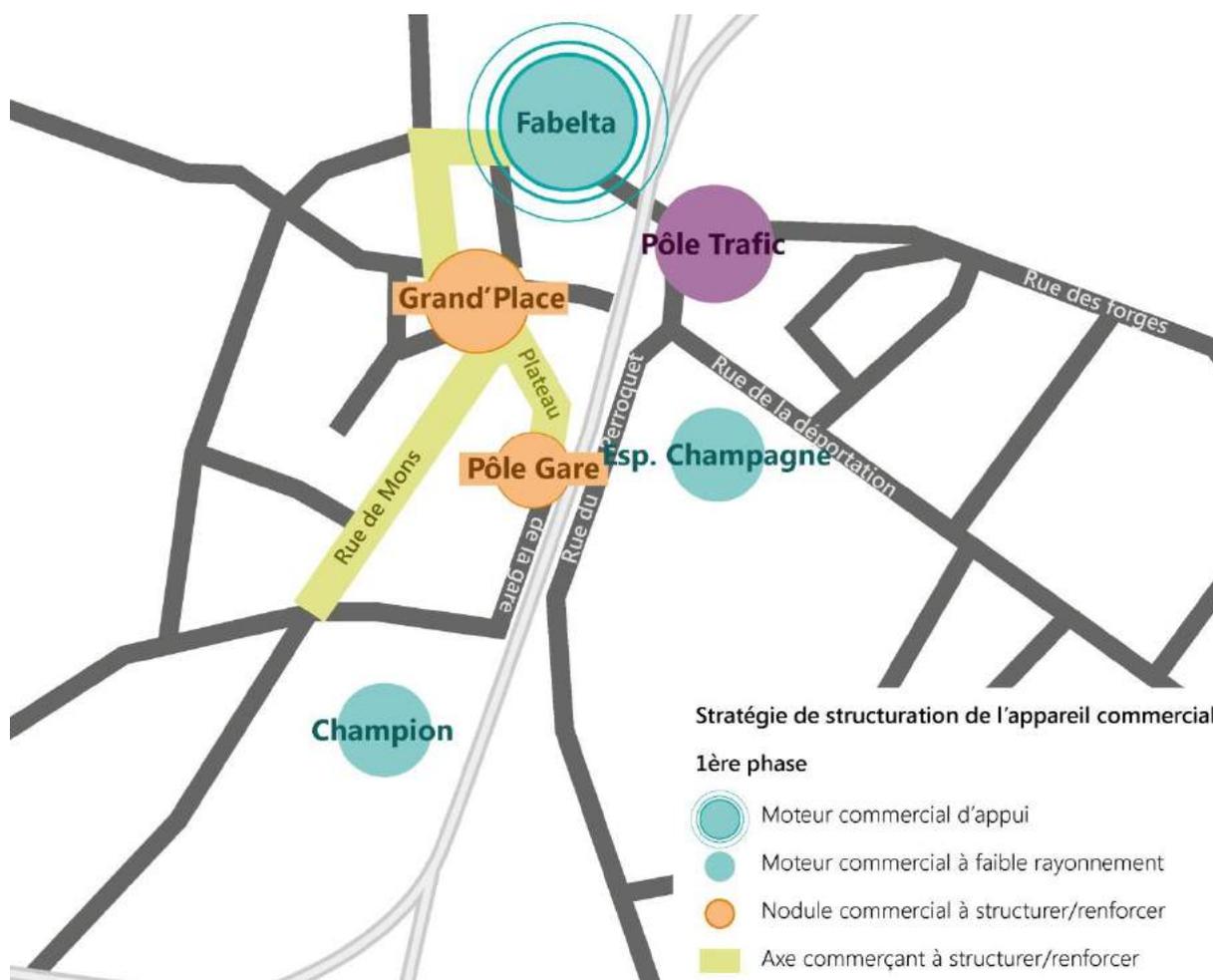
Afin de renforcer l'appareil commercial tubizien, il apparaît important de mettre en avant des priorités dans la mise en œuvre d'une stratégie globale. Il convient de ne pas disperser les efforts mais plutôt d'**opérer par phases de consolidation successives au départ de l'hypercentre commercial historique**. La stratégie proposée se décline dès lors en trois phases.

1.3.1 PHASE 1 : RENFORCER ET CONSOLIDER LA STRUCTURE EXISTANTE

Il apparaît primordial dans un premier de temps de consolider les axes et nœuds en place qui bénéficient déjà aujourd'hui d'une certaine solidité.

La fonction commerciale s'appuie en effet à la base sur des moteurs commerciaux qui vont attirer une clientèle et potentiellement rayonner sur le commerce alentour. Il s'agit donc davantage en premier temps de bâtir une structure commerciale solide avant d'envisager de l'étendre à des zones aujourd'hui en déclin.

La première phase de la stratégie de structuration de l'appareil commercial tubizien consiste donc à (1) renforcer le nœud de la Grand-Place et le pôle gare, tournés plus spécifiquement autour d'une offre Horeca ; (2) créer des liens physiques avec le complexe Fabelta qui offre un haut potentiel de rayonnement ; (3) renforcer la rue de Mons et une partie du Plateau de la Gare autour d'une offre plus mixte orientée plus spécifiquement sur les services et l'équipement de la personne et de la maison.



Axe 1 : renforcer le nodule de la Grand-Place et le Pôle Gare

C'est deux pôles ont à l'heure actuelle un potentiel par rapport à l'offre en Horeca qui est déjà présente à ces endroits. L'attractivité par rapport à la fonction d'Horeca est fortement sensible à l'environnement urbain et nécessite donc une qualité urbaine importante qui passe par les aspects d'ambiance urbaine et de qualité des espaces publics et bâtis.

Il s'agira donc :

- > De poursuivre les efforts consentis dans l'aménagement des espaces publics.
 - A terme, la rue de Mons doit devenir plus perméable dans la traversée de la Grand-Place. L'aménagement en plateau de cette section permettrait de disposer d'un espace rue entièrement à niveau ; un léger décalage de l'axe de la voirie vers l'est et la suppression des trois ou quatre places de parking en bordure de chaussée permettraient d'augmenter la surface des trottoirs et des terrasses sur la partie ouest de cette place où sont concentrés la plupart des commerces (voir fiche « apaisement du centre-ville »).
 - Les abords de la gare du côté des voies ferrées pourraient également bénéficier d'une requalification visuelle avec verdurisation. La poursuite de réalisation de fresques urbaines pourrait être une piste intéressante pour refermer la vue et créer une physionomie plus urbaine à cet espace rue.

- > D'améliorer de manière globale l'environnement bâti en travaillant sur la rénovation des façades et la mise en place d'une charte ou d'un guide d'urbanisme pour en encadrer l'aspect (voir fiche « signalétique »).

Axe 2 : créer des liens physiques avec le complexe Fabelta

Le centre commercial construit dans le cadre de l'opération Fabelta constitue un moteur qu'il faut relier à la structure commerciale existante afin que son attractivité puisse rayonner sur les commerces existants aux alentours. A l'heure actuelle, le pôle Fabelta et le pôle Grand-Place sont reliés par la rue des Poissonniers (non commerçante), et la rue de Bruxelles/Rue de Nivelles (en partie commerçante).

La valorisation commerciale de l'une de ces deux rues pourrait être envisagée afin de favoriser une continuité commerciale entre les deux pôles.

Option 1 : Liaison commerçante via la Rue des Poissonniers

La rue des Poissonniers présente l'avantage de subir une faible pression du trafic automobile, ce qui favorise l'usager piéton sur cet axe. Elle constitue en outre un lien plus direct et visuel entre la Grand-Place et le complexe Fabelta.

Une liaison confortable pour les modes doux entre ces pôles s'avère nécessaire dès le court terme : la rue a d'ailleurs été refaite récemment avec la création d'un trottoir le long de l'école. A moyen terme, il y aura lieu de programmer un réaménagement qualitatif de l'ensemble de l'espace public avec un revêtement de voirie et un mobilier urbain qui marquent mieux la liaison entre ces deux pôles (voir fiche « espaces publics et mobilier urbain ». Par contre, le développement d'une fonction commerçante sur cette voirie, bien qu'il soit souhaitable pour la dynamique du centre, ne semble pouvoir être envisagé qu'à plus long terme car il nécessite une profonde restructuration du bâti existant ; celle-ci permettrait d'assurer une meilleure cohérence urbanistique des gabarits bâtis au sein de cet îlot.

Option 2 : Liaison commerçante via la rue de Bruxelles / rue de Nivelles

La liaison via la rue de Bruxelles / rue de Nivelles, présente l'avantage que ce parcours est déjà en partie commerçant (rue de Bruxelles). Une vocation commerciale pourrait être trouvée sur la rue de Nivelles en lieu et place de l'actuelle station Texaco, qui sera amenée à terme à être déplacée.

La faisabilité de cette option est sans doute plus grande que dans la première option, dans la mesure où la maîtrise foncière est a priori plus aisée, et le projet déjà envisagé dans le cadre de documents d'urbanisme existants.

En outre le caractère « passant » de la rue de Nivelles offre davantage de visibilité pour un commerce qui voudrait s'établir à cet endroit. Cette section de voirie actuellement en déclin commercial pourrait être redynamisée par ce rôle de jonction entre deux nodules commerciaux.

Axe 3 : renforcer l'axe commerçant de la rue de Mons

La valorisation de cet axe commerçant passe par une amélioration globale du cadre bâti et de l'espace public, par l'apaisement du trafic automobile le long de cet axe et la recherche de solutions alternatives de stationnement. Ces réflexions sont développées dans la fiche « apaisement du centre-ville ».

La redynamisation du Plateau de la Gare, depuis la gare elle-même jusqu'à la future halle couverte prévue sur le site Brenta, permettra de consolider la structure commerciale de base de l'hypercentre, objet de la première phase de la stratégie.

1.3.2 PHASE 2 : DÉVELOPPER LA FONCTION COMMERCIALE PAR-DELÀ LES VOIES DE CHEMIN DE FER

Une fois la structure existante consolidée, il s'agit ensuite de profiter de l'attractivité du cœur de ville pour l'étendre à l'est du centre-ville, par-delà l'axe de chemin de fer.

Avant toute chose, il est important de s'interroger sur l'avenir que l'on souhaite donner à ce quartier, et plus particulièrement le type d'usagers que l'on souhaite attirer à cet endroit. La morphologie des commerces du pôle Trafic, et dans une moindre mesure de l'espace Champagne, induit en effet une métrique automobile, où l'usager

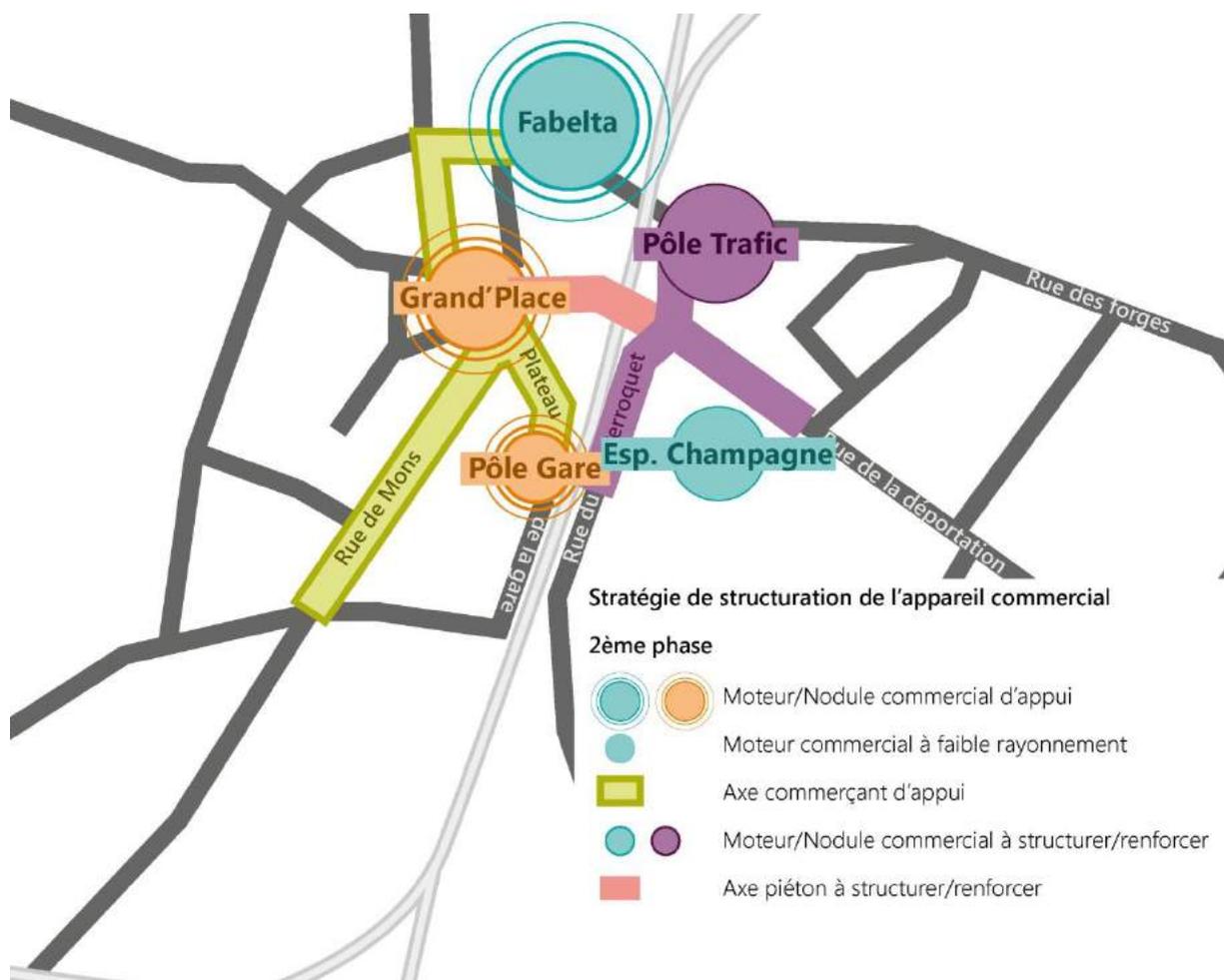
piéton est clairement défavorisé. Le type de produits vendus par ces commerces doit également être interrogé : les magasins d'ameublement ou de bricolage, par exemple, induisent plus spécifiquement l'usage du véhicule, puisqu'ils supposent le transport de marchandises lourdes ou encombrantes.

Aussi, dans la phase d'octroi des permis, il est important à la fois de réfléchir à la morphologie bâtie et à l'aménagement des abords de ces commerces, mais aussi aux types de produits qui seront commercialisés.

Vu les orientations communales relatives à la (semi)piétonnisation de la rue de la Déportation, nous supposons que l'ambition est de favoriser la métrique piétonne également dans ce quartier, et nos propositions s'orienteront donc en ce sens.

La deuxième phase du projet vise donc à mailler le territoire en favorisant un axe piéton Est/Ouest, qui permette d'établir un lien entre la dynamique du cœur de ville et celle que l'on souhaite développer à l'est des voies de chemin de fer, au niveau de la rue de la Déportation. Elle se concrétise par :

- > la mise en place d'un axe piéton structurant permettant de franchir les voies de chemin de fer ;
- > une restructuration globale du bâti et des espaces publics au niveau du pôle Trafic et de l'espace Champagne (voir figure ci-après)
- > l'élaboration d'une étude de marché, identifiant un potentiel de spécificité commerciale et calibrant les besoins relatifs à ce secteur.



Axe 1 : Favoriser le franchissement des voies ferrées par un axe piéton structurant

La formalisation d'un axe piéton structurant au niveau de la rue de la Déportation apparaît comme un élément majeur à mettre en place pour valoriser les lieux : la rue de la Déportation est en effet aujourd'hui coupée en deux par l'axe de chemin de fer et la liaison n'est pas lisible et peu agréable à emprunter, ce qui crée réellement une rupture physique entre les deux quartiers situés de part et d'autre des voies de chemin de fer.

Par ailleurs, la sortie de ce passage à l'Est des voies ferrées offre une ambiance fortement motorisée (parking de véhicules, larges voiries), qui ne facilite pas l'impression d'une continuité, ni un sentiment de sécurité pour l'utilisateur piéton.

En termes d'aménagement il est donc important de traiter à la fois la **qualité du passage sous voie**, mais aussi **l'ambiance paysagère à l'aboutissement Est de ce passage**.

Ce projet vise à retisser une continuité urbaine pour atténuer la coupure du chemin de fer passant en pleine ville. En ce sens, il est un des leviers majeurs de la stratégie proposée dans le schéma directeur du centre.

Deux options peuvent être envisagées en fonction du degré de restructuration de l'espace public que l'on accepte de mettre en œuvre :

- Une option maximaliste : la création d'un nouveau passage élargi dans l'axe de la rue de la Déportation, sur le modèle de deux exemples des figures ci-dessous. Cet aménagement pourrait être négocié avec la SNCB dans le cadre du projet RER. Les deux inconvénients de cette option sont bien sûr son prix élevé ainsi que la suppression de nombreuses places du parking existant.
- L'utilisation et l'amélioration du passage existant apparaît comme une solution nettement moins onéreuse et plus économe en espace, supprimant moins de places de stationnement. Elle assure la liaison modes doux qui est l'objectif principal, mais sans créer de continuité visuelle entre les deux rives de la voie de chemin de fer.

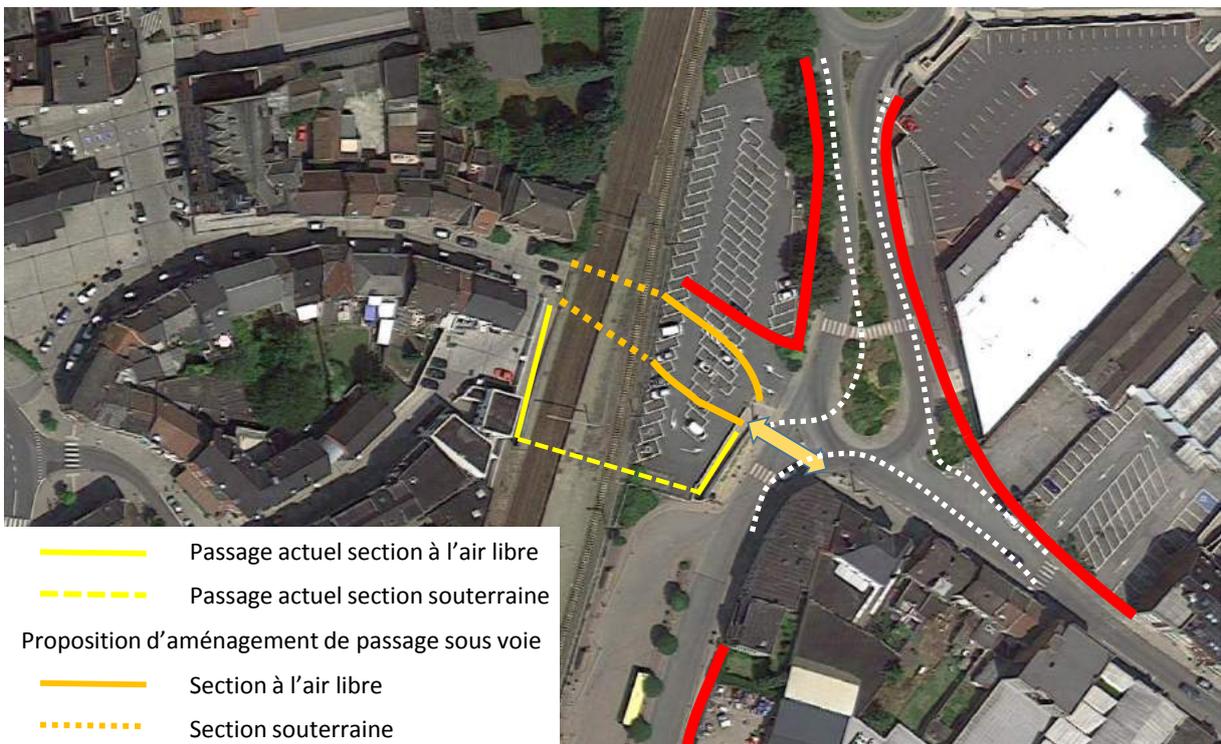
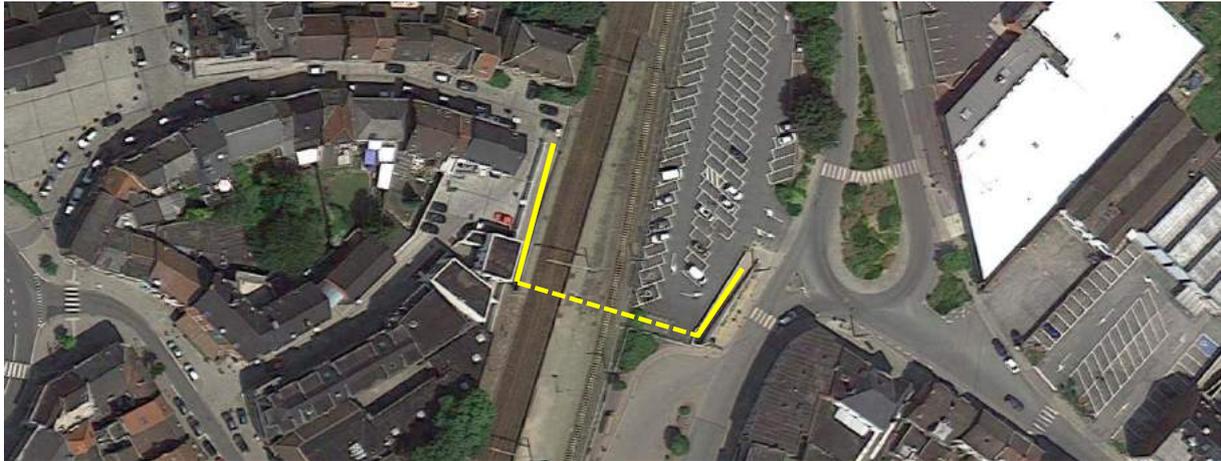
Dans les deux cas, l'aménagement choisi devrait être accompagné d'un travail conséquent de réaménagement de l'espace public au niveau du croisement de la rue de Nivelles avec la rue du Perroquet, avec suppression du terre-plein central et rétrécissement des voies de circulation pour créer une ambiance plus urbaine et moins routière.



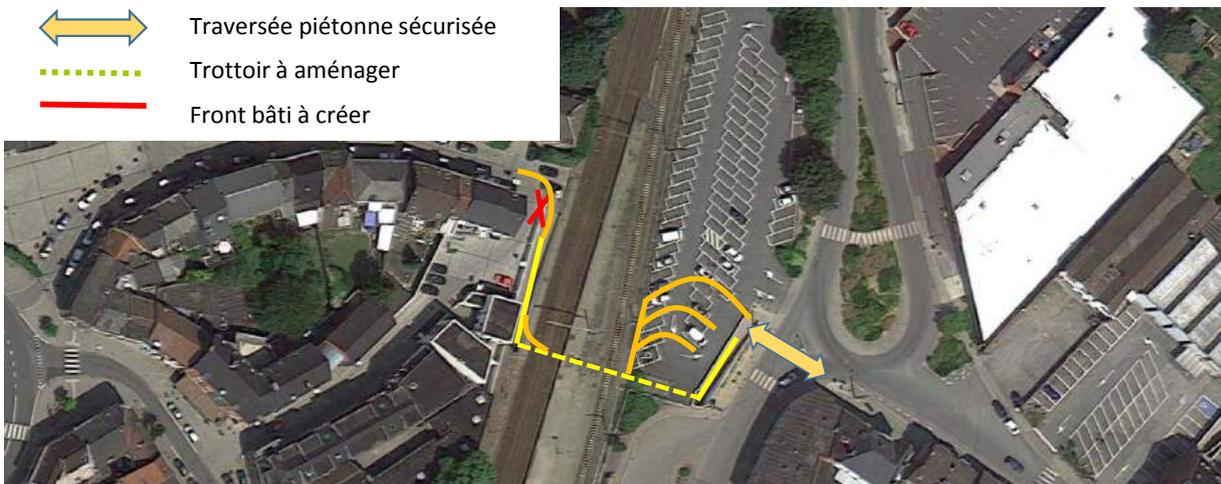
Figure 4: Aménagement d'un passage sous voie, Seraing



Figure 5 : Aménagement d'un passage sous-voie, Pessac, Bordeaux



- Passage actuel section à l'air libre
- - - Passage actuel section souterraine
- Proposition d'aménagement de passage sous voie
- Section à l'air libre
- - - Section souterraine
- ↔ Traversée piétonne sécurisée
- - - Trottoir à aménager
- Front bâti à créer



Figures 6 : Passage sous-voie : situation actuelle et propositions de mise en valeur

Axe 2 : Envisager une restructuration globale des espaces publics et des commerces au niveau du pôle Trafic et de l'espace Champagne

Comme indiqué précédemment, les pôles commerciaux situés à l'est des voies de chemin de fer, le long de la rue de Nivelles et de la rue du Perroquet, offrent un aménagement fortement lié à l'usage automobile. L'enjeu n'est pas de prohiber cet usage, mais d'aménager un cadre urbain sécurisant et de qualité, favorisant l'usage piéton.

Un premier aspect de réflexion concerne le mode d'implantation des surfaces commerciales. Plusieurs enseignes sont implantées en fond de parcelle avec à l'avant des espaces de parcage pour les véhicules. Ce mode d'implantation crée un espace route plutôt qu'un espace rue, une morphologie routière plutôt qu'une morphologie urbaine ; en outre, il allonge les temps de parcours pour le piéton, l'oblige à passer par des espaces de stationnement où le véhicule est omniprésent. Il est donc important dans le cadre des futurs aménagements d'envisager d'autres modes d'implantation permettant un accès piéton à rue et des zones de parkings reportées soit en sous-sol, soit en fond de parcelle. C'est le cas à la rue du Perroquet (accès à l'espace Champagne) et à la rue de la Déportation (salle de fitness et animalerie).

Le long du passage sous voie et du côté ouest de la rue de Nivelles, un front bâti pourrait remplacer avantageusement le parking à l'air libre actuel. L'idée est toujours de recréer une ambiance urbaine plus continue afin de réduire l'effet de barrière du chemin de fer. Le parking fait partie du domaine public non cadastré et est affecté à l'habitat au plan de secteur. Outre son rôle dans la composition urbaine, la mise œuvre d'une promotion de type logements, commerces et bureaux (avec parking souterrain privé et public) sur ce site central et très stratégique pourrait permettre de financer une partie des frais de création du passage souterrain via des charges d'urbanisme.

Comme dans la phase précédente, il sera également utile de travailler sur la qualité du cadre bâti et des espaces publics. Il est donc important là aussi de faire appliquer une charte ou une réglementation sur les enseignes commerciales ; d'encourager la rénovation des façades, et de réaliser des aménagements de qualité au niveau des espaces publics favorisant et sécurisant l'usage piéton, notamment en rétrécissant considérablement l'espace réservé à la circulation automobile.

Axe 3 : Etudier le potentiel de développement commercial autour du pôle Trafic et de l'espace Champagne

La stratégie commerciale de la commune doit prendre en compte le potentiel de chalandise du territoire. Il s'agit en effet de pouvoir adapter l'offre commerciale afin d'éviter une suroffre de surfaces de commerces.

La rue de la Déportation ne bénéficie pas à l'heure actuelle d'une dynamique commerciale forte et c'est en ce sens qu'il est important d'étudier le potentiel de développement de cette fonction à cet endroit.

Une spécialisation commerciale est peut-être à opérer de manière à éviter une concurrence avec les commerces du cœur de ville (orienté Horeca et équipement de la personne). Cette spécialisation pourrait s'appuyer, si les études le confirment, sur les moteurs existants à proximité, liés à l'équipement de la maison.

Cette réflexion doit être menée dans la perspective ultérieure de l'aménagement du site des Forges. Les quartiers à l'est du chemin de fer, qui sont surtout à l'heure actuelle des extensions résidentielles du centre-ville, deviendront des espaces d'articulation entre deux centralités : la centralité historique du cœur de ville et celle du nouveau quartier des Forges dont la dimension s'apparente pratiquement à une ville nouvelle. L'adaptation à cette nouvelle configuration fait l'objet de la troisième phase de la stratégie.

1.3.3 PHASE 3 : ARTICULER LE DÉVELOPPEMENT DE CETTE STRUCTURE AVEC LE QUARTIER NOUVEAU DES FORGES DE CLABECQ

Avec la mise en œuvre du projet des Forges, la rue de la Déportation devient un axe de liaison majeur entre ce site et le centre-ville. A cette échéance se posera la question du statut de cette voirie, soumise à une pression de trafic automobile et de stationnement très importante. Les autorités communales se posent la question de la pertinence d'une mise en piétonnier ou semi-piétonnier d'une section de cette voirie.

La mise à circulation piétonne d'axes commerçants doit être envisagée avec beaucoup de vigilance. Les rapports d'études produits par les bureaux d'analyse du secteur commercial, pointent qu'une rue piétonne n'induit pas nécessairement l'attractivité commerciale.

Aussi dans les secteurs en déclin commercial – comme c'est le cas actuellement de cette rue -, la piétonisation est à proscrire puisqu'elle induira plus de difficulté pour les clients à rejoindre les cellules commerciales déjà peut attractives par ailleurs. Le chaland s'orientera alors plus facilement vers des enseignes plus accessibles en périphérie.

A l'inverse, dans des zones dynamiques sur le plan commercial et donc bénéficiant d'une forte intensité de flux, la piétonisation est un moyen d'apaiser les axes, et donc encourager les chalands à flâner.

La question ne se pose donc pas véritablement à l'heure actuelle mais bien au fur et à mesure de la mise en œuvre du site des Forges. Moyennant les diverses mesures d'apaisement du centre et de stationnement préconisées par ailleurs (cfr fiches « Apaisement du centre » et « Parkings »), nous proposons l'aménagement de cette voirie en espace semi-piétonnier depuis la rue du Perroquet jusqu'à l'avenue Gabrielle Petit ou la rue Albert 1^{er}. Le sens unique actuel peut être maintenu, ce qui permet d'élargir les espaces cyclopiétons tout en préservant des espaces de stationnement.



Figure 8 : Rue semi-piétonnière, Troyes



Figure 9 : Rue semi-piétonnière, Libourne

1.4 RECOMMANDATIONS : LA MISE EN PLACE D'UNE CELLULE DE GESTION DU CENTRE VILLE

« La gestion centre-ville (GCV) consiste à **mettre en œuvre une stratégie** ciblée et équilibrée **qui doit permettre au centre-ville de répondre aux attentes de ses utilisateurs actuels et futurs**. Il s'agit d'identifier leurs besoins immédiats ou à venir, et de mettre en œuvre les moyens nécessaires pour atteindre les objectifs définis par un "business plan".

Les centres villes sont des espaces complexes, restreints, caractérisés par une grande mixité. Ce sont des lieux de travail, de loisirs, de culture, d'histoire, d'éducation, de santé, d'habitat, de shopping, de services publics. Les acteurs de cet espace sont invités à travailler ensemble, de manière cohérente, au bénéfice du centre-ville dans sa globalité.

Après avoir fait ses preuves au Canada, aux Etats-Unis, en Grande-Bretagne et en Suède, elle apparaît aux yeux de tous les acteurs comme un **outil efficace de développement de l'espace urbain**.

La gestion centre-ville permet de **rassembler les acteurs privés et publics**, tant du monde économique et politique que du monde social, dans un projet commun, en suscitant le dialogue et la coopération. Elle apporte une nouvelle dynamique dans l'espace et favorise des actions ayant un impact direct ou indirect sur l'environnement urbain. La gestion centre-ville s'attache également à **créer un espace urbain viable pour attirer de nouveaux habitants et développer l'activité économique en centre-ville**. » extrait de <http://www.amcv.be/>.

L'Association du Management de Centre-Ville (AMCV) coordonne le réseau de partenaires actifs dans divers centres villes wallons. Elle apporte des outils et des conseils, offre son expertise et organise des formations pour les acteurs de terrain : manager de centre-ville et stewards urbains (subsidés par des points APE). L'organisme de gestion du centre-ville prend la forme d'une ASBL ou d'une association de fait qui peut devenir membre du réseau AMCV et bénéficier ainsi des services et de l'échange d'expérience.

Le monitoring continu de l'état du commerce, le recensement et la réactivation des cellules vides, ainsi que la promotion auprès des chaînes d'enseignes représentent une bonne part des actions du management de centre-ville. Mais au-delà et en complément du commerce, la stratégie vise la dynamisation globale des centres urbains, qui passe par des actions d'animation, de services, d'embellissement du cadre de vie, de gestion de la mobilité et de renforcement des autres fonctions urbaines telles que le logement et des activités économiques.

FICHE PROJET N°4 :

LES SERVICES AUX JEUNES ET AUX AÎNÉS

1.1 DESCRIPTION DU PROJET

Cette fiche thématique vise à identifier et localiser des besoins éventuels liés à des classes d'âge spécifiques, essentiellement les jeunes et les aînés, besoins existants ou qui pourraient se faire jour à moyen terme.

1.2 CONTEXTE ET OBJECTIFS

La croissance démographique soutenue, la dynamique immobilière et les grands projets d'urbanisation, mais aussi l'évolution des structures des ménages et le vieillissement général de la population, sont autant de paramètres qui traduisent des changements importants dans la structure de la population de Tubize ; ces dynamiques quantitatives et qualitatives induisent toute une série de nouveaux besoins et services spécifiques. Il est nécessaire de prendre la mesure de ces besoins pour pouvoir les rencontrer au mieux, à la fois en orientant la programmation des projets d'urbanisme et en organisant l'offre de services, qu'ils relèvent d'initiatives privées ou publiques.

Les services spécifiques à certaines classes d'âge sont ceux qui se prêtent le mieux à cet exercice d'anticipation. L'état des lieux permet d'évaluer l'offre actuelle en services de ce type et sa répartition spatiale ; les projections de population par classe d'âge permettent de prendre la mesure de l'évolution attendue des besoins au cours des prochaines années¹.

Le centre-ville est un lieu de mixité où l'on trouve à la fois des logements, des activités et des services et il est donc logique, dans le cadre de cette réflexion stratégique, d'évaluer l'ampleur des besoins et d'identifier les lieux où ces besoins pourront être rencontrés de manière optimale.

1.3 ACCUEIL DE LA PETITE ENFANCE

1.3.1 ETAT DES LIEUX ET PERSPECTIVES

Accueil de la petite enfance

Entité	nombre de places ONE 2013	Pop de 0 à 2 ans en 2013	taux de couverture	Estimation pop de 0 à 2 ans en 2030	Evolution 2013-2030	places supplémentaires à taux de couverture constant	places supplémentaires pour atteindre l'objectif Plan Cigogne (30%)
Tubize	223	865	25,8%	1.022	157	40	84

En 2013, on recensait dans la commune 223 places d'accueil en milieu préscolaire. Ces places sont réparties comme suit :

¹ Dans les tableaux qui suivent, c'est le scénario moyen des projections qui est retenu.

- Crèches : « Les Petits Betchaus » rue Neuve Cour (22 places), « Les Pitchounets » rue Dehase (24 places).
- Maisons d'enfants (crèches privées) : « L'île aux enfants » rue de Mons 162 (24 places + 8 places en halte accueil), « Chez Nanou » à Saintes (12 places), « Les Petits Oursons » rue des Réservoirs (?) et « Là Haut je crèche » avenue de Landas dans la ZAE de Saintes (20 places).
- Deux autres haltes accueil : à la rue Francesco Ferrer (8 places) et à la rue du Château à Clabecq (8 places).
- 22 accueillantes conventionnées ONE et 4 accueillantes autonomes (« gardiennes »).

Les places sont réparties pour moitié entre structures collectives (crèches, haltes accueil et maisons d'enfants) et les accueillantes d'enfants à domicile (26 accueillantes avec maximum 8 enfants inscrits et l'équivalent de 4 enfants à temps plein par accueillante). Les structures d'accueil sont assez nombreuses et relativement bien réparties sur le territoire communal, avec toutefois des carences dans la partie est (quartier des Forges et Clabecq) et sud (Stéhoux). Le taux de couverture est légèrement inférieur à la moyenne wallonne.

Les perspectives démographiques laissent entrevoir une augmentation de la population des très jeunes enfants de l'ordre de 18% entre 2013 et 2030.

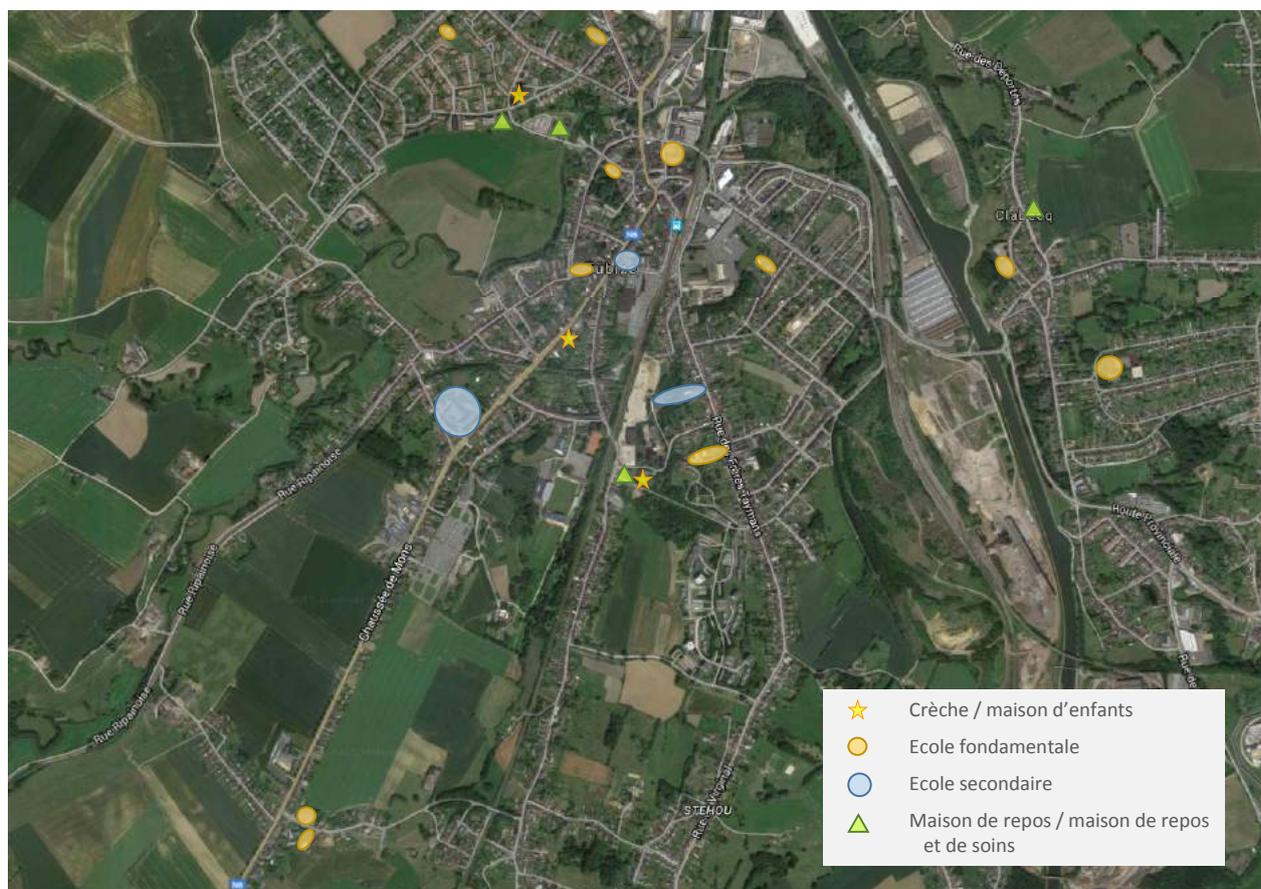


Figure 1 : Localisation des crèches, écoles et maisons de repos

1.3.2 RECOMMANDATIONS

Si on veut simplement conserver le taux de couverture actuel, il y aurait lieu de prévoir 40 places d'accueil supplémentaires dans la commune à cet horizon. Si on cherche à atteindre l'objectif d'un taux de couverture de 30% fixé par la Fédération Wallonie-Bruxelles, il faudrait doubler le nombre de places supplémentaires à prévoir, soit un peu plus de 80 places. Cet objectif reste assez modeste en chiffres absolus et correspond à l'ouverture d'une à deux crèches

si on considère les capacités d'accueil maximales autorisées pour ces structures (48 places pour une crèche)².

Les grands projets dont la programmation s'adressent en tout ou en partie à des ménages de type familial sont la ZACC Stimbert (215 maisons unifamiliales) et les Forges de Clabecq (200 maisons individuelles). Si chacun de ces projets prévoit la création d'une structure d'accueil sur le site ou à proximité immédiate, il serait possible de rencontrer l'objectif tout en assurant une meilleure répartition spatiale de ces structures d'accueil : **l'accueil de la petite enfance est avant tout un service de proximité** qui implique dès lors une bonne répartition territoriale en lien avec l'habitat et les emplois.

1.4 ENSEIGNEMENT FONDAMENTAL

1.4.1 ETAT DES LIEUX ET PERSPECTIVES

Enseignement fondamental ordinaire

Entité	Population scolaire année 2013-2014				Population de 3 à 11 ans en 2013	Taux de couverture enseignement fondamental	Estimation population de 3 à 11 ans en 2030	Evolution des 3-11 ans 2013-2030	élèves supplémentaires à taux de couverture constant	élèves supplémentaires pour atteindre un taux de 100%
	Communauté française	Libre	Communal	Total						
Tubize	758	939	991	2.688	2.816	95,5%	3.310	494	472	622

L'enseignement fondamental est bien représenté à Tubize : les 2.700 places dans les écoles de l'entité correspondent à 90% des effectifs de population âgés de 3 à 11 ans. Environ 2.100 places sont occupées par des élèves habitant la commune. Il y a donc d'une part environ 600 élèves provenant de communes voisines qui sont scolarisés à Tubize et d'autre part quelque 700 élèves résidant à Tubize et scolarisés dans une autre commune.

Dans le périmètre d'étude, on compte cinq écoles d'enseignement fondamental réparties en dix implantations scolaires :

- L'école fondamentale autonome de la Communauté française Francisco Ferrer qui possède quatre implantations :
 - Rue Francesco Ferrer
 - Rue de l'Achonfosse
 - Rue Neuve Cour (uniquement maternelles)
 - Avenue de Scandiano (uniquement primaires)
- L'école fondamentale de la Communauté française qui possède deux implantations :
 - Renard 1 à la rue de Stimbert
 - Renard 2 à la rue des Frères Taymans
- L'école communale Cheval Bayard sur deux implantations à Clabecq :
 - Square Larcier
 - Rue Jean Wautrequin (uniquement primaires)
- L'école libre Saint-Joseph à l'entrée de la rue des Poissonniers
- L'école libre des Deux Tilleuls à l'avenue Gabrielle Petit

En dehors du périmètre, on trouve également l'école communale Arc-en-Ciel sur deux implantations à Saintes, l'école communale d'Oisquercq et l'école libre des Sacrés Cœurs à Saintes.

² Il est clair toutefois que cet objectif de 30% est bien peu ambitieux par rapport à l'ampleur des besoins, alors que dans beaucoup de pays voisins un taux de 50% est plutôt considéré comme une valeur minimale.

La répartition spatiale des établissements scolaires fondamentaux est assez équilibrée. On note une certaine concentration dans le centre, mais à proximité des principales voies d'entrée desservant les différents quartiers. A l'examen de la carte, on voit toutefois que deux quartiers sont moins bien desservis : l'Ouest du Stierbecq et la rue de Virginal avec notamment les quartiers de Stéhoux et des Bruyères. Notons qu'au Stierbecq, l'implantation scolaire de la rue Neuve Cour ne propose que l'enseignement maternel.

Les perspectives de population laissent entrevoir un accroissement de l'ordre de 500 unités dans les effectifs des tranches d'âge de l'enseignement fondamental (3-11 ans) à l'horizon 2030.

1.4.2 RECOMMANDATIONS

Si l'on souhaite simplement maintenir le taux de couverture actuel, il faudrait prévoir 470 places supplémentaires à l'horizon 2030. Si maintenant on vise l'objectif d'atteindre un taux de couverture de 100%, il faudrait envisager l'ouverture de 620 places supplémentaires dans les écoles fondamentales de l'entité.

Dans l'hypothèse d'un taux de couverture constant, il faudrait prévoir un minimum de 20 nouvelles classes. Celles-ci pourraient être réparties dans les différentes implantations existantes en fonction des capacités d'extension des différents sites scolaires. Mais l'hypothèse d'ouverture d'une ou plusieurs nouvelle(s) école(s) ou implantation(s) mérite d'être prise en considération car elle présente des avantages : construction d'un nouveau complexe plutôt que suroccupation des structures existantes, meilleure répartition territoriale de ce service de proximité. Pour créer une nouvelle implantation, il faut pouvoir lui garantir une fréquentation minimale : en fonction de la densité de la commune, il faut atteindre et maintenir une population scolaire d'au moins 105 élèves entre la quatrième et la septième année qui suivent l'ouverture de l'école³. Au regard de la demande attendue, ces conditions de fréquentation semblent réalisables.

En ce qui concerne les deux grands quartiers familiaux en projet (ZACC Stimbert et Forges) :

- La petite école fondamentale du Renard à la rue de Stimbert ne dispose pas de beaucoup d'espace d'extension ; par contre, les bâtiments de l'académie de musique, située presque en face et amenée à déménager sur le site Mondy, pourraient être utilisés pour une éventuelle extension de cette école en lien avec l'urbanisation de la ZACC Stimbert.
- On trouve plusieurs implantations scolaires à proximité du site des Forges de Clabecq : écoles communales de Clabecq, l'école Renard 2 rue des Frères Taymans et l'école libre des Deux Tilleuls avenue Gabrielle Petit. A part à Clabecq, les possibilités d'extension des écoles les plus proches semblent assez limitées. La construction d'une école fondamentale sur le site des Forges, dans sa partie sud (promontoire) permettrait à la fois de répondre à la demande croissante et de desservir des quartiers actuellement dépourvus en infrastructures scolaires.

Le passage qui longe l'école libre des Deux Tilleuls à la rue Gabrielle Petit offre un des seuls accès potentiels pour les modes doux vers l'intérieur de l'îlot Champagne / Sotuco (voir fiche-projet « Modes doux »). De telles connexions à la trame urbaine sont nécessaires si l'on souhaite valoriser ce vaste intérieur d'îlot situé à deux pas de la gare, qui s'impose comme un des grands sites à enjeu du centre-ville. L'école étant enserrée dans le tissu bâti et ne disposant pas de possibilités d'extension, il faudrait examiner de quelle manière il serait possible de compenser cette emprise par la mise à disponibilité de terrains à l'arrière de l'école, dans le cadre d'une réflexion globale d'aménagement de cet intérieur d'îlot.

³ *Circulaire relative à l'organisation de l'enseignement maternel et primaire ordinaire – Fédération Wallonie-Bruxelles Année scolaire 2014-2015.*

1.5 ENSEIGNEMENT SECONDAIRE

1.5.1 ETAT DES LIEUX ET PERSPECTIVES

Enseignement secondaire ordinaire

Entité	année 2013-2014				Population de 12 à 18 ans en 2013	Taux de couverture enseignement secondaire	Estimation population de 12 à 18 ans en 2030	Evolution des 12 à 18 ans 2013-2030	élèves supplémentaires à taux de couverture constant
	Communauté française	Libre	Provincial	Total					
Tubize	0	710	770	1.480	2.080	71,2%	2.549	469	334

L'enseignement secondaire est dispensé à Tubize dans deux établissements : l'Institut Provincial d'Enseignement Secondaire (IPES) à la chaussée de Mons et le Collège Saint-François d'Assise à la rue de Mons et rue des Frères Taymans. Ces deux structures avaient une taille équivalente en 2010, mais l'école provinciale connaît un développement important au cours des dernières années.

Un nouveau bâtiment est en construction le long de la route provinciale à Clabecq afin d'y abriter le CEFA (formation en alternance) actuellement installé à Quenast et le CPSE (école de promotion sociale).

Sur les 2.000 jeunes de 12 à 18 ans habitant Tubize, seul un sur deux fréquente une école secondaire de la commune. Il y a donc environ 1.000 jeunes Tubiziens qui suivent un enseignement secondaire en dehors de la commune, tandis que près de 500 élèves provenant des communes voisines viennent étudier à Tubize.

Avec ses 1.500 places, la commune arrive loin derrière des pôles d'enseignement secondaire comme Nivelles ou Braine-l'Alleud, néanmoins le taux de couverture est quand même supérieur à 70%. En tant que pôle de l'ouest du Brabant wallon, sous-région en pleine croissance démographique, Tubize pourrait et devrait renforcer sa fonction scolaire. Ses voisines Iltre, Rebecq et Braine-le-Château ne dispensent pas d'enseignement secondaire.

Les perspectives de population indiquent une augmentation de 470 jeunes de 12 à 18 ans entre 2013 et 2026.

1.5.2 RECOMMANDATIONS

Si on se contente de respecter le taux de couverture actuel, il faudrait prévoir 330 places supplémentaires à l'horizon 2030. Mais dans une optique plus volontariste de renforcement du pôle d'enseignement de Tubize, notamment vis-à-vis des autres communes de l'ouest du Brabant wallon, on pourrait renforcer cet objectif. Dans une option maximaliste, si on cherche à atteindre un taux de couverture de 100%, il faudrait envisager 1.100 places supplémentaires !

Dans cette optique volontariste, un projet de création d'une nouvelle école secondaire pourrait être mis en œuvre, et si c'est le cas, le site des Forges de Clabecq semble le plus indiqué pour accueillir une infrastructure de cette taille. Il y a lieu toutefois d'insister sur la difficulté de mise en œuvre d'un tel projet :

- le Gouvernement de la Fédération Wallonie-Bruxelles doit d'abord marquer son accord, la demande devant être justifiée par une forte pression démographique,
- les exigences de fréquentation à respecter sont très strictes : minimum 60 élèves la 1^{ère} année et 450 après 7 ans pour une école dispensant l'enseignement dans les 3 degrés⁴,
- enfin, il y a un risque de concurrence avec les deux établissements existants.

Une extension des établissements existants pourrait être en mesure de rencontrer la demande et même d'accroître le

⁴ Circulaire générale relative à l'Organisation de l'enseignement secondaire ordinaire et à la Sanction des études, Fédération Wallonie-Bruxelles 2013

taux de couverture. En termes d'espace disponible, le site de l'IPES semble présenter encore des potentialités. Ce n'est pas le cas par contre du Collège Saint-François, surtout sur le site de la rue de l'Industrie. Le projet d'aménagement du site Brenta pourrait être une opportunité pour cette école de s'étendre à proximité de son site historique. Avec le projet de création d'une passerelle sur le chemin de fer au niveau du site Mondy, les deux sites de l'école seraient reliés par une liaison rapide et sécurisée pour les modes doux.



Figure 2 : les deux implantations du Collège Saint-François et le site Brenta

1.6 STRUCTURES D'ACCUEIL DES AÎNÉS

1.6.1 ETAT DES LIEUX ET PERSPECTIVES

Accueil des personnes âgées

Accueil des personnes âgées			2026				2034			
Nombre de places total en 2014	Nombre de personnes très âgées (80 ans et plus) en 2014	taux de couverture	Estimation pop 80 ans et + en 2026	Evolution 2014-2026	places supplémentaires pour atteindre le taux de couverture moyen wallon en 2012 *	places supplémentaires à taux de couverture constant	Estimation pop 80 ans et + en 2034	Evolution 2014-2034	places supplémentaires pour atteindre le taux de couverture moyen wallon en 2012 *	places supplémentaires à taux de couverture constant
286	1.077	26,6%	1.420	343	99	91	1.820	743	207	197

* taux de couverture wallon = 16,1% de la population de 75 ans et + en 2012 = 27,1% de la population âgée de 80 ans et +

En 2014, le nombre total de places d'accueil des personnes âgées s'élevait à 286, ce qui représente un taux de

couverture de 26% des personnes âgées de 80 ans et plus, relativement similaire à la moyenne wallonne.

On dénombre 4 structures d'accueil sur le territoire de la commune :

- La résidence Top Senior rue Dehase, 70. Secteur commercial, 92 places, dont 55 en maison de repos et de soins (MRS)
- La résidence Goffin rue des Déportés à Clabecq, secteur commercial, 44 places en maison de repos (MR)
- La Résidence Neuve Cour à la rue du même nom, secteur commercial, 75 places dont 50 MRS
- La maison de repos Les Bruyères sur Senne, avenue Scandiano, CPAS, 75 places MR.

On notera qu'il n'y a pas de formule d'accueil complémentaire telle que centre de soins de jours, lits de court séjour ou encore résidences services.

Les maisons de repos sont situées un peu à l'écart du centre et de ses services, mais dans un cadre aéré ; elles sont proches de sites de promenade intéressants : promenade du Coeurcq, promenade de la Senne.

Les perspectives de population envisagent un accroissement relativement modéré dans un premier temps des personnes très âgées (+340 en 2026), mais qui va se renforcer sensiblement dans les années suivantes : +740 en 2034 soit un accroissement de 70%.

1.6.2 RECOMMANDATIONS

En termes de services, si on considère que le taux de couverture wallon actuel en places d'accueil reste la norme à maintenir à terme, il faudrait prévoir une centaine de lits supplémentaires à l'horizon 2026 et environ 200 en 2034. Soit l'équivalent de l'ouverture de deux nouvelles maisons de repos à ce terme. Il faut toutefois tenir compte des trois considérations suivantes :

- la Région souhaite concentrer surtout ses moyens dans des mécanismes de maintien à domicile des personnes âgées,
- des formules de type habitat groupé ou intergénérationnel sont également des réponses intéressantes - quoiqu'actuellement encore très marginales - à cette problématique,
- des formules de semi-autonomie telles que les résidences services peuvent être mises en place par les structures existantes dans la mesure où elles ne sont pas soumises au moratoire sur les places en maisons de repos imposé par la Région wallonne.

Par ailleurs, les nombreux, appartements qui se construisent dans la commune sont fort prisés par des personnes assez âgées. Ce type de logement, bien adapté à des personnes vieillissantes et souvent localisé près du centre, permet à des personnes âgées de rester autonomes plus longtemps et répondent donc à un des enjeux majeurs du vieillissement de la population.

En cas d'ouverture d'une nouvelle maison de retraite, le centre-ville reste une localisation préférentielle : il faut tenir compte de l'intérêt pour les personnes âgées valides de pouvoir se promener et de trouver dans un périmètre proche des commerces et services ainsi que des aménagements attractifs de l'espace public : lieux de rencontre, mobilier urbain, terrain de jeux... Dans cette perspective, le site de l'intérieur d'îlot Champagne/Sotuco pourrait s'avérer pertinent à terme pour l'implantation d'un équipement de ce type. Par contre, sur le site des Forges, un tel équipement, s'il est envisagé, ne devrait l'être qu'en fin de programmation, car la création de ce vaste quartier impliquera une longue phase de chantier dont les nuisances seraient particulièrement préjudiciables au bien-être des personnes âgées.

FICHE PROJET N°5 :

LA SIGNALÉTIQUE

1.1 DESCRIPTION DU PROJET

La présente fiche correspond à un souhait communal de rendre plus lisible le territoire du schéma directeur. Cette thématique a déjà été abordée dans le cadre d'une étude menée par le bureau d'études TRACES, mais qui n'a pas été finalisée. Concrètement, il s'agissait d'établir un état des lieux de la question de la signalétique sur la commune, afin d'évaluer son efficacité dans sa fonction d'orientation des usagers du territoire, mais aussi de proposer une ligne graphique commune à l'ensemble du mobilier relatif à cette signalétique.

Dans le cadre du schéma directeur, nous ne reviendrons pas sur les conclusions de l'étude menée par TRACES qui, à notre sens, sont engrangées. On s'attachera donc davantage dans ce cadre à formuler des recommandations relatives à l'intégration paysagère de la signalétique sur le territoire du schéma directeur, notamment au regard de la fonction commerciale. L'état des lieux se focalisera donc à la fois sur cette thématique et sur la signalétique fonctionnelle dans l'ensemble du périmètre du schéma directeur.

1.2 CONTEXTE ET OBJECTIFS

L'intégration paysagère de la signalétique notamment dans les environnements urbains, constitue un élément important de l'aménagement de l'espace public.

Dans le cas précis de Tubize, cette question doit être envisagée par rapport aux efforts communaux menés en termes de valorisation de son espace public en son cœur de ville. Les enseignes, publicités et panneaux directionnels sont en effet fortement présents en centre ville, et ces éléments interviennent de manière importante dans la perception de l'espace public et sa qualité paysagère. Dans le même temps, la signalétique fonctionnelle apporte une information adéquate sur les diverses fonctions présentes en ville et permet d'optimiser l'usage des espaces publics : localisation des parkings, des services, des espaces verts... et itinéraires les plus adéquats pour les rejoindre.

L'objectif est donc de formuler des recommandations qui permettront d'appuyer le renouvellement paysager du centre et l'amélioration de son cadre de vie, tout en facilitant la lecture et l'usage de la ville.

1.3 ETAT DES LIEUX

Parmi les aspects de signalétique, il faut distinguer la signalétique liée aux activités commerciales qui constitue une grande partie de l'information visuelle en centre ville et celle liée à l'usage fonctionnel du territoire (indication des points d'intérêt, balisage des cheminements piétons, ...)

1.3.1 LA SIGNALÉTIQUE LIÉE AUX ACTIVITÉS COMMERCANTES

Au sein du centre ville, et plus particulièrement le long des artères commerçantes, l'information liée à l'activité commerciale monopolise fortement la perception visuelle des lieux. La multiplication des objets de signalétique, des couleurs, des polices de caractère et d'informations lumineuses, tend à créer une saturation visuelle, qui affaiblit la qualité paysagère de l'ensemble et la lisibilité de l'offre commerciale.

Il y a lieu donc à la fois de travailler, sur une signalétique qui permette de valoriser individuellement les commerces, mais aussi sur une signalétique globale permettant de créer un fil conducteur et une cohérence dans la perception que l'on peut avoir de l'ensemble commerçant.



Figure 1 : RN6, facade commerciale de faible qualité à restructurer



Figure 2 : RN6, ensemble commercial sans lisibilité globale

1.3.2 LA SIGNALÉTIQUE LIÉE À L'USAGE FONCTIONNEL DU TERRITOIRE

Au sein de la commune, la signalétique fonctionnelle ne fait pas l'objet d'une ligne graphique particulière. Les panneaux directionnels sont le plus souvent accumulés et reprennent les couleurs spécifiques de l'enseigne sans mise en cohérence particulière des panneaux et de leur support les uns avec les autres. La mise en place de supports communs intégrant une ligne graphique cohérente à l'ensemble de la commune permettrait d'améliorer la qualité de la fonction signalétique mais aussi de favoriser son intégration par rapport au cadre bâti et non bâti.

Le balisage des sentiers est réalisé à partir de poteaux en bois qui jalonnent les circuits de randonnées. Il s'agit d'un balisage simple et communément utilisé, sans personnalisation particulière par rapport à la commune de Tubize ou par rapport au circuit en particulier. La mise en place de logos ou de signalisation spécifique permettrait de personnaliser les circuits de randonnées et leur offrir une meilleure lisibilité dans le territoire.



1.4 L'INTÉGRATION PAYSAGÈRE DES ENSEIGNES : REPÈRES ET RECOMMANDATIONS

1.4.1 POINTS DE REPÈRES : LES DIFFÉRENTES TYPOLOGIES D'ENSEIGNES

Les enseignes bandeaux

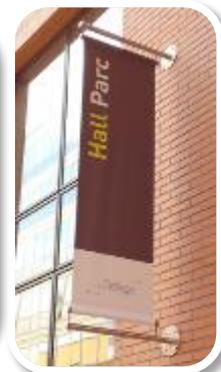
Les enseignes bandeaux sont des dispositifs installés sur ou en parallèle du mur de façade, qui servent généralement à signifier le nom ou l'activité du commerce ou service.



Les enseignes drapeaux et les oriflammes

Les enseignes drapeaux sont des dispositifs implantés en perpendiculaire de la façade.

Ils se distinguent des oriflammes par le fait que les oriflammes sont réalisées en toile ou en tissus, alors que les enseignes drapeaux sont en matière rigide.



Les enseignes sur mât ou totems



Les enseignes sur mât ou totems sont désolidarisées de la façade et généralement ancrés au sol. Les enseignes sur mât sont installées sur des poteaux, alors que les totems sont réalisés en structure rigide.



Les pré-enseignes

Les pré-enseignes sont des éléments qui permettent de signaler l'accès à un commerce ou un service. Dans l'exemple, ces signalisations sont structurées autour d'une signalétique commune et compacte à plusieurs commerces ; mais la plupart du temps, il s'agit de panneaux publicitaires disposés de manière anarchique sur l'espace public.



1.4.2 RECOMMANDATIONS : LES BONNES PRATIQUES

Limiter et structurer les informations visuelles



La surcharge d'informations visuelles s'opère généralement à partir de la volonté individuelle des commerces de renforcer leur visibilité depuis l'espace public. Elle aboutit la plupart du temps à la mise en place d'une multitude d'enseignes qui rivalisent en nombre, en format, en teinte voire en dispositifs lumineux et qui nuisent à la lisibilité et la qualité des espaces publics.

Il est important pour la commune de pouvoir encadrer cela, grâce à certaines règles qui permettront de mieux limiter et structurer l'information visuelle.

Le nombre d'enseignes

- > Limiter le nombre d'enseignes en bandeaux et en drapeaux.



Figure 3 : Règlement de publicité, enseignes et pré-enseignes, Les cahiers du commerce et de l'artisanat, Mairie de Toulouse

L'installation des enseignes sur la façade

- > Respecter la trame parcellaire
- > Respecter le rythme des façades



Figure 4 : Charte des devantures commerciales, Ville de Dax

- > Positionner les enseignes en bandeaux au rez-de-chaussée et de manière à ce qu'elles ne débordent pas de la vitrine, sur les autres niveaux d'étages, ou sur les ouvrages adjacents (balcons, gardes corps, baies, etc.)
- > Positionner les enseignes en drapeaux de manière à ce qu'elles n'empiètent pas sur les baies, et les autres étages
- > Privilégier l'apposition d'enseignes drapeaux le plus près possible de l'enseigne bandeau et/ou de préférence à la limite séparative avec la façade adjacente



« Deux exemples de mauvaise insertion de la devanture dans la façade de l'immeuble. On voit que la limite de l'étage n'est pas respectée dans le croquis de gauche, tandis que celui de droite montre une devanture qui ne fait pas de distinction entre deux façades différentes. »

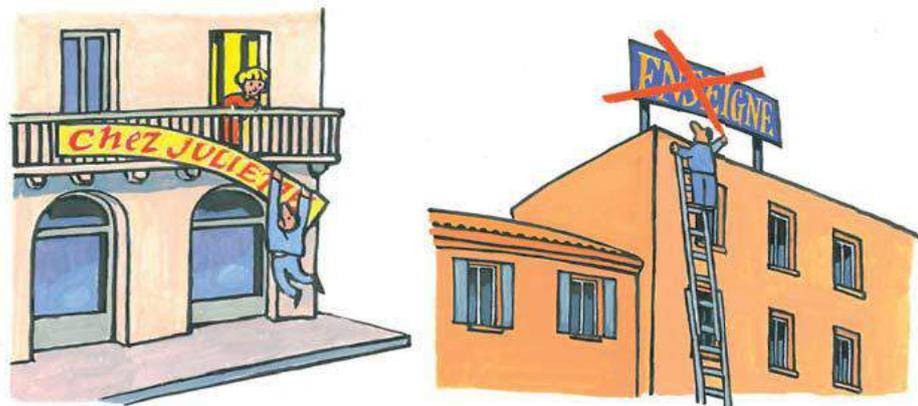


Figure 5 : Règlement de publicité, enseignes et pré-enseignes, Les cahiers du commerce et de l'artisanat, Mairie de Toulouse

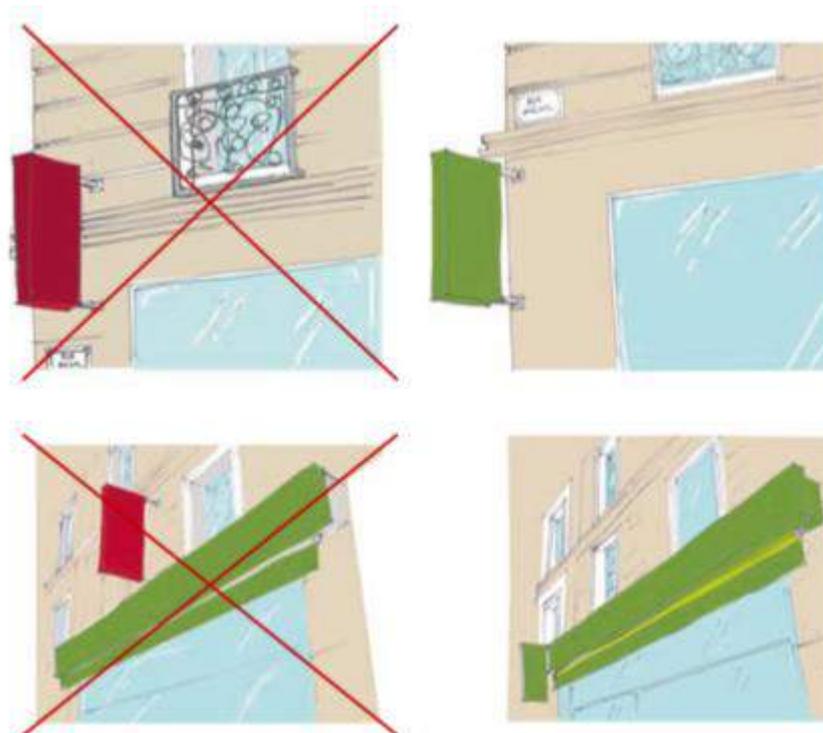


Figure 6 : Chartre des devantures et enseignes, Ville de Saint Ouen

L'usage des couleurs

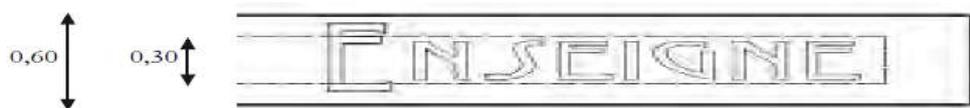
- > Définir une palette chromatique pour l'ensemble du centre-ville (privilégier des couleurs sobres)
- > Travailler avec un nombre limité de teintes (2 à 3 par enseigne)
- > Veiller à l'harmonie des teintes avec la façade du bâtiment et les teintes des bâtiments et enseignes adjacentes



L'usage des typographies

- > Favoriser les typographies simples et une hauteur de police homogène
- > Viser des proportions harmonieuses entre la hauteur de la police la hauteur du support et la hauteur de la devanture commerciale :
 - on renseigne généralement que l'enseigne représente 1/5 de la hauteur de vitrine et maximum 80 cm de haut ;
 - les typographies en minuscules représentent 50% de la hauteur de l'enseigne.

- > Eviter la surcharge d'information sur l'enseigne : limiter à la raison sociale du commerce et/ou à la désignation de l'activité ou du produit vendu.
- > Limiter à deux typographies par enseigne.



L'éclairage des enseignes

- > Eviter les éclairages trop voyants et préférer des éclairages simples jouant sur les contrastes
- > Prohiber les éclairages clignotants ou défilants
- > Privilégier des systèmes d'éclairage intégrés ou discrets

Éclairage encastré Système à privilégier



Éclairage non encastré Etre vigilant à la qualité esthétique des spots



Rétroéclairage Système peu discret, à déconseiller



Eclairage à néons Lumière blafarde, voyante et faisant concurrence à l'éclairage public, à éviter



Enseigne lumineuse clignotante ou non Très voyant et généralement de faible qualité, à proscrire



L'installation de stores

Les stores et auvents sont des dispositifs mobiles souvent utilisés pour protéger de la pluie ou du soleil. Ils peuvent revêtir des profils variés. On privilégiera toutefois l'installation de store droit. La raison sociale du commerce ou la désignation son activité principale pourra être indiquée sur le lambrequin du store.



Les systèmes de fermeture

Les grilles de fermetures constituent des dispositifs visant à sécuriser les commerces la nuit tombée. L'usage de mailles larges est encouragé car elles permettent une perméabilité visuelle et évite l'apparition de rez-de-chaussée aveugle durant les heures de fermeture.



Les chevalets

Les chevalets sont des dispositifs mobiles généralement installés sur le trottoir à proximité du commerce. Leur rôle est d'indiquer des informations temporaires (menu, promotions, etc). Il est d'usage de limiter leur présence à un chevalet par commerce.



1.5 GESTION DE LA SIGNALÉTIQUE : REPÈRES ET RECOMMANDATIONS

1.5.1 POINTS DE REPÈRES : LES DIFFÉRENTES FONCTIONS DE LA SIGNALÉTIQUE

Signalétique indicative

La signalétique indicative a pour but de donner des informations pour guider les divers utilisateurs par rapport aux aspects fonctionnels du territoire d'étude.

- Ces indications peuvent être **directionnelles** : il s'agit alors de guider les usagers vers un lieu précis (la maison culturelle, l'office de tourisme, un parking relais etc.).
- Il peut s'agir d'un **balisage** pour indiquer un circuit ou un itinéraire (cheminement permettant de découvrir le territoire, promenade à but touristique, mais aussi itinéraire recommandé entre un parking et le centre, entre les différents nodules commerciaux...).
- Les panneaux peuvent donner des **informations complémentaires** quant à l'itinéraire à parcourir : longueur des cheminements en distance ou en temps de parcours, accès aisé ou non pour les PMR.

Si certaines de ces indications peuvent être spécifiques au territoire tubizien et à son « vocabulaire » signalétique, d'autres feront appel aux conventions communément admises, par exemple sur le plan technique ou au niveau de la circulation routière, largement compréhensibles par tout un chacun (ex. accès interdit).

Signalétique informative

La signalétique informative fournit des explications complémentaires aux divers utilisateurs du territoire. Elle peut prendre diverses formes.

- Des **panneaux explicatifs et didactiques** ou **des photographies** qui décrivent par exemple les particularités du territoire au travers de son histoire, de sa culture ;
- Des **panneaux cartographiques ou iconographiques** qui permettent de se positionner ou d'annoncer un point d'intérêt.

Signalétique identitaire

Autre rôle de la signalétique : renforcer l'identité d'un lieu. Pour ce faire, **les logos** sont de plus en plus souvent utilisés puisqu'ils permettent d'associer le territoire ou le lieu à une idée ou un concept.

L'identité du lieu peut également être renforcée par des **éléments de mobilier ou de signalétique** qui constituent des références implicites à l'histoire ou la culture d'un territoire. Ces éléments, qui peuvent être ludiques, constituent des points de repères, des indices de rappels de la thématique générale. Il ne s'agit pas de les multiplier, mais ils peuvent trouver place à des endroits emblématiques.

1.5.2 RECOMMANDATIONS

Les recommandations reprises ici, visent à présenter les aspects prioritaires à prendre en compte dans la gestion de la signalétique dans le centre ville de Tubize, de notre point de vue. Il ne s'agit donc pas d'une liste exhaustive des travaux de signalétique pouvant être mis en œuvre sur le territoire.

Un design identitaire

La mise en place d'une signalétique particulière à Tubize nécessite l'adoption d'un vocabulaire spécifique qui permette d'affirmer une identité pour l'ensemble du territoire et qui fasse sens au regard de l'histoire du territoire.

Les recommandations relatives à cette question dans les documents d'urbanisme existants (schéma de structure et règlement d'urbanisme) signalent l'intérêt de développer deux types de signalétiques, l'une liée à la ville même de Tubize, l'autre aux villages qui l'entourent dans la commune. Si ces recommandations peuvent être intéressantes en soi, il convient toutefois de s'en tenir à une déclinaison d'un vocabulaire commun qui permette de singulariser les villages tubiziens tout en affirmant leur appartenance à l'(id)entité communale.

Dès lors, si on opte pour une différenciation des matériaux liés au mobilier de signalétique (bois dans les villages, métal dans le centre ville de Tubize par exemple), il est important que les lignes graphiques et le design du mobilier de signalétique restent les mêmes sur l'ensemble du territoire.

Communiquer sur l'histoire et les spécificités du territoire

La préservation de l'identité tubizienne constitue un des enjeux relevés dans le cadre des tables rondes organisées avec les forces vives du territoire. Communiquer sur l'histoire et les spécificités du territoire, à travers une signalétique informative peut être un moyen de relayer une connaissance du territoire et ainsi participer à la construction d'une culture commune par rapport à ses spécificités et son histoire.

Faciliter l'usage fonctionnel du territoire

Il s'agit ici de l'objectif premier de la signalétique : indiquer et renseigner pour faciliter l'orientation au sein d'un territoire. Dans ce cadre, il faut toutefois éviter la surenchère d'informations et s'en tenir simplement aux lieux les plus importants à indiquer. Selon les priorités du territoire communal, on pourra donc réaliser un focus sur les lieux administratifs et culturels (maison communale, maison culturelle, office de tourisme, école, etc.), les lieux liés à l'organisation de la mobilité et des déplacements (la gare, les parkings relais, etc.) ou encore les lieux liés aux activités commerciales (enseignes, rues commerciales, etc.) ...

Baliser les réseaux de cheminements

La question des réseaux de cheminements doux constitue un aspect important du schéma directeur de Tubize. Pour en encourager l'usage, la mise en place d'une signalétique identitaire, voire ludique permettrait de baliser clairement ces parcours, ou éventuellement d'apporter certaines précisions pratiques (temps de parcours, difficulté, praticabilité etc).

Ces balisages doivent être réalisés à l'aide d'un signal répétitif et cohérent. Il peut s'agir d'un mot, d'un sigle (iconographie) ou d'un code couleur.

Différents modes de signalétiques pour le balisage



Figure 7 : Iconographique



Figure 7 : Codes couleurs



Figure 7 : Texte

Balisage à thème, balisage ludique



Figure 8 : Balisage ludique à thème (sentier du pré de la vache)

mobilier du balisage



Figure 9 : Balisage au sol



Figure 9 : Bornes



Figure 9 : Signalétique directionnelle

1.6 TÂCHES À RÉALISER

La signalétique peut relever, en fonction de sa nature, du domaine privé ou du domaine public : les enseignes commerciales par exemple relèvent du domaine privé, alors que les panneaux d'indication relèvent plus ordinairement du domaine public.

Lorsque la signalétique touche le domaine public, l'autorité reste plus ou moins libre de pouvoir aménager ses espaces publics comme elle le juge opportun. Dès lors, la mise en place d'une étude signalétique suffira à lui permettre de concrétiser ce type de projet sur son territoire.

Dans le cas où cela touche le domaine privé, la marge de manœuvre est moins grande, et il s'agit davantage dans ce cas de concrétiser le projet à travers l'élaboration d'un règlement ou d'un guide sur les enseignes commerciales, assortis au besoin de primes à l'embellissement des façades. Afin de procéder à ce type de procédure, il est utile d'associer - dans le cadre de l'élaboration de ce type de document - les commerçants locaux, de manière à permettre l'émergence de solutions orientées par rapport à la réalité de terrain, mais aussi de sensibiliser les acteurs du commerce aux enjeux d'un renouvellement d'image pour l'appareil commercial tubizien.

1.7 RÉFÉRENCES D'AMÉNAGEMENTS SIMILAIRES

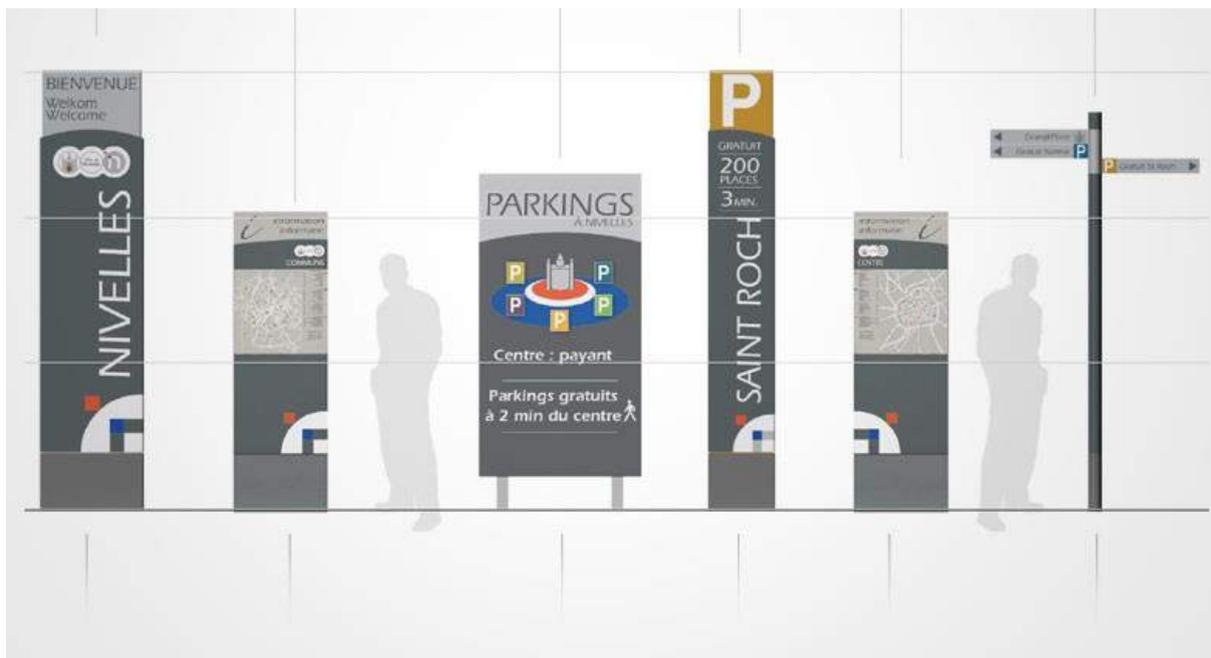


Figure 10 : Extrait de l'étude signalétique pour la ville de Nivelles



Figure 11 : Politique volontariste de gestion des enseignes commerciales, Mons Grand Rue

FICHE PROJET N°6 : LES PORTES DE LA VILLE

La fiche projet « Les portes de la ville » a pour objet de pointer les principales entrées de la ville de Tubize nécessitant une attention particulière au niveau de leur composition. L'enjeu est à la fois de mieux asseoir l'identité de Tubize par rapport aux automobilistes en transit mais aussi de concourir à réduire les vitesses de circulation dans les zones habitées.

1.1 ETAT DES LIEUX ET RECOMMANDATIONS

A l'heure actuelle, il existe quatre entrées principales à Tubize. La construction du quartier des Forges pourrait à terme induire une augmentation des flux sur la rue de Virginal et donc l'émergence d'une nouvelle porte (n°5).



La porte de Clabecq (n°1)

La porte de Clabecq constitue l'entrée de Tubize lorsque l'on rejoint la commune depuis l'Est et notamment l'E19. A ce niveau, le passé industriel de la commune est marqué par la présence du Haut Fourneau et de friches industrielles implantées le long de la Senne.

Le cadre paysager à cet endroit est de faible qualité et l'utilisateur piéton se sent perdu dans un contexte paysager et bâti qui n'est pas à son échelle : bâtiments industriels et végétation très haute, voiries et reculs larges.



Figure 1 : Perspectives depuis la porte de Clabecq

Afin de restructurer cette entrée de ville, il serait intéressant :

- > de travailler sur la structuration de l'espace rue afin de lui donner une configuration plus urbaine (profil de type boulevard) ;
- > de limiter la hauteur de la végétation de manière à offrir un gabarit de plantations davantage lié à des dimensions humaines ;
- > d'améliorer l'aspect esthétique et fonctionnel du pont sur le canal : il pourrait être repensé selon un design plus attractif mais qui rappelle néanmoins le passé industriel de la commune, si c'est un marqueur que les autorités souhaitent mettre en avant. Il doit, quoiqu'il en soit, faire l'objet d'un traitement particulier, puisqu'il symbolise en lui-même la notion de porte. La création d'une passerelle latérale pour les modes doux, imaginée dans le cadre du projet Metrolab, permettrait de renforcer considérablement la sécurité pour ce type d'utilisateurs ; ce point de passage obligé entre Tubize et Clabecq est en effet un véritable point noir du réseau des modes doux (voir fiche « modes

doux »).

Notons que dans le cadre de l'aménagement du quartier des Forges, un deuxième pont sera construit au-dessus de la ligne de chemin de fer et rejoindra la rue Raymond Luyckx. Ce sera alors ce pont, et non plus le passage à niveau, qui fera office de porte d'entrée de la ville depuis Clabecq.



Figure 2 : Pont en arc
http://www.cima.ca/images/12_RealisationsVedettes/pont_en_arc3.jpg



Figure 3 : Boulevard urbain
http://www.eriges.be/Uploads/Common/Image/2012/201109_BU_Perspective_LD_L.jpg



Figure 4 : Extrait du Master Plan des Forges : la nouvelle entrée de ville

La porte de Stimbert (n°2)

La porte de Stimbert constitue l'entrée Sud de Tubize, située sur l'axe Mons/Bruxelles. Elle s'inscrit dans un tissu périurbain, où le bâti, implanté de manière peu structurante, file le long de la voirie pénétrante. Elle fera office d'accès au nouveau quartier de la ZACC de Stimbert.

L'endroit ne révèle pas d'identité particulière. Il s'agira donc de travailler un thème et un aménagement qui permettront de lui conférer une identité.

Sur cette entrée, le paysage environnant est relativement peu marqué par l'industrie. On pourrait donc travailler sur d'autres identités que celle de l'industrie, par exemple le thème du sport (football) ou de la nature (aménagement paysager).



Figure 5 : Ronds-points plantés



Figure 6 : Rond-point sur la thématique du sport

La porte de Saintes (n°3)

La porte de Saintes surplombe en partie Ouest le passage des voies ferrées (TGV) et permet de rejoindre l'A8. Sa dynamique paysagère est assez similaire à celle de la porte de Stimbert : on se situe dans un tissu pavillonnaire peu structurant, et ce malgré des gabarits de voiries étroites.

Là aussi, l'identité du lieu doit être affirmée. On choisira donc des options similaires à celles reprises pour la porte de Stimbert.

La porte de Hal (n°4)

La porte de Hal constitue l'accès Nord de Tubize, situé sur l'axe Mons/Bruxelles. En termes paysagers, les dynamiques paysagères à cet endroit sont structurées par le pont de chemin de fer, une superstructure massive en béton très imposante. Ce pont ferme la vue et en ce sens symbolise un effet de porte.



L'enjeu est donc de valoriser cet objet afin qu'il puisse asseoir une territorialité et symboliser un élément identitaire de Tubize. L'art de rue, déjà fortement utilisé à Tubize dans ce genre de situation (mise en valeur de façades aveugles), pourrait dans ce cadre aussi être utilisé, afin d'illustrer une identité communale : le chemin de fer et l'industrie, la culture, le sport, ...

A noter également qu'il faudrait que la Commune soit vigilante à la qualité paysagère de l'axe après cette porte. Entre ce pont de chemin de fer à grande vitesse et le centre ville, il existe en effet de nombreux commerces et hangars dont la morphologie déforce la dimension « entrée de ville ». Il y a donc un exercice de restructuration à opérer sur le bâti le long de cet axe jusqu'au centre ville, et à tout le moins, un travail sur la structuration de l'espace rue.



Figure 4 : Fresque ville de Bois le Roi, Seine et Marne (FR)

FICHE PROJET N°7 :

L'APAISEMENT DU CENTRE

1.1 CONTEXTE ET DESCRIPTION DU PROJET

Le centre de Tubize est saturé de circulation automobile. Cette omniprésence de la voiture est une contrainte au renforcement de son attractivité. L'accroissement de la population dans la commune et l'ensemble de la sous-région, combinée à l'accroissement du taux de motorisation, laisse encore présager à l'avenir une augmentation du trafic et de ses nuisances. L'apaisement du centre-ville est une condition préalable nécessaire à toute mesure de requalification urbaine et paysagère.

L'apaisement du centre répond aux objectifs de la trame verte et bleue, ainsi qu'à ceux de la ville sport et santé, les deux fils conducteurs identifiés au terme de la phase des tables rondes et des scénarios de développement.

1.2 ETAT DES LIEUX

L'état des lieux du trafic dans le centre a été réalisé dans le cadre du diagnostic du plan communal de mobilité (PCM) sur base de comptages effectués en 2006. Les chiffres de l'époque peuvent être majorés d'au moins 10% : l'accroissement moyen du trafic en Wallonie est estimé à 1% par an et on se trouve dans une sous-région qui connaît une croissance démographique très intense.

Le centre-ville est traversé par un trafic de transit de l'ordre de 20 à 22.000 unités par jour, en plus d'un trafic d'échange¹ de 23 à 25.000 unités.

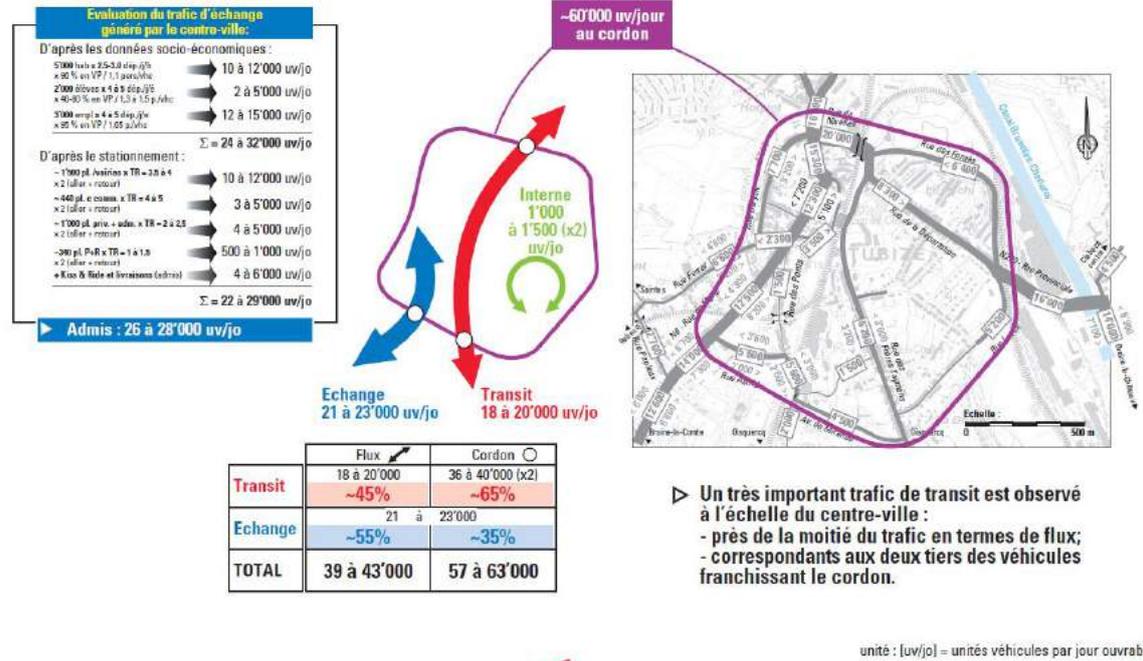
Les flux de transit nord-sud (RN6, 5.500 véhicules) et nord-est (route provinciale, 6.600 véhicules) se rejoignent au niveau du carrefour rue de Bruxelles – rue de Nivelles, où l'on dénombre au moins 33.000 véhicules par jour, dont 55% en transit.

Le trafic d'échange (navettes depuis et vers Tubize) se réalise à 85% en voiture individuelle. Les déplacements en train ne représentent que 8% et ceux en bus 7%. L'axe de liaison principal de ce trafic est la porte Est, soit les rues des Forges et de la Déportation qui concentrent le quart des déplacements (13.000 véhicules par jour dans les deux sens en 2006). Suivent la RN6 par les portes Nord et Sud (7.000), mais aussi la rue de Virginal (6.000) et la rue Ripainoise (5.000), deux rues à vocation résidentielle parcourues par un trafic important mais concentré aux heures de pointe. Par contre, la chaussée d'Hondzocht qui mène pourtant directement au réseau autoroutier n'est empruntée que par 4.000 véhicules pour le trafic d'échange.

Les poids lourds en transit sont estimés à au moins 1.500 par jour au croisement de la RN6 et de la rue de Nivelles.

¹ *Le trafic de transit désigne les véhicules qui traversent simplement la Commune : ils entrent dans le centre de Tubize et le quittent au cours du même trajet ; le trafic d'échange concerne les véhicules qui entrent dans le centre de Tubize et ceux qui le quittent ; enfin le trafic interne reste dans le périmètre du centre ville (voir schéma ci-contre)*

Structure du trafic automobile à l'échelle du centre-ville - Etat décembre 2006



► Un très important trafic de transit est observé à l'échelle du centre-ville :
 - près de la moitié du trafic en termes de flux ;
 - correspondant aux deux tiers des véhicules franchissant le cordon.

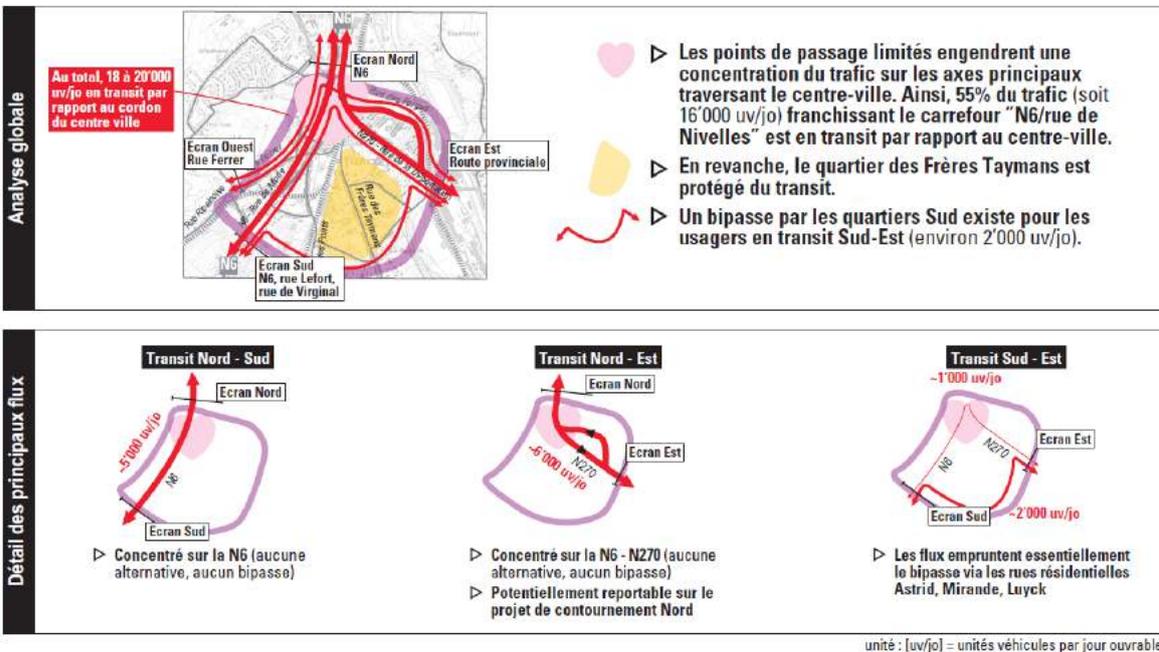
Ministère Wallon de l'Équipement et des Transports - D311
 Commune de Tubize

DOCUMENT DE TRAVAIL

En collaboration avec : TRANSTEC, ICEDD, COMU UCL

0760_70-F 1.3.6-JF-2-22.06.07 / ds
 Figure n° 1.3.6

Analyse des flux de transit à l'échelle du centre-ville - Etat décembre 2006



Ministère Wallon de l'Équipement et des Transports - D311
 Commune de Tubize

En collaboration avec : TRANSTEC, ICEDD, COMU UCL

0760_70-F 1.3.7-JF-1-22.05.07 / sn
 Figure n° 1.3.7

Figures 1 : extraits du diagnostic du PCM de Tubize ((2006) – analyse des flux

Un certain nombre d'actions ont déjà été menées en vue d'apaiser le centre-ville, tant par la commune que par la DGO1 et la Province : giratoire au croisement de la RN6 et de la rue de Nivelles, aménagement de la rue de Nivelles, aménagement de la chaussée de Mons à l'entrée sud du centre-ville, aménagement du plateau de la gare et de la Grand-Place, aménagement de sens uniques limités pour vélos... Il reste toutefois une pression intense du trafic qui déprécie fortement la qualité urbaine, surtout dans les lieux non encore aménagés.

1.3 PROPOSITIONS ET RECOMMANDATIONS

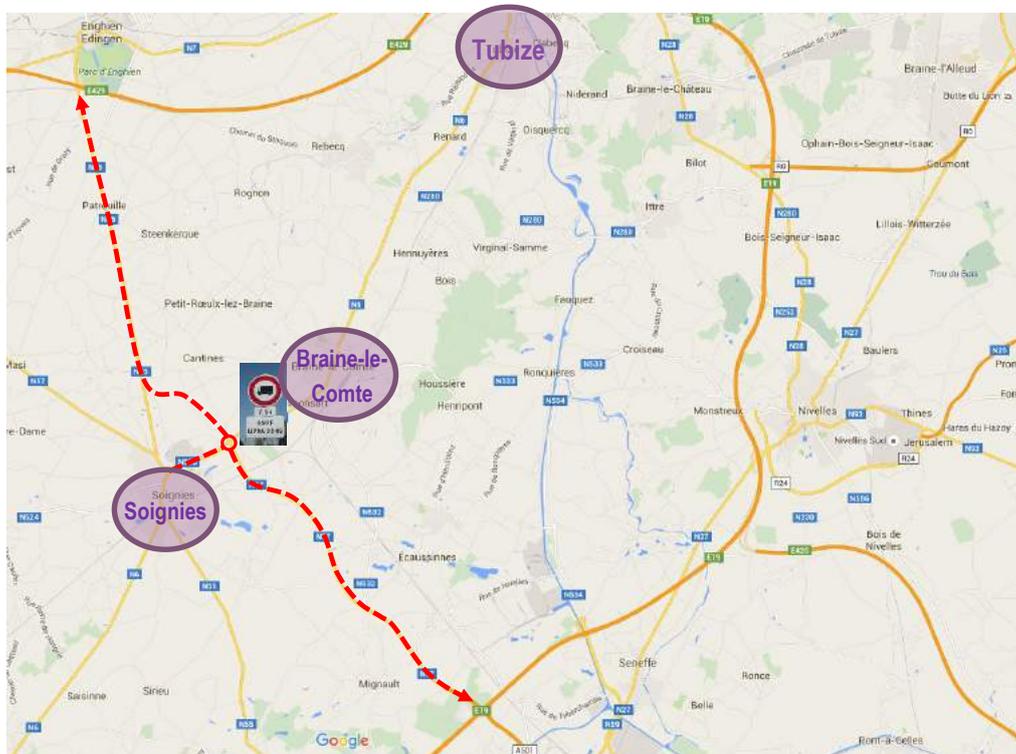
L'objectif de l'apaisement du centre passe par différents types de mesures

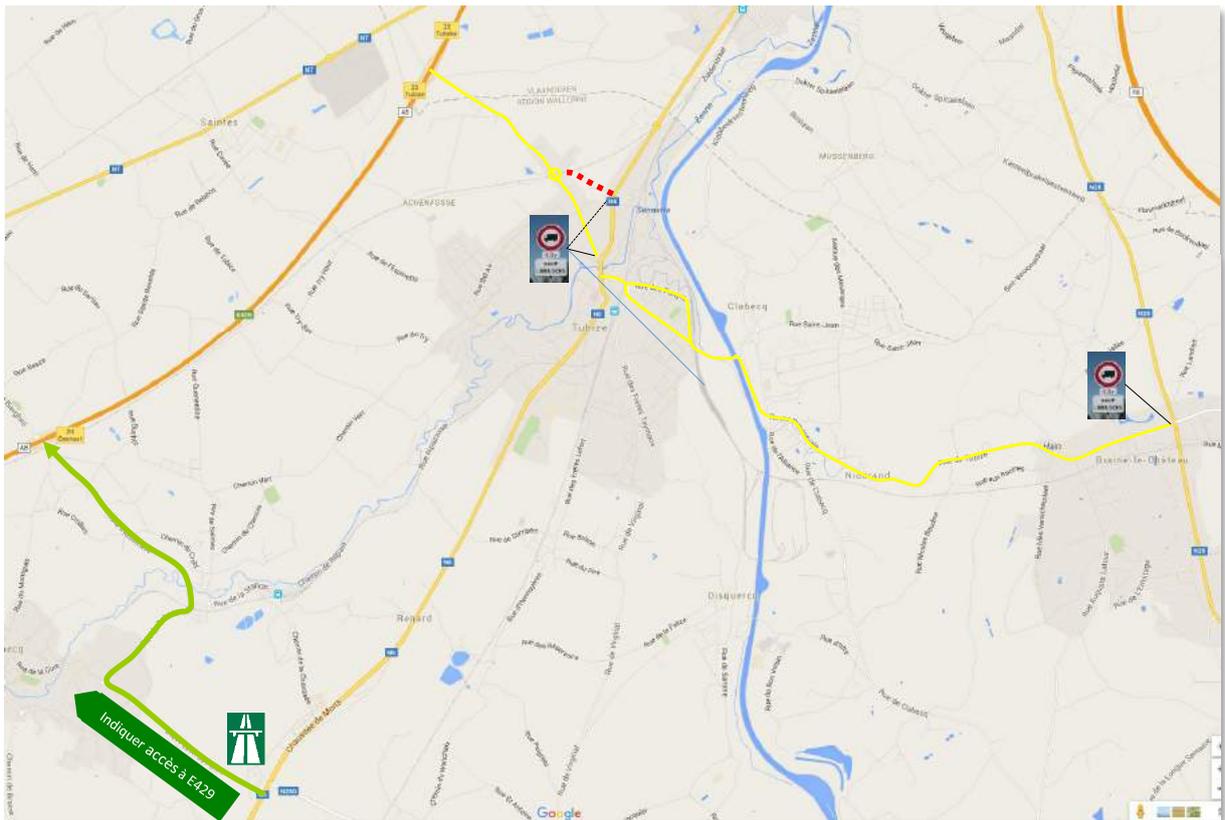
- Un parti pris réglementaire très fort : l'interdiction du trafic de poids lourds en transit dans la traversée de Tubize,
- L'adoption de mesures de circulation et la réalisation d'aménagements permettant de réduire le trafic dans le centre urbain,
- La délimitation d'un périmètre d'hypercentre apaisé et la réalisation de mesures et d'aménagements destinés à créer et valoriser l'apaisement.

1.3.1 INTERDICTION DES POIDS LOURDS EN TRANSIT DANS LA TRAVERSÉE DE TUBIZE

La commune a la faculté, par un règlement de police, d'interdire le trafic de poids lourds en transit sur son territoire. Cette mesure forte est un premier pas important dans l'apaisement du centre, mais elle nécessite de nombreux contrôles pour s'assurer qu'elle est bien respectée. La part des poids lourds dans le trafic de transit est relativement faible, mais l'encombrement et le poids de ces véhicules sont des obstacles à l'aménagement qualitatif des espaces publics.

Pour être efficace, cette mesure doit être mise en œuvre très en amont de la commune, du moins pour le trafic en provenance de la RN6 au sud : au rond-point à la sortie nord-est de Soignies, il y a lieu de diriger le trafic vers la E19 par la RN57 et vers l'E429 par le contournement nord de Soignies en construction puis la RN55 vers Enghien. Cette interdiction des poids lourds en transit concernerait à la fois la traversée de Braine-le-Comte et de Tubize.





Figures 2 : itinéraires pour les poids lourds afin d'interdire leur passage en transit dans la commune

Les autres véhicules automobiles pourraient être incités à rejoindre l'E429 par la Drève Léon Jacques au carrefour de Rebecq, afin d'éviter les encombrements liés à la traversée de Tubize ; cette voirie est interdite aux véhicules de plus de 3,5 tonnes².

Depuis l'Est, l'interdiction des poids lourds en transit peut être mise en œuvre depuis le croisement de la chaussée de Tubize (route provinciale) avec la RN28 vers Halle et Nivelles-Nord (territoire de Braine-le-Château).

Depuis le Nord, l'interdiction serait mise en œuvre au croisement de la rue de Bruxelles et de la chaussée d'Hondzocht. A plus long terme, si une connexion est aménagée depuis la sortie de Tubize Plastics sur la RN6 vers la chaussée d'Hondzocht, l'interdiction de transit sera effective à partir de ce point.

1.3.2 MESURES DE CIRCULATION

Ces mesures concernent essentiellement l'organisation des circulations sur des voiries existantes ainsi que des propositions de création de nouvelles sections de voiries destinées à fluidifier la mobilité. Certaines propositions proviennent de l'autorité communale, d'autres de l'auteur de projet. Chaque proposition fait l'objet d'une brève analyse AFOM et de faisabilité afin d'estimer sa pertinence par rapport à l'objectif poursuivi.

² Cette voirie sera supprimée à terme car elle est incluse dans le périmètre d'extraction de la carrière. Des discussions sont en cours entre la commune de Rebecq et l'entreprise Gralex afin d'aménager un itinéraire alternatif.

1.3.2.1 La mise à sens unique du trafic dans la traversée du centre

Avantages	Inconvénients
Diminution de la pression automobile sur la rue de Mons	Importantes nuisances sur le boulevard Georges Deryck, rue très résidentielle
Amélioration du cadre de vie rue de Mons : élargissement des trottoirs, terrasses, mobilier, plantations...	Diminution du chiffre d'affaire des commerces de passage (aucun commerce rencontré par le trafic Nord-Sud empruntant le boulevard Georges Deryck)
	Carrefour avec avenue de Scandiano à sécuriser
	Création d'un nouveau carrefour et point de conflit sur la rue de Mons
	Espace étroit au débouché rue de Mons et difficultés de manœuvre pour les poids lourds en livraison
	Perte d'un petit espace vert



Figure 3 : proposition de circuit à sens unique dans la traversée du centre de Tubize

Cette proposition était déconseillée par le PCM. Nous la déconseillons également en raison de ses nombreux inconvénients. Cette mesure aurait pour effet d'étaler les nuisances automobiles dans l'hypercentre et de créer de nombreux points de conflit avec les modes doux, ce qui est contraire au principe global préconisé pour cet hypercentre. Si les mesures de déviation du trafic de transit proposées par ailleurs sont mises en œuvre, la pression automobile sur cette section de la rue de Mons devrait diminuer et la mise à sens unique ne semble plus nécessaire.

1.3.2.2 Passage automobile sous le chemin de fer dans le prolongement de la rue de l'Industrie

Avantages	Inconvénients
Diminution de l'effet de barrière du chemin de fer dans le centre-ville, meilleure perméabilité du réseau viaire	Nécessite un déblai important et la réalisation d'une trémie, peu pratique et esthétique en milieu urbain ; difficulté d'accès au plateau de la gare en raison de cette trémie
Diminution de la pression automobile sur le plateau de la gare	Possibilité de limiter la hauteur du passage, mais limite également son intérêt
Meilleure accessibilité au marché du jeudi et au parking Brenta pour les automobilistes venant de l'est de la ville	Report d'une partie du trafic sur la rue du Perroquet
	Encouragera le trafic parasite sur les voiries résidentielles allant vers le site des Forges quand le projet sera réalisé

En facilitant les possibilités de déplacement et de stationnement dans l'hypercentre, ce projet risque d'y amener un trafic automobile supplémentaire, ce qui est contraire au principe d'apaisement de ce périmètre. Par ailleurs il facilitera le trafic parasite et l'encombrement des rues du Perroquet et des Frères Taymans, ainsi que des voiries menant vers le site des Forges. En diminuant la congestion de la rue de l'Industrie, on reporte en fait le problème de l'autre côté de la voie de chemin de fer.

Il nous semble plus pertinent d'améliorer le passage sous voie actuel pour les modes doux (élargissement, éclairage naturel et artificiel) et d'aménager un certain nombre d'emplacements de parkings pour les navetteurs du côté de la rue du Perroquet : sur le site Sotuco, sur l'avant de Thales ou dans l'espace Champagne (voir la fiche « organisation du stationnement »).

Si l'option passage automobile est maintenue, la hauteur devra être limitée au passage des voitures. Cette option pourrait faire l'objet d'un examen plus détaillé dans le cas de la construction d'un parking silo sur le site Brenta.

1.3.2.3 La création d'une liaison directe entre le Stierbecq et la chaussée d'Hondzocht

Le Stierbecq est un très grand quartier résidentiel de 2.500 habitants. Il compte environ 1.000 ménages, soit au moins 1.200 véhicules sur base du taux de motorisation de Tubize. Il est concerné par deux grands projets de construction totalisant au moins 430 logements supplémentaires : une centaine de logements, essentiellement des habitations unifamiliales, par la SWL projet Moisson, et 336 appartements dans la partie haute de la Prairie des Angles. Par ailleurs, il reste deux ZACC au nord du quartier, susceptibles d'être mises en œuvre à terme. Le quartier est très peu pourvu en équipements et commerces, et l'usage de la voiture est très souvent nécessaire pour des déplacements de première nécessité. Les nouveaux projets intègrent la possibilité de créer des commerces et équipements publics de proximité et s'articulent sur la création d'un cheminement direct vers le centre de Tubize pour les modes doux (digue). La nécessité de l'usage de la voiture pourrait dès lors être un peu moindre mais restera bien présente.

A l'heure actuelle, la configuration du réseau impose de passer par le centre de Tubize pour rejoindre l'A8 depuis ce quartier. Cette situation favorise probablement la fréquentation de commerces de passage, mais contribue à l'encombrement d'une section de voirie déjà souvent proche de la saturation.

Un raccordement au rond-point de la chaussée d'Hondzocht pourrait être aménagé à hauteur de la ligne du TGV, dans le cadre d'une mise en œuvre de la ZACC comprise entre la rue de Stierbecq et la chaussée d'Hondzocht. Cette proposition présente plusieurs avantages :

- le raccordement à la chaussée se ferait via un carrefour déjà sécurisé,
- la connexion renforcerait la fonction de porte de la ville attribuée à ce rond-point (voir fiche « Les portes de la

Montage financier, administratif, juridique et technique

Programme d'Investissement communal (PIC)

Voir fiche « commerces ».

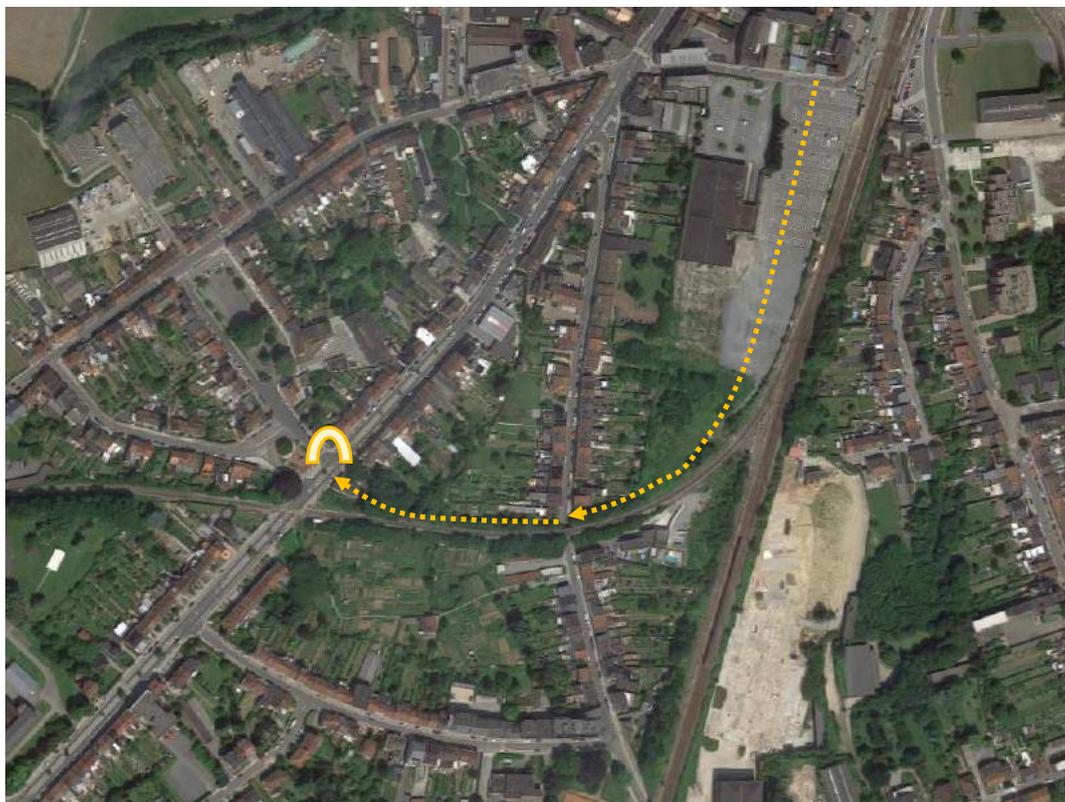
1.3.2.5 L'accès Sud au site Brenta

Le site de Brenta n'est accessible que par la rue de l'Industrie, qui en plus est à sens unique (sauf le jeudi matin, jour du marché). La création d'un second accès apparaît comme une condition quasi indispensable à tout projet de valorisation de ce site.

Le PCA « Brenta » propose une voirie longeant le chemin de fer industriel et débouchant sur la rue des Ponts. L'expropriation d'au moins une habitation est nécessaire pour construire cette voirie. Toutefois, la rue des Ponts est très étroite et à sens unique vers le Sud, et le débouché de la voirie sur cette rue uniquement résidentielle créerait assurément des nuisances très importantes. L'hypothèse d'un dégagement du trafic par la rue Reine Astrid plus au sud impliquerait la traversée du passage inférieur sous le chemin de fer (très étroit) et la mise à double sens de la rue du Pont au sud du passage inférieur ; les nuisances seraient encore plus importantes.

La meilleure solution consiste à poursuivre l'aménagement de la nouvelle voirie sur le côté Nord du chemin de fer industriel, entre la rue des Ponts et la chaussée de Mons (RN6). Cette solution imposerait probablement l'expropriation de la maison la plus proche de la voie ferrée sur la rue des Ponts, ainsi que celle du petit bâtiment occupé par une sandwicherie le long de la rue de Mons. Cette voirie déboucherait juste en face de la place du Remblai, et l'ensemble du carrefour pourrait être réaménagé dans le but d'améliorer la sécurité et de symboliser la porte d'entrée dans l'hypercentre.

Dans cette configuration, la rue des Ponts n'aurait plus qu'une vocation de circulation locale, plus conforme à sa configuration et à son gabarit. La circulation devrait alors y être réglementée en ce sens. Elle pourrait même être aménagée en cul-de-sac au Sud du passage inférieur (uniquement accessible pour les modes doux), et dans ce cas pourrait être remise en double sens sur cette section.



Partenaires potentiels

Commune, SNCB, promoteur de Brenta, DGO4, DGO5, SNCB

Montage financier, administratif, juridique et technique

Programme d'Investissement Communal

Charges d'urbanisme

Revitalisation urbaine

Achat à l'amiable ou expropriation (possible dans le cadre du périmètre PCA, plus complexe dans la partie vers RN6).

Option possible : périmètre de remembrement urbain : utile pour création d'espace public et ouverture du droit de préemption et d'expropriation ; périmètre à étendre jusqu'à la chaussée de Mons.

Alternative

Une autre piste envisagée serait d'utiliser l'assiette du chemin de fer industriel pour aménager cette voirie de desserte de Brenta. La ligne est très peu utilisée, il y passe en moyenne un ou deux trains par semaine à allure réduite et un simple système de feux permettrait aux voitures d'être stoppées lors du passage du train, comme c'est déjà le cas sur la chaussée. Asphalte et rail pourraient être imbriqués ensemble comme dans un système de tram urbain.

Le grand avantage est d'éviter des expropriations puisqu'on utilise une assiette existante. Cette proposition présente toutefois plusieurs inconvénients :

- L'assiette est étroite et si on veut créer une voirie à double sens il faudra créer des murs de soutènement.
- L'assiette est en remblai et les habitations proches vont être surplombées par une voirie, ce qui va réduire sensiblement leur qualité de vie.
- Le débouché sur la rue de Mons est décalé par rapport à la place du Remblai et on crée un point de conflit supplémentaire au lieu d'aménager un carrefour cohérent.
- Il y a lieu en outre de tenir compte de la difficulté de négocier un projet de ce type auprès de la SNCB.

1.3.2.6 Le mini contournement nord de Tubize

Des projets de liaison entre l'A8 et l'E19, permettant d'améliorer l'accessibilité routière de l'Ouest du Brabant wallon, existent depuis de nombreuses années. Cette liaison est toujours reprise dans la liste des « chaînons manquants » du réseau routier wallon. A une échelle plus locale, divers projets de sections de contournement de Tubize ont déjà été étudiés, afin de résoudre les problèmes de la traversée du centre, sections qui pourraient à terme s'intégrer dans la liaison A8-E19 : contournement Sud par les ZACC, grand contournement Sud, grand contournement Nord par la rive Est du canal, petit contournement Nord par la route de la SARSI...

- Du côté Sud, le PCM préconisait la création d'une voirie de collecte soit dans le cadre de la mise en œuvre des ZACC de Stimbert et des Bruyères, soit plus au Sud, à la limite communale. Cette dernière option présente l'avantage d'un relief moins contraignant, mais la voirie à créer serait plus longue et assurerait moins bien la desserte routière des deux grandes ZACC.
- Du côté Nord, le projet de grand contournement est considéré comme une condition nécessaire à la mise en œuvre du site des Forges, mais la question de son financement reste posée. Le projet longe le canal en rive Est au départ de la route provinciale. Il nécessite des ouvrages d'art et des expropriations. Un projet de mini-contournement a vu le jour ces derniers temps, empruntant la route industrielle de la SARSI sur la rive Ouest du canal avant de rejoindre la RN6 par le site de Tubize Plastics. C'est ce projet qui est le plus avancé à ce jour. Il sera très utile pour renforcer la multimodalité du trafic marchandises de l'ensemble du site industriel,

mais il risque de poser des problèmes de cohabitation entre le trafic de poids lourds et celui des autres véhicules automobiles : la voirie SARSI est localement très étroite et pose déjà des problèmes de gestion du trafic de poids lourds. L'idéal serait que ce petit contournement soit réservé aux poids lourds.

Une suggestion pour le trafic plus léger serait de prolonger la rue des Forges en bordure de la Sennette sur des parcelles communales, puis de réaliser un passage supérieur au-dessus de la Sennette et du chemin de fer industriel afin de rejoindre le petit contournement vers Tubize Plastics. Le passage inférieur sous la ligne de chemin de fer est étroit et une circulation alternative devra être mise en place, au moyen probablement d'un feu de circulation.

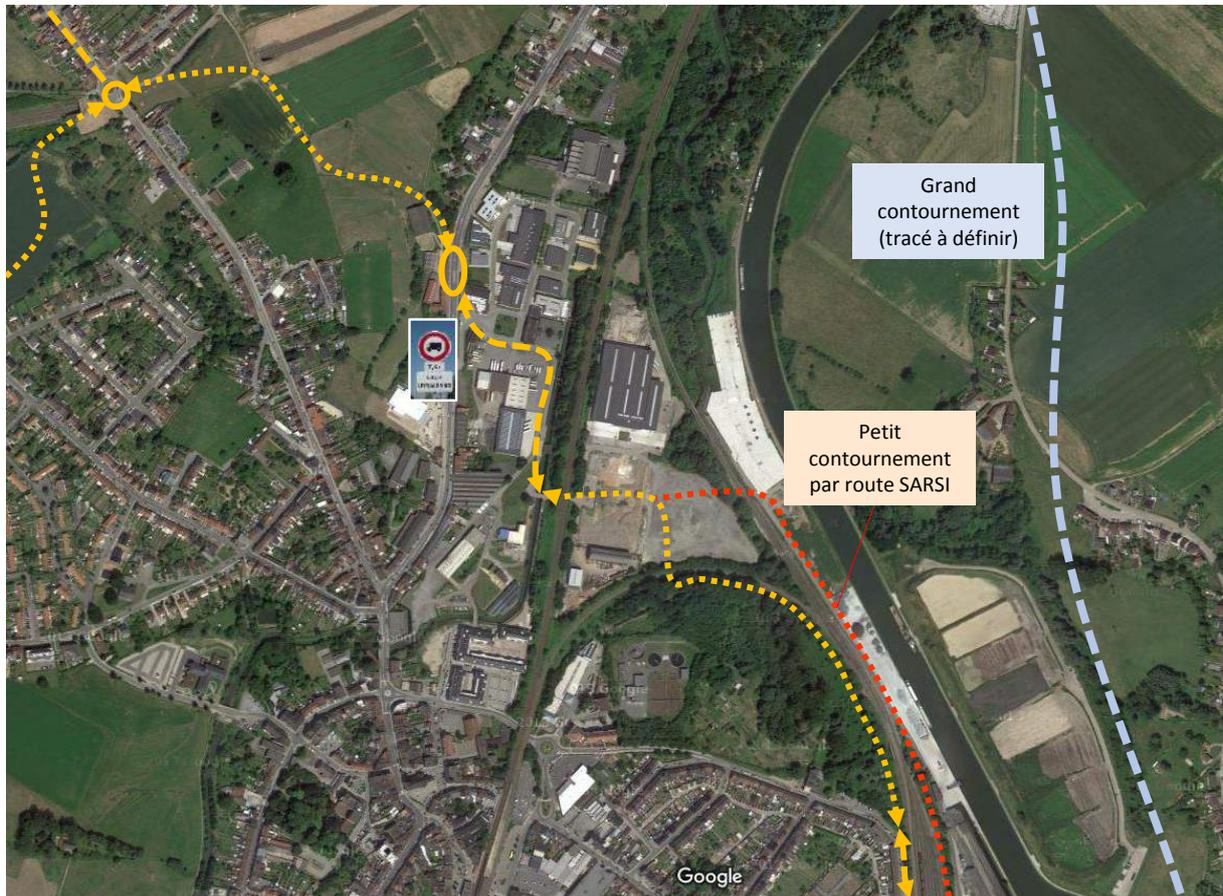


Figure 7 : proposition de tracé d'un mini contournement

Le débouché du site Tubize Plastics sur la RN6 devra faire l'objet d'un aménagement (feu ou rond-point). Juste en face, le tracé d'un chemin menant vers les parcelles remembrées peut servir d'axe à la création d'une nouvelle section de voirie menant jusqu'au rond-point sur la ligne TGV à la chaussée d'Honzocht. Avec un tel petit contournement, on pourrait déjà dévier une bonne partie du trafic de transit empruntant la direction Est-Ouest.



1. Départ de la rue des Forges



2. Passage sous le chemin de fer



3. Traversée de la rue de Bruxelles (RN6)



4. Jonction avec chaussée d'Hondzocht (vue depuis le rond-point sur le TGV)

Figure 8 : proposition de mini contournement – illustration des principaux lieux concernés

Partenaires potentiels

Commune, SARSI, DGO1, propriétaires des parcelles, DGO3 (DCENN et DAFoR)

Montage financier, administratif, juridique et technique

Il s'agit d'un projet complexe qui implique une importante concertation entre toutes les parties potentiellement concernées. Il nécessite des modifications des PCA, des expropriations et constructions d'ouvrages d'art. Néanmoins cette option semble a priori moins coûteuse que les autres tracés proposés, et elle pourrait contribuer de manière significative à l'apaisement du centre-ville : rappelons que le trafic de transit concerne la moitié des véhicules qui passent par le centre-ville.

1.3.3 HYPERCENTRE APAISÉ

Parallèlement à ces mesures d'organisation et d'aménagement du réseau, il est nécessaire de délimiter le périmètre de l'hypercentre à apaiser. Deux grands types de mesures sont à préconiser :

- L'identification du périmètre et l'aménagement de ses portes,
- La mise en évidence de références d'identification de cet hypercentre : végétalisation, mobilier...

Les portes du périmètre sont représentées sur la figure suivante. Elles sont définies par des contraintes physiques (passages sous et sur le chemin de fer), par la densité des fonctions urbaines et par les liens avec la trame verte et

bleue. Les types d'aménagements à préconiser sont des mesures de verdurisation, de rétrécissement de la voirie, de création de chicanes, de liaison avec les espaces de stationnement...



Figure 9 : Portes et périmètre de l'hypercentre apaisé

Dans cet hypercentre, on propose de respecter le principe suivant : priorité au confort des piétons et des modes doux, en lien avec la trame verte et bleue, ce qui signifie :

- Trottoirs larges, en bon état et sans obstacle
- Continuité des cheminements : traversées sécurisées et à niveau ou bordures biseautées
- Raccourcis modes doux en intérieur d'îlots
- Espaces partagés sur les voiries peu fréquentées
- Eclairage public concentré sur les cheminements modes doux
- Mobilier urbain de confort
- Traitement végétal léger mais offrant une cohérence et une identité au périmètre (ex : suspensions existantes, à garnir également en hiver)
- En cas de conflit ou de manque d'espace, priorité aux modes doux.

Deux exemples nous semblent intéressants à suivre dans l'hypercentre car ils tendent à respecter ce principe : le passage sous le chemin de fer à la rue des Ponts et le plateau de la gare.



Figure 10 : Plateau de la Gare : voirie assez étroite et de largeur constante ; tout l'espace résiduel est destiné aux modes doux



Figure 11 : Rue des Ponts : porte de l'hypercentre. Sens unique limité avec prédominance des modes doux sur la circulation motorisée

Les poches de stationnement existantes ou à aménager seront connectées à l'hypercentre par des liaisons sécurisées pour les modes doux (Cfr fiche-projet « organisation du stationnement »).

FICHE PROJET N°8 :

ORGANISATION DU STATIONNEMENT

1.1 DESCRIPTION DU PROJET

Cette fiche projet consiste à apporter un éclairage et des recommandations concernant l'organisation du stationnement et les différents types et usages de parkings qui peuvent être envisagés dans la commune.

1.2 CONTEXTE ET OBJECTIFS

La commune de Tubize est soumise à une forte pression automobile, qui s'exprime par une saturation des axes principaux en heures de pointe, mais aussi une forte présence des véhicules en stationnement dans l'espace public.

Une augmentation et une meilleure organisation des espaces de stationnement constitue une opportunité de dégager certains espaces - notamment en centre-ville - où les aménités des lieux seraient à priori propices à un usage piéton et donc à un report modal et un apaisement de la pression automobile.

Un autre objectif de ce projet consiste à mieux organiser le report modal en favorisant l'intermodalité entre les véhicules particuliers et les services de transports collectifs, notamment le train.

Les objectifs en bref

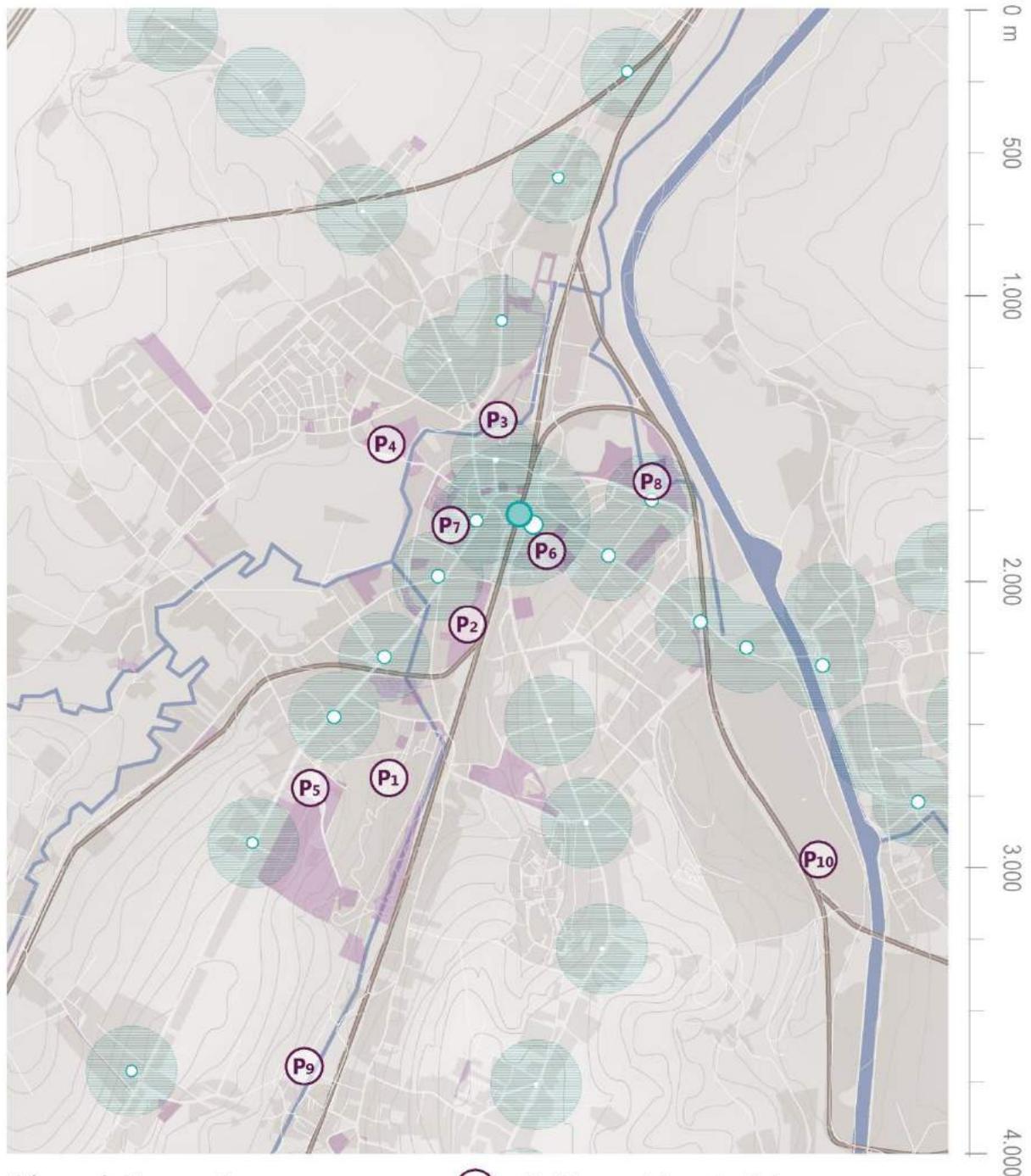
- Apaiser les lieux névralgiques de la pression automobile
- Favoriser le report modal

1.3 ETAT DES LIEUX

L'état des lieux vise à identifier les grandes zones de parcs existantes et potentielles dans la commune. Il ne s'agit donc pas de réaliser un inventaire exhaustif des sites de stationnement, mais plutôt d'identifier les zones où un développement d'espaces de stationnement peut être envisagé.

Au-delà de la présente fiche, il serait important de pouvoir quantifier et qualifier les besoins de parking de manière à adapter au mieux la politique de stationnement de la commune.

Identification des zones de développement potentiel



Réseau de Transport en commun

Arrêts de bus
(nb de bus/j)

200



Arrêts SNCB

Aire d'influence des arrêts
SNCB (500m) et TEC (300 m)



P1 Parkings relais potentiels

- | | |
|---------------------------|------------------------|
| P1. Allée des Sports | P6. Espace Champagne |
| P2. Site Brenta | P7. Centre Hospitalier |
| P3. Chaussée de Bruxelles | P8. Rue des Forges |
| P4. Parking Scandiano | P9. Gare Stéhoux |
| P5. Cimetière | P10. Site des forges |

Propriétés communales

Description générale

Actuellement, la commune possède quelques grandes zones de parcage.

Le parking de l'allée des sports (P1) est utilisé presque essentiellement pour l'accès au complexe sportif et de rares promeneurs qui empruntent les itinéraires piétons le long du Coeurq.

Le parking situé sur le site Brenta (P2) est fortement usité par les navetteurs qui prennent le train à la gare de Tubize. Dans sa partie avant réglementée en zone bleue, il est également utilisé comme parking de délestage pour les personnes qui se rendent dans le centre de Tubize à pied.

Le parking situé le long de la rue de Bruxelles (P3), malgré son statut temporaire, est proposé à l'heure actuelle comme parking de délestage pour les personnes rejoignant le centre ville.

Le parking « Scandiano » (P4) dans l'avenue du même nom à côté de la maison de retraite. Bien qu'il soit assez proche du centre, ce parking est très peu utilisé.

Le parking du cimetière (P5), plus éloigné du centre, est également très peu utilisé en semaine.

Dans le centre de la commune, il existe également d'autres espaces de parcage dont les usages pourraient être mutualisés pour les stationnements de courte durée.

Les espaces de parcage et réserves foncières situées au niveau de l'« Espace Champagne » (P6) pourraient être valorisés, voire augmentés dans le cadre d'un projet de restructuration de ce site. Les espaces de parking créés serviraient ainsi à la fois d'espaces de stationnement pour les commerces adjacents, mais aussi de parking de délestage pour le stationnement de courte durée.

De la même manière, les espaces de parcage du pôle hospitalier (P7), situés sur une propriété communale, pourraient faire l'objet d'une prospection. Il s'agit en effet d'un espace central particulièrement bien situé par rapport au centre. La densification des espaces de stationnement à cet endroit pourrait permettre une mutualisation des usages entre le parcage des usagers de l'hôpital et le stationnement de courte durée.

En dehors des espaces de stationnement existants, d'autres réserves foncières non encore utilisées à cette fin constituent des zones potentielles de développement de parkings. Les propriétés communales situées le long de la rue des Forges (P8) ont par exemple été évoquées pour le développement d'un parking de délestage. De même, dans l'optique d'une éventuelle réouverture d'un arrêt ferroviaire au niveau de l'ancienne gare de Stéhoux, l'aménagement d'emplacements de stationnement de longue durée pour les navetteurs devrait être envisagé à proximité (P9). Enfin, les vastes espaces de stationnement public prévus sur le site des Forges de Clabecq (P10) pourront à terme faire partie intégrante de l'organisation du système de stationnement.

Par ailleurs, des petites "poches" dispersées de stationnement se répartissent à proximité du centre urbain et jouent un rôle important dans la question du stationnement, en complément ou en alternative au stationnement le long des voiries.

1.4 ACTIONS À ENVISAGER ET RECOMMANDATIONS

1.4.1 LES PARKINGS PUBLICS EXISTANTS

Le parking P1 : allée des sports



➤ Localisation et situation de fait

Le parking 1 se situe le long de l'allée des sports à proximité directe du stade de football de Tubize. Ce site n'est pas desservi par les transports en commun, mais jouxte un itinéraire piéton qui à terme pourrait se révéler structurant dans l'armature de la trame verte et bleue tubizienne.

En raison de sa localisation plutôt périphérique, il est très peu utilisé par les personnes souhaitant se rendre dans le centre-ville. A l'heure actuelle, seuls quelques promeneurs y déposent leur véhicule pour rejoindre les réseaux piétons adjacents, et, en dehors des événements sportifs qui attirent des visiteurs, cet espace de stationnement est généralement peu utilisé et reste la plupart du temps un espace vide.

➤ Situation de droit

Le site est situé en zone de services publics et équipements communautaires. Le terrain appartient à la Régie foncière communale.

➤ Actions à envisager

A court terme, l'aménagement d'un itinéraire privilégié pour les modes doux par la rue des Ponts permettra d'améliorer l'accès au centre-ville depuis ce parking ; toutefois, son éloignement relatif (à 800 mètres du secteur commerçant de la rue de Mons) joue en défaveur d'une utilisation intensive de ce parking dans une logique piétonne.

A plus long terme, il pourrait s'inscrire dans un réseau de parkings relais (P+R) en lien avec un service de navettes de bus et/ou de location de vélo.

Au vu de sa proximité à un futur axe structurant de la trame verte et bleue de la commune, il serait intéressant d'étudier l'aménagement de cet espace de manière à favoriser son intégration paysagère et sa perméabilité. Il s'agit en effet d'une vaste surface entièrement asphaltée.

➤ Degré de priorité

Perméabilisation et aménagement paysager : court ou moyen terme selon le degré de priorité accordé par la Commune

Aménagement P+R : à long terme, dans le cadre d'une mise en réseau des parkings péricentraux.

➤ Porteur de projet et partenaires potentiels

Commune, Régie foncière communale, Province

➤ Montage du projet

○ Aspect financier

Estimation de l'ordre de grandeur des coûts :

Aménagements hydrologiques et paysagers : €€ ou €€€ selon l'ampleur des travaux prévus

Aménagement P+R : €€€

○ Aspects administratifs, juridiques et techniques

Les actions envisagées ne posent pas de problèmes particuliers au regard de ces aspects.

➤ Recommandations et alternatives

Selon les moyens disponibles, on pourra envisager une restructuration de l'ensemble du parking ou simplement l'aménagement d'un écran visuel efficace, permettant de limiter l'impact visuel du parking depuis les abords du Coeurq.

La première option peut être intéressante dans la mesure où elle créerait des liens avec le réseau piéton plus à l'ouest rejoignant la rue de la Croix Rouge et la rue Papeux. Elle reste cependant coûteuse et la plus-value pour les usagers ne sera sans doute pas à la hauteur des investissements consentis.

La seconde option est plus économique mais ne rencontre qu'une partie des objectifs.

Le parking P2 : Site Brenta



➤ Localisation et situation de fait

Le parking 2 se situe sur l'ancien site industriel Brenta, à proximité de la gare de Tubize. La durée du stationnement est réglementée par une zone bleue dans la partie avant du site qui concerne une centaine d'emplacements, mais le respect de cette réglementation reste à vérifier dans la pratique.

Cet espace est fortement usité notamment par les navetteurs qui se rendent à Bruxelles. Il est la plupart du temps saturé ou presque. La partie la plus proche de la rue de l'Industrie est asphaltée et correctement aménagée; la partie sud du site est à peine praticable mais est également occupée par du stationnement, en particulier le jour du marché. L'ensemble du site est parfois occupé par plus de 300 véhicules.

La partie est du site comprend une ancienne grande surface à l'abandon et un parking à l'avant.

➤ Situation de droit

Le site est situé en zone d'activité économique. La partie ouest (site Brenta proprement dit), propriété communale, est reconnue comme Site à Réaménager par la Wallonie. La Commune est propriétaire du site Brenta qui totalise une surface de près de deux hectares. Le site "Mestdagh" représente environ 60 ares.

➤ Projets en cours

De nombreux projets ont été évoqués pour ce site.

L'intercommunale de développement économique IBW souhaite développer de l'activité PME et des Halls Relais sur le site de l'ancien grand magasin. Cette option, qui pourrait - selon le type d'activité - générer un important charroi dans un réseau déjà très encombré, reste toutefois tributaire d'une autorisation urbanistique.

A l'heure actuelle, un projet mixte associant locaux administratifs pour la commune, Horeca et construction d'une halle couverte est évoqué. Cette halle permettrait la tenue de marchés spécialisés (ex produits du terroir) mais aussi de divers événements culturels ou festifs.

➤ Actions à envisager

Le site Brenta est situé à un endroit particulièrement stratégique, comme le démontre sa saturation quasi quotidienne. La densification des espaces de stationnement à cet endroit, via la construction de zones de parkings souterrains ou en silos, semble être une option adéquate qui permettrait d'augmenter la capacité de cet espace et ainsi limiter le stationnement parasite en centre-ville et l'utilisation de nouvelles réserves foncières à des fins de parkings.

Il convient toutefois d'être vigilant à la capacité du réseau viaire local à absorber une trop grande augmentation de flux. Dès lors, si l'option de la densification du parcage sur le site Brenta peut être envisagée à moyen terme, il serait peut-être intéressant à plus long terme, de proposer le parking 7 (éventuel arrêt ferroviaire de Stéhous- Renard) comme relais pour les navetteurs.

➤ Degré de priorité

Moyen terme (5 à 10 ans). Phasage à adapter en fonction de l'avancée de la restructuration du site Brenta.

➤ Porteur de projet et partenaires potentiels

Commune, IBW, SNCB, acteurs de l'immobilier

➤ Montage du projet

○ Aspects financiers

Estimation de l'ordre de grandeur des coûts : €€€€.

Le coût moyen de construction d'une place de parking souterrain est de l'ordre de 15.000 à 20.000 €, voire davantage en fonction de la nature du sous-sol. Pour un parking silo, les coûts sont de l'ordre de 8 à 10.000 € par emplacement. Pour les parkings en surface, l'ordre de prix de revient est de 1.500 à 2.000 € par emplacement.

Sources de financement (autre que communale) possibles à la mise en œuvre du projet : Province, IBW, SNCB (projet RER), Wallonie : DGO4 (subventions SAR et/ou revitalisation urbaine), DGO6 (ZAE en tissu urbanisé), promotion privée via PPP ou charge d'urbanisme.

La construction d'espaces de stationnement liés aux usagers du train peut en tout ou partie être prise en charge par la SNCB. Dans ces cas-là, l'opérateur ferroviaire prend généralement le parti de rendre l'usage de l'infrastructure payante. Si cette option est retenue, un montage simple pourrait résider dans le fait que l'on transfère la propriété foncière des terrains communaux sur le site Brenta à la SNCB, qui construira là des espaces de parkings. Cette solution présente les désavantages suivants :

- La SNCB investit généralement dans des parkings de plain-pied, qui offrent une rentabilité à court terme, contrairement aux parkings en silos ou parkings souterrains. Ces parkings sont grands consommateurs d'espace et

souvent de piètre qualité urbanistique, ce qui pose problème dans la configuration de Tubize où la gare est très proche du centre-ville.

- La Commune n'aura pas de maîtrise sur les prix pratiqués.

- La mutualisation des usages (stationnement lié à la fois aux usagers SNCB et à ceux qui se rendent au centre-ville) pourra être plus difficile à mettre en place.

Une seconde possibilité de financement du projet réside dans l'application de charges d'urbanisme liées aux projets de développement d'une part, mais aussi dans l'autofinancement. Une partie des coûts pourrait en effet à terme être couverte par les recettes générées par le stationnement payant. Afin de mieux comprendre le rendement de ce type d'infrastructures, des contacts pourraient être pris avec la régie communale de la ville de Mons, qui est propriétaire de plusieurs parkings en silos en centre-ville.

Si l'option de l'autofinancement est privilégiée, le rassemblement de fonds est une initiative à envisager à court terme, afin de rendre le projet plus solide. Dès lors, il serait intéressant d'envisager la mise en place d'une zone de parcage payante sur le site Brenta. A titre d'exemple, voici ci-dessous, les prix pratiqués par la SNCB pour la mise à disposition d'espaces de stationnement. On remarque, que les prix s'adaptent facilement aux types d'usages, via la mise en place de forfaits, qui permettent de maintenir un prix relativement bas pour les usagers réguliers.

TARIF PARKING MONS - P3 & P4			
	Tarif		
		Voyageur train	Non Voyageur
Tickets horaire			
<i>par heure</i>	€	1,00	€ 1,20
<i>par jour</i>	€	6,00	€ 15,00
Abonnements parking			
<i>1 semaine</i>	€	6,00	-
<i>1 mois</i>	€	20,00	€ 45,00
<i>3 mois</i>	€	55,00	-
<i>1 an</i>	€	195,00	-
<i>Carte d'accès</i>	€	10,00	€ 10,00
Utilisation occasionnelle			
<i>5 accès</i>	€	6,50	-
<i>10 accès</i>	€	13,00	-
Autres produits parkings			
<i>Ticket perdu</i>	€	25,00	€ 25,00
<i>Carte de riverain (par mois) :</i>			€ 30,00

Cartes 5/10 accès uniquement à l'achat de :
Carte Train Mi-Temps, Campus, Go Pass, Rail Pass, Key Card, 10 voyages

v20131201

TARIF PARKING GEMBOUX - P2			
Produits parking	Tarif		
		Voyageurs train	Non Voyageur
Tickets horaire			
<i>par heure</i>	€	1,00	€ 1,20
<i>par jour</i>	€	6,00	€ 13,00
Abonnements parking			
<i>1 semaine</i>	€	13,40	-
<i>1 mois</i>	€	28,00	€ 48,50
<i>3 mois</i>	€	73,10	-
<i>1 an</i>	€	292,40	-
Utilisation occasionnelle			
<i>5 accès</i>	€	18,00	-
<i>10 accès</i>	€	36,00	-
Autres produits parkings			
<i>Ticket perdu</i>	€	25,00	€ 25,00
<i>Carte de riverain (par mois) :</i>			€ 31,00

Cartes 5/10 accès uniquement à l'achat de :
Carte Train Mi-Temps, Campus, Go Pass, Rail Pass, Key Card, 10 voyages

v20141201

Enfin, une troisième voie de financement serait une concession à une société privée de parking, qui prendrait en charge l'aménagement et la gestion de l'infrastructure en se finançant par les recettes du stationnement payant. On pourrait dans ce cas envisager la construction d'un parking silo qui libérerait davantage d'espace pour programmer d'autres fonctions urbaines sur le site.

o Aspects administratifs et juridiques

Le site est situé en périmètre de Site à Réaménager, et est à ce titre soumis à l'art 127 du CWATUPE. La délivrance du permis sur ce terrain est donc conditionnée par la délivrance d'un permis émanant du fonctionnaire délégué.

Le permis pouvant être accordé en s'écartant du plan de secteur, des plans communaux d'aménagement, des règlements communaux d'urbanisme ou encore des plans d'alignement, aucune procédure supplémentaire n'est a priori nécessaire au montage administratif et juridique du projet.

Toutefois, quelle que soit la programmation envisagée, elle nécessite un redécoupage du parcellaire avec la création

d'espaces publics. En raison de ce fait et de la destination industrielle de la zone définie par le plan de secteur, la mise en œuvre d'outils spécifiques d'aménagement du territoire pourrait être préconisée en vue de garantir la sécurité juridique des aménagements proposés.

Dans le cadre réglementaire actuel (CWATUPE), l'outil le plus sûr d'un point de vue juridique est le PCA. C'est aussi le plus complexe et le plus long à mettre en œuvre, ce n'est par contre pas le plus cher car la Commune peut bénéficier d'une subvention de 80% pour sa réalisation.

Le périmètre de remembrement urbain (PRU) permet également de redessiner le parcellaire et de proposer des affectations différentes de celle du plan de secteur. Cet outil n'a toutefois pas la même robustesse juridique que le PCA en raison de sa jeunesse (peu de jurisprudence) et de sa base légale assez peu explicite.

Le périmètre SAR en lui-même a en principe pour effet d'effacer l'affectation du plan de secteur, cette capacité a toutefois été remise en cause récemment par un arrêt du Conseil d'Etat dans le cas d'une programmation de logements sur un terrain à destination industrielle. Ce périmètre seul ne peut donc plus être considéré comme une garantie suffisante face à d'éventuels recours. Il ouvre toutefois la porte, du moins en théorie, à des subventions dans le cadre de partenariats public-privé en cas de création de logements.

Enfin, toujours dans le cas de création de logements, la définition d'un périmètre de revitalisation urbaine permet à la Commune de bénéficier de subventions à concurrence d'un montant maximum de 1.250.000 € pour la création ou le réaménagement d'espaces publics.

o Aspects techniques

En raison du passé industriel du site, une analyse préalable du sol sera exigée en vertu du Décret Sol : étude orientation et, si la présence d'une pollution du sol est avérée, étude de caractérisation et le cas échéant travaux d'assainissement.

Le projet de parking silo peut constituer un écran sonore pour développer des projets plus résidentiels en retrait.

A l'heure actuelle, le site présente un problème d'accessibilité : il ne dispose que d'un accès unique par la rue de l'Industrie. Cette question est traitée dans la fiche « Apaisement du centre-ville ».

Le parking P3 : Chaussée de Bruxelles



➤ Localisation et situation de fait

Le parking 3 est situé à proximité de la chaussée de Bruxelles, sur une partie des anciens sites industriels de Fabelta

et Tubize plastics (à cheval sur les SAR dits « Fabelta » et « Tubize Plastics »). Ce parking n'est pas aménagé actuellement et constitue un espace de stationnement temporaire qui devrait à priori disparaître dans le cadre du projet « Côté Senne » (phase 3).

Le stationnement se disperse de manière spontanée sur une vaste surface empierrée. On peut toutefois estimer que sa capacité actuelle est de l'ordre de 120 places.

Les terrains appartiennent à la Commune.

➤ Situation de droit

Cet espace de stationnement est affecté à de l'activité économique industrielle, et situé en périmètre de Site à Réaménager. Les PCAR « Centre-Soiries » et « Fabelta Sud » prévoient à cet endroit la construction de logements avec du parking souterrain pour les résidents.

➤ Actions à envisager

Les lourdes démarches administratives et juridiques déployées dans le cadre du réaménagement de ces sites, poussent à ne pas envisager l'aménagement de grandes zones de parcage qui ne correspondraient pas aux projets approuvés. Toutefois, le maintien et l'aménagement d'emplacements de stationnement public semble pertinent à cet endroit en raison de sa bonne accessibilité depuis le nord et l'ouest de la ville et de sa très grande proximité avec l'hypercentre commercial (Fabelta, Grand-Place, rue de Mons). Le projet d'aménagement devrait intégrer la création d'au moins une cinquantaine d'emplacements publics en surface.

➤ Degré de priorité

Moyen terme

➤ Porteur de projet et partenaires potentiels

Commune et futur promoteur de la phase 3 du projet Fabelta.

➤ Montage du projet

○ Aspects financiers

Estimation de l'ordre de grandeur des coûts (aménagement d'aires de stationnement) : €€

Sources de financement (autres que communale) possibles à la mise en œuvre du projet : SAR et/ou revitalisation urbaine en PPP. Promoteur privé : charge d'urbanisme

○ Aspects administratifs et juridiques

Le périmètre est couvert par un PCA qui valide l'orientation résidentielle du projet. Le stationnement n'est pas incompatible avec cette fonction, soit via l'aménagement d'un espace polyvalent soit via la création de poches de stationnement.

○ Aspects techniques

En raison du passé industriel du site, une analyse préalable du sol sera exigée en vertu du Décret Sol : étude d'orientation et, si la présence d'une pollution du sol est avérée, étude de caractérisation et le cas échéant travaux d'assainissement.

Accès au site :

- l'accès actuel à la rue de Bruxelles est situé juste en bordure de la Senne ; à terme il conviendrait d'aménager un accès plus au nord, au niveau de la rue Lacroix, à la fois pour aménager un carrefour sécurisé au croisement de la rue de Nivelles avec la rue Lacroix, la chaussée d'Hondzocht et ce nouvel accès, et pour réserver les berges de la Senne à une promenade nature ;

- le site possède un deuxième accès plus au nord via l'entrée de la zone d'activités économiques de Fabelta ;

- une pont sur la Senne (remplaçant la passerelle existante) offrira un accès pour les modes doux vers Fabelta 1 et 2 et vers le centre de Tubize. Sa construction est prévue en 2016 (Commune et SPW). Cette liaison sera également accessible à la circulation automobile ; des aménagements très dissuasifs devront être prévus pour éviter qu'elle soit parcourue par un trafic parasite cherchant à éviter le rond-point au croisement des rues de Bruxelles et de Nivelles.

Le parking P4 : Scandiano



➤ Localisation et situation de fait

Un vaste parking d'environ 150 places a été aménagé à côté de la maison de retraite de l'avenue de Scandiano. Il est situé à environ 500 mètres de la Grand-Place. Ce parking est très peu utilisé, en raison à la fois de son éloignement relatif et d'une signalétique insuffisante.

➤ Situation de droit

Le parking est situé en zone d'habitat, la parcelle est propriété communale.

Il est inclus dans le périmètre du PCA n°3 Stierbecq – Ophain.

➤ Actions à envisager

Installer une signalétique adéquate pour renseigner la présence de ce parking, à partir des principales portes du centre urbain.

Procéder à des aménagements paysagers et de confort : plantations pour ombrage, intégration dans la zone verte de la vallée, point info...

Aménager un cheminement continu et sécurisé vers le centre-ville via l'avenue de Scandiano vers la Grand-Place et via le parc et la rue de Bourgogne vers la rue de Mons.

➤ Degré de priorité

Court terme

➤ Porteur de projet et partenaires potentiels

Commune.

➤ Montage du projet

○ Aspect financier

Estimation de l'ordre de grandeur des coûts : €€

○ Aspects administratifs, juridiques et techniques

Les actions envisagées ne posent pas de problèmes particuliers au regard de ces aspects.

Le parking P5 : Cimetière



➤ Localisation et situation de fait

Le parking est situé entre la rue de la Croix-Rouge et la rue d'Atina. Il est entièrement asphalté et a une capacité de 90 places. Malgré la proximité de l'école provinciale (accessible rapidement par un itinéraire modes doux), il est généralement entièrement vide la journée. Outre la desserte du cimetière, il a surtout un rôle de parking de délestage lors de matchs de football ou de grandes manifestations sportives : il est relié au stade et au complexe sportif par un chemin cyclo-piéton.

L'accès est aisé depuis la chaussée de Mons. Par contre, l'accès motorisé vers la rue de la Croix Rouge a été barré par des aménagements provisoires, afin de supprimer le trafic parasite empruntant cette voirie en cas d'événement sportif. L'accès à la voirie reste toutefois possible pour les modes doux.

➤ Situation de droit

Le terrain fait partie de l'espace public non cadastré. A l'est du parking se trouve une parcelle communale sans usage particulier, dans le prolongement d'un terrain de football d'entraînement qui pourrait à priori être utilisée pour une éventuelle extension de ce parking.

➤ Actions à envisager

Le parking est assez éloigné du centre urbain (à 1.000 mètres du secteur commercial de la chaussée de Mons) et sa mise en valeur devrait s'envisager dans le cadre d'un réseau de parkings relais associé à un service de navettes urbaines et/ou location de vélos. Dans ce contexte, une extension du parking pourrait être envisagée vers l'est, ainsi qu'une liaison vers le parking du complexe sportif en contrebas. Ce vaste parking est facilement accessible depuis la chaussée de Mons via la rue d'Atina.

Une plus grande perméabilisation de ce parking s'avère nécessaire dans le cadre de la lutte contre les inondations. La surface importante (environ 4.000 m²) entièrement asphaltée combinée à une pente assez forte génèrent un ruissellement important en cas de forte pluie.

➤ Degré de priorité

Perméabilisation : court ou moyen terme selon le degré de priorité accordé par la Commune

Extension et liaison vers le parking du complexe sportif : long terme

➤ Porteur de projet et partenaires potentiels

Commune, Régie foncière communale.

➤ Montage du projet

○ Aspect financier

Estimation de l'ordre de grandeur des coûts :

Perméabilisation et aménagement paysager : €€€

Voirie de liaison entre les deux parkings et/ou extension du parking : €€€

○ Aspects administratif et juridique

Les actions envisagées ne nécessitent pas de démarche particulière : les terrains concernés soit font partie du domaine public, soit appartiennent à la Commune ou à la Régie foncière communale et l'affectation du plan de secteur n'impose pas de contrainte particulière à la réalisation de ce type de travaux.

○ Aspects techniques

Etude hydraulique préalable à une action de perméabilisation. L'aménagement de noues (fossés enherbés inondables) perpendiculaires à la pente entre les lignes de stationnement pourrait être à priori une alternative intéressante à un désasphaltage intégral de la surface.

Le parking P6 : Espace Champagne



➤ Localisation et situation de fait

Le parking situé au niveau de l'Espace Champagne est principalement utilisé par les clients du complexe commercial adjacent. Des barrières de sécurité sont d'ailleurs mises en place, sans doute pour éviter le stationnement de longue durée de navetteurs. Le site est en effet stratégiquement situé à proximité immédiate de la gare de Tubize, mais aussi du centre-ville. Les deux aires de stationnement à ciel ouvert représentent un peu moins de 200 places de parking, auxquelles s'ajoutent un certain nombre d'emplacements couverts.

Notons que le vaste intérieur d'îlot compris entre les rues du Perroquet, de la Déportation et l'avenue Gabrielle Petit comprend encore de nombreuses disponibilités foncières très proches de la gare et du centre-ville : l'ancien site de Danheux et Maroy (« Sotuco » : procédure de SAR en cours), l'arrière de Thalès Communications et une prairie dans le prolongement du parking Champagne (voir la fiche « zones urbanisables »).

➤ Situation de droit

Les terrains identifiés ici appartiennent en bonne part à la Commune, mais le parking et les moyennes surfaces qui donnent accès à la rue du Perroquet sont détenus par un autre opérateur. Inscrits en zone d'habitat au plan de secteur, les terrains sont couverts par le PCA du Centre qui y prévoit la construction d'un front bâti résidentiel et le maintien du grand parking actuel.

➤ Actions à envisager

Dans les réflexions en cours sur l'avenir de ce site, il serait sans doute intéressant d'envisager dans le programme d'aménagement, une densification des espaces de stationnement, via la construction de parkings en sous-sol ou en silos.

Il s'agit ici de réserver des emplacements de parking pour le stationnement de courte durée, de manière à faciliter l'accès aux commerces et équipements du centre-ville, et ainsi appuyer la politique de soutien aux commerces de proximité, de la rue de la Déportation, et du centre-ville (en lien avec un réaménagement du passage sous voie entre la rue de la Déportation et l'accès au centre-ville).

Mais il convient également d'aménager dans cet intérieur d'îlot des emplacements de longue durée pour les navetteurs du chemin de fer. En effet, comme le passage sous le chemin de fer entre les rues du Perroquet et de l'Industrie semble très complexe à envisager d'un point de vue technique, il y a lieu de prévoir des emplacements liés au transfert

de mode route-rail de part et d'autre du chemin de fer, pour éviter une congestion du centre par un trafic venant de l'ouest et cherchant à joindre le parking Brenta en passant par les rues de Nivelles et de Mons. L'aménagement de ces parkings de navetteurs doit pouvoir être négocié en collaboration avec la SNCB.

Une modification du PCA sera sans doute nécessaire dans ce cadre.

➤ Degré de priorité

L'ensemble de cet îlot est un enjeu majeur pour le centre de Tubize et même l'ensemble de la commune. Sa surface importante, sa localisation centrale et l'ampleur des projets en cours ou à l'étude offrent à ce lieu un potentiel exceptionnel. Sa programmation doit répondre aux enjeux actuels et anticiper les besoins futurs. Dans sa forme actuelle, le PCA ne répond pas à tous les enjeux qui se sont fait jour récemment (articulation entre centre et Forges) stationnement des navetteurs, demande accrue en logements...) et devrait être revu.

La révision du PCA devrait être entamée à court terme afin de pouvoir mener à bien les projets de restructuration de l'îlot à moyen et long terme. Dans le cadre du nouveau CoDT, l'outil PCA sera remplacé par un document à valeur indicative. Ses prescriptions ne seront donc plus contraignantes, mais l'essentiel est de pouvoir mener une réflexion globale sur les enjeux stratégiques de tout cet îlot.

➤ Porteur de projet et partenaires potentiels

Commune, SNCB, Wallonie DGO4, zone de police en tant qu'occupant du site. Partenaires privés : commerces de l'espace Champagne, Thalès Communications, promoteur du SAR Sotuco (Danheux & Maroy)...

➤ Montage du projet

○ Aspect financier

Estimation de l'ordre de grandeur des coûts : €€€€

Sources de financement (autre que communale) possibles à la mise en œuvre du projet : SAR, revitalisation urbaine en cas de création de logements (exemple : fermeture du front de voirie rue du Perroquet), charges d'urbanisme.

○ Aspects administratifs et juridiques

Selon les options du projet, une modification du plan communal du centre pourra être nécessaire. Concrètement, si l'on opte pour la construction de parkings souterrains, aucune modification ne sera nécessaire, tout autant que s'il s'agit d'espaces de stationnement de plain-pied.

En revanche, la construction de parkings en silos, pourrait remettre en cause l'emprise des bâtiments prévus sur le PCA du Centre. Dans ce cas, l'adoption d'une modification de PCA sera requise.

Le site dit "Sotuco" (Danheux & Maroy) est couvert par un périmètre de SAR.

○ Aspects techniques

Cette action est dépendante de l'avenir du projet « Espace Champagne », et ne pourra donc être envisagée que dans ce cadre. La réhabilitation de l'Espace Champagne peut prendre plusieurs formes : maintien des volumes actuels, restructuration avec rehaussement ou reconstruction complète. Le choix de l'option devra être fait sur base d'une étude technico-financière.

Le positionnement stratégique de ce site devrait à priori favoriser l'investissement des promoteurs. Le projet butera par contre sans doute sur l'acquisition foncière, qui pourrait être longue au regard du nombre de propriétés qu'il couvre. Etude d'orientation dans le cadre du Décret sols sur le site Sotuco.

➤ Recommandations et alternatives

A défaut d'une densification souhaitable, des espaces de stationnement supplémentaires pourraient être envisagés en augmentant les surfaces de parking extérieur dans le prolongement du parking Champagne vers l'intérieur de l'îlot, sur une partie non utilisée du site de Thalès. De l'espace de stationnement pourrait également être « récupéré » en face de Thalès, sur l'espace asphalté compris entre la rue du Perroquet et le chemin de fer

Le parking P7 : Centre Hospitalier



➤ Localisation et situation de fait

Le parking du centre hospitalier est situé à proximité immédiate du centre-ville de Tubize. Son accès est aujourd'hui réservé aux visiteurs et patients de l'hôpital. Les terrains sont joutés d'un côté par des batteries de vieux garages et la morgue de l'hôpital, et de l'autre par un parc arboré.

➤ Situation de droit

Les terrains sont situés pour partie en zone de parc et espace vert, et pour partie en zone d'habitat. La Commune est propriétaire de l'ensemble des parkings mais pas des batteries de garages.

➤ Actions à envisager

La situation privilégiée de ces terrains donnant un accès direct aux commerces de la rue de Mons, et au centre-ville, pourrait pousser à proposer la densification des espaces de stationnement à cet endroit, par la construction de parkings en silos destinés au stationnement de courte durée.

Cette action nécessite toutefois plusieurs initiatives préalables :

- selon l'emprise de la zone de parcage, une modification du plan de secteur avec compensation est à prévoir, ou une dérogation dans le cadre de l'article 111 du CWATUPE.
- Le cas échéant, l'acquisition foncière relative aux batteries de garages adjacentes ;
- selon les modalités d'accès ou de projet, la coordination et/ou la négociation avec les gestionnaires du centre hospitalier, pour établir une servitude d'accès et/ou la construction d'un parking commun.

➤ Degré de priorité

En raison de la complexité administrative et technique de ces actions, elles sont plutôt à envisager à moyen ou long terme, en complément éventuel des aménagements de stationnement réalisés sur le site Brenta.

➤ Porteur de projet et partenaires potentiels

Commune et centre hospitalier.

➤ Montage du projet

- Aspects financiers

Estimation de l'ordre de grandeur des coûts : €€€€

- Aspects administratifs et juridiques

PCAR ou permis via article 111

Batteries de garage : achat à l'amiable ou expropriation pour cause d'utilité publique

- Aspects techniques

Parking silo ou ajout d'un niveau au parking existant : choix de l'option sur base d'une analyse technico-financière

Le parking P8 : Rue des Forges



➤ Localisation et situation de fait

Les terrains non bâtis à proximité de la rue des Forges ont été évoqués pour la construction d'un parking relais. Parmi les espaces désignés, on retrouve essentiellement des friches recolonisées par la végétation et des jardins potagers. La partie boisée en bord de voirie présente une dénivellation importante entre le niveau de la voirie et celui des jardins en contrebas.

➤ Situation de droit

Le parking envisagé est inscrit dans le PCA du centre, donnant ainsi à ce projet une validité juridique. Les terrains à front de voirie sont propriété communale.

➤ Actions à envisager

Dans le cadre de l'aménagement de ce parking, on attire l'attention sur le caractère patrimonial du quartier des Forges et le fait que le site envisagé est situé sur un axe d'entrée de ville. Si un parking était aménagé à cet endroit, la qualité de son intégration paysagère devrait faire l'objet d'une attention très particulière, pour éviter de dénaturer le caractère des lieux et de déqualifier cette entrée de ville.

Ce type d'initiative doit par ailleurs être réinterrogé à l'avenir, dans la mesure où l'on sacrifie des espaces d'appropriation collective (jardins potagers) qui créent une dynamique de quartier, alors que par ailleurs on plébiscite et promotionne l'aménagement de ce type d'espaces dans les nouveaux projets de construction résidentielle de la

commune. Il est important que l'autorité reste cohérente dans ces initiatives, de manière à éviter l'incompréhension voire la résistance de la population dans les quartiers concernés.

Le cas échéant, l'aménagement d'emplacements de parking pourrait être mis en lien avec la proposition de création d'un mini contournement en bordure de ce site (voir fiche « Apaisement du centre-ville»). Dans ce cas, les potagers pourraient être conservés mais le parking serait assez éloigné du centre (600 mètres de Fabelta) et on n'est plus dans le périmètre réservé au stationnement par le PCA.

➤ Degré de priorité

Long terme. Malgré un cadre juridique favorable, l'aménagement d'un parking à cet endroit ne nous semble pas prioritaire.

➤ Porteur de projet et partenaires potentiels

Commune

➤ Montage du projet

○ Aspects financiers

Estimation de l'ordre de grandeur des coûts : €€€

○ Aspects administratifs et juridiques

Conforme à la destination du PCA et terrain communal

○ Aspects techniques

Difficultés liées au relief : remblai ou dalle ou parking étagé en fonction du relief.

Le parking P9 : Gare de Stéhoux-Renard



➤ Localisation et situation de fait

Le site relatif à ce projet n'est pas clairement défini et le projet de développement de parking n'est à l'heure actuelle qu'une simple proposition. Il est lié au projet de réouverture éventuelle d'un arrêt ferroviaire à l'ancienne gare de Stéhoux dans le cadre de l'aménagement du réseau RER autour de Bruxelles.

➤ Situation de droit

Autour de la gare de Stéhoux, on retrouve essentiellement des terres affectées à de la zone d'habitat, de la zone agricole et une vaste ZACC faisant l'objet d'un projet de mise en œuvre (ZACC Stimbert).

Le projet de ZACC prévoit la construction de 350 logements, ce qui pourrait à terme appuyer le projet de réouverture d'un arrêt à Stéhoux.

➤ Actions à envisager

Le PCM préconise l'aménagement d'un pôle intermodal à cet endroit, dans la mesure où il offrirait une alternative à la gare principale de Tubize, qui absorberait une partie des besoins en stationnement des voyageurs SNCB ainsi que les flux qui y sont liés.

A ce stade, l'édification d'un parking à cet endroit semble prématurée au regard des incertitudes qui pèsent sur l'aménagement effectif de ce site, sur les suites données par la Région concernant le chantier RER et sur les politiques d'investissement de la SNCB.

L'option adéquate, pour l'heure, reste donc de ne pas fermer la possibilité d'un parking relais et de juger, en fonction de l'évolution de la situation, de l'opportunité ou non de poursuivre ce projet par la suite. Concrètement, il serait opportun de réserver des espaces à cette fin tout en laissant à terme une certaine flexibilité quant à l'usage effectif de ces espaces.

➤ Degré de priorité

Long terme

➤ Porteur de projet et partenaires potentiels

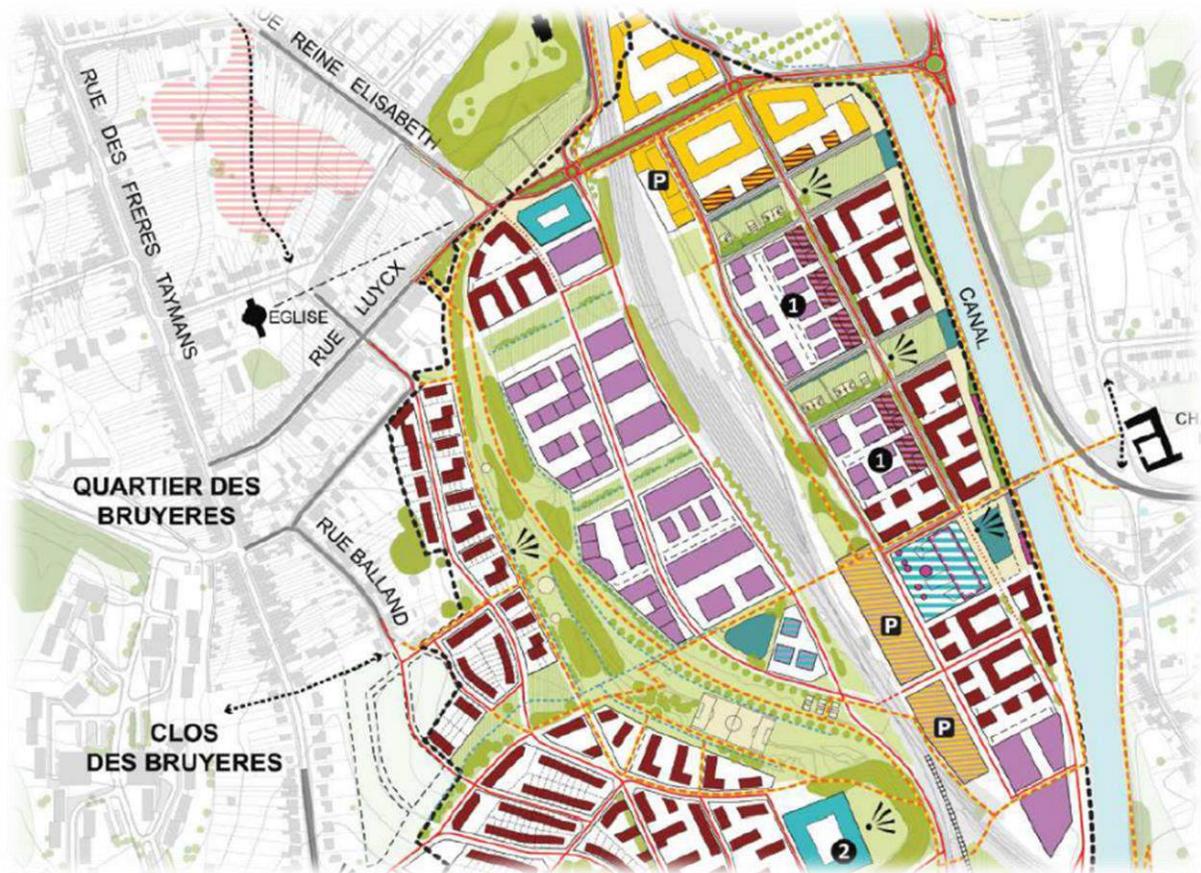
SNCB, Commune.

➤ Montage du projet

Estimation de l'ordre de grandeur des coûts : €€€€

Projet à envisager dans le cadre de négociations relatives à l'aménagement du réseau RER, en lien avec l'absence de parking SNCB à proximité de la gare de Tubize.

Le parking P10 : Site des Forges de Clabecq



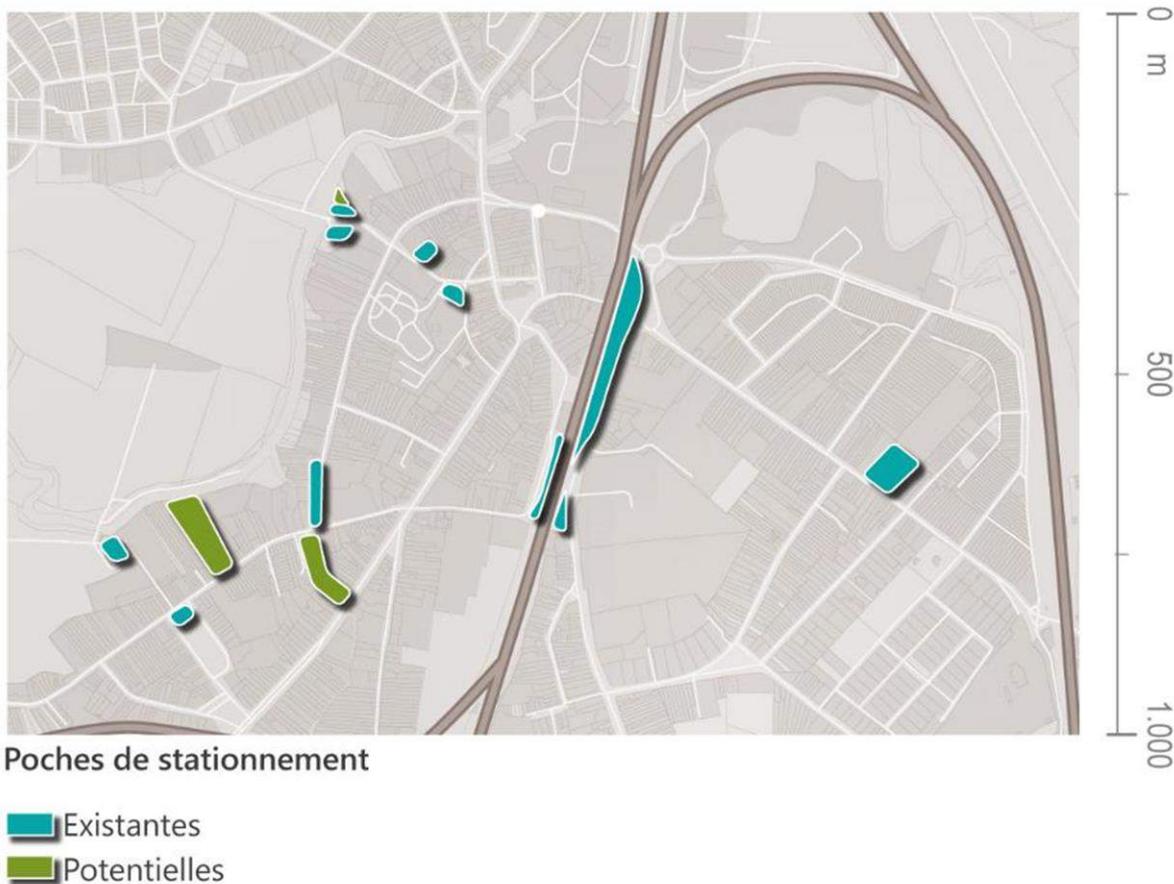
Le Master Plan des Forges prévoit l'aménagement d'un vaste emplacement de stationnement public en plein cœur du site. Celui-ci couvre une surface d'environ 1,4 ha, ce qui représenterait une capacité de l'ordre de 450 véhicules. Ce parking servira bien sûr en premier lieu aux utilisateurs du site, mais il pourra participer à long terme à une réflexion sur les parkings péricentraux associés à des services de navettes urbaines (voir 1.4.4).

Il est prématuré à ce stade d'intégrer ce parking à la réflexion globale sur le stationnement du centre – d'autant plus que sa localisation et ses dimensions ne sont encore qu'indicatives -, mais il y a lieu de garder cette grande potentialité à l'esprit, d'autant plus que la voirie prévue au-dessus du chemin de fer organise une nouvelle entrée de ville.

1.4.3 LES POCHES DE STATIONNEMENT

Les poches de stationnement sont des petits espaces de parking disposés à proximité du centre-ville, dans des intérieurs d'îlots ou des espaces résiduels. Leur capacité maximale est de l'ordre de quelques dizaines de places et leur degré d'aménagement est très variable, du terrain vague au parking organisé, mais avec toujours une grande pauvreté voire une absence d'aménagement paysager.

Ces poches se répartissent essentiellement autour de quatre secteurs.



➤ L'avenue de Scandiano

En plus du parking du Scandiano et de celui de l'hôpital, on trouve deux espaces de stationnement non organisés en bordure de la Senne, de part et d'autre de l'avenue : du côté nord, la capacité est d'une trentaine de véhicules, du côté sud d'une quinzaine.

En face de l'école, un parking de 35 places est aménagé dans un intérieur d'îlot.

La placette à l'entrée de l'hôpital est actuellement aménagée en espace de stationnement pouvant accueillir une quinzaine de véhicules.

L'avenue de Scandiano offre donc quelques 250 places de stationnement dans des espaces réservés à cette fin, auxquelles on peut ajouter le stationnement latéral. Cet axe très proche des commerces et services du centre s'impose donc comme un enjeu majeur de la thématique du stationnement.

Les deux poches en bordure de la Senne sont situées au niveau d'une porte de l'hypercentre urbain (voir la fiche « apaisement du centre ») qui devrait faire l'objet d'une requalification esthétique et paysagère. Le stationnement devrait y être réduit et organisé de manière paysagère. L'aménagement du parking sud est prévu dans le courant de l'année 2016. Du côté nord, le terrain actuel pourrait être prolongé vers le nord si l'opportunité d'un achat du fond de la parcelle par la Commune se confirme. Un espace de stationnement paysager valorisant le patrimoine arboré existant pourrait y être aménagé.

La placette qui sert de parking privé pour l'hôpital pourrait participer bien davantage à la dynamique et à l'esthétique urbaine en étant aménagée comme un lieu de vie et de rencontre. Le stationnement devrait y être fortement réduit et limité à un dépose-minute pour les patients moins valides.

➤ La rue de la Déportation

La rue de la Déportation comporte deux grandes poches de stationnement :

Un parking de 85 places situé à son extrémité Ouest, entre la rue du Perroquet / rue de Nivelles et le chemin de fer. Ce parking est situé en zone d'habitat du plan de secteur et il est occupé essentiellement par du stationnement de longue durée en lien avec la gare toute proche.

Plus à l'Est, le parking du cimetière compte environ 75 places. Une recomposition paysagère de l'ensemble de cet espace permettrait à la fois d'accroître la capacité de stationnement et de produire un espace public présentant une meilleure qualité urbaine. L'aménagement de ce parking a du sens s'il s'inscrit dans le cadre d'un réaménagement de la rue de la Déportation entre la rue du Perroquet et l'avenue Gabrielle Petit.

On trouve également des espaces de stationnement privé assez importants au niveau de certaines enseignes (Trafic, Body Gym, Tom & Co...)

➤ Le boulevard Georges Deryck

Le parking en face du centre culturel peut accueillir une trentaine de véhicules; il est en partie utilisé par les enseignants de l'école.

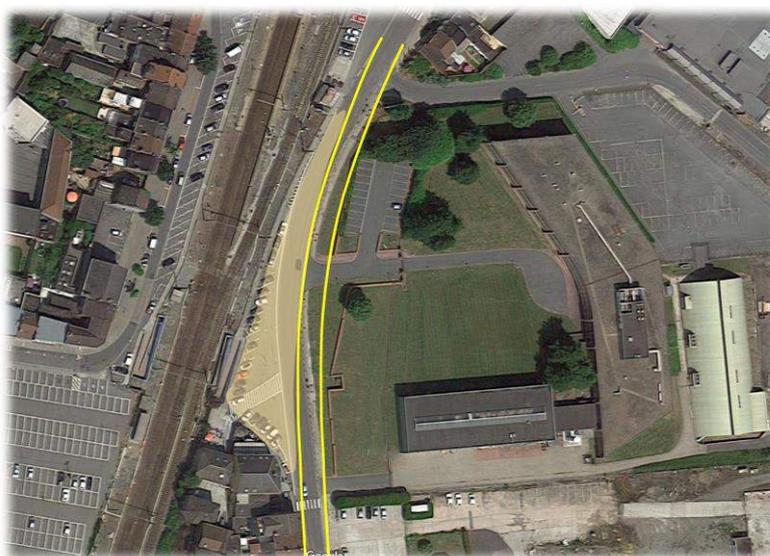
Le petit espace vert entre le boulevard et la rue de Mons pourrait accueillir quelques emplacements supplémentaires du côté du boulevard Georges Deryck, mais c'est essentiellement son rôle dans le développement de la trame verte et bleue qui est privilégié dans le cadre de ce schéma directeur (voir la fiche « apaisement de la circulation »).

➤ La rue Francesco Ferrer

Le parking des pompiers (25 places) et le site des ateliers communaux dont le déménagement est programmé à moyen terme peuvent être deux sites intéressants de stationnement à la fois dans un but utilitaire (accès au centre-ville) et de loisirs (accès aux réseaux de promenades de la vallée de la Senne). Ils peuvent s'articuler à la place du Remblai dont une meilleure structuration du stationnement permettrait d'accroître la capacité tout en améliorant la qualité de l'espace. La distance au noyau commercial de la rue de Mons est de l'ordre de 400 mètres.

➤ Les abords de la gare

On trouve également des petits sites d'emplacements de stationnement à proximité de la gare, de part et d'autre de la ligne de chemin de fer : 25 places sur le plateau de la gare, côté Ouest, et une cinquantaine du côté est entre la rue du Perroquet et la voie ferrée. Comme on l'a déjà évoqué, la capacité de stationnement pourrait être légèrement augmentée au droit de l'entreprise Thalès Communication (25 places actuellement) par une utilisation plus intensive de l'espace asphalté. Notons qu'il pourrait être envisageable à terme de prévoir un léger déplacement vers l'Est de l'assiette de la rue du Perroquet, afin de rectifier la courbe de la voirie, en empiétant légèrement sur la parcelle de Thalès. Ceci permettrait de libérer un espace plus conséquent entre la rue et le chemin de fer afin d'y aménager un espace de stationnement mieux organisé. On pourrait dans ce cas porter la capacité de stationnement de cet espace à une soixantaine de places. Cette réflexion devrait toutefois être menée dans le cadre d'une étude globale sur l'aménagement de l'ensemble de l'îlot qui comprend



l'espace Champagne.

1.4.4 VERS UN RÉSEAU DE PARKINGS RELAIS CONNECTÉS AU CENTRE-VILLE ET AU NOUVEAU QUARTIER DES FORGES

Le parking relais (P + R) est un lieu de transfert modal : on y dépose sa voiture pour poursuivre son trajet en transports en commun, à vélo ou à pied. Pour être incitatifs, ces transferts doivent pouvoir se réaliser dans de bonnes conditions de confort : délai d'attente assez court, attente à l'abri des intempéries, sièges et bancs, quais surélevés, indications claires sur les itinéraires, informations sur les commerces et services présents dans la ville, itinéraires sécurisés et balisés pour les modes doux...



P+R à Metz



Véloparc à Grenoble

Les parkings Brenta, Scandiano et Fabelta sont assez proches des commerces et services du centre ville pour que l'on puisse s'y rendre à pied une fois le véhicule stationné. La « distance pantoufle » correspond à la distance que la plupart des usagers acceptent de faire à pied. Elle correspond à une marche de 5 minutes, soit une distance de 400 à 500 mètres. Les parkings Cimetière et Centre sportif sont au-delà de cette distance, ce qui explique leur très faible utilisation quotidienne. Il s'agit de parkings d'entrée de ville qui pourraient opportunément s'inscrire dans un système de parkings relais P+R. Dans une telle configuration, il y a lieu d'imaginer d'autres parkings d'entrée de ville (ou de dissuasion) connectés entre eux et au centre par un circuit de navettes de bus ou minibus. Le parking P10 des Forges pourrait être intégré à ce réseau, mais il est fortement imbriqué au cœur du nouveau quartier. Des espaces de stationnement devraient plutôt pouvoir être libérés au niveau de la nouvelle entrée de ville, soit au niveau du pont à construire sur le chemin de fer dans le prolongement de la route provinciale et qui débouche sur la rue Raymond Luyckx. C'est là que l'on pourrait capter au mieux des personnes souhaitant se rendre au centre ville (gare, école, commerces, hôpital...) mais sans être contraintes par les problèmes d'encombrement et de stationnement.

A l'entrée Nord de la ville, la création d'une courte section du contournement permettrait de relier les chaussées de Bruxelles et d'Hondzocht sans passer par le centre (voir fiche projet « apaisement de la circulation »). Près du rond-point de la chaussée d'Hondzocht, sur la tranchée couverte du TGV, un petit parking a déjà été aménagé. Facilement accessible entre deux portes principales de la ville, il pourrait être agrandi et être connecté à un réseau de navettes.

Le schéma qui suit montre une proposition de réseau de navettes sur une boucle unique qui relie les parkings extérieurs et le centre en passant par les parkings péricentraux. Un tel schéma ne peut bien sûr être envisagé qu'à long terme, et notamment en lien avec l'aménagement du site des Forges.

La boucle unique permet une bonne cohésion territoriale, chaque partie du réseau peut être accessible sans changer de navette. Il faudra toutefois prévoir deux, voire trois navettes circulant sur cette boucle pour éviter que le temps d'attente en un lieu donné soit supérieur à vingt minutes.

Une variante pourrait être la création de deux boucles avec connexion à la gare des bus. Si ce système assure une jonction très performante entre le nouveau quartier des Forges et le centre, il ne permet pas une aussi bonne cohésion

territoriale : si on se gare au rond-point d'Hondzocht, sortie de l'A8, pour se rendre aux Forges, il faudra prendre deux navettes.

Les parkings existants sont en bleu, ceux qui seraient à aménager en jaune. On voit que l'arrêt ferroviaire de Stéhoux est en dehors de ce réseau de navettes de bus : si jamais un parking y était aménagé un jour, il serait en connexion directe avec le chemin de fer au niveau de cet arrêt.



Exemple de mise en réseau des parkings reliés par une navette de transports en commun

1.5 RECOMMANDATIONS GÉNÉRALES

Le développement de nouvelles zones de parcage devrait, à notre sens, n'être envisagé qu'en dernier ressort, après avoir évalué et éprouvé les alternatives liées à la densification et à la mutualisation des espaces de stationnement existants.

Par ailleurs, si cette option devait être envisagée, nous recommandons de développer prioritairement les zones de friches et/ou de faible qualité paysagère et éviter de réquisitionner des espaces déjà appropriés par les habitants (jardins collectifs par exemple).

1.6 LIENS AVEC D'AUTRES PROJETS

La question du stationnement se posant sur de nombreuses parties du territoire, elle recoupe de nombreuses autres fiches-projets.

Fiche « apaisement de la circulation »

Fiche « paysage et embellissement »

Fiche « modes doux »

Fiche « aménagement des voiries et espaces publics, mobilier urbain »

1.7 RÉFÉRENCES D'AMÉNAGEMENTS SIMILAIRES

Les propositions formulées dans le cadre de cette fiche reprennent trois typologies de parkings.

Les parkings paysagers



Coûts : ~4.000 € par emplacement



Parking relais paysager à l'extrémité d'une ligne de bus à haut niveau de service, Strasbourg

Les parkings en silos



Coûts : ~10.000 € par emplacement



Parc relais inséré dans le relief, Lormont (Bordeaux)



Parc relais de Herblay (région parisienne)



Parking silo, Epinal

Les parkings souterrains



Coûts : ~20.000 à 25.000 € par emplacement

1.8 RÉCAPITULATIF DES ACTIONS ET DES DEGRÉS DE PRIORITÉ

Parking P1 centre sportif

Actions	Objectifs	Degré de priorité
Réaménagement du parking en vue de favoriser son intégration paysagère par rapport à l'aménagement des berges du Coeurq	Esthétique Biodiversité Lutte contre les inondations	Indifférent, mais en lien avec le réaménagement des berges du Coeurq
Aménagements en vue d'une utilisation de cet espace comme parking relais	Fonctionnel	Long terme

Parking P2 : Brenta

Actions	Objectifs	Degré de priorité
Densification des espaces de stationnement, via la construction de parkings en silos.	Fonctionnel	Moyen terme (5 à 10 ans) Phasage à adapter en fonction de l'avancée de la restructuration du site Brenta.

Parking P3 : Fabelta / rue de Bruxelles

Actions	Objectifs	Degré de priorité
Aménagement d'emplacements de parking public dans le cadre de la troisième phase du projet Fabelta	Fonctionnel	Moyen à long terme.

Parking P4 : Scandiano

Actions	Objectifs	Degré de priorité
Signalisation et aménagement paysager du parking Scandiano ; itinéraire piéton sécurisé et signalisé vers le centre-ville	Fonctionnel Esthétique	Court terme.

Parking P5 : cimetière

Actions	Objectifs	Degré de priorité
Aménagement paysager et perméabilisation du parking	Prévention inondations Esthétique	Court à moyen terme.
Extension et connexion avec le parking P1	Fonctionnel	Long terme

Parking P6 : espace Champagne

Actions	Objectifs	Degré de priorité
Modification du PCA du Centre	Autorisation administrative	Court terme (< à 5 ans) Prioritaire, si l'option est retenue.
Densification des espaces de stationnement via l'aménagement de parkings en silos et/ou de parkings souterrains	Fonctionnel	A envisager dans le cadre de la restructuration de l'îlot et du projet Espace Champagne

Parking P7 : hôpital

Actions	Objectifs	Degré de priorité
Acquisition foncière relative aux batteries de garages.	Validité juridique	Prioritaire si l'option est retenue
Négociation avec les gestionnaires du centre hospitalier	Accord opérateurs	Prioritaire si l'option est retenue
Modification du plan de secteur (PCAR)	Autorisation administrative	A envisager après accord des différents opérateurs

Parking P8 : Stéhoux

Actions	Objectifs	Degré de priorité
Aménagement d'un parking relais à la gare de Stéhoux en lien avec le projet de la ZACC Stimbert et celui de réouverture de l'arrêt (RER ou SNCB)	Fonctionnel	Long terme, mais réflexion à intégrer néanmoins en amont dans les documents d'aménagement, de façon à pouvoir disposer au besoin des réserves foncières nécessaires.

Parking P9 : rue des Forges

Actions	Objectifs	Degré de priorité
Aménagement d'un parking relais à la rue des Forges	Fonctionnel	Long terme et peu pertinent vu l'usage du site pressenti.

Parking P10 : site des Forges

Actions	Objectifs	Degré de priorité
Grand parking central prévu dans le Master Plan	Fonctionnel	Long terme. Etudier la faisabilité d'autres localisations.

FICHE PROJET N°9 :

LE RÉSEAU DES MODES DOUX

1.1 DESCRIPTION DU PROJET

Le projet consiste à définir un réseau d'itinéraires pour les modes doux ayant à la fois une vocation utilitaire (connexion entre quartiers et entre pôles) et de loisirs (circuits de promenade, parcours santé...), en utilisant le réseau de chemins et sentiers, de voiries agricoles, de ruelles, de trottoirs... et en créant localement de nouveaux itinéraires.

Une fois ce réseau identifié, on précisera les itinéraires ou les sections de réseau à aménager en priorité ainsi que les principaux types d'aménagements à y programmer. En fonction de l'état actuel de chaque section du réseau, l'aménagement comporte la création ou la rénovation du revêtement, le balisage, la sécurisation des croisements, l'installation de mobilier, etc. Les sections prioritaires seront définies en fonction de l'importance des éléments qu'elles relient, des grands projets urbains et autres actions stratégiques proposées dans le centre-ville, ainsi que du coût et de la faisabilité de l'aménagement.

1.2 CONTEXTE ET OBJECTIFS

Le maillage des voies lentes, chemins et sentiers est un élément majeur de la trame verte et bleue, en particulier dans un milieu fortement urbanisé comme le centre de Tubize. Élément de liaison du maillage écologique, cette trame permet à la fois de faire entrer la nature en ville, d'offrir des espaces de respiration dans le tissu urbain et de permettre des accès agréables et sécurisés vers les quartiers, les villages et les espaces ruraux.

Correctement conçus et sécurisés, les cheminements lents permettent de réduire la part modale de la voiture pour les déplacements de proximité (liaisons centre – quartiers, chemins de l'école...) et de réduire d'autant la pression automobile dans les rues du centre.

Le réseau des voies lentes doit s'imposer comme un élément essentiel de la structuration du territoire, en particulier dans l'espace urbanisé et multifonctionnel d'un centre-ville, où la métrique piétonne doit retrouver la place prépondérante qu'elle a perdue au cours des dernières décennies.

1.3 ETAT DES LIEUX

1.3.1 SITUATION EXISTANTE

Le réseau des modes doux est constitué de tronçons en site propre (chemins, sentiers, voies lentes) et de tronçons en voiries : trottoirs et accotements. Ce réseau est globalement praticable mais il compte de nombreuses discontinuités : trottoirs trop étroits ou encombrés par du mobilier urbain ou des véhicules, traversées non sécurisées, chemins et sentiers disparus ou peu praticables. Il n'y a pas de balisage sur le terrain, ni des itinéraires utilitaires ni des circuits de promenade.

La recherche-action Metrolab, portant sur l'ensemble de la vallée de la Senne jusqu'au Nord de Bruxelles, s'est focalisée plus particulièrement sur Tubize dans le versant wallon. Elle a examiné les potentialités d'aménagement d'un itinéraire pour modes doux le long de la vallée de la Senne, ainsi que des liaisons au départ de cet itinéraire vers le centre de Tubize et les autres villages de l'entité. Les réflexions et propositions de Metrolab sont reprises en grande partie dans

la présente fiche-projet.

1.3.2 ACTIONS DÉJÀ ENTREPRISES

Les principales actions entreprises récemment ou en voie de l'être sont :

- l'aménagement du sentier du Coeurcq le long du cours d'eau, sur l'assiette du collecteur, depuis le centre sportif jusqu'à la ZACC de Stimbert,
- la création de sens uniques limités pour les vélos dans le centre-ville, avec un marquage au sol nettement identifiable pour les vélos.

Parmi les projets qui devraient être concrétisés à relativement court terme, on note surtout la construction d'une digue de retenue des eaux au milieu de la Prairie des Angles, avec l'aménagement d'une liaison pour les modes doux permettant de relier directement le quartier du Stierbecq au centre-ville. Cet aménagement s'imposera rapidement comme un axe de liaison majeur du réseau des modes doux.

1.4 TÂCHES À RÉALISER

1.4.1 IDENTIFICATION DU RÉSEAU PRINCIPAL DES MODES DOUX

La carte ci-contre représente une proposition de réseau d'itinéraires privilégiés pour les modes doux dans le centre.

Aux extrémités, on trouve les liens vers les villages extérieurs, sur des itinéraires proposés entre autres par le Plan Communal de Mobilité, le Schéma de Structure et la recherche Metrolab. A l'échelle du centre, l'objectif est de relier entre eux les principaux équipements : gare, écoles, hôpital, centre culturel, centre sportif...

Les sections du réseau en traits pleins désignent des tronçons déjà aménagés pour les modes doux. Les traits discontinus représentent des éléments du réseau existants mais à aménager ; les pointillés symbolisent des sections du réseau à créer, qu'il s'agisse de projets déjà étudiés ou de simples propositions.

La couleur verte désigne des itinéraires pour modes doux en site propre : chemins, sentiers, piétonniers, RAVeL et voies lentes.

La couleur orange désigne des sections qui empruntent des voiries carrossables : trottoirs, accotements, espaces partagés. Enfin, la couleur blanche représente des alternatives envisageables soit dans l'attente d'un autre aménagement attendu à plus long terme, soit si l'autre variante ne peut être mise en place pour l'une ou l'autre raison. On citera pour exemples des projets de liaison entre la rue des Ponts et la rue de Mons (variante possible par le chemin qui passe dans les potagers communautaires au Sud du chemin de fer), ainsi qu'entre l'avenue Gabrielle Petit et Sotuco en passant par l'école (si impossibilité d'utiliser le chemin privé donnant sur la placette de la rue Reine Elisabeth).



Dans l'hypercentre, le confort des modes doux est considéré comme un principe prioritaire (voir la fiche « Apaisement du centre ») : à terme, toutes les voiries du périmètre devraient pouvoir accueillir ces utilisateurs, dans une logique de partage de l'espace chaque fois que c'est possible. Certains itinéraires passent toutefois dans ce périmètre : leur aménagement peut y être considéré comme prioritaire (ex : rue des Poissonniers et avenue de Scandiano).

Ce réseau assez dense met en évidence un certain nombre de lieux de convergence des itinéraires, qui s'imposent comme les **nœuds principaux du réseau** et à ce titre nécessiteraient des aménagements particuliers :

- La **Grand-Place**. Le cœur historique de la ville, au cœur de l'hypercentre apaisé, devient un des nœuds majeurs du réseau de modes doux. Ce nœud permet un accès rapide et direct à la fois vers la Senne et la Prairie des Angles, vers le nouveau quartier résidentiel et commercial de Fabelta, vers le noyau commercial historique de la rue de Mons et vers les quartiers à l'Est du chemin de fer grâce au passage sous voie prolongeant la rue de la Déportation.
- La **placette au bout de la rue Reine Elisabeth**. Dans le cadre de la mise en œuvre du projet des Forges, la rue Reine Elisabeth devient un itinéraire privilégié de liaison entre le centre et les Forges, du moins pour les circulations lentes. Dans cette configuration, la placette qui fait l'angle de cette rue avec la rue Albert 1^{er} et l'avenue Gabrielle Petit devient un nœud majeur du réseau. De là, on pourra rejoindre le centre par la rue de la Déportation, mais aussi par la passerelle sur le chemin de fer prévue entre Mondy et Brenta. Il convient également de trouver une liaison douce permettant d'accéder directement au vaste intérieur d'îlot de l'espace Champagne/Sotuco qui offre un accès direct au pôle commercial alimentaire, à la gare et au centre-ville (deux alternatives possibles).



- La **passerelle sur la ligne de chemin de fer, entre les sites Mondy et Brenta** est un des enjeux majeurs du réseau des modes doux dans le centre de la commune (voir ci-après).
- Le **pont sur la Senne près de la caserne des pompiers** forme la limite entre itinéraire urbain et itinéraire paysager du fond de la vallée. C'est là que débouchera la digue traversant la Prairie des Angles et offrant un accès direct pour les modes doux à tout le quartier du Stierbecq. Ce lieu, qui dispose en outre d'un petit parking, sera à la croisée des cheminements utilitaires et de promenade, un lieu de rencontre des deux types d'utilisateurs du réseau des modes doux.

1.4.2 LE DEGRÉ DE PRIORITÉ DES AMÉNAGEMENTS

Court terme

L'aménagement de l'**itinéraire Scandiano - Grand-Place – Fabelta** figure à nos yeux parmi les mesures prioritaires pour les modes doux, notamment dans le cadre de la question des parkings péricentraux de Scandiano et Fabelta : il est important de guider et de faire cheminer en toute sécurité jusqu'au centre-ville l'automobiliste qui se sera garé sur un de ces parkings.

Le prolongement d'un **itinéraire longeant le Coeurcq jusqu'à son confluent** pourrait être un projet mobilisateur, dans

le prolongement du sentier du Coeurcq dont l'aménagement est en cours d'achèvement. La rue des Ponts peut devenir à terme un axe réservé en priorité à la circulation lente, surtout si une liaison est assurée vers la rue de Mons dans le cadre de l'aménagement du site Brenta. La faisabilité de l'itinéraire doit être étudiée dans certaines traversées d'intérieur d'îlots : traversée du site de la brasserie entre la rue des Ponts et la rue de Mons, liaison entre la rue Francesco Ferrer et le confluent. L'aménagement d'une passerelle sur la Senne permettrait alors de rejoindre le chemin existant sur la berge Nord du cours d'eau.



Passage de l'ancienne brasserie, rue des Ponts ; derrière la palissade : le Coeurcq et la station-service de la chaussée de Mons



Accès vers Brenta depuis la rue des Ponts via la Société Wallonne de Logement

L'aménagement du **chemin du bord de Senne** peut être réalisé assez rapidement depuis l'avenue de Scandiano jusqu'à la rue de Bruxelles. Il s'agit à la fois d'une promenade agréable et d'une liaison intéressante entre le parking de Scandiano et le site Fabelta, dans le cadre d'une mise en réseau des parkings.

Moyen terme

La **passerelle sur le chemin de fer (entre les sites Brenta et Mondy)** est prioritaire, elle devrait pouvoir être réalisée dans le cadre du projet Brenta, en lien avec les grands projets de Mondy et de l'avenue de Mirande. Sa construction permettrait de créer un véritable nœud de circulation lente mettant en liaison à la fois la promenade du Coeurcq, l'accès à la Senne par la place du Remblai, l'accès au site des Forges et l'accès vers les quartiers Sud de Bruyères et de Stéhoux. Sa réalisation est toutefois tributaire de contraintes techniques, administratives et financières, ce qui devrait probablement reporter le délai à moyen terme.

La **liaison entre la Senne et le centre par la place du Remblai et le site Brenta** est également à envisager plutôt à moyen terme, en lien avec l'aménagement de ce site. Une liaison modes doux entre la rue des Ponts et le site Brenta peut être réalisée via l'arrière de la parcelle de la Société wallonne du Logement. Pour relier la rue des Ponts à la chaussée de Mons, il existe un itinéraire au sud du chemin de fer traversant les potagers communautaires, plus long mais très agréable. Enfin, via un aménagement adéquat de la place du Remblai et surtout de la traversée de la chaussée de Mons, on accède facilement à la passerelle sur la Senne à côté de la caserne des pompiers. La construction de la digue vers Stierbecq est en principe prévue dans un délai assez court, ce qui renforcera rapidement l'intérêt de cet itinéraire.

Sur le **site Fabelta**, le prolongement du cheminement le long de la Senne est lié à la réalisation de la troisième phase du projet qui n'est prévue qu'à moyen terme.

Par contre, et à l'exception notable du passage sous voie, les liaisons vers le site des Forges peuvent être envisagées à plus long terme : tant que les grandes phases de mise en œuvre du projet ne sont pas entamées, les liaisons vers ce site ne font pas partie des réalisations prioritaires.

1.4.3 LES PRINCIPAUX AMÉNAGEMENTS À PROGRAMMER

Par modes doux, on entend essentiellement les piétons et les cyclistes. Ces deux types d'utilisateurs n'ont pas les mêmes besoins en termes d'aménagements, et leur cohabitation sur le même espace n'est pas toujours souhaitable. Il y aura donc lieu parfois de prévoir des aménagements spécifiques voire même des itinéraires différents.

1.4.3.1 Les traversées ou sections dangereuses à sécuriser

Dans un premier temps, il faudra aménager à chaque traversée de voirie des passages protégés pour les piétons par marquage au sol et signalétique appropriée ; le cas échéant, les cyclistes seront invités à mettre pied à terre et à traverser comme piétons. Certains passages protégés ont déjà été aménagés mais nécessiteraient une signalisation plus visible (rue de Bruxelles / avenue de Scandiano, rue des Poissonniers / rue de Nivelles). D'autres sont inexistantes, par exemple la traversée de la rue de Mons au niveau de la place du Remblai.



Traversée non sécurisée sur la rue de Mons au droit de la place du Remblai

Ensuite, il faut examiner les lieux à sécuriser davantage : plateau traversant (piéton ou cyclopiéton), rétrécissement de la chaussée, voire même pose de feux à activer à la demande, aménagement plus sécurisant sur une voirie à grand passage. Les endroits qui correspondent à des portes de l'hypercentre (voir fiche « Apaisement du centre ») conjugueront aménagement d'effet de porte avec sécurisation de la traversée : rue de Mons au niveau du chemin de fer industriel, rue Francesco Ferrer au niveau de la place du Remblai, rue du Perroquet au croisement de la rue de la Déportation, rue de Nivelles entre la rue des Poissonniers et Fabelta, avenue de Scandiano au croisement de la Senne.

Outre les traversées, certaines sections d'itinéraires sont peu sécurisantes pour diverses raisons : revêtement en mauvais état, trottoir trop étroit ou encombré de « mobilier urbain » : panneaux de signalisation, cabines électriques, poteaux d'éclairage..., sentier trop étroit, trop proche des berges de la Senne,...



Trottoirs trop étroits et encombrés avenue de Scandiano, le long d'un itinéraire prioritaire

Au niveau du pont sur le canal à l'extrémité Est de la rue de la Déportation, l'adjonction d'une passerelle au tablier du pont permettrait d'offrir aux modes doux un itinéraire nettement plus sécurisé, ce qui serait bénéfique pour ce nœud stratégique du réseau de circulation, seul point de passage du canal entre Lembeek et Oisquerq.

1.4.3.2 Les traversées du chemin de fer

Les traversées du chemin de fer sont des lieux à enjeux car ils forment des points de passage obligés du réseau. Il y a deux passages souterrains pour les modes doux en plus de l'accès aux quais de la gare : dans le prolongement de la rue de la Déportation et de la rue de l'Industrie. Ils sont tous les deux égayés par des fresques colorées, mais ils sont étroits et avec une visibilité réduite, ce qui peut générer un sentiment d'insécurité. Le premier est essentiel pour recoudre le tissu urbain de part et d'autre de la barrière formée par la voie ferrée. L'amélioration de la perméabilité de ce passage est un enjeu majeur de la réflexion stratégique.

Par ailleurs, les deux passages sous voie pour les voitures motorisés (rue de Nivelles et rue des Frères Lefort) offrent peu d'espace pour les piétons ou cyclistes et sont peu sécurisants pour les modes doux.



Le projet de passerelle assurant la jonction entre l'extrémité de la rue Ternard et le site Brenta utiliserait le relief naturel du côté Mondy. Le relief impose le choix d'un passage supérieur, mais celui-ci est également plus sécurisant pour ceux qui l'empruntent. Outre son rôle de nœud dans le réseau des modes doux, ce projet opérerait également la jonction entre les deux sites du Collège Saint-François, ainsi que la jonction du projet Mondy (350 logements !, commerces et académie de musique) et des projets de l'avenue de Mirande (190 logements) avec le centre-ville

Les figures suivantes présentent quelques exemples de passerelles de dimensions similaires réalisées récemment.



Passerelle sur le chemin de fer à côté de la gare d'Angoulême



Passerelle cyclo-piétonne sur l'Escaut entre Flandre et Wallonie (coût du projet : 1.700.000 €)



Passerelle du Collège sur la Lys - Kortrijk

1.4.3.3 La signalétique et le mobilier urbain

Voir également la fiche 5 « Signalétique ».

Dans le cadre d'un réseau à vocation prioritairement utilitaire, l'action la plus importante est le placement de panneaux directionnels aux croisements du réseau. La destination à suivre doit pouvoir être systématiquement repérable ; le nom de cette direction doit être facilement identifiable : centre-ville, Grand-Place, Les Forges, Val de Coeurcq... Des aménagements au sol peuvent être une alternative intéressante car moins sujette à la dégradation : linéaire de couleur, pictogramme peint ou inséré dans les pavés du trottoir...

Aux principaux nœuds du réseau, des bancs, des tables de pique-nique, des panneaux d'information ou d'interprétation, ou des panneaux directionnels avec codes QR... amélioreront le confort des utilisateurs et renforceront l'intérêt de l'itinéraire suivi.

En termes de balisage, le système des « points nœuds », très répandu en Flandre, peut s'avérer intéressant à la fois pour les déplacements utilitaires et de loisirs. Chaque nœud du réseau est référencé par un numéro et les utilisateurs peuvent composer leur itinéraire à la carte en se rendant d'un nœud à l'autre. Sur le terrain, le balisage indique la direction du prochain nœud. Le maillage du territoire est donc plus dense afin de multiplier les possibilités d'itinéraires. Toutefois, un tel système doit être mis en place à une échelle plus large qu'un seul territoire communal. Il implique en outre soit de disposer au préalable d'une cartographie de l'ensemble des nœuds et des territoires qu'ils desservent, soit de disposer sur place d'un smartphone pour pouvoir se connecter aux informations dispensées par les codes QR inscrits sur les panneaux. Ce système n'est dès lors pas encore accessible à l'ensemble de la population.



Exemple de balisage et de cartographie des points-nœuds en Wallonie picarde

(source : <http://www.wapinature.be/Les-points-noeuds.html>)

En ce qui concerne le mobilier spécifique pour les vélos, on aménagera des range-vélos aux principaux endroits susceptibles d'être fréquentés par des cyclistes : gare, Grand-Place, écoles, centre culturel, centre sportif, commerces... Ces range-vélos pourront adéquatement être couverts. Le modèle de range-vélos de type spirale présent sur la Grand-Place n'est pas à reproduire ailleurs, il est esthétique mais pas fonctionnel. Dans ce modèle, seule la roue est fixée ; la roue peut facilement se tordre et il n'y pas de fixation possible au cadre, ce qui accroît fortement le risque de vol. Le modèle de type arceau est à la fois très simple et beaucoup plus fiable.



Divers modèles de ranges-vélos

Dans le cadre de la ville ludique et sportive, on peut également imaginer des aménagements et du mobilier plus spécifiques, à la fois pour les utilisateurs des modes doux et pour les riverains : jeux pour enfants, sport de rue, agrès de fitness extérieurs... Ces derniers éléments se développent de plus en plus dans les tissus urbanisés ; ils apparaissent comme une version plus urbaine et contemporaine des anciens « parcours Vita ». Le long d'un itinéraire, ils forment un parcours, mais ils peuvent être utilisés individuellement ou sans ordre précis. Installés dans des petits espaces verts ou des élargissements de voiries, ils agrémentent l'équipement des quartiers.



Exemples de structures extérieures de fitness

1.5 MONTAGE DE PROJET

1.5.1 PORTEUR DE PROJET ET PARTENAIRES POTENTIELS

Outre la Commune, de nombreux partenaires potentiels peuvent être envisagés dans le cadre de la mise en place de ce réseau : Province, DGO1, DGO2, DGO3, DGO4, DGO5, Office de Promotion du Tourisme, promoteurs des grands projets, SNCB, ainsi que le Centre culturel, l'Office du Tourisme et du Patrimoine (Musée de la porte) et les associations locales.

1.5.2 MONTAGE FINANCIER

Les projets à mener à court terme (balisage et sécurisation d'itinéraires sur des éléments du réseau existants) ne sont pas très coûteux et pourraient le cas échéant être pris en charge sur fonds propres. Des financements extérieurs peuvent toutefois être envisagés via :

- le droit de tirage des travaux subsidiés (DGO5),
- des crédits d'impulsion pour des aménagements en faveur des modes doux (DGO2),
- un partenariat avec la DGO3-DCENN pour les cheminements de bords de Senne,
- un partenariat avec la Province pour le Coeurcq,
- un partenariat avec la DGO1 pour les traversées de voiries régionales,
- un partenariat avec le Commissariat Général au Tourisme pour le mobilier urbain et les panneaux d'interprétation sur les itinéraires à vocation touristique,
- des crédits pour l'aménagement d'espaces publics via des opérations de revitalisation urbaine (DGO4)...

Les créations de nouvelles voies lentes sont prévues et seront réalisées par les développeurs dans le cadre des grands projets d'urbanisation, soit sous forme de conditions de délivrance des permis, soit en charges d'urbanisme. La digue – voie lente vers le Stierbecq sera réalisée par la DGO3.

Enfin, les traversées du chemin de fer devront être négociées avec la SNCB dans le cadre du développement du réseau RER et/ou dans le cadre d'une négociation relative à la question du stationnement des navetteurs à proximité de la gare. La passerelle entre Brenta et Mondy pourra aussi être en partie financée via des charges d'urbanisme pour les projets de Brenta, Mondy et de l'avenue de Mirande.

Par ailleurs, la participation active des acteurs locaux apparaît comme essentielle, notamment en ce qui concerne la localisation et le contenu du balisage et de l'interprétation (panneaux explicatifs) : Centre culturel, Musée de la Porte, associations actives dans le domaine du patrimoine, de la mobilité, commerçants...

1.5.3 MONTAGE ADMINISTRATIF, JURIDIQUE ET TECHNIQUE

Les aménagements sur le réseau existant ne posent a priori pas de problème particulier, a fortiori si la Commune est le gestionnaire de la voirie, du chemin ou du sentier.

En ce qui concerne la création de nouvelles voiries ou voies lentes, le Décret du 6 février 2014 relatif à la voirie communale a considérablement simplifié les procédures : la création, modification ou suppression de voirie est uniquement du ressort du Conseil communal ; elle implique une procédure d'enquête publique. Ces actions sur la voirie communale peuvent toujours être définies par les outils d'aménagement existants tels que les PCA (futur schéma d'orientation local du CoDT), PRU, SAR, RUE, permis d'urbanisation, permis groupé..., mais elles peuvent aussi être menées en dehors de ces outils : il n'y a plus de distinction entre voirie vicinale et voirie innommée et les procédures ont été uniformisées.

1.6 RECOMMANDATIONS

La vocation utilitaire du réseau proposé dans le schéma directeur implique qu'il soit praticable en toute saison : un revêtement en dur sera dès lors préconisé : béton, asphalte, pierres bleues, clinckers ou dolomie stabilisée. Ce dernier revêtement peut constituer un compromis intéressant dans les sections où l'environnement naturel est plus prégnant ; il présente en outre l'avantage d'être le plus perméable des revêtements de la liste qui précède, son choix est donc cohérent avec la politique communale de prévention des inondations.

L'entretien d'un réseau de circulation lente nécessite une attention suivie et une main-d'œuvre importante. Outre leur praticabilité, les revêtements en matériaux durs nécessitent beaucoup moins d'entretien, ce qui compense largement leur coût d'investissement plus élevé. L'entretien concernera surtout les abords (fauchage et taille de la végétation) ainsi que le mobilier et la signalétique. Pour ces deux postes, outre le recours à la main-d'œuvre communale, d'autres pistes peuvent être explorées, telles que des entreprises de formation par le travail, des ateliers protégés, des écoles professionnelles voire même des entrepreneurs privés.

Le réseau des modes doux a également pour fonction de renforcer le maillage écologique (« trame verte »). Correctement aménagés dans ce but, ces éléments de liaison permettent de connecter des sites naturels intéressants et de faire entrer la nature en ville. Un revêtement en dur n'est pas incompatible avec un aménagement naturel des abords. Fauchage tardif, semis de prés fleuris, création d'andains, plantation d'essences indigènes mellifères, taille en têtards... sont autant de mesures de gestion à préconiser le long ce réseau en fonction du site et du terrain.

Parmi les aménagements de ce réseau destinés à renforcer la trame verte, on peut pointer en particulier le programme de plantations proposé dans le cadre du projet Metrolab le long de la Senne : « 1000 arbres pour tisser la continuité ».

FICHE PROJET N°10 :

L'INTÉGRATION PAYSAGÈRE ET L'EMBELLISSEMENT DE LA VILLE

1.1 DESCRIPTION DU PROJET

Cette fiche propose diverses mesures destinées à embellir le cadre de vie, à valoriser le paysage urbain et rural et à mettre en valeur la trame verte et bleue à l'échelle de l'agglomération. Elles peuvent être de différents types : mesures de développement et de valorisation de la nature en ville, en lien avec la trame verte et bleue ; mesures de requalification et de valorisation du paysage urbain (mise en valeur de « dents creuses » et aménagement d'espaces publics) ; mesures de valorisation de la silhouette urbaine (càd la perception de la ville depuis les espaces ouverts qui l'entourent) via un travail sur les gabarits et la densité (voir fiche 2 « Densité ») ; valorisation des échappées visuelles depuis le tissu urbain vers le grand paysage ; création de nouvelles perceptions des paysages par l'aménagement de cheminements pour les modes doux, notamment dans des intérieurs d'îlots, mise en valeur du patrimoine bâti, etc.

1.2 CONTEXTE ET OBJECTIFS

Le développement urbanistique de la ville ne doit pas se faire au détriment de la qualité de la vie. La mutation rapide du tissu urbain doit s'accompagner d'une amélioration qualitative du cadre de vie, et cela au bénéfice à la fois de la population « de souche » et des nouveaux arrivants. Dans un tissu urbain densifié, la place accordée aux jardins privatifs diminue très sensiblement, au point même parfois de disparaître. La **densification** du centre de Tubize doit donc s'accompagner de l'**aménagement d'espaces (verts) publics de qualité**, afin d'assurer un développement harmonieux du cadre de vie urbain et afin de rencontrer le besoin de la population de pratiquer des activités à l'extérieur.

1.3 ETAT DES LIEUX

1.3.1 LES PÉRIMÈTRES D'INTÉRÊT PAYSAGER

Carte de la trame verte existante / souhaitée (calque sur fond PPNC/bâti)

La figure 1 représente les périmètres d'intérêt paysager tels qu'ils ont été définis par l'ADESA, ainsi que les points de vue identifiés comme remarquables. La figure 2 reprend quant à elle les périmètres d'intérêt paysager du plan de secteur.

On voit que la Commune n'est pas richement pourvue en périmètres de ce type. L'ADESA a été plus sévère que le plan de secteur et a réduit la taille et le nombre des périmètres d'intérêt. Ils sont concentrés dans les parties Sud et Sud-Est de la Commune. On trouve les fonds de la vallée de la Senne et du Coeurcq, ainsi que les lieux-dits « Le Rossignol » et « La Bruyère » à Oisquerq. Le plan de secteur avait inscrit toute la zone agricole située entre la rue de Virginal et le canal, l'ADESA n'a retenu que l'extrémité Sud de cette zone. De même, le périmètre au Sud-Est de Saintes n'est plus repris dans l'inventaire ADESA. Par contre, les périmètres d'intérêt s'étendent sur de grandes surfaces dans les communes voisines d'Iltrre et Braine-le-Château.

Même si ces deux inventaires n'ont pas été réalisés selon la même méthode ni avec les mêmes critères, on peut se demander si dans le quart de siècle qui les sépare on n'a pas assisté à une banalisation progressive de l'espace rural

susceptible de justifier ce déclassement.

Quant aux points de vues remarquables, ils sont au nombre de six et portent souvent sur des espaces extérieurs au territoire communal. On notera un point de vue depuis la chaussée de Mons vers la vallée de la Senne (lieu dit « Le Renard », à la rue de Stimbert vers le Coeurcq, à la rue de Virginal vers la vallée de la Sennette ainsi qu'au nord du Stierbecq (vue très étendue).

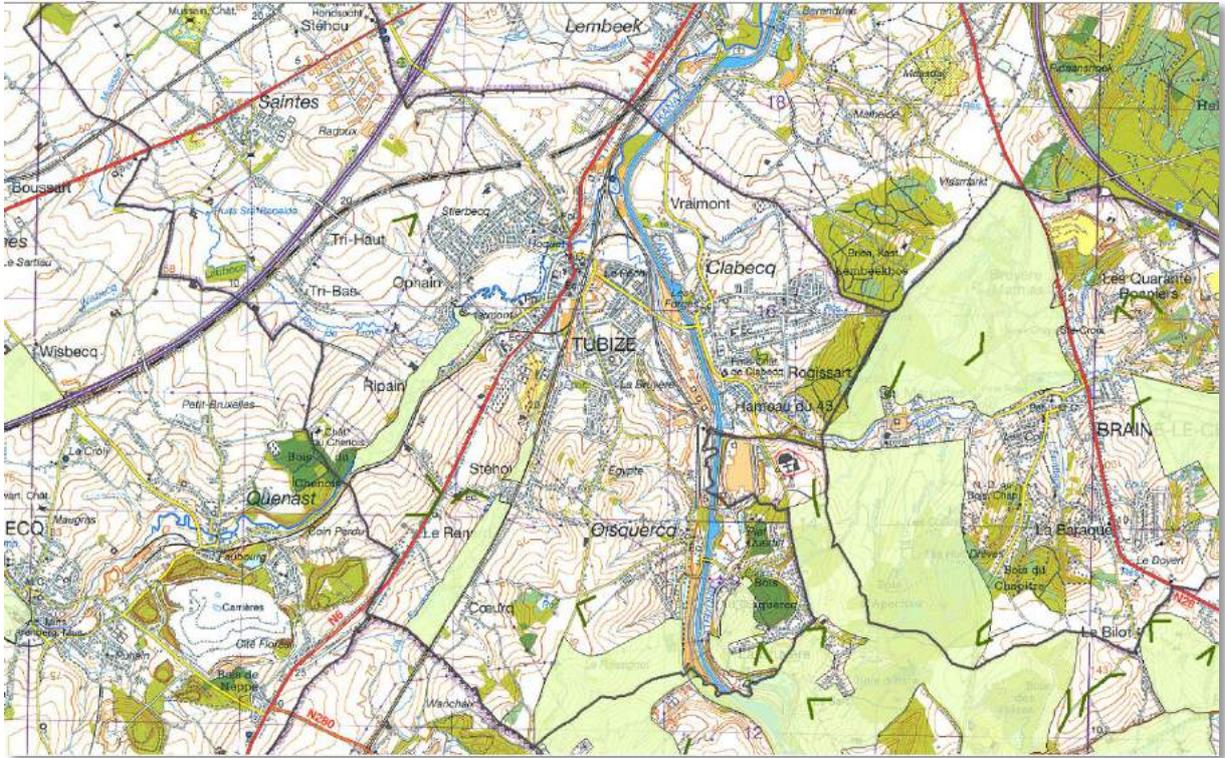


Figure 1 : Périmètres d'intérêt paysager et points de vue remarquables de l'ADESA

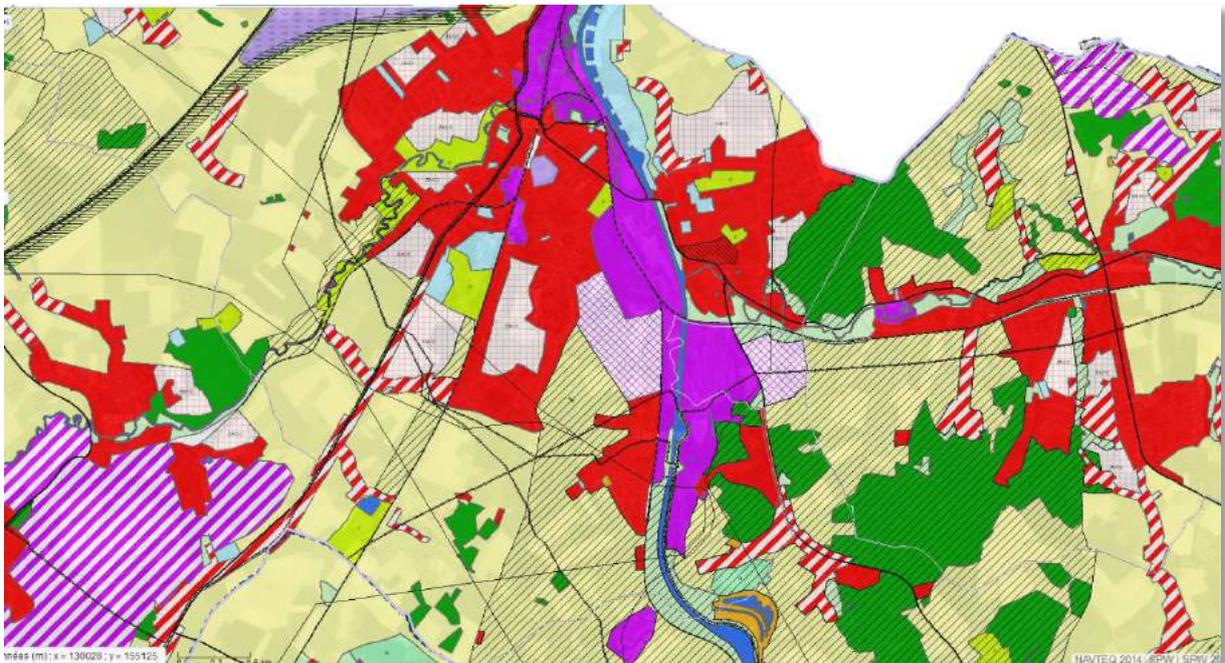


Figure 2 : Périmètres d'intérêt paysager définis par le plan de secteur



1.4 PROPOSITIONS ET RECOMMANDATIONS

Un certain nombre de mesures visant le même objectif ont déjà été précisées dans d'autres fiches thématiques. C'est le cas par exemple des aménagements relatifs au réseau des modes doux (fiche n°9), des mesures liées à l'apaisement du centre (fiche n°7), des propositions de mise en valeur des « portes de la ville » (fiche n°6), des conseils à propos de la signalétique (fiche n°5) ou encore de la densité urbaine et du gabarit des bâtiments (fiche n°2).

Dans le cadre de cette fiche, les propositions porteront sur l'aménagement des espaces verts (publics) existants, la création de nouveaux espaces verts, l'aménagement d'un certain nombre d'espaces publics, la mise en valeur de perspectives visuelles et du patrimoine, ainsi sur la gestion naturelle des espaces verts privés.

1.4.1 AMÉNAGEMENT DES ESPACES VERTS EXISTANTS

Description

Deux grands espaces verts publics sont inclus dans le périmètre du centre et sont susceptibles de participer à sa dynamique : le parc communal et le parc du Coeurcq.

Le parc communal

Le parc arboré qui borde le boulevard Deryck et l'avenue de Scandiano est un poumon vert idéalement situé entre la Grand-Place et la Senne. Il abrite bon nombre d'arbres remarquables. Il est toutefois assez vieillissant et pour être plus attractif, il nécessiterait un certain nombre d'aménagements. En voici quelques exemples :

- Améliorer sa « porosité » pour en faire un parc plus traversant : créer un accès au niveau de la rue de Bourgogne et un autre le plus près possible du carrefour Boulevard Deryck - avenue de Scandiano ; le parc pourrait faire partie d'une liaison modes doux entre le centre et les berges de la Senne, en alternative à l'avenue de Scandiano
- Rénover le revêtement des cheminements pour qu'ils puissent être praticables en toute saison,
- Remettre en lumière certaines parties du parc qui est fort ombragé,
- Mettre en valeur les arbres remarquables,
- Diversifier son apparence au fil des saisons en aménageant des massifs d'arbustes à floraison printanière, des massifs de vivaces, en plantant des variétés à bulbes...
- Favoriser la cueillette gourmande en plantant des variétés d'arbustes à petits fruits (groseilles, framboises...) et des variétés condimentaires, voire en installant des jardinières en partenariat avec des riverains.
- Installer une ou des canisettes pour améliorer la propreté des lieux.



Parc communal : la clôture empêche l'accès depuis la rue de Bourgogne



Parc communal : chemins peu praticables par temps humide

Le parc du Coeurcq

Le parc du Coeurcq est un bel espace vert arboré et vallonné qui s'étire en bordure du ruisseau du même nom. La gestion plutôt extensive de ce parc convient bien à sa localisation et à son type de fonctionnement. La principale action à y envisager concerne le parcours VITA, en mauvais état, qui devrait être restauré ou entièrement renouvelé. Toutefois, l'absence de contrôle social dans cet espace fermé et à l'écart des habitations favorise le petit vandalisme et la dégradation du mobilier. Le parcours devrait donc être aménagé avec des éléments très résistants. Une autre alternative consiste à installer des agrès d'exercice physique dans un environnement plus urbain : dans les parcs, les petits espaces verts, les placettes... comme cela se fait de plus en plus à l'heure actuelle ; ces éléments peuvent être disposés sous forme de parcours mais ils peuvent aussi être utilisés de manière individuelle. Plus proches des lieux d'habitat, ils peuvent être utilisés plus fréquemment et bénéficient d'un meilleur contrôle social (voir fiche 9 « Réseau de modes doux »).



Parc du Coeurcq de part et d'autre du ruisseau



Parc du Coeurcq : parcours Vita en partie dégradé

Plus en périphérie, on trouve également un grand espace vert au Stierbecq (le long de la rue de la Chasse) ainsi qu'à Clabecq (entre la rue Saint-Jean et l'avenue des Platanes), qui jouent davantage le rôle d'espaces verts de quartier.

Porteur de projet et partenaires potentiels

La Commune, responsable de la gestion de ces parcs, est le principal acteur concerné. Pour le parc communal, des négociations ou un partenariat sont à prévoir avec le centre hospitalier en vue d'une ouverture du parc vers la rue de Bourgogne. Pour le parc du Coeurcq, la Régie communale des Infrastructures (RDI) et la Province sont deux partenaires potentiels, que ce soit pour le parcours VITA ou pour des aménagements concernant les berges du Coeurcq.

Montage financier, technique, administratif et juridique

Subsides DGO3 à l'aménagement d'espaces verts

Subsides Infrasport pour des équipements sportifs dans les parcs ou les espaces publics.

Subsides de la Province

1.4.2 AMÉNAGEMENT DE NOUVEAUX ESPACES VERTS

Description

Les nombreux grands projets qui se mettent en place dans l'agglomération prévoient le plus souvent des plantations et verdurisations des espaces publics, voire, pour les plus grands, des plantations de parcs et d'espaces verts. Si tous ces projets se mettent en place, la surface des espaces verts publics de la commune sera doublée et le nombre de massifs

et d'alignements d'arbres ou d'arbustes augmentera également de manière considérable. Tubize deviendrait alors une véritable ville verte avec d'importantes superficies d'espaces verts et de nombreux linéaires de plantations, mais aussi avec un maillage plus resserré de ces espaces de telle sorte que presque toutes les habitations du centre seront situées à moins de 500 mètres d'un espace vert public (voir figure 3). Un renforcement des moyens humains et financiers du service des espaces verts s'avèrera indispensable pour assurer une gestion correcte de toute cette trame verte (voir aussi 1.5. Recommandations).

On peut distinguer trois types d'aménagements de nouveaux espaces verts :

- Les aménagements de la DGO3 destinés à prévenir les inondations dans la vallée de la Senne.
- Les aménagements d'espaces verts dans le cadre des grands projets d'urbanisation.
- D'autres propositions en lien avec des sites à enjeux mais qui ne font pas encore l'objet de projets.

Aménagements de la DGO3

Le projet de la Prairie des Angles a été initié essentiellement dans un but de prévention des inondations, mais il aura également pour effet une valorisation du paysage urbain et un accroissement sensible de la biodiversité. Ce site s'imposera rapidement comme un élément majeur de la trame verte et bleue de la Commune et même de l'ensemble de la vallée.

Grands projets en cours ou à l'étude

La verdurisation programmée dans le cadre de ces grands projets répond également à un souci de la gestion des eaux pluviales, mais elle a avant tout un rôle de loisirs, de détente et d'embellissement du cadre de vie.

- La ZACC Stimbert : toute la partie basse du site en bordure du Coeurcq est destinée à être aménagée en espace vert. ; cet espace sera relié au centre-ville par la promenade du Coeurcq reliant le centre sportif aux étangs du Coeurcq.
- Le projet Mondy prévoit un peu moins de deux hectares de parcs et jardins à vocation semi-publique, sous forme d'espaces d'accompagnement entre les immeubles bâtis. Il prévoit aussi de nombreuses plantations d'arbres et d'arbustes le long des chemins et voiries ainsi que dans les espaces de stationnement.
- Les Forges. Le projet des Forges prévoit vingt hectares d'espaces verts paysagers concentrés essentiellement dans un parc Nord-Sud à la jonction de la plaine et du plateau.
- Le projet de la « Plaine des Angles » sur la ZACC dite Ferme Rose s'adosse au projet de la DGO3.

Autre proposition

La proposition de mini contournement par le Nord de la rue des Forges (voir fiche 7 « Apaisement du centre ») permet de desservir un vaste terrain en grande partie communal. Outre les potagers communautaires, ce terrain est occupé par une forêt humide en bordure de la Sennette.

Les terrains concernés sont affectés en zone d'activité économique mixte au plan de secteur. La partie la plus proche de la rue des Forges est reprise en zone d'espace vert au PCA n°1 « Centre » revu en 2012. La partie en rive droite de la Sennette est reprise en zone d'espace vert au PCA n°5 « Soieries » revu en 2006.

Cette proposition a pour but à la fois de mettre en valeur la perception de Tubize depuis cette nouvelle section de voirie (effet vitrine), mais aussi d'offrir un espace vert de proximité aux habitants du quartier des Forges qui sont mal desservis au niveau du maillage vert public.

Montage et gestion des projets

Les projets portés par la DGO3, tels la Prairie des Angles, sont financés par cette dernière. Les espaces verts liés aux grands projets sont financés par les promoteurs de ces projets, soit comme condition aux permis soit à travers des charges d'urbanisme. Dans la plupart des cas, la question du financement de l'aménagement ne semble dès lors pas poser pas de problème particulier.

Par contre, tous les espaces publics, y compris les espaces verts, seront rétrocédés à la Commune qui sera chargée de leur entretien. Pour ce faire, les moyens techniques et humains du service des espaces verts de la commune devront être renforcés à terme. Toutefois, pour limiter la surcharge de travail, deux pistes doivent être explorées : le renforcement de la gestion différenciée (voir Recommandations) mais aussi une démarche préventive d'implication du service des espaces verts dès le stade de la conception du projet d'aménagement. En effet, la gestion différenciée est plus facile à mettre en œuvre si elle a été pensée dès la conception du projet, et, dans les espaces qui demandent un entretien plus régulier, le choix des essences, les distances et les techniques de plantation, la forme et la surface des massifs, les techniques de paillage, de drainage... influencent considérablement la facilité d'entretien de ces espaces et le temps qu'il est nécessaire de leur consacrer.

L'espace vert proposé au Nord de la rue des Forges aurait essentiellement une vocation naturelle et de rétention des eaux. Il n'y a pas lieu de prévoir d'aménagements très lourds par rapport à la situation actuelle ; on peut envisager les travaux suivants : creusement de zones humides avec capacité de rétention d'eau et création de sentiers de découverte.

1.4.3 AMÉNAGEMENT D'ESPACES PUBLICS

L'amélioration paysagère et l'embellissement de la ville passent aussi par des mesures de requalification des espaces publics. On ne parlera pas ici des voiries et des trottoirs qui sont traités par ailleurs (fiche 11 « Voiries, espaces publics et mobilier urbain »), mais plutôt des espaces élargis, où les dimensions de l'espace public permettent d'envisager d'autres fonctions que le simple déplacement. On en pointe ici quelques-uns qui nous paraissent les plus à même de contribuer à la requalification et à la dynamisation du centre-ville.

1.4.3.1 La place du Remblai

Description

La place du Remblai est un peu excentrée à l'heure actuelle, mais elle s'impose comme un tronçon majeur des itinéraires de modes doux : elle donne accès aux itinéraires des bords de Senne, à la Prairie des Angles et au-delà vers le Stierbecq, depuis le centre et plus tard les quartiers à l'Est de la ligne de chemin de fer (voir fiche 9 « Réseau de modes doux »).

La place est formée de deux sous-ensembles : la partie supérieure avec le square de la Liberté et son monument, et la partie inférieure avec un terrain de basket et des terrains de pétanque dans la partie centrale. L'ensemble est aménagé essentiellement pour la circulation automobile avec des espaces de voiries parfois très larges et des trottoirs assez étroits.



La place du Remblai proprement dite : espace vert à vocation de rencontre + stationnement



Le haut de la place du Remblai (square de la Liberté) : espace démesuré réservé à la circulation automobile



La partie basse côté rue Francesco Ferrer : espace de stationnement peu structuré



Figure 4 : Propositions d'aménagement de la place du Remblai

Outre l'aménagement d'un itinéraire sécurisé pour les modes doux, l'aménagement de cette place peut être assez léger : rénovation du terrain de basket ou aménagement d'un terrain multisports, installation d'une petite plaine de jeux, d'un nouveau mobilier urbain... et la possibilité de libérer de l'espace de voirie excédentaire pour organiser des poches de stationnement, à proximité du monument ainsi qu'à proximité de la rue Francesco Ferrer.

Le schéma de circulation automobile doit être simplifié. Le square de la Liberté est utilisé comme un vaste giratoire avec

une surface démesurée réservée à l'usage automobile. Dans la hiérarchie du réseau de voiries (voir fiche 11 « Voiries, espaces publics et mobilier urbain », la place du Remblai est réservée à la circulation locale et la rue du Marais est une voirie de desserte. Seul le trafic local et de desserte du quartier est sensé emprunter ces voiries. Nous proposons dès lors :

- De mettre en double sens de circulation l'accès à la rue de Mons par le Sud-Ouest du square de la Liberté.
- D'interdire la circulation automobile sur l'accès Nord-Est du même square, afin d'offrir un espace élargi pour les piétons le long de l'itinéraire pour les modes doux et juste à la porte de l'hypercentre (voir fiche 7 « Apaisement du centre »), avec la possibilité pour l'établissement Horeca qui fait l'angle d'installer une terrasse sur cet espace sécurisé.
- De mettre la rue du Marais en circulation prioritaire en imposant un « céder le passage » au débouché de la place du Remblai.
- D'aménager sur l'espace asphalté récupéré une petite poche de stationnement offrant un accès direct aux commerces de la rue de Mons.

Montage financier, technique, administratif et juridique

Les voiries et espaces concernés relèvent de la compétence communale. Seule la modification des sens d'accès à la rue de Mons nécessitera une concertation avec la DGO1.

Il est judicieux de consulter les riverains, utilisateurs au quotidien de ces espaces, en particulier pour le choix des équipements extérieurs sur la place elle-même.

L'aménagement d'un terrain multisports peut bénéficier des subsides Infraspports. Les plaines de jeux et autres infrastructures permettant de créer de l'animation et de la rencontre dans les quartiers peuvent bénéficier de subsides dans le cadre des programmes Sport de Rue et Petites infrastructures Sociales de Quartier (PISQ), en lien avec le Plan de Cohésion Sociale (PCS).

1.4.3.2 L'espace vert entre la chaussée de Mons et le boulevard Georges Deryck.

Description

Le site en question, plutôt long et étroit, est actuellement occupé par un petit espace vert assez peu esthétique. Il permet de joindre l'extrémité du boulevard Georges Deryck et la rue de Mons. Le Coeurcq longe la limite Sud-Ouest de la parcelle, dissimulé derrière un mur de briques. Le terrain est une propriété communale, affectée en zone d'habitat au plan de secteur.



La question d'un éventuel prolongement du boulevard Georges Deryck jusqu'à la rue de Mons, afin d'instaurer une circulation à sens unique sur la boucle rue de Mons – boulevard Georges Deryck, a déjà été abordée dans la réflexion sur l'apaisement du centre (fiche-projet n°7). Cette option ne semblant pas véritablement souhaitable, il reste plusieurs pistes possibles pour que cet espace participe davantage à la structuration et à la qualité du centre-ville :

- Soit une voirie assurant uniquement un rôle de desserte pour les riverains du boulevard Georges Deryck et de la rue Francesco Ferrer,
- Soit un espace de stationnement paysager permettant de rencontrer les besoins du Centre culturel et servant de poche de stationnement pour se rendre dans le noyau commerçant de l'hypercentre,
- Soit un parc paysager mettant en valeur le cours du Coeurcq.

Ces trois fonctions ne sont pas entièrement incompatibles, même si les dimensions réduites de l'espace vert ne permettent pas une variété infinie de combinaisons. La valorisation du Coeurcq est parfaitement cohérente avec les orientations stratégiques du schéma directeur et avec la politique communale de gestion des eaux pluviales. La création de poches de stationnement est également compatible avec la stratégie d'apaisement du centre et, dans le cas présent, permettrait de répondre au moins en partie au problème de stationnement lors des activités du Centre culturel.

On pourrait imaginer une liaison automobile aménagée en voirie résidentielle (maximum 20 km/h) avec du stationnement latéral et une poche de stationnement paysager d'une vingtaine de places du côté du boulevard Georges Deryck. A l'Ouest, l'itinéraire modes doux longerait le Coeurcq, dont la mise en valeur passerait par un redimensionnement des berges avec éventuellement la création d'un petit plan d'eau pouvant jouer un rôle de rétention des eaux.

Dans tous les cas, il est nécessaire de préserver un itinéraire confortable et sécurisé pour les modes doux : le parc est sur l'itinéraire de la « promenade du Coeurcq » que l'on souhaite prolonger jusqu'à sa confluence (voir fiche 9 « Réseau de modes doux »).

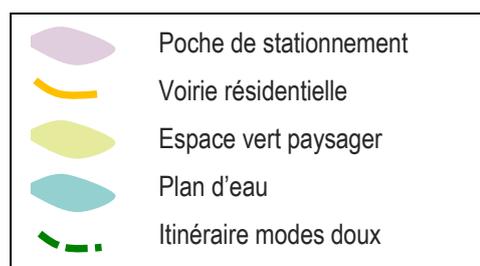


Figure 5 : Proposition d'aménagement de l'espace vert entre la rue de Mons et le boulevard Georges Deryck



Accès côté boulevard Georges Deryck



Accès côté rue de Mons

Montage du projet

La Commune étant propriétaire du site, c'est à elle qu'incombe le choix de son aménagement. Les autres partenaires potentiels sont la Province (gestionnaire du Coeurcq), la DGO1 (débouché du site sur la RN6/rue de Mons), le Centre culturel et l'école (concernés par les questions de parking) et bien sûr les riverains.

Tous les aménagements proposés sont compatibles avec l'affectation du plan de secteur. Il ne devrait donc pas y avoir de difficulté administrative ou juridique majeure.

1.4.3.3 Le croisement des rues du Perroquet et de la Déportation

L'aménagement de cet espace public est une des actions les plus importantes identifiées dans le schéma directeur. La réflexion sur cet espace est développée dans la fiche thématique 3 « Commerces ».

1.4.3.4 La placette à l'entrée du centre hospitalier

Description

L'espace à l'entrée du centre hospitalier à l'avenue de Scandiano est utilisé comme simple parking, mais il présente un potentiel de qualité urbaine, le long d'un axe majeur pour les modes doux reliant la Senne à la Grand-Place.



L'ouverture de cet espace vers l'avenue de Scandiano permettrait de créer une ambiance urbaine de parvis ou de placette qui s'intégrerait mieux à la trame du centre-ville. Il est bien sûr nécessaire de préserver des places de stationnement de courte durée et de dépose minute à l'entrée de l'hôpital, mais les places réservées au personnel

médical, qui occupent l'essentiel de cet espace, pourraient aisément être transférées vers le parking arrière.

Montage du projet

La placette en question fait partie du domaine du centre hospitalier, elle n'appartient donc pas au domaine public. Son aménagement éventuel nécessite dès lors un accord préalable avec le centre hospitalier (cession, location, vente...) qui pourrait se faire dans le cadre d'une négociation plus globale sur l'aménagement des abords (parking de la rue de Bourgogne).

1.4.3.5 Les espaces publics d'accompagnement

En plus des espaces publics précédents qualifiés de structurants, un certain nombre d'autres petits espaces peuvent également être pointés. Ils jouent un rôle à l'échelle de leur îlot ou de leur quartier. On les appellera espaces publics d'accompagnement. On peut pointer notamment :

- L'extrémité de la rue Raymond Luyckx. Cet espace a un rôle très local à l'heure actuelle, mais il deviendra beaucoup plus structurant à terme lorsque le passage au-dessus du chemin de fer sera aménagé dans le cadre du projet des Forges. Il s'agira alors de la nouvelle entrée de ville.
- Le passage entre l'avenue de Mirande et la rue Dehase. Ce petit espace est simplement utilisé comme liaison entre ces deux voiries, lorsque l'état du sol le permet. Un permis d'urbanisme a été accordé sur le site en vue d'y construire un immeuble à appartements. Le projet prévoit de préserver la liaison verte qui sera un chaînon important d'un itinéraire mode doux en cours de mise en place entre les développements urbanistiques de l'avenue de Mirande, le site Mondy et plus tard le centre-ville via une passerelle à construire sur le chemin de fer (voir fiche « modes doux »).



- Le croisement de la rue Albert 1^{er}, de la rue Reine Elisabeth et de l'avenue Gabrielle Petit.



- Des petits espaces verts dans le quartier du Stierbecq.
- Le parking du cimetière de la rue de la Déportation, où l'on propose de renforcer la fonction de stationnement, mais qui devrait conserver un accès paysager vers le cimetière.
- L'espace à l'entrée de la rue Lacroix en venant de la rue de Bruxelles, à examiner dans le cadre d'une réflexion sur l'aménagement global de ce nœud routier, porte de l'hypercentre.



- ...

1.4.4 MISE EN VALEUR DES PERSPECTIVES VISUELLES

1.4.4.1 Description

Le tissu bâti du centre-ville est dense, souvent mitoyen et présente un caractère urbain très affirmé. Les perspectives urbaines sont souvent confinées au front bâti et offrent peu d'échappées visuelles. Mais Tubize est également une ville de vallées, de confluences : la Senne, la Sennette, Le Coeurcq et le Ry de Froyes se rejoignent en contrebas du noyau historique. Le relief y est sensible et parfois contraignant. Certaines routes ont été construites sur les promontoires d'interfluve séparant deux vallées. Cette disposition du relief et du réseau des voiries offre localement des échappées visuelles sur le « grand paysage » de champs et de collines boisées qui sont autant de respirations dans le tissu bâti dense.

La carte localise quelques sites particuliers ou tronçons de voiries où ces échappées sont les plus significatives.

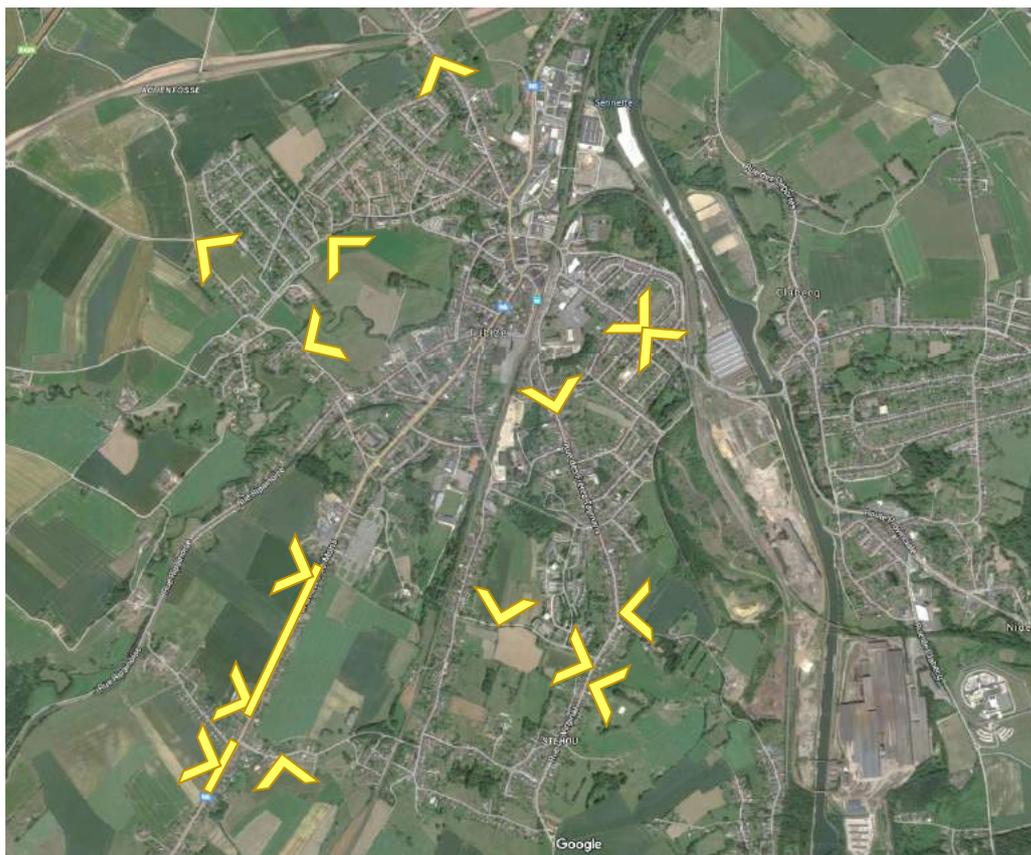


Figure 6 : Localisation des principales perspectives et ouvertures visuelles

La mise en valeur de ces échappées visuelles peut se réaliser de plusieurs manières : signalétique, panneau d'interprétation, QR code, banc ou table pique-nique selon l'espace disponible et la présence ou non d'un itinéraire pour les modes doux. Il est important également de préserver ces échappées visuelles depuis l'espace public là où elles risquent de disparaître à la suite de l'urbanisation.



Vue sur le centre et le plateau d'Hondzocht depuis la rue des Frères Taymans

1.4.4.2 Montage du projet

Les partenaires pressentis pour ce projet sont l'Office du Tourisme et du Patrimoine OTP – musée de la Porte, la Maison du Tourisme du Roman País, Centre culturel de Tubize, ainsi que l'ASBL ADESA active dans la mise en valeur des paysages.

1.4.5 MISE EN VALEUR DES ENSEMBLES PATRIMONIAUX

Tubize est une commune en mutation rapide. Les traces de son passé agricole et industriel disparaissent assez rapidement. La mémoire collective elle-même s'estompe peu à peu. Sans un travail de fond sur le patrimoine matériel et immatériel, la Commune risque peu à peu de perdre ses racines et ses spécificités. Le sens de la fête, de l'accueil, de la solidarité... qui caractérisent la Commune sont des bases essentielles du vivre ensemble et des éléments d'attractivité à nourrir au travers de l'évolution de la Commune.

En ce qui concerne le patrimoine immatériel : le travail sur la mémoire collective est déjà en cours par diverses associations locales, ainsi que par le Centre culturel de Tubize qui réalise notamment un travail de réappropriation (réinterprétation) de cette mémoire à travers diverses formes d'art urbain. L'Office du Tourisme et du Patrimoine (OTP), par son travail de « mémoire – reportage – interview », restitue le passé des Forges ; le même travail serait souhaitable pour les autres anciennes industries de Tubize.

La prise en compte du patrimoine matériel peut se faire par la préservation, la réaffectation ou la mise en valeur de certains éléments du patrimoine à valeur identitaire. Certains projets privés préservent des éléments du patrimoine industriel et artisanal : c'est le cas notamment du projet Mondy ou de la brasserie Betchard ; mais la plupart des projets menés sur d'anciens sites économiques font table rase du passé.

Au niveau du centre de Tubize, le quartier des Forges a conservé une cohérence et une harmonie architecturale assez exceptionnelles. Il représente un témoin assez unique d'un urbanisme planifié autour d'un grand site industriel, avec ses rues et typologies d'habitat qui sont le reflet de la hiérarchie sociale au sein de l'entreprise. L'ensemble du site mériterait des mesures de mise en valeur voire de protection. Sa situation est également stratégique car elle fait l'articulation entre le centre de Tubize et le site des Forges.

La mise en valeur peut se faire par des panneaux d'interprétation pour les visiteurs, une brochure d'information pour les habitants.

Pour la protection, on peut envisager un règlement ou guide d'urbanisme pour le quartier avec des recommandations relatives aux transformations, l'adoption d'un code couleur...

Les partenaires pour un projet de ce type seraient l'Office du Tourisme et du Patrimoine OTP – musée de la Porte, la Maison du Tourisme du Roman País, le Centre culturel de Tubize, les associations d'histoire locale ainsi que la Division du Patrimoine de la DGO4.

1.4.6 GESTION NATURELLE DES ESPACES PRIVÉS

L'embellissement des paysages urbains passe aussi par des actions de sensibilisation relatives à la gestion des espaces végétalisés relevant du domaine privé. Ceux-ci contribuent au renforcement de la trame verte et bleue et, quand ils sont visibles depuis l'espace public, ils contribuent au renforcement ou à la dégradation de la qualité du paysage.

Concrètement, une gestion naturelle et paysagère des espaces privés passe par plusieurs types d'actions de sensibilisation :

- Informations sur les subventions aux particuliers pour la plantation de haies,
- Informations sur les mesures agro-environnementales pour les agriculteurs, notamment celles qui concernent l'entretien de haies, de vergers hautes tiges et la création de mares,
- Réalisation d'une brochure sur les espèces végétales locales recommandées, à distribuer aux nouveaux habitants ou à ceux qui introduisent un permis d'urbanisme,

- Mise en place d'un service conseil pour les citoyens à propos de la gestion des espaces privés, en particulier de l'entretien des arbres et haies remarquables,
- Création d'une page sur le site internet de la commune, notamment dans le cadre de la mise en œuvre du PCDN,
- Participation à la Semaine de l'Arbre,
- Actions didactiques de gestion sur des terrains publics pouvant servir d'exemple pour les particuliers : verger conservatoire, entretien des haies, des mares, prés fleuris, gestion différenciée...

Les partenaires à mobiliser sont notamment :

- La population en général, via le plan Maya et le PCDN en cours d'élaboration,
- La DGO3,
- Le Contrat de Rivière Senne,
- Les associations environnementales et naturalistes...

Certains incitants financiers peuvent faciliter la mise en œuvre de projets de ce type : subsides régionaux dans le cadre de la mise en œuvre des PCDN, mesures agro-environnementales pour les agriculteurs, subsides aux plantations d'essences indigènes pour les particuliers...

1.5 LA GESTION DIFFÉRENCIÉE ET PARTICIPATIVE

Les nombreux projets d'urbanisation en cours dans le centre de la commune entraînent de facto une densification de la population. Par rapport au modèle pavillonnaire, cette densification implique de nouveaux besoins, notamment en matière d'accès à des espaces verts publics de qualité. Les grands projets d'urbanisation prévoient généralement de tels espaces : c'est le cas à Stimbert, sur le site des Forges, mais aussi au niveau de la Prairie des Angles. Au total, ce sont quelques dizaines d'hectares d'espaces verts supplémentaires qui seront mis à la disposition des habitants, et dont l'entretien incombera aux services communaux.

Les nouvelles dispositions relatives à l'interdiction de l'utilisation d'herbicides et de produits phytosanitaires dans l'espace public impliquent également de revoir les techniques de gestion et imposent une plus grande intensité de main-d'œuvre.

La gestion des espaces verts de Tubize se trouve donc face à un double défi : d'une part un accroissement spectaculaire des surfaces à entretenir dans les années qui viennent, d'autre part l'adoption de nouvelles techniques d'entretien qui nécessitent un suivi plus régulier.

Dans un tel contexte, la poursuite d'une gestion « classique » des espaces verts nécessiterait des besoins supplémentaires considérables en main-d'œuvre et en matériel, que la commune pourrait bien difficilement rencontrer dans le cadre budgétaire auquel elle est astreinte. La Commune l'a bien compris et a déjà commencé à mettre en œuvre les principes de la gestion différenciée.

La gestion différenciée permet de réduire sensiblement les coûts d'entretien des espaces verts publics tout en améliorant la biodiversité de ces espaces. Le principe est assez simple : tout espace vert ne doit pas être soumis à la même intensité d'entretien. Certains espaces fortement fréquentés ou présentant une fonction symbolique importante (entrée de ville...) ont besoin d'un entretien soigné et régulier, tandis que d'autres peuvent aisément se contenter d'une gestion extensive. Cette différenciation peut également se faire au sein d'un même espace, une partie d'un parc pouvant être tondue régulièrement tandis qu'ailleurs on pourra mettre en place un pré fleuri avec fauche tardive.

La première chose à réaliser est un inventaire des espaces à gérer, puis de définir le mode de gestion à appliquer à chaque périmètre. Cette phase nécessite une bonne connaissance de l'usage des espaces verts par les riverains ou autres utilisateurs. Une consultation préalable de la population permettrait d'améliorer cette connaissance tout en informant les gens sur les enjeux et les résultats de cette pratique.



La gestion différenciée est encouragée par la Wallonie et les communes peuvent s'appuyer sur deux organismes référents d'accompagnement : le pôle wallon de gestion différenciée <http://www.gestiondifferentiee.be/> et l'ASBL Adalia <http://www.adalia.be/>. Ces organismes mettent en place un réseau des acteurs, apportent un soutien technique à la mise en œuvre des plans des gestion, mettent en évidence des bonnes pratiques et accompagnent les communes dans leurs actions de communication par rapport à cette démarche qui peut parfois dérouter les habitants si l'information n'est pas correctement assurée.



Figure 7 : Principes de la gestion différenciée

<http://www.ville-douelafontaine.fr/fr/vivre-a-doue/cadre-de-vie/espaces-verts-et-jardins-p34.html#.VIRyPL-uoYA>

Une autre piste intéressante - et qui peut aisément être complémentaire à la première – consiste à impliquer (avec un degré à définir) les riverains dans la maintenance et la gestion des espaces publics de proximité. Ce genre d'initiative nécessite bien sûr une étroite collaboration avec les riverains ou des associations de quartier et une certaine forme d'engagement de ces derniers qui peut aller jusqu'à la signature d'une charte.

Voici à titre d'exemple deux initiatives intéressantes relevées dans la Ville de Tournai :

Dans ce parc, la services des espaces verts a procédé à la plantation d'arbustes à petits fruits et de plantes condimentaires, ainsi qu'à l'installation d'un hôtel à insectes et de jardinières ; l'ensemble (de ces parterres et jardinières) est entretenu et géré par des riverains du parc.



Dans cette rue, les habitants ont pris l'initiative d'aménager et d'entretenir eux-mêmes les petits espaces de terre meuble au pied des plantations d'arbustes, et ils ont passé un accord en ce sens avec la Commune.



Notons comme on l'a déjà souligné plus haut que les jardins communautaires sont un bel exemple de participation citoyenne dans la gestion d'espaces verts et dans l'intégration de la nature en ville.

FICHE PROJET N°11 :

VOIRIES, ESPACES PUBLICS ET MOBILIER

URBAIN

1.1 DESCRIPTION DU PROJET

Le projet vise à établir une typologie cohérente des voiries et espaces publics dans le périmètre d'analyse. La fiche vise donc à définir le rôle de chaque voirie dans le système de mobilité et propose des grands principes d'aménagements pour chaque type de voirie en termes de conception, de partage des usages, de matériaux, de mobilier urbain, etc.

1.2 CONTEXTE ET OBJECTIFS

Le **rôle hiérarchique** défini pour chaque voirie doit être facilement identifiable à travers le type d'aménagement proposé. Pour faciliter cette lisibilité, on propose de regrouper l'ensemble des voiries en seulement trois classes selon leur rôle souhaité : circulation de transit, de desserte ou locale.

Au-delà de cet aspect fonctionnel, l'aménagement des voiries et des espaces publics du centre de Tubize doit aussi permettre de faire connaître et de mettre en valeur son **identité**. Il est important de définir une ligne de conduite qui permette la mise en place progressive de cette identité au fur et à mesure des travaux d'aménagement. Cette ligne doit être simple, souple et assez large pour ne pas s'enfermer dans des contingences techniques et réglementaires qui risquent de devenir rapidement des contraintes inapplicables.

In fine, l'aménagement des voiries et espaces publics doit chercher à traduire les grandes **orientations stratégiques** de la commune en matière de mise en valeur du centre : ville nature, sportive, ludique et ville santé.

1.3 ETAT DES LIEUX

1.3.1 LES AMÉNAGEMENTS EXISTANTS

Deux grandes opérations d'aménagement d'espaces publics ont été mises en œuvre dans la centre de Tubize : la Grand-Place et ses abords d'une part, Fabelta de l'autre. Elles peuvent tenir lieu de référence pour des aménagements ultérieurs. Elles concernent toutes deux des **voiries à vocation locale** et mettent en œuvre les principes de l'espace partagé : mise au même niveau de tout l'espace public entre façades et distinction symbolique entre les circulations par des matériaux ou des agencements différents, ou par des potelets ou du mobilier urbain.

La Grand-Place et ses abords

Les matériaux utilisés sont des pavés de porphyre sur les espaces de circulation, des pavés de grès sur les espaces piétons (et stationnement), et des bandes de pierres bleues agencées en lignes qui forment un grand damier et servent de filets d'eau. Localement, des potelets ou des jardinières forment une séparation plus sécurisée entre usages piéton et automobile.

Le choix du porphyre sur la partie réservée à la circulation se justifie à la fois par la solidité du matériau et par son cachet

patrimonial qui s'adapte bien au contexte des abords de l'église.



Grand-Place et ses abords : espace partagé, choix et agencement des matériaux en lien avec le contexte patrimonial ; rue de Mons non incluse dans l'aménagement

Rue de la Déportation : ancien axe historique coupé par le chemin de fer

Fabelta

Le même principe de séparation symbolique par une variation du revêtement est également appliqué, mais ici on utilise le même matériau : pavés de béton. C'est l'agencement de la forme et des variations de la tonalité qui font apparaître les différents espaces. Comme sur la Grand-Place, des lignes au sol créent une trame qui accentue la séparation des espaces et sert le cas échéant de filet d'eau, mais ici la pierre bleue est remplacée par du béton.



Les autres aménagements : le Plateau de la Gare

Le Plateau de la Gare est une **voirie de desserte** qui donne accès à la gare de Tubize, équipement polarisant majeur de la commune.

L'espace réservé à la circulation automobile est étroit et de largeur fixe (environ 3 mètres). Des bandes de stationnement latéral sont aménagées des deux côtés ou en alternance. Toute la largeur supplémentaire de l'espace-rue est réservée aux piétons et à des plantations. On a donc inversé la logique routière habituelle où ce sont les trottoirs qui ont une largeur fixe (souvent assez étroite) et la voirie et le parking qui occupent le reste de l'espace.

Les trottoirs et « terrasses » sont surélevés par rapport à la voirie, mais la dénivellation est faible avec une bordure en partie biseautée, elle semble donc assez peu gênante pour des personnes à mobilité réduite.

La chaussée, initialement aménagée en pavés de porphyre, a été asphaltée par la suite ; le stationnement latéral et l'espace piéton sont en pavés de béton rectangulaires.



Ces divers aménagements pourront servir de références pour les futurs travaux de voirie à prévoir dans le centre.

1.4 PROPOSITIONS ET RECOMMANDATIONS

1.4.1 UNE TYPOLOGIE DES VOIRIES

Au-delà d'un fil conducteur commun, il est clair que l'aménagement des voiries et des espaces publics est tributaire de la fonction que l'on souhaite leur assigner : on ne pourra pas proposer les mêmes recommandations pour une voirie à vocation strictement locale et pour une voirie qui est amenée à recevoir du trafic de transit ou encore des livraisons de commerces. La première tâche à réaliser est donc de définir quel est le statut souhaité pour chaque voirie, qui n'est pas nécessairement identique à son rôle actuel : certaines voiries peuvent être parcourues par un trafic parasite qui n'est pas souhaitable et devront être aménagées en vue de décourager ce trafic ; par ailleurs, la création programmée ou souhaitée de quelques nouvelles sections de routes aura des incidences sur le système de circulation, et le statut de certaines voiries pourrait être modifié dans ce nouvel équilibre. La typologie, qui est en quelque sorte une projection de la situation souhaitée en 2030, tient compte de la création de ces chaînons manquants.

L'exercice a déjà été réalisé dans le cadre du schéma de structure en 2006. Il est réactualisé ici à la lumière des nouveaux projets et des nouveaux enjeux du centre de Tubize (voir figure 1).

La structure reste globalement identique et les changements concernent essentiellement les voiries suivantes :

- L'entièreté de la rue Neuve Cour retrouve une fonction de circulation locale suite au prolongement de l'avenue Salvador Allende et à son raccordement à l'avenue de Scandiano - tel qu'il est programmé dans le cadre de la mise en œuvre du projet de la Prairie des Angles -, et suite à la proposition de liaison entre le quartier du Stierbecq et la chaussée d'Hondzocht au niveau du rond-point du TGV.
- Les voiries créées dans le cadre des différentes phases du projet Fabelta ont une fonction strictement locale avec des aménagements dissuasifs pour éviter le trafic parasite ; un accès à la rue de Bruxelles est aménagé au nord de la Senne, idéalement à l'emplacement de l'ancien magasin de meubles.
- En cas de réalisation du mini-contournement, la partie de la chaussée d'Hondzocht entre la rue de Bruxelles et le rond-point sur le TGV n'a plus de vocation à recevoir du trafic de transit et peut être aménagée en voirie de liaison.



Figure 1 : Hiérarchie souhaitée des voiries à l'horizon 2030

Voiries de transit

Il s'agit le plus souvent de voiries régionales, à l'exception de la rue des Forges et du contournement dont le statut resterait à définir. Elles concentrent un grand nombre de problèmes : un trafic intense (au trafic de transit se superposent les trafics de desserte et local), la présence de commerces et de fonctions polarisantes qui pose notamment la question de la sécurité et du stationnement,...

Comme on l'a déjà souligné par ailleurs (voir fiche 7 « Apaisement du centre »), la première action à mener sur ces voies consiste à y limiter le trafic de transit – et même à interdire le transit de poids lourds - par des mesures de restriction et des propositions d'alternatives.

Les aménagements proposés doivent mettre en évidence une distinction bien nette entre l'hypercentre et les secteurs plus périphériques.

Dans l'hypercentre, on propose les principes d'aménagements suivants :

- Un trottoir piéton de minimum 1,5 mètre est aménagé des deux côtés de la chaussée.
- Des traversées sécurisées sont régulièrement aménagées, à une distance maximale de 100 mètres, avec élargissement du trottoir au droit du passage pour améliorer la visibilité du piéton.
- Un stationnement latéral non continu permettra des élargissements de trottoirs dans les secteurs à forte concentration d'Horeca.
- Dans la traversée de la Grand-Place, on préconise à terme le prolongement sur la chaussée de l'aménagement réalisé autour de l'église ; d'un point de vue urbanistique, il serait plus intéressant de créer un espace commun plutôt que deux espaces visuellement séparés comme c'est le cas à l'heure actuelle.
- En dehors de la Grand-Place et de certaines traversées pour lesquelles l'aménagement d'un plateau pourrait être étudié (traversée du cheminement de la Senne à la rue de Bruxelles et débouché de la place du Remblai à la rue de Mons), on recommande sur ces voies de préserver des trottoirs surélevés afin d'offrir une séparation bien nette entre le trafic piéton et automobile. Les vélos restent sur la chaussée (largeur insuffisante pour un espace cyclopiéton) mais des itinéraires alternatifs passant par des voiries locales leur sont proposés.
- La limite de l'hypercentre est marquée par un effet de porte : rétrécissement de la voirie, chicane, arcade, fleurissement particulier, signalétique...



Trottoir trop étroit dans la section commerçante de la rue de Mons

En dehors de l'hypercentre

- Dans toute la partie agglomérée située à l'intérieur des « portes de la ville » (voir fiche du même nom), au moins un des deux côtés de la voirie doit être aménagé en dur avec des traversées sécurisées.
- Au niveau des carrefours, on cherche à faciliter la fluidité du trafic routier, à faible vitesse. Ces voiries sont prioritaires et en cas de croisement entre voiries du même ordre, on préconise un aménagement de type rond-point (croisement de la rue de Bruxelles et du petit contournement).
- Le croisement de la rue de Bruxelles et de la chaussée d'Hondzocht fait office de porte de l'hypercentre. En raison de la complexité de sa configuration (la rue Lacroix débouche aussi à cet endroit ainsi qu'une éventuelle voirie d'accès à Fabelta), on propose d'aménager à cet endroit un rond-point de forme allongée.

Voiries de liaison et de desserte

Les voiries de liaison desservent les villages voisins tandis que les voiries de desserte distribuent les circulations locales au sein des différents quartiers. Si les fonctions diffèrent quelque peu, les caractéristiques de circulation et les types d'aménagements souhaitables sont très semblables. On regroupe donc ces deux fonctions en un seul ensemble de type d'aménagement.

Toutes les voiries concernées sont communales (sauf la chaussée d'Hondzocht jusqu'au rond-point en cas de réalisation du petit contournement).

L'objectif de fluidité de la circulation automobile reste important sur ces voiries, mais piétons et vélos doivent également pouvoir trouver leur place. Le vélo en particulier doit être privilégié sur ces voies car il est le moyen de transport le plus pertinent en fonction des distances considérées (quelques kilomètres entre les villages/quartiers et le centre).

Pour les piétons, au moins un trottoir ou accotement stabilisé doit être aménagé, selon la configuration plus ou moins urbaine.

Pour les vélos, on prévoira une bande cyclable suggérée (chevrons verts), une bande cyclable en chaussée ou une piste cyclable séparée selon l'espace disponible.

Dans les sections moins urbaines, un aménagement de type « chaussée à voie centrale banalisée » peut être une formule très intéressante si la largeur est insuffisante pour aménager des bandes cyclables. Ce type d'aménagement est préconisé pour des voiries dont la largeur est comprise entre 5 et 7,5 mètres, ce qui est fréquemment le cas des voiries de liaison en milieu rural.



*Extrait de « La chaussée à voie centrale banalisée, une réponse intéressante à la sécurité des modes doux ? »
publication du SPW-DGO1*

Dans l'hypercentre, l'aménagement du **Plateau de la Gare** pourra servir de **référence** à terme pour les autres voiries du même rang. L'usage du porphyre comme matériau de chaussée est identitaire, mais dans des secteurs moins patrimoniaux comme le boulevard Georges Deryck ou la rue Francisco Ferrer, il pourrait être utilisé de manière discontinue pour limiter les coûts de l'aménagement.

Cas particulier : la section de la rue de la Déportation entre les rues Albert 1^{er} et du Perroquet est aménagée en espace partagé avec mise au même niveau de tout l'espace public et possibilité de remise à double sens en cas de création d'un petit contournement. Une séparation au moins symbolique est créée entre circulation automobile et modes doux : poteaux, banquettes, plantations... On préconise donc dans ce cas un aménagement plus en lien avec les voiries à vocation locale.

Voiries locales

Ces voiries sont strictement réservées à la circulation locale. Cette disposition doit être mentionnée via la signalétique appropriée. Celle-ci peut être de plusieurs ordres. Divers aménagements peuvent ou doivent compléter cette signalétique selon le type de statut qui est défini pour la voirie

Les panneaux concernés : C3 avec « excepté circulation locale », F4a et F4b (zone 30) et F12a et F12b (zone résidentielle – vitesse maximale : 20 km/h)



Exemples d'aménagements : chicanes (stationnement, bancs et plantations...), plateaux, coussins berlinois, trottoirs traversants à l'entrée de la rue, espace partagé...

Dans l'hypercentre, on pourra se référer à l'aménagement réalisé sur les voiries du site Fabelta en ce qui concerne le revêtement. L'aménagement de la Grand-Place, aux matériaux plus nobles, se justifie dans le cadre patrimonial du centre historique autour de l'église et de la maison communale. Dans les autres voiries le cadre bâti présente moins d'intérêt historique, et l'utilisation des matériaux de la Grand-Place rendrait les aménagement trop coûteux. A Fabelta, le choix des couleurs des pavés de béton donne un rendu assez proche des pavés de grès et de porphyre.

Sur l'axe de la RN6 (rues de Mons et de Bruxelles), les accès aux voiries locales pourraient être aménagés en trottoirs traversants, ce qui accentue l'aspect local de la rue et rend la circulation des piétons sur le trottoir beaucoup plus fluide et sécurisée.



Images extraites de la brochure de l'IBSR « Le trottoir traversant »

En milieu plus rural, les voiries peuvent également être aménagées à peu de frais en vue d'être réservées à la circulation locale, comme c'est le cas dans l'exemple allemand ci-dessous.



Dans les futurs travaux d'aménagement des espaces publics, le choix du mobilier urbain devra exprimer les orientations stratégiques de la Commune : ville verte et bleue, ludique et sportive ; priorité piétonne dans l'hypercentre.

Comme dans beaucoup de communes, on trouve à Tubize du mobilier urbain très diversifié qui répond aux exigences et aux tendances de diverses époques. En voici quelques exemples.

Les bancs



Le modèle installé sur le côté de l'église en face de la Maison communale (identique à celui de l'avenue de Mirande - photo en haut à droite) est à la fois robuste et confortable : il dispose d'un dossier, d'acoudoirs et offre une position assise pas trop basse, ce qui est pratique pour les personnes plus âgées. Il est très fréquemment occupé, ce qui montre bien qu'il répond à un besoin.

Un banc peut aussi faire office de muret de soutènement ou de séparation entre piétons et véhicules, comme c'est le cas sur la Grand-Place et à Fabelta.

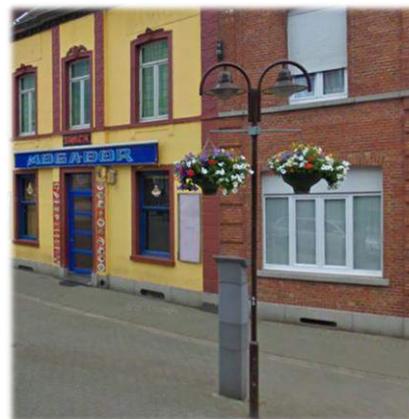
Les poubelles



L'éclairage public

L'éclairage routier traditionnel est présent dans la plupart des voiries. Les nouveaux aménagements se sont accompagnés d'une recherche esthétique dans le mobilier d'éclairage. Que ce soit sur la Grand-Place ou à Fabelta, le choix s'est porté sur des modèles à éclairage indirect. Ces modèles créent une ambiance nocturne assez chaleureuse, mais ils sont très peu efficaces quant à leur fonction première qui est d'éclairer la voirie et surtout les trottoirs et traversées piétonnes. En termes d'efficacité énergétique, l'éclairage indirect est également très peu performant. Sur le Plateau de la Gare, l'éclairage est direct et installé au niveau des cheminements piétons

Sans négliger pour autant l'aspect esthétique des mâts et des lampadaires, il nous semble qu'il vaut mieux privilégier du mobilier offrant un éclairage direct sur ce qu'il est nécessaire avant tout de mettre en lumière, c'est-à-dire les espaces fréquentés par les piétons (trottoirs et traversées).



Eclairage formant une limite entre l'espace piétons et véhicules sur la Grand-Place et à Fabelta. Eclairage direct sur l'espace piéton avec vasques fleuries sur le Plateau de la Gare

Les vasques, bacs et supports pour plantations



Vasques suspendues très décoratives en été, beaucoup moins en hiver



Grand-Place : les jardinières mobiles permettent un modularité de l'espace, mais pas toujours au bénéfice du piéton



Jardinière fixe marquant un élargissement de trottoir

Dans un espace public, le choix du mobilier doit également être guidé par la réponse à cette question : quels sont les types d'usagers les plus susceptibles de fréquenter cet espace ? Des jeunes, des aînés, des familles, des promeneurs, des sportifs... ? Les fonctions présentes aux abords ou la situation le long d'un itinéraire pour modes doux apportent des éléments de réponse à cette question. Les souhaits des riverains ou des associations de quartier sont également des éléments essentiels à prendre en compte.

Pour définir l'implantation et le type de mobilier urbain, certaines villes françaises ont développé une démarche particulièrement intéressante. Cette démarche part du principe que les espaces publics doivent pouvoir être fréquentés aisément par les personnes les plus vulnérables, comme les aînés ou les personnes à mobilité réduite. Elles organisent donc des « promenades urbaines » avec des techniciens communaux et des représentants de ces usagers dans les espaces qu'ils souhaitent le plus fréquenter : centre urbain, rues commerçantes, parc, abords des maisons de retraite... Les personnes peuvent montrer sur le terrain les difficultés qu'elles éprouvent dans leurs déplacements : absence de bancs, bancs mal conçus, trottoirs trop étroits, bordures difficilement franchissables, traversées peu sécurisées... Les aménagements peuvent alors répondre à des besoins explicitement démontrés.

A Tubize, la commission consultative des aînés pourrait être un partenaire très intéressant pour réaliser ce type d'opération.