

CITW - Centre d'Ingénierie Touristique de Wallonie

PLAN QUALITÉ TERRITORIAL DU COEUR DE DURBUY-VIEILLE-VILLE

"Le Fond Européen de Développement Régional et la Wallonie investissent dans votre avenir"

RAPPORT FINAL - OCTOBRE 2015

PHASE 3 : ÉTABLISSEMENT D'UN PLAN DE DÉVELOPPEMENT

PHASE 4 : SCHÉMA DIRECTEUR POUR DÉVELOPPEMENTS OPÉRATIONNELS



PHASE 3 : ÉTABLISSEMENT D'UN PLAN DE DÉVELOPPEMENT

I. PLAN GESTION QUALITÉ	4
1. Mettre en place les conditions et les moyens d'une gestion professionnelle et efficace de la vieille ville	5
1.1. Une situation préoccupante	5
1.2. Mettre en place une gestion urbaine professionnelle, solide et performante	5
1.3. Engager un manager urbain pour Durbuy vieille-ville	5
1.4. Rationaliser et intégrer les diverses instances intervenant dans l'organisation du tourisme à Durbuy	5
1.5. Une stratégie mobilisatrice	5
2. Les impératifs de qualité : compétition, rigueur et satisfaction du visiteur	6
2.1. La qualité est une compétition	6
2.2. Spécificité de la gestion de la qualité d'une ville touristique	6
2.3. La satisfaction du client	7
3. Mise en oeuvre d'un plan gestion qualité	7
3.1. Politique générale	7
3.2. La politique de gestion de l'espace	7
3.3. La politique d'accessibilité et de sécurité	8
3.4. La politique de gestion du parcage	8
3.5. La politique commerciale et de services	9
3.6. L'animation et les événements : éviter la dissolution du concept	10
3.7. Les attractions : cibler et augmenter l'offre	11
3.8. La politique de communication et de promotion	11
4. Synthèse : développement et positionnement	12
II. AXES D'INTERVENTIONS SPATIALES	13
1. Propositions concrètes pour les circulations et parcages	14
2. Le plan de développement au Nord de la vieille ville	32
3. L'aménagement du boulevard urbain	34
4. L'aménagement global des "terrasses de Durbuy"	36

PHASE 4 : SCHÉMA DIRECTEUR POUR DÉVELOPPEMENTS OPÉRATIONNELS

I. PROPOSITIONS DE DÉVELOPPEMENT	43
1. Les développements du Nord de la vieille ville	45
1.1. Aménagement d'aires de circulation et de parcages d'accueil au Nord	45
1.2. Zone d'accueil pour mobilhome au Vedeur	46
2. Le Boulevard urbain	47
2.1. La place aux Foires et le parc Roi Baudouin	48
2.2. Le boulevard et la Combe	51
2.3. L'anticlinal et le parc des Récollets	53
2.4. La Grand 'rue	54
3. Les "chemins de Durbuy"	59
3.1. Les chemins de la colline	60
3.2. Commentaires sur l'état des "chemins de Durbuy"	61
3.3. La sécurité des riverains au pied des coteaux	62
4. Les "terrasses" de Durbuy	63
4.1. Commentaires sur l'arrière de la Grand'rue et les deux rives de l'Ourthe	64
4.2. Ferme au Chêne et alentours	65
4.3. Les "terrasses de Durbuy"	66
4.4. La zone proche du pont	70
4.5. Parc de l'îlet	71
4.6. Parc des Topiaires	73

PHASE 3

Établissement d'un plan de développement

PHASE 3

Établissement d'un plan de développement

I. PLAN GESTION QUALITÉ

1. Mettre en place les conditions et les moyens d'une gestion professionnelle et efficace de la vieille ville

1.1. Une situation préoccupante

Comme cela a été montré dans la phase diagnostic de ce rapport, un des principaux problèmes de Durbuy à l'heure actuelle est l'absence d'une prise en charge efficace, permanente et qui soit coordonnée avec les différents acteurs de la vieille ville. Il en résulte que l'activité générée par les entrepreneurs touristiques de Durbuy vieille-ville n'est ni encadrée par une gestion urbaine rigoureuse, ni guidée par une stratégie globale à moyen terme.

1.2. Mettre en place une gestion urbaine professionnelle, solide et performante

Le maintien à terme de la qualité du cœur de ville de Durbuy ne pourra se mettre en œuvre qu'à la condition que soit résolue **la question de la prise en charge de la gestion de la vieille-ville : qui gère, qui fait quoi et quoi paie quoi ?** Cependant, cette gestion urbaine ne peut être efficacement prise en charge par un rassemblement pléthorique de l'ensemble des forces vives. Elle doit être le fait d'une instance ad hoc dotée de pouvoir, de légitimité et des moyens nécessaires.

1.3. Engager un manager urbain pour Durbuy vieille-ville

- La gestion qualité requiert impérativement **l'engagement d'un manager urbain** en charge de la vieille-ville
- Celui-ci doit impérativement :
 - > être dégagé des conflits et des jeux de pouvoirs locaux d'une part,
 - > détenir de réelles compétences en matière de gestion urbaine et de business touristique.

- En effet, si être restaurateur est un métier bien particulier requérant des compétences spécifiques, être manager urbain est un autre métier, bien différent, requérant lui aussi des compétences pointues, mais qui sont autres que celles des métiers de l'Horeca.
- Ce manager, véritable cheville ouvrière de la gestion et de l'animation la vieille ville, doit être un opérateur réellement professionnel qui, pour être pleinement efficace, doit être impérativement dégagée du surplomb inhibant du tissu relationnel local et des effets de pouvoirs y afférents. Ceci veut dire que, si ce manager urbain doit être reconnu et soutenu par les différents acteurs concernés, il ne peut pas être la simple émanation de ceux-ci.
- Enfin, ce manager **doit disposer du pouvoir d'injonction** sur les services et entreprises en charge de la maintenance de la vieille-ville. Il doit aussi être doté d'une capacité d'intervention dans la définition et l'organisation de la politique événementielle et d'animation.

1.4. Rationaliser et intégrer les diverses instances intervenant dans l'organisation du tourisme à Durbuy

Le rapport de J.P. Ledoux indique que 10 instances interviennent dans l'organisation du Tourisme à Durbuy et pour la vieille-ville il y en a trois : la MT, l'OCTD, le SI. Si l'on ne peut (ou ne veut) pas rationaliser ce millefeuille, il serait bon à tout le moins de veiller à **intégrer davantage** ces instances **afin de gagner** en efficacité mais surtout **en cohérence**.

1.5. Une stratégie mobilisatrice

La mobilisation de tous les opérateurs de Durbuy est indispensable à la réussite d'une politique d'excellence pour le cœur de ville. Vu la culture d'entreprise actuelle de ces opérateurs, cette mobilisation ne surgira pas spontanément. Elle doit donc, elle aussi, être pensée et construite dès le départ comme une stratégie volontariste.

2. Les impératifs de qualité : compétition, rigueur et satisfaction du visiteur

2.1. La qualité est une compétition

Le constat réalisé dans la première partie de cette étude l'a montré, l'offre touristique à Durbuy souffre d'un niveau de qualité insuffisant. Derrière ce constat se cache une manière d'envisager l'activité touristique qui se repose sur l'exploitation d'une rente de situation qui, pense-t-on continuera, comme par le passé à attirer la clientèle touristique.

Cette vision des choses est un pari risqué dans le marché touristique actuel que l'on peut qualifier de très concurrentiel.⁽¹⁾ La mise en place d'une politique de qualité s'impose à tous les niveaux de l'activité touristique afin de résister à la pression de la concurrence.

« La définition de la qualité est simple : ainsi que l'exprime l'AFNOR, **c'est l'aptitude d'un produit à satisfaire les besoins des utilisateurs** »⁽²⁾. Cependant, «et bien que l'objectif soit de satisfaire le client et de le fidéliser, **cette qualité est une compétition qui ne doit jamais ignorer que la partie ne se joue jamais à deux mais au moins à trois : le client, l'entreprise et le ou les concurrents**. Il est nécessaire dès-lors de savoir évaluer toute sa concurrence et de connaître tous les produits qui peuvent apporter une satisfaction comparable au segment de clientèle défini : produits directement concurrents et produits de remplacement.»⁽³⁾

2.2. Spécificité de la gestion de la qualité d'une ville touristique

Au moment de mettre en place un plan gestion qualité, il importe d'être conscient de ce que **la gestion d'une ville touristique se démarque de l'habituelle gestion communale** et ce dans son principe même.

Dans la gestion communale classique, le maintien du niveau de qualité se conçoit et s'effectue dans le souci de conserver à l'espace public le cadre nécessaire au bon déroulement de la vie sociale. Dans cette perspective, l'espace public est considéré comme un simple substrat sur lequel viennent s'implanter les diverses activités urbaines. La gestion de celui-ci vise essentiellement à fournir un cadre, un environnement dont les qualités esthétiques, fonctionnelles et de sécurité soient telles qu'elles encouragent et soutiennent les activités de la ville.

Dans le cas des petites villes touristiques, la problématique est tout autre.

- Premièrement, une petite ville touristique n'est pas seulement un espace urbain, c'est aussi et parfois surtout **une infrastructure touristique. Une infrastructure touristique, ce n'est pas seulement un substrat matériel, c'est un système de production de service**, autrement dit de **servuction**⁽⁴⁾. Dans cette perspective, l'objectif majeur d'un plan gestion qualité dans une petite ville touristique n'est pas d'assurer la maintenance d'un substrat spatial mais de **garantir la qualité d'un service, autrement dit, offrir aux visiteurs, quels qu'ils soient, une fréquentation agréable et ludique des lieux**.
- Deuxièmement, une petite ville touristique **est un produit touristique** ce qui implique que sa gestion ne peut se limiter à l'espace public et aux seuls aspects matériels. **La gestion de sa qualité doit concerner toutes les dimensions, matérielles et immatérielles** qui composent un tel produit. En effet, dans le tourisme, ce que l'on consomme, avant d'être la matérialité des lieux, c'est une certaine image, un ensemble d'évocations.
- Troisièmement, la mesure de la qualité d'une petite ville touristique **est la satisfaction du client touriste. La gestion de la qualité doit donc être pensée à partir des exigences de la demande** et ce, d'autant plus, que le marché concurrentiel est tendu. Ceci veut dire très clairement que la gestion de la qualité ne doit pas **se faire en laissant aux services de maintenance le soin de fixer eux-mêmes le niveau de qualité qu'ils doivent atteindre et maintenir**. En effet, **si l'on n'y prend garde**, et à défaut d'autres indications, ce sont les critères et niveaux d'exigence de ces personnes directement en charge de la gestion de la qualité sur le terrain qui servent de cahier des charges spontané, avec tous les errements que cela provoque ainsi que la partie diagnostic de ce travail l'a montré.

¹ Les médias ont rapporté qu'à l'occasion des vacances de Pâques 2014, 100.000 passagers ont embarqué à Zaventem lors du Weekend du 4 au 6 avril. Un tel chiffre doit faire réfléchir quant à la capacité de nos petits centres touristiques locaux à résister à la concurrence des destinations moyenne distance. Autre chiffre, la côte a reçu 370.000 touristes le weekend précédent le 21 juillet 2015.

³ P. Eiglier, E. Langeard et C. Dageveille : La qualité de services, Revue Française du Marketing, n°121, 1989, p.93

B. Pavie-Latour, La compétitivité par la qualité, op cit p.86.

⁴ Servuction, le marketing des services de P. Eiglier et E. Langeard ; McGRAW- HILL 1987.

2.3. La satisfaction du client

La satisfaction du visiteur ⁽⁵⁾ repose sur cinq éléments.

- **Les attentes**, que l'on peut définir comme « les croyances que se fait le consommateur sur ce qu'il va retirer de son achat » ⁽⁶⁾, et en cela, la mémoire antérieure fait partie de la perception.
 - > Lorsqu'on parle d'attente, il ne s'agit pas seulement des attentes sur le plan matériel, **mais aussi celles relatives à tout l'univers immatériel** qui participe à la prestation de service. Ainsi, par exemple, les touristes qui viennent à Durbuy, y viennent pour une bonne part afin de consommer quelque chose très immatériel que l'on pourrait appeler « **le charme d'une petite ville médiévale** ».
 - > Enfin, lorsqu'on parle des attentes, il ne s'agit pas seulement du contenu des attentes mais **aussi du niveau** de celles-ci.
- **Les performances** définies comme « ce que l'on obtient par son achat selon les attributs importants pour le consommateur » ⁽⁶⁾.
- Les attributs sont de trois ordres :
 - > caractéristiques (les caractéristiques physiques du produit)
 - > bénéfique (les avantages à utiliser le produit),
 - > d'image, (les évocations et connotations liées au produit).
- **La comparaison** entre performances et attentes.
- **La satisfaction ou l'insatisfaction** qui ne relève pas seulement du niveau des performances, **mais aussi du niveau d'attentes préalables**.

Il a été montré ⁽⁷⁾ que quatre résultats sont possibles dans ce modèle.

Performance attendue.	Performance reçue.	Congruence.	Niv. de satisf.
Négative.	Positive.	Positive.	Très satisfait.
Positive.	Positive.	Positive.	Satisfait.
Négative	Négative.	Négative.	Insatisfait
Positive.	Négative	Négative.	Très insatisf.

⁵ G.A. Churchill et C.Surprenant, An investigation into the determinants of customer satisfaction, Journal of Marketing Research, n°19, 1982, pp. 491-504.

⁶ W.L. Wilkie, Consumer Behavior, John Wiley and sons, U.S.A.1994.

⁷ K.S. Chon, Contemporary research issues related tourist satisfaction and dissatisfaction, International conference at the University of Innsbruck 1993.

3. Mise en oeuvre d'un plan gestion qualité

L'opérationnalisation d'une politique de qualité passe par la mise en œuvre d'un plan « gestion-qualité » qui s'applique à toutes les composantes de l'offre tant au niveau de l'offre de service ou de la politique de l'image qu'au plan spatial. Ce sont ces différentes dimensions que nous allons envisager dans les points qui suivent.

3.1. Politique générale

La gestion de la qualité doit se faire, pour chaque produit, en suivant le fil rouge défini par le concept.

- Il faut éviter d'introduire la confusion en posant des gestes en désaccord avec le concept.
- Il faut éviter la rupture de ton en posant des gestes dissonants par rapport au concept.
- Il faut éviter la dispersion en courant plusieurs concepts à la fois.
- Il faut surtout éviter la dissolution du concept en acceptant tout ce qui se présente.

3.2. La politique de gestion de l'espace

Une gestion de l'espace de qualité nécessite :

- une planification des interventions dans le temps construite selon des cycles spécifiés par le type de problèmes à rencontrer et par les rythmes de l'activité touristique;
- une ligne d'intervention, sur les plans fonctionnel et esthétique établie à partir du concept ;
- une équipe d'intervention spécialement formée et encadrée ;
- un guide d'intervention contraignant pour les agents exécutants ;
- une procédure de contrôle permanente du niveau de qualité de l'espace et de son adéquation avec le concept ;
- une procédure d'intervention rapide lorsque des circonstances imprévues l'imposent ;
- une structure de concertation avec les partenaires concernés ;
- une charte de bonne conduite négociée avec l'ensemble des opérateurs;
- une politique d'incitation à la qualité à destination de tous.

LA POLITIQUE DE GESTION DE L'ESPACE CONCERNE LES CHAMPS D'APPLICATION SUIVANTS :

- les espaces publics : rues, places, trottoirs, piétonniers, plaines et aires de jeux, aires de pique-nique, parkings ;
- l'éclairage : l'éclairage public, les enseignes lumineuses, la mise en lumière des monuments et sites ;
- le mobilier urbain et l'art dans la ville : tables et bancs publics, poubelles, cabines téléphoniques, bornes, grilles, murets, abris bus, colonnes d'affichage, fontaines, œuvres d'art ;
- la structure verte : parcs, squares, espaces verts, arbres d'alignement, haies, pelouses, bacs à fleurs ;
- les cheminements touristiques : état des accès, des sentiers, des parapets et garde-fous, du balisage ;
- le patrimoine naturel et bâti : entretien et maintenance des tous les éléments de mise en valeur ;
- les espaces muséologiques et d'exposition : entretien et maintenance ;
- les bâtiments privés : décoration et coloris des façades, terrasses, jardinets, stockage des poubelles

3.3. La politique d'accessibilité et de sécurité

La signalisation dans une commune touristique doit répondre à quatre exigences majeures.

- la signalisation est un système intégré, elle doit être pensée et mise en place de façon globale.
- un système de signalisation est un fil d'Ariane, ce qui suppose qu'il ne saurait être interrompu à l'un ou l'autre endroit.
- la signalisation doit être lisible par tous.
- un souci esthétique rigoureux doit présider au choix et à l'entretien des supports de signalisation.

L'accès des personnes à mobilité réduite doit être une préoccupation constante.

La sécurité objective concerne tous les aspects de l'organisation d'un lieu touristique. Dans une démarche de qualité, il est impératif de se préoccuper activement de la sécurité du visiteur.

Le sentiment de sécurité. Une politique rigoureuse de gestion de l'espace est déterminante pour générer chez le visiteur le sentiment que sa sécurité est garantie.

3.4. La politique de gestion du parcage

La gestion du parcage passe par la mise en place d'un système intégré et modulable sur l'ensemble de ce territoire c'est-à-dire :

- un plan de parcage
- une signalétique de parcage
- un système de prix du parcage
- des modalités de gestion plus contraignantes pour les jours d'affluence
- un contrôle constant et coercitif de la bonne application des règles par tous.

Ce n'est donc plus l'espace d'accueil qui s'adapte à l'exigence de l'automobiliste, mais bien **l'automobiliste qui est pris en charge et cadré dans un système spatial préalablement raisonné et organisé.**

3.5. La politique commerciale et de services

La qualité de la politique commerciale va se construire à travers les dimensions suivantes.

LE CONTEXTE PHYSIQUE,

et dans celui-ci

- la communication vers l'extérieur
- la structure d'accueil du client.

La qualité de la communication vers l'extérieur requiert des interventions sur

- > *la forme des messages : taille des enseignes, coloris ;*
- > *le fond des messages : précision et compréhension.*

La qualité de la structure d'accueil du client dépend

- > *de l'ambiance : la décoration, la propreté, la lumière, la température*
- > *fonctionnalité : la gestion des flux de chalandise.*

LE PERSONNEL DE CONTACT QUI A DEUX RÔLES

- Le rôle opérationnel, soit les différentes opérations qu'il doit effectuer ; la qualité dépend ici de la compétence.
- Le rôle relationnel ou trois éléments interviennent dans la qualité :
 - > *Le visible : propreté, ordre et bon état du contexte où évolue le personnel de contact, mais aussi l'apparence du personnel.*
 - > *Le gestuel : comportement, disponibilité, expression du visage, sourire...*
 - > *Le verbal : à la fois fond et forme, précision, professionnalisme et multilinguisme des messages, ton adéquat.*

LA RELATION COMMERCIALE OU DE SERVICE

doit être guidée, dans le chef du prestataire, par le souci d'équité de l'échange.

L'équité de l'échange repose sur:

- > *la satisfaction que le consommateur retire de sa relation avec le prestataire de service,*
- > *la satisfaction procurée par le produit ou le service acheté.*

La charte de qualité expose les différents engagements pris en concertation par les acteurs concernés en vue de proposer un produit touristique de qualité.

LA CHARTE DE QUALITÉ :

- *mobilise autour d'un projet,*
- *définit le cadre contractuel,*
- *initie de nouvelles pratiques commerciales,*
- *permet l'évaluation de la progression dans une démarche de qualité.*

3.7. Les attractions : cibler et augmenter l'offre

Trois constats de cette étude peuvent guider la mise en place d'une offre renouvelée en matière d'attraction.

- Premièrement, la tendance de l'offre de Durbuy vieille-ville est **le glissement vers un mono-produit : l'horeca**. Il ne reste en effet que le minigolf, le petit train et les topiaires. Cette tendance réduit la largeur des segments de clientèle susceptibles d'être intéressés.
- Deuxièmement, le nombre **d'entrées aux topiaires a diminué** de moitié entre 2002 et 2014 (de 48.000 à 24.000).
- Enfin, **l'âge moyen des visiteurs de Durbuy a augmenté** de 7 ans depuis 1995 et le segment des parents avec enfants a diminué de 6%.

De ces constats il ressort que de nouvelles attractions doivent être offertes et ce notamment **en visant le rajeunissement** de la clientèle et le segment de (grands) parents avec enfants. Cependant, le concept de « petite ville de charme » ne peut pas s'accommoder de l'installation de plaines de jeux importantes, voyantes et bruyantes. **Durbuy ne doit pas se transformer en parc d'attractions**. Néanmoins, il est possible de réfléchir à la mise en place d'une offre **en activités pour enfants dans des conditions compatibles** avec le concept. L'opportunité qu'offre à cet égard la nécessité de redéfinir le parc des topiaires mérite d'être examinée sous cet angle (voir le point spécifique sur les topiaires.)

D'autres attractions doivent pouvoir se développer autour de **thèmes choisis** comme le terroir (ainsi la microbrasserie de la ferme aux chênes) ou l'art (Louise Gallery, les mercredis des artistes, Durbuyssimo) etc.

3.8. La politique de communication et de promotion

- Mettre en place une stratégie intégrée de diffusion de l'information. A des échelles différentes, la communication de Durbuy vieille-ville résulte de l'intervention de multiples instances qui se chevauchent et dont les messages ne sont pas nécessairement coordonnés. Au vu de cette situation et pour gagner en performance et cohérence, il est nécessaire de mettre en place, à tout le moins une cellule de concertation qui définisse la ligne stratégique de la communication et qui coordonne les actions.
- Centrer la communication sur le concept de « plus petite ville du monde » et de « petite ville médiévale de charme ». L'enquête a montré que l'évocation première de Durbuy est toujours liée au concept de petite ville de charme. C'est donc sur ce créneau qu'il faut repositionner Durbuy et ce, notamment dans sa politique de communication.
- Compléter l'information « in situ ». En plus de la modalité classique d'information qu'est le bureau d'accueil de la vieille ville, la possibilité de nouvelles formes de communication, issues des nouvelles technologies devraient être envisagées. Cependant, leur mise en place devrait se faire dans le respect du cadre historique de la ville. Ainsi par exemple, il ne peut être question d'installer des écrans géants sur la place aux foires.
- Développer une charte graphique. Durbuy a besoin d'une **griffe** qui permette à l'œil d'identifier et de reconnaître immédiatement l'appartenance du produit. **C'est le rôle d'une charte graphique** qui indique, par certaines constantes graphiques de formes, de formats, de couleurs et par l'utilisation d'un logo qu'un produit spécifique est de Durbuy.
- Réactualiser les signalétiques routières et touristiques en fonction, d'une part, de l'évolution des fonctions, mais aussi en relation avec les options de circulation, de parcage, d'animation qui seraient susceptibles d'évoluer selon les projets en cours d'élaboration.

4. SYNTHÈSE : DÉVELOPPEMENT ET POSITIONNEMENT

Durbuy ne manque pas d'atouts

- Le concept existe
- L'inscription du concept dans l'espace existe
- La notoriété du concept existe
- Le positionnement sur le marché dans le créneau petite ville médiévale de charme est bon et porteur
- L'offre en commerces et services existe en nombre et qualité
- Les visiteurs affluent

Ce qu'il faut changer : qualité, intégration, gestion

QUALITÉ : VISER L'EXCELLENCE

- Viser l'excellence dans le maintien de la qualité du cadre spatial et la gestion de la foule
- Renforcer et requalifier l'offre de services, d'animation et d'attractions.
- Plus spécifiquement, la programmation de l'animation et des événements doit s'inscrire dans, et exprimer le concept.
- Renforcer l'offre en attractions sans diluer ni dégrader le concept

MIEUX INTÉGRER L'ACTION DES INSTANCES INTERVENANTES

- Améliorer la communication entre instances publiques et opérateurs privés
- Mieux intégrer l'action des instances publiques qui constituent le millefeuille

DOTER DURBUY VIEILLE-VILLE D'UN MANAGER URBAIN

- En charge du plan gestion-qualité au plan spatial et de l'animation
- Doter de moyens et d'un pouvoir d'injonction

PHASE 3

Établissement d'un plan de développement

II. AXES D'INTERVENTIONS SPATIALES

II. AXES D'INTERVENTIONS SPATIALES

1. Propositions concrètes pour les circulations et parkings

Alors que le cœur de ville de Durbuy fait l'objet d'un suivi depuis de nombreuses années, force est de constater que la gestion "de l'effet de foule" qui fut un des arguments de base du concept, ne s'améliore pas suffisamment malgré les aménagements de parkings d'accueil et la création de nouveaux espaces pour les piétons.

1. En 25 ans, l'attrait du site de Durbuy a augmenté et **généralisé de nouveaux flux** de visiteurs.
2. Face à cette affluence accrue, l'absence du parking Nord empêche l'équilibrage des trafics et parkings dans la vallée et à Durbuy. Il s'agit là d'un des **points cruciaux** de la gestion de l'automobile dans le cœur de ville
3. La création de **parkings extérieurs** a certes résolu en partie le problème quantitatif lors de pic-days, mais sans politique drastique de réduction du trafic et du parking dans le cœur de ville, **certains de ces parkings extérieurs sont largement sous utilisés**. Les automobilistes recherchent toujours dans un premier lieu à pénétrer au plus près du centre, quitte à l'encombrer inutilement. Il faut donc, soit changer le système d'occupation des parkings en couronne autour du cœur urbain, soit clairement interdire la plupart du temps un certain nombre de zones (dont le boulevard urbain) au parking envahissant.
4. **La tardive ouverture du parking sur l'ancien minigolf** crée de la confusion et maintient la circulation de voitures sur la zone piétonne devant le restaurant Le parc.
5. **La non-ouverture de la percée des Halles** n'a pas permis le bouclage piéton souhaité.
6. Le trafic à **double sens sur la Grand-rue** est gênant, crée de l'inconfort pour les piétons, réduit la convivialité de cette rue et est nuisible aux commerces.
7. **Le manque de visibilité** de certains parkings (ex statues de sable) entraîne une sous-utilisation de ceux-ci.
8. Le parking "commerçants" qui occupe une place importante est également sous-utilisé.

Pour tenir la comparaison face à Monschau, au Mont-Saint-Michel, à Vaison-la-Romaine, et tant d'autres lieux réputés, la ville de **Durbuy arrive à l'heure des choix décisifs** : continue-t-on à tolérer la présence permanente et envahissante des véhicules motorisés dans le centre, et ce au préjudice de ce qui fait l'attractivité et le charme de la "plus petite ville du monde" ? Ou bien, tenant compte des avis, remarques et suggestions qui émergent de l'enquête, envisage-t-on de prendre à bras-le-corps cette problématique pour rendre au cœur de la vieille-ville les espaces agréables, charmants que sont en droit d'attendre les visiteurs ?

Bien sûr, se pose immédiatement la question de savoir à quels moments, pour combien de temps, pour qui, la modulation de l'accès ou du non-accès des véhicules motorisés au centre doit être organisée.

Bien sûr les commerçants, ou certains d'entre eux, vont crier au désastre si on intervient pour réguler un tant soit peu le laissez-faire actuel. A cet égard par exemple, l'observation du phénomène des motards et de leurs engins montre que plus on laisse venir, plus on incite les utilisateurs à s'installer partout et sans vergogne, et plus les restaurants et cafés insisteront pour conserver cette clientèle dans le centre, quitte à pervertir complètement le concept de la petite ville de charme.

En ce qui nous concerne et après avoir longuement étudié la situation, nous pensons qu'il faut radicalement changer la perspective et réaffirmer ce que l'on veut promouvoir comme concept touristique et non se laisser dicter la gestion du cadre urbain par des considérations inspirées d'un mercantilisme à courte vue.

C'est pourquoi dans le cadre de la mission qui nous a été confiée, nous avons pris le parti de proposer **des solutions audacieuses, mais indispensables à nos yeux, pour traiter ce problème au fond**. Cependant, nous ne pourrions vraiment avancer sans le soutien des Autorités et du Comité d'accompagnement de l'étude, d'une part, pour développer avec les acteurs locaux un consensus en vue de l'amélioration profonde du système de gestion des véhicules motorisés et d'autre part, pour développer un système de lobbying solide auprès des instances susceptibles d'intervenir dans la sauvegarde de Durbuy en tant que Patrimoine, en tant que produit touristique majeur, et en tant que pôle économique essentiel proposant des emplois à la population locale.

II. AXES D'INTERVENTIONS SPATIALES

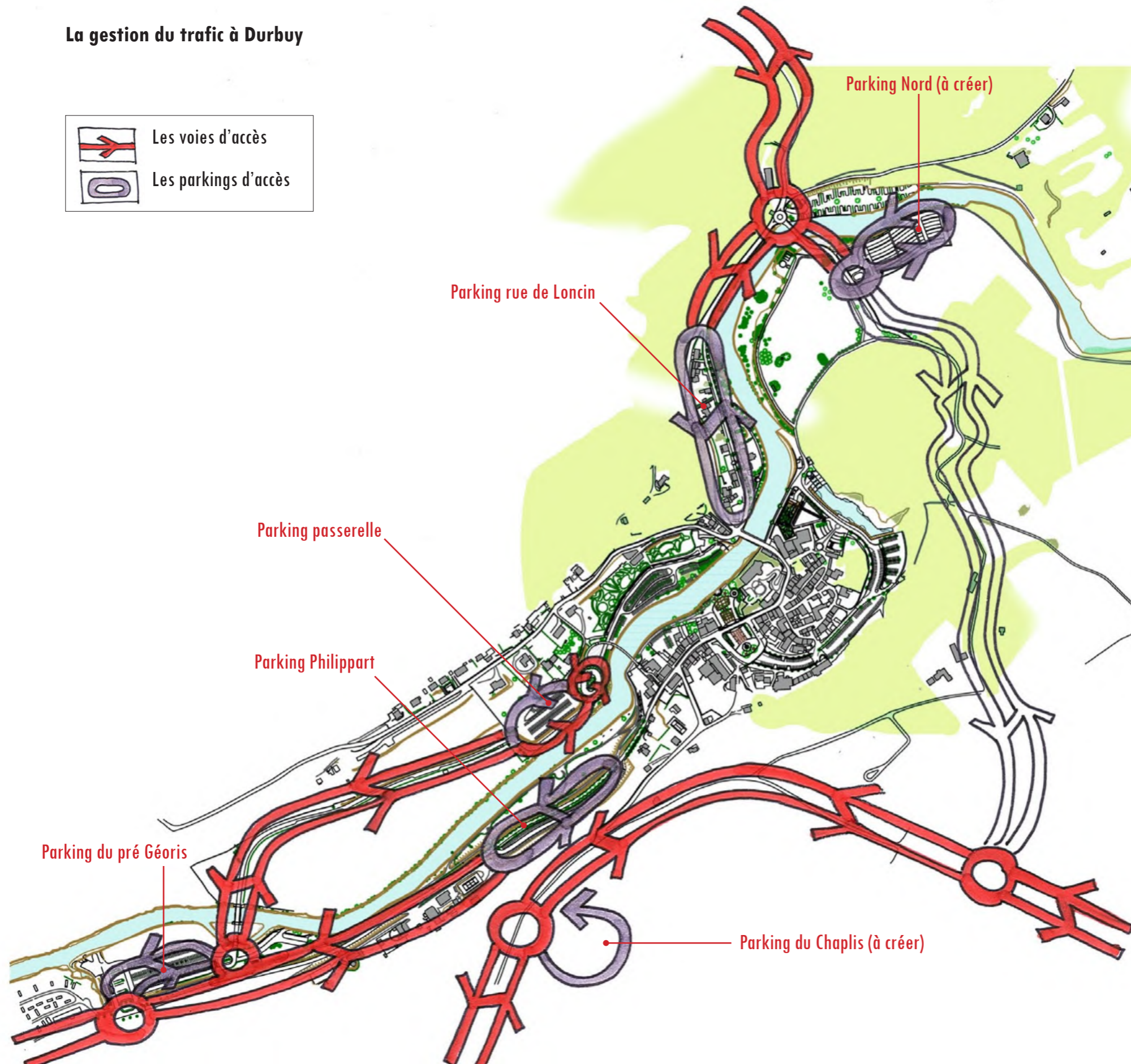
1.1. Propositions pour les circulations et parcage

Rappelons-nous les grands principes :

1. Arrêter les visiteurs le plus tôt possible, et le plus souvent dans une couronne extérieure de parkings d'accueil. Tout en veillant à en augmenter le nombre (parking Nord, Chaplis...)
2. Sanctuariser le plus souvent possible le centre, mais aussi les cheminements de liaison, pour les piétons, la convivialité, la découverte, la consommation;
3. Rechercher les solutions et les moyens pour réduire le transit dans la Grand 'rue, par la discussion, par l'aménagement de l'espace (espaces partagés, nouvelles voies, équipements ...) par des mises à sens unique ...
4. Rechercher les moyens de développer une liaison de contournement par l'arrière de l'anticlinal.
5. Organiser le trafic spécifique de desserte du boulevard urbain en inversant le sens de circulation actuel, afin de desservir mieux le parcage souterrain, puis la "Combe", avant d'irriguer la place aux Foires. Ainsi, la plongée directe dans le centre venant du sud sera nettement découragée.

II. AXES D'INTERVENTIONS SPATIALES

La gestion du trafic à Durbuy



1.2. Les modalités d'intervention en matière de circulation et parcage

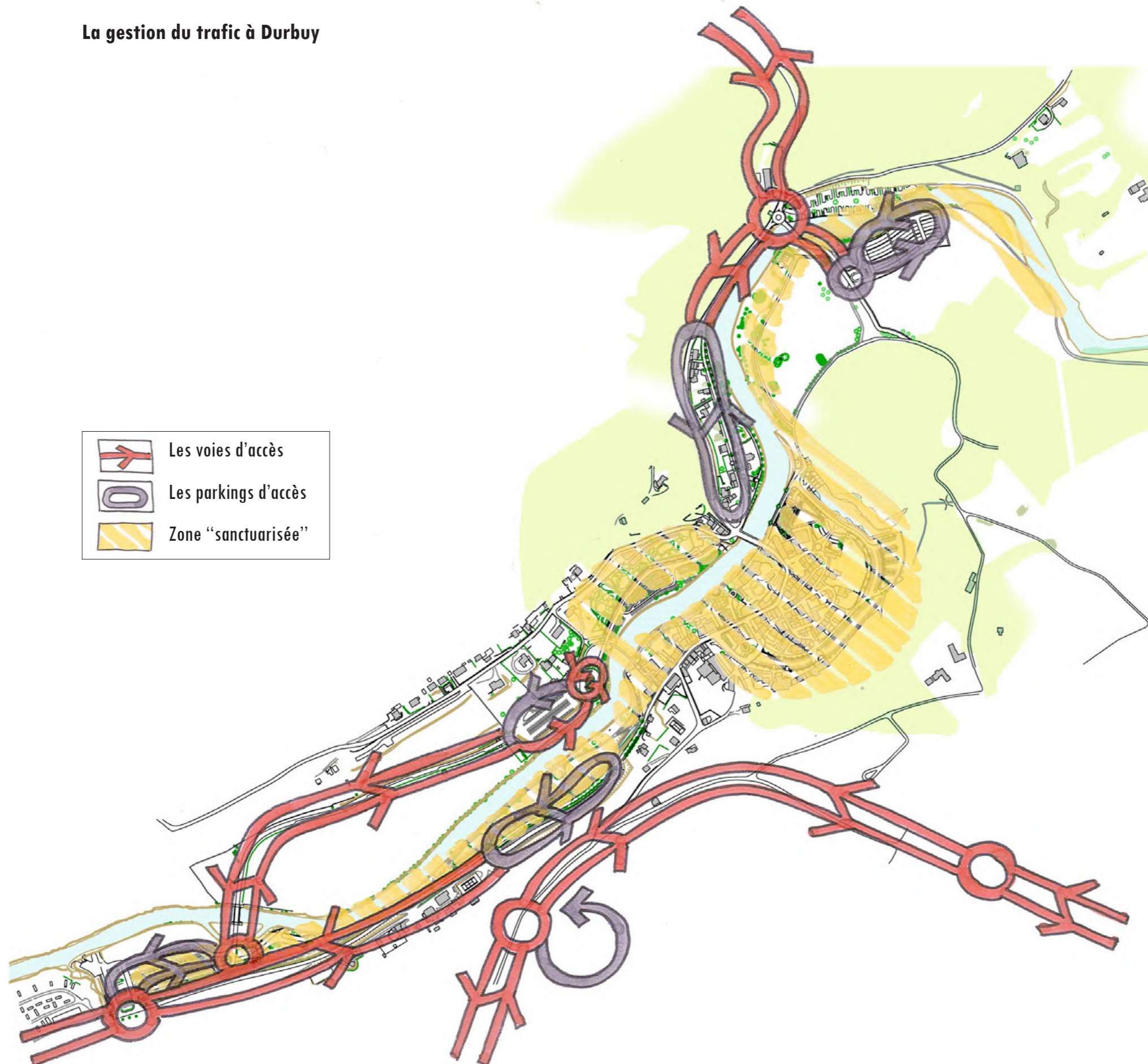
1.2.1 Repenser les parkings d'accueil et les accès au coeur de ville

On ne pourra traiter valablement les atteintes au concept induites par l'omniprésence des voitures au centre, **sans mettre en place un système cohérent d'accès contrôlé** dans le vieille-ville et de **retenue des voitures dans les parkings d'accueil**.

En saison d'été et lors des jours d'affluence (voire plus), une politique volontariste doit être décidée et appliquée afin de pouvoir retenir les voitures le plus tôt possible dans des parkings d'accueil aisément accessibles, de prix raisonnable voire gratuits.

II. AXES D'INTERVENTIONS SPATIALES

La gestion du trafic à Durbuy



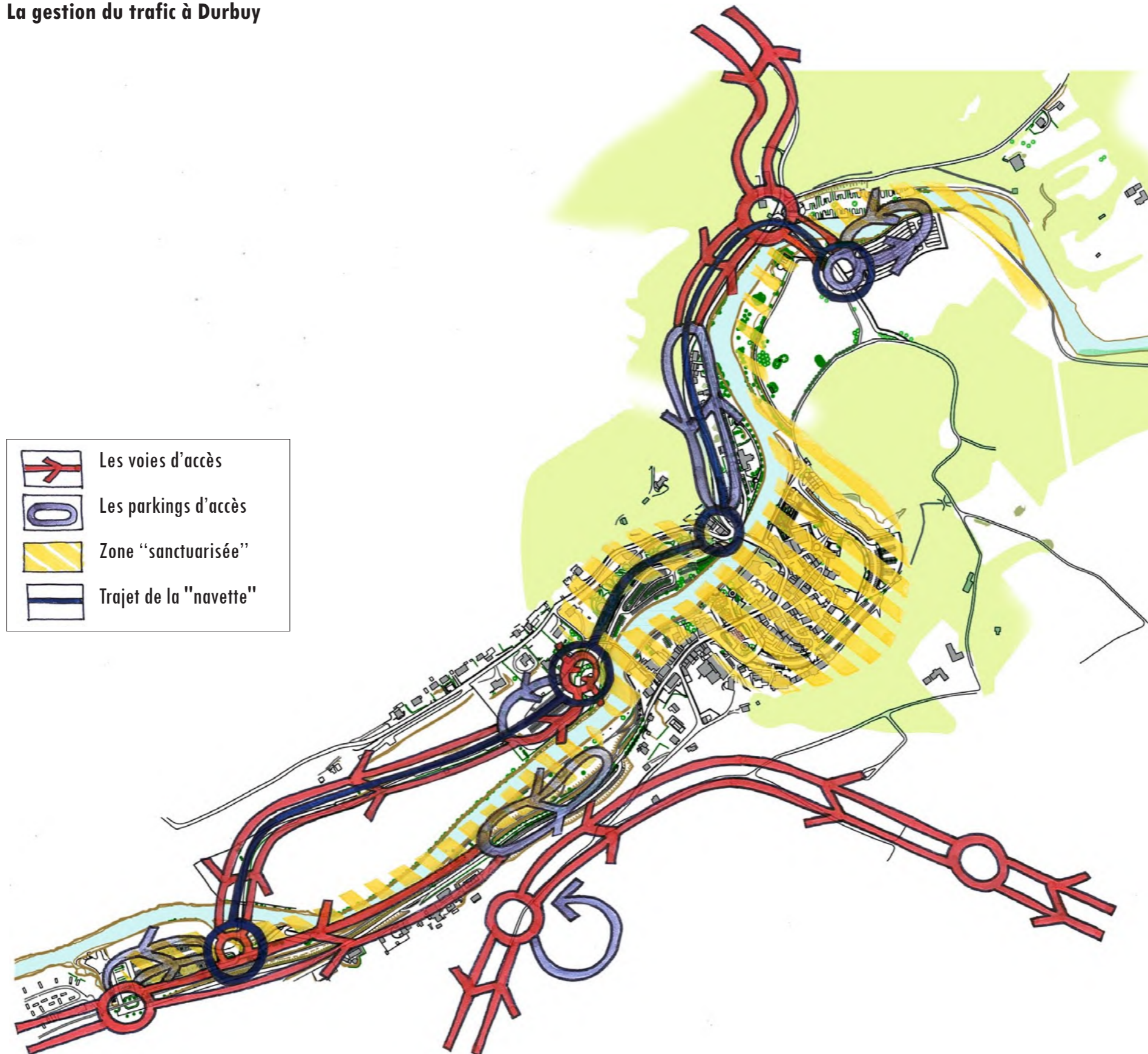
1.2.2. Sanctuariser le coeur de ville

Il faut adopter le principe d'une sanctuarisation du centre et de ses approches afin d'améliorer sensiblement la sécurité et le confort des piétons, l'animation commerciale, l'ambiance des terrasses. Les véhicules à moteur doivent être interdits en saison dans le centre, sauf avant 10 heures, clients hôtels, services, entretien, interventions ... et après 18h30 (arrivée des clients à l'hôtel, habitants).

Hors saison ou fêtes (Noël, Toussaint...) ou événements la circulation et le parage seraient gérés selon des modalités à définir.

II. AXES D'INTERVENTIONS SPATIALES

La gestion du trafic à Durbuy



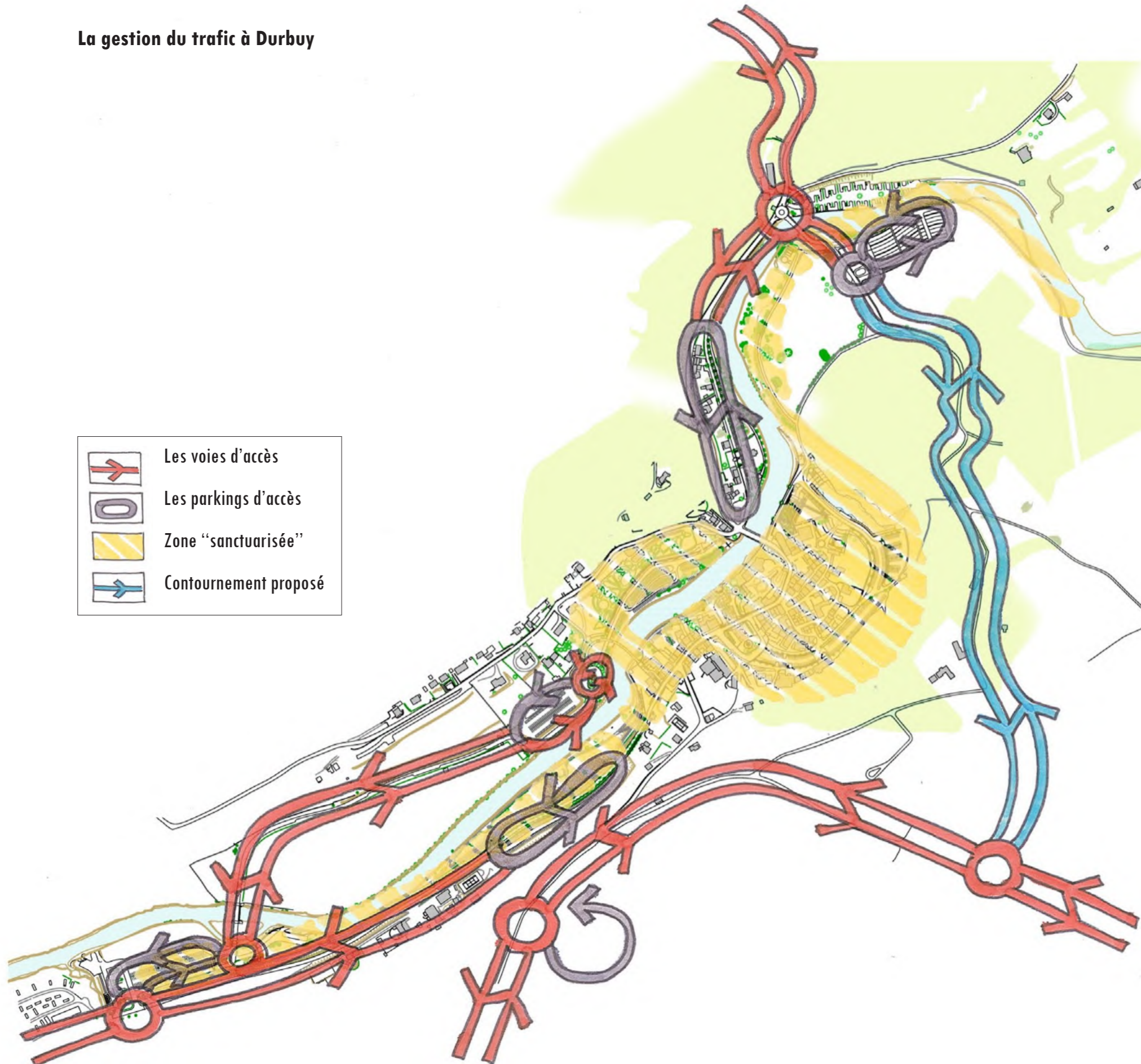
1.2.3. Intensifier les services de la navette





La création du parking Nord de Durbuy, suggérera de prolonger le trajet de la navette bus, et de la systématiser.

Ainsi, elle reliera de façon continue les différentes zones entre elles, sans s'introduire dans la zone "sanctuarisée" du centre.

II. AXES D'INTERVENTIONS SPATIALES

La gestion du trafic à Durbuy



-  Les voies d'accès
-  Les parkings d'accès
-  Zone "sanctuarisée"
-  Contournement proposé

1.2.4. Envisager le contournement nord

Une fois le pont réalisé au nord (voir point précédent), une solution existe, qui consiste à connecter la zone parking Nord de Durbuy et son pont franchissant l'Ourthe à la route vers Barvaux, en passant derrière le grand anticlinal.

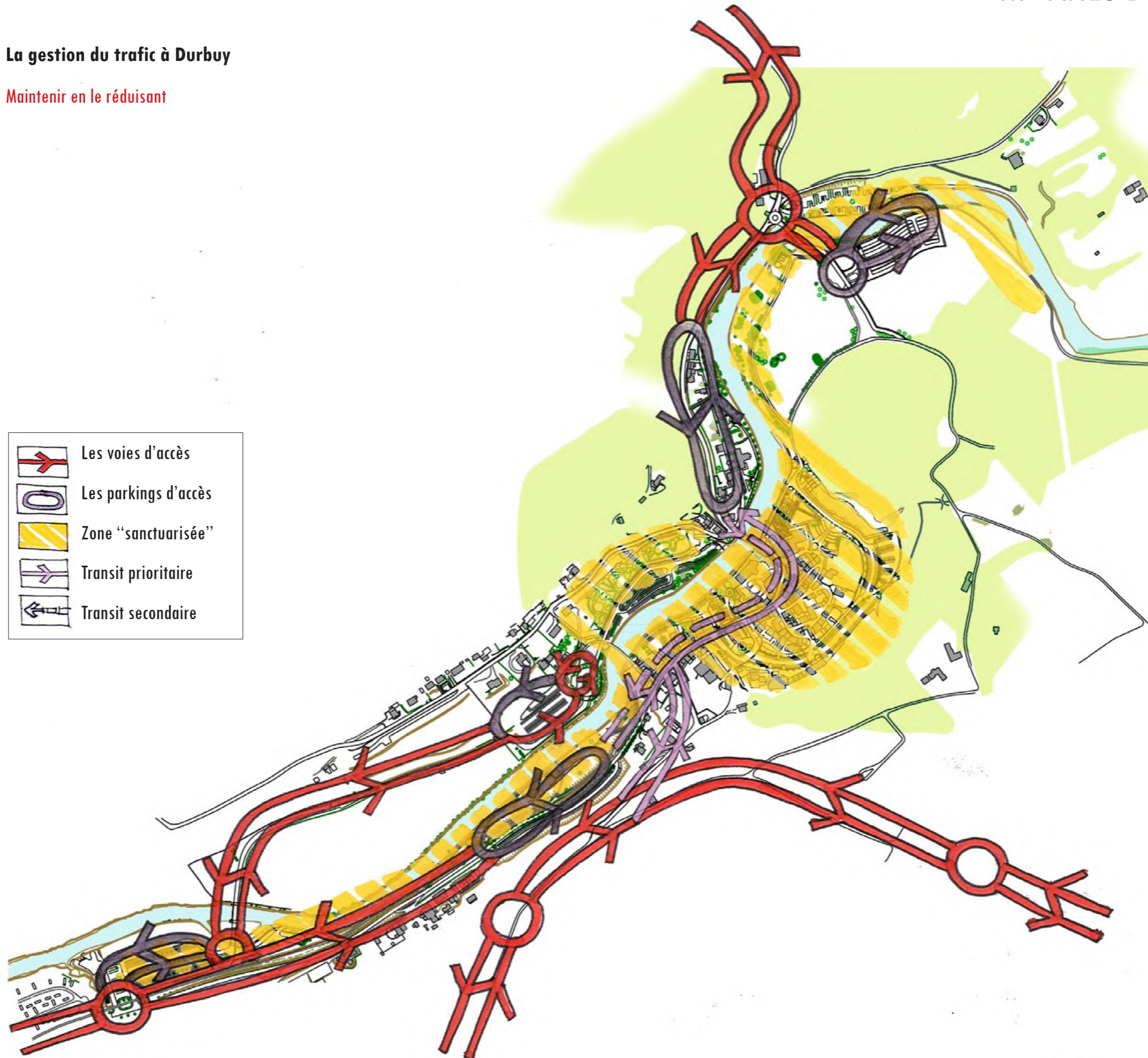
Cette option soulagerait indéniablement le centre des trafics de transit.

II. AXES D'INTERVENTIONS SPATIALES

La gestion du trafic à Durbuy

Maintenir en le réduisant

-  Les voies d'accès
-  Les parkings d'accès
-  Zone "sanctuarisée"
-  Transit prioritaire
-  Transit secondaire



1.2.5. Repenser la circulation de transit dans le coeur de Ville

En restant sur la Grand'rue mais en priorisant le sens Sud-Nord (le sens inverse devant laisser priorité).





II. AXES D'INTERVENTIONS SPATIALES

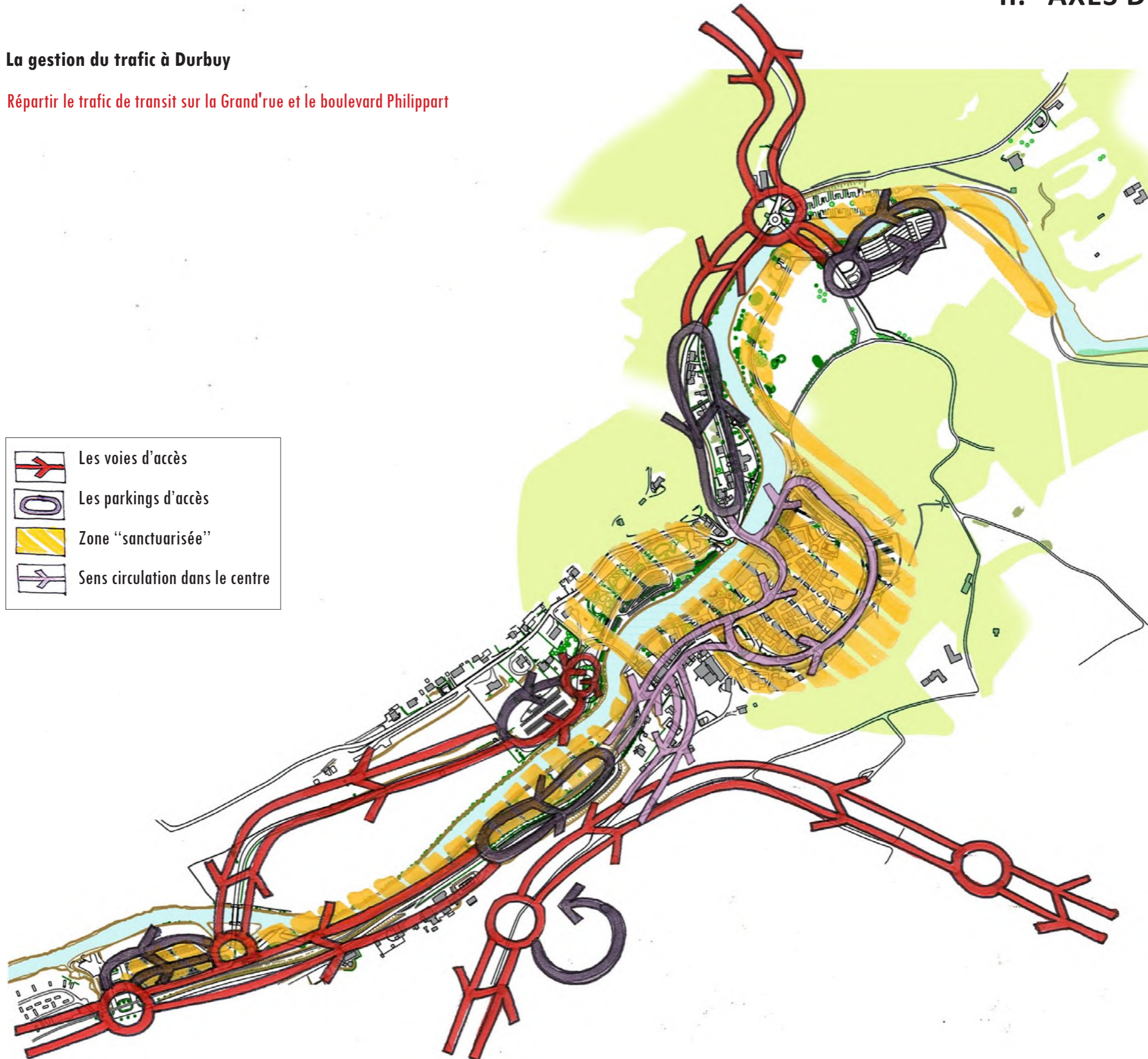
La gestion du trafic à Durbuy

Répartir le trafic de transit sur la Grand'rue et le boulevard Philippart

1.2.5. Repenser la circulation de transit dans le coeur de Ville

Libérer la Grand'rue d'un sens de circulation en rejetant celui-ci sur le boulevard urbain.

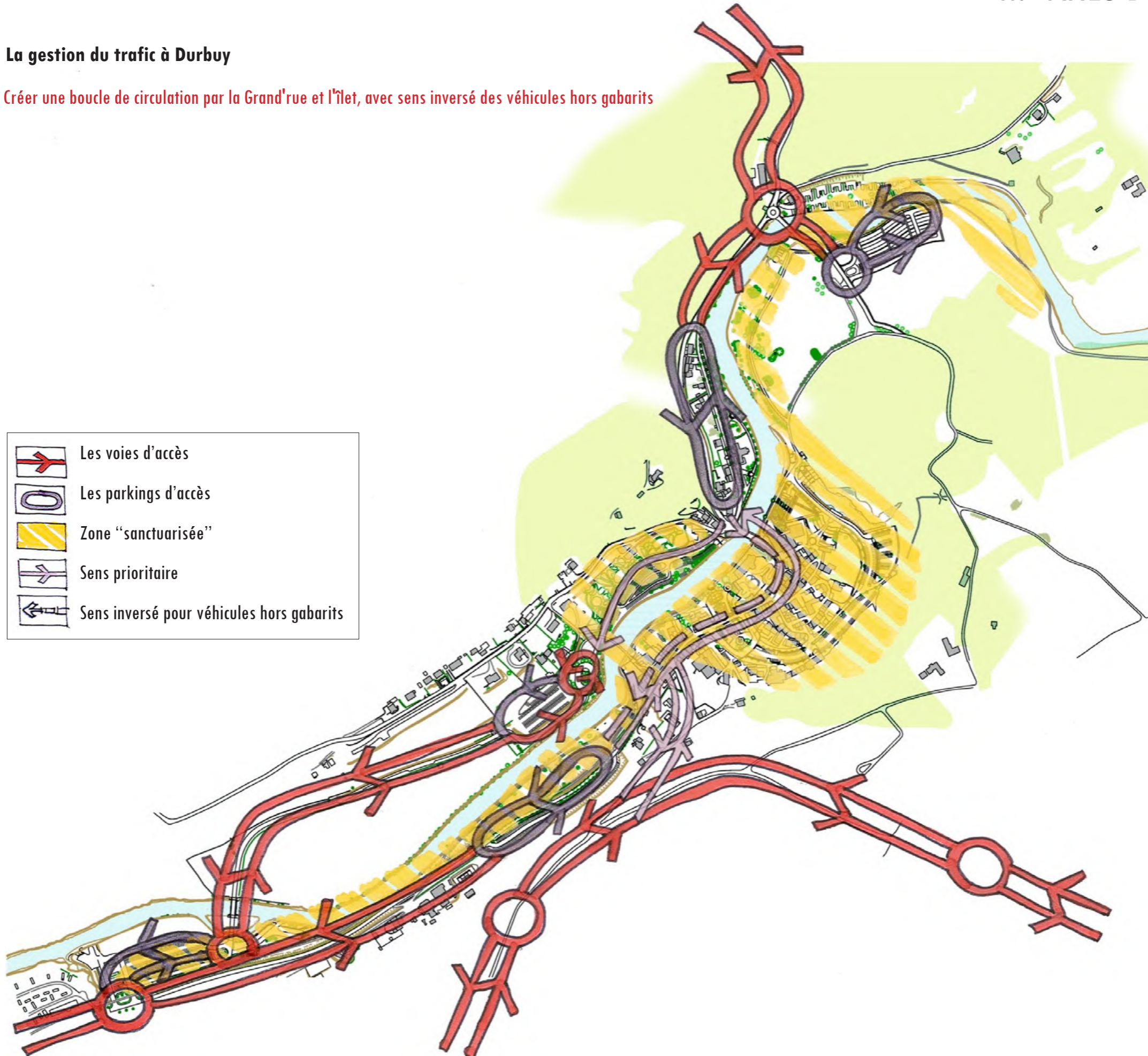
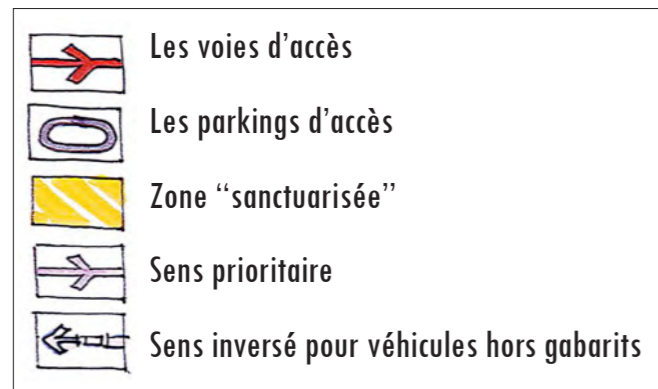
-  Les voies d'accès
-  Les parkings d'accès
-  Zone "sanctuarisée"
-  Sens circulation dans le centre



II. AXES D'INTERVENTIONS SPATIALES

La gestion du trafic à Durbuy

Créer une boucle de circulation par la Grand'rue et l'îlet, avec sens inversé des véhicules hors gabarits



1.2.5. Repenser la circulation de transit dans le coeur de Ville

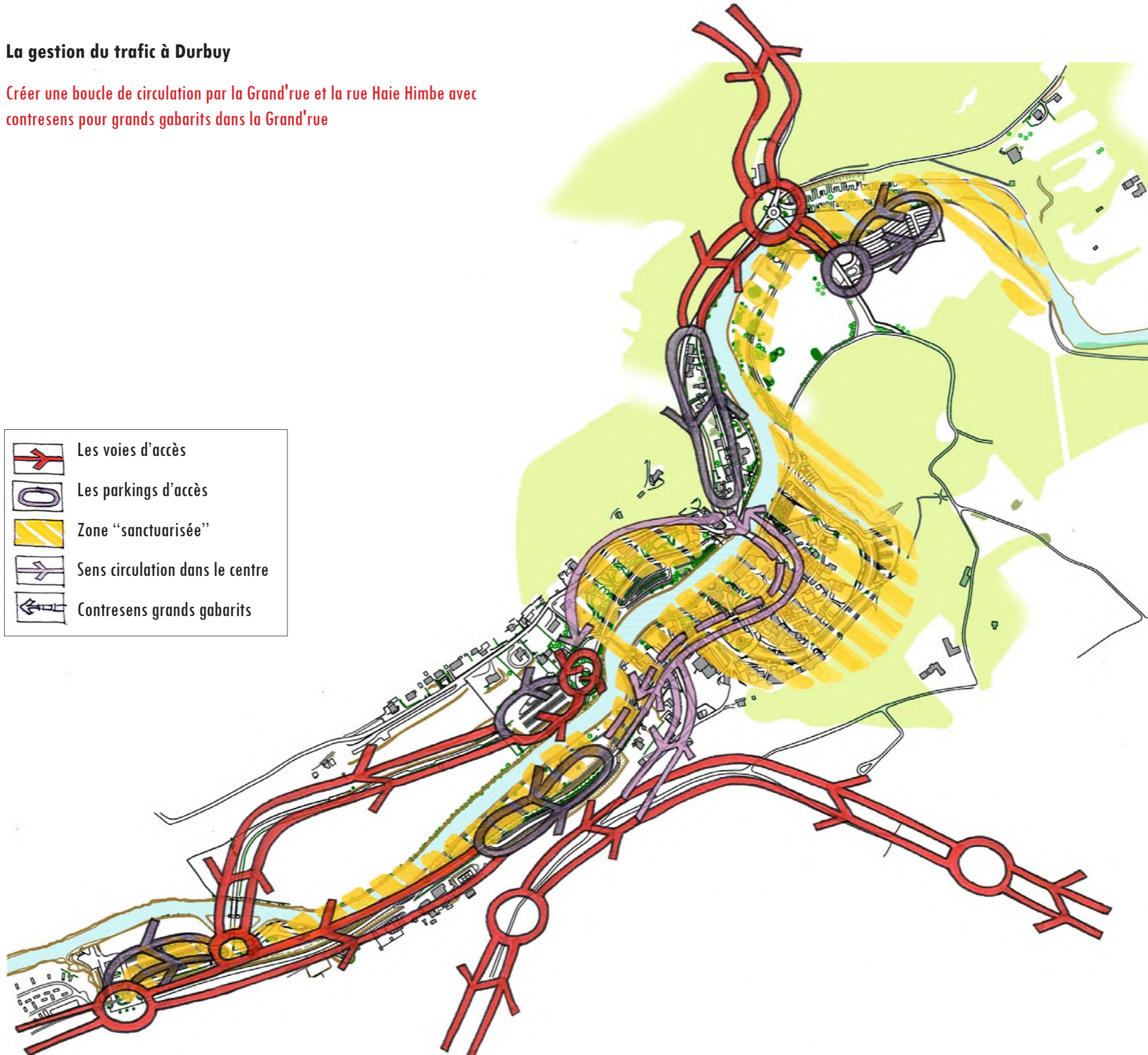
Donner priorité au trafic Sud-Nord, et envoyer le trafic Nord-sud dans le site de l'îlet avec passage en trémie sous la passerelle (moyens gabarits).

Les véhicules au gabarit plus imposants (en nombre limité) pourraient circuler à contresens ralenti sur la Grand'rue.

II. AXES D'INTERVENTIONS SPATIALES

La gestion du trafic à Durbuy

Créer une boucle de circulation par la Grand'rue et la rue Haie Himbe avec contresens pour grands gabarits dans la Grand'rue

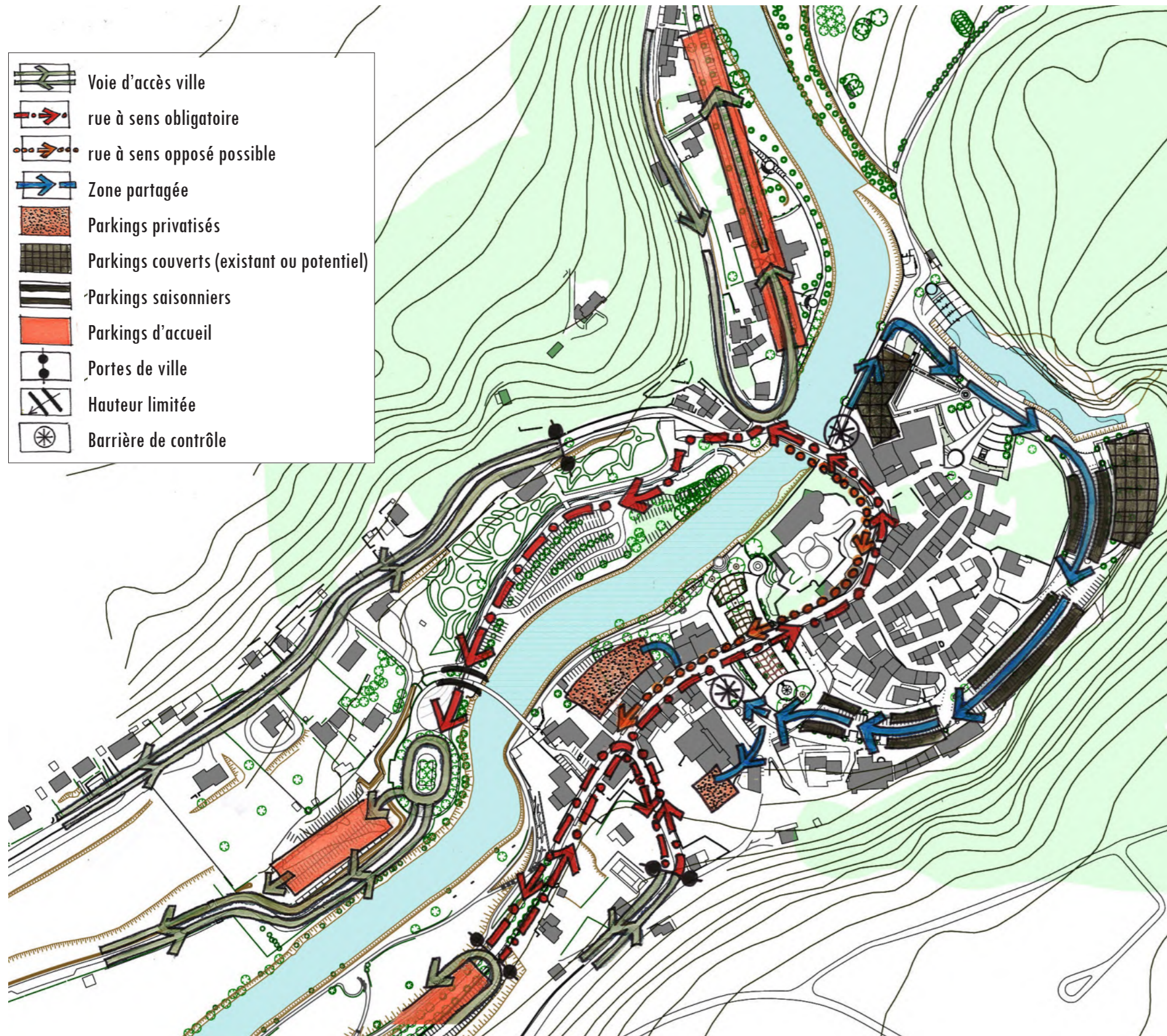


1.2.5. Repenser la circulation de transit dans le coeur de Ville

Ici, le transit Nord-sud utiliserait la rue Haie Himbe, évitant ainsi de traverser le site de l'îlet.

II. AXES D'INTERVENTIONS SPATIALES

La gestion du trafic au centre de Durbuy

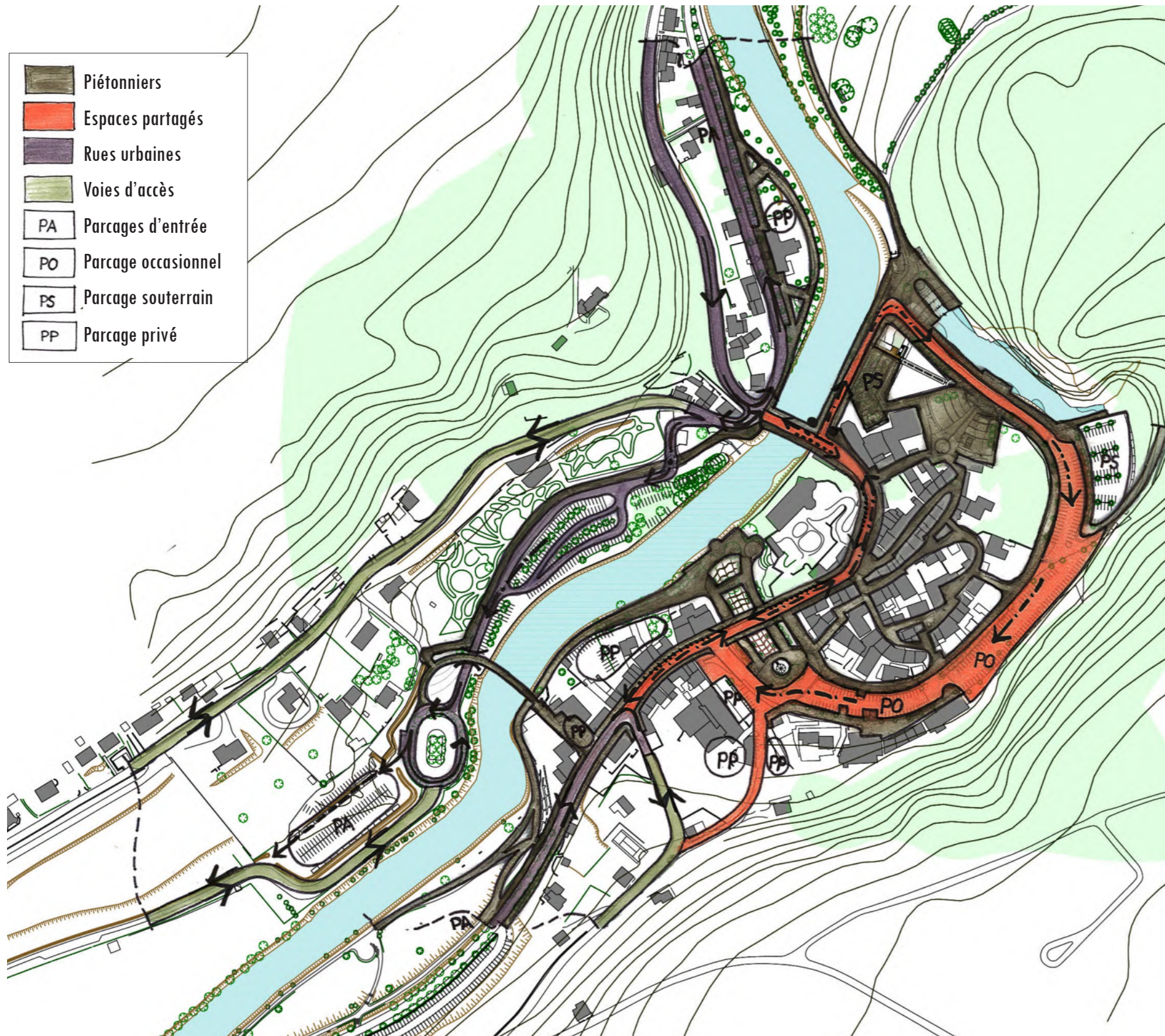


1.2.6. Proposition de circulation au coeur de ville

1. Créer un sens unique rive gauche qui puisse être aménagé sur l'îlet ou rue Haie Himbe (petits et moyens gabarits)
2. Mettre la Grand-rue à sens unique "majeur" sud/nord avec contresens possible pour véhicules hors gabarit.
3. Changer le sens de circulation de desserte sur le boulevard urbain facilitant l'accès aux parcs en sous-sol.

II. AXES D'INTERVENTIONS SPATIALES

La piétonnisation du centre et du boulevard



1.2.7. Constat

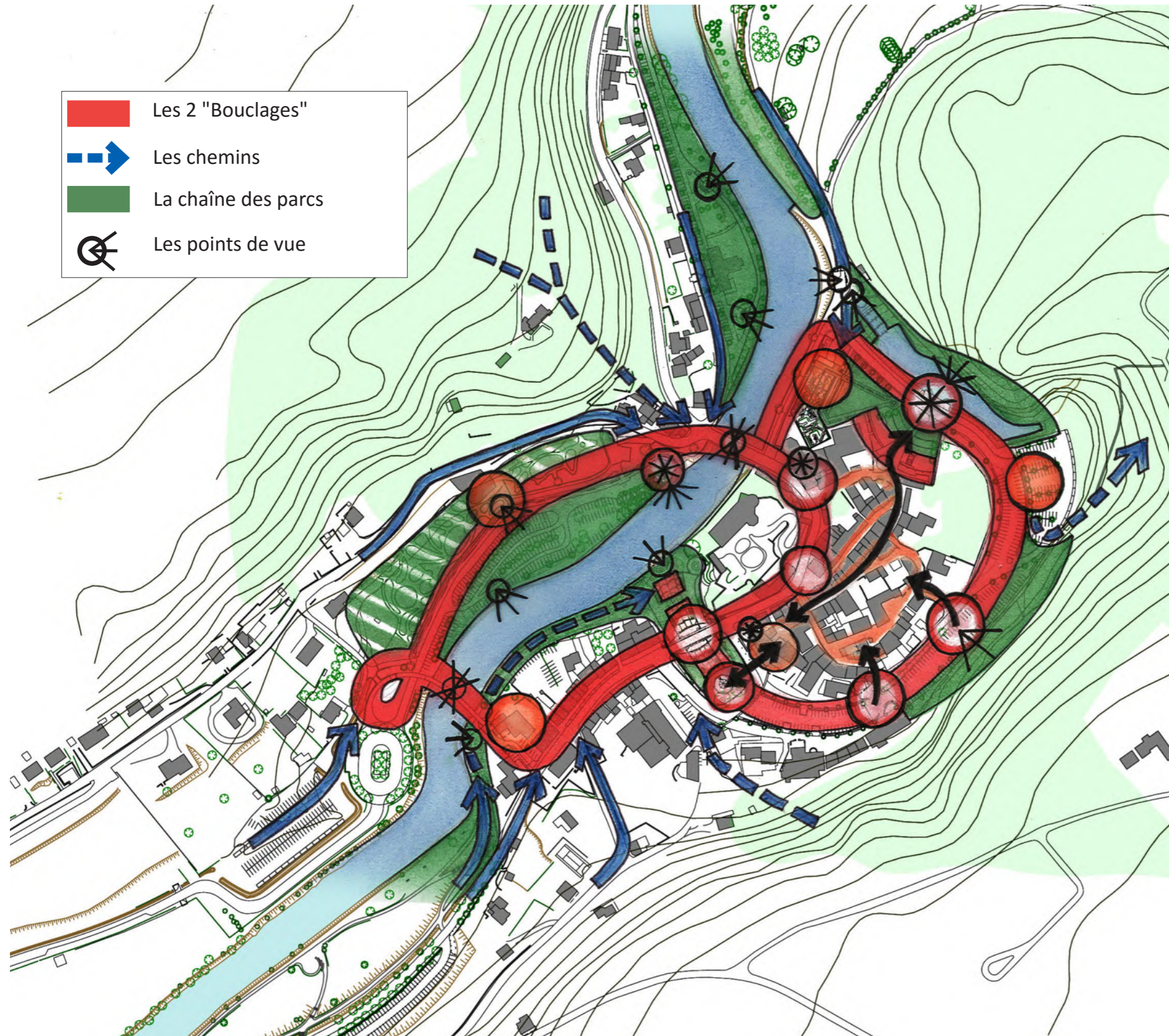
Premier bénéfice du nouveau plan de circulation serait le développement d'espaces "partagés" dans le centre de Durbuy.

En diminuant la pression des véhicules motorisés –et les nuisances y afférentes- dans la grand-rue et dans le boulevard, on dégagerait de l'espace pour permettre une articulation plus harmonieuse des circulations et du partage du cœur de ville entre les divers types d'utilisateurs. Ainsi, l'espace public sera plus accueillant mais aussi davantage disponible pour la vie touristique, commerciale, culturelle

...

II. AXES D'INTERVENTIONS SPATIALES

Les chemins de Durbuy



1.2.8. Constat

Deuxième bénéfice du nouveau plan de circulation serait la création de nouvelles boucles piétonnes.

En retravaillant le trafic des véhicules au centre et en améliorant de ce fait les espaces 'partagés' de la vieille ville, mais aussi en développant de nouvelles façons d'appréhender les espaces du cœur de ville, nous pourrions renforcer deux circuits de "bouclage" piétonniers dans et autour du centre, dans le but d'inciter les visiteurs à dépasser les seules limites de la place aux foires pour découvrir Durbuy sous de multiples facettes et points de vue.

II. AXES D'INTERVENTIONS SPATIALES

**1.3. Zones d'intervention proposées****1.3.1. Trois grandes zones d'intervention qui permettront ou renforceront la restructuration de l'ensemble des zones à enjeux à définir dans le cadre du diagnostic**

1. Dubuy Nord: dont la réalisation est essentielle au désengorgement du centre ville et le fonctionnement des bouclages piéton.
2. L'ensemble du "Boulevard Urbain" : et le prolongement de l'attractivité tout le long du boulevard jusqu'à l'anticlinal qui renforcerait un des bouclages proposés.
3. "Les terrasses de Durbuy": créant le lien entre les deux rives de l'Ourthe, dynamisant ainsi la circulation d'un côté à l'autre, et reliant le parc, les Topiaires et le parking au pied de la passerelle, avec le coeur de la vieille ville.

Sur ce bouclage nous pensons que différentes thématiques, non encore suffisamment exploitées, pourraient être réalisées sous forme de cheminement revalorisés.

II. AXES D'INTERVENTIONS SPATIALES

1.3.2. Évoquons 4 thématiques "transversales" qui nous préoccupent dans les phases de développement et leur opérationnalisation

1.3.2.1 Les différents zones et sous-espaces

Une réelle cohérence de concept, d'aménagements et d'équipements doit être renforcée.








II. AXES D'INTERVENTIONS SPATIALES

1.3.2.2 La chaîne des parcs

La "chaîne des parcs" qui s'est développée depuis 1989 doit être valorisée et renforcée. Les cheminements "en nature" doivent être relevés et mieux reliés au centre ville.

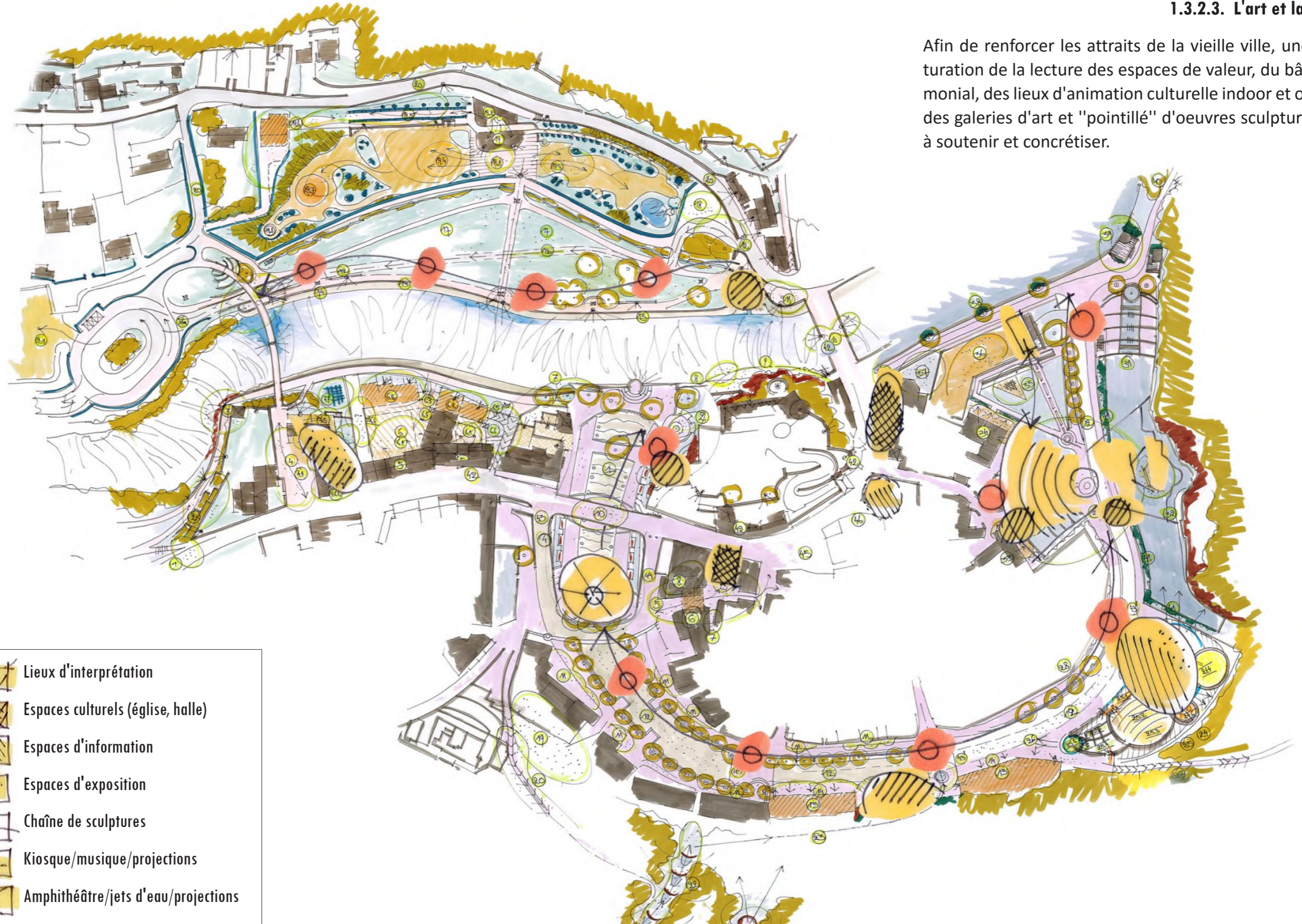









-  Liaisons/Chemins
-  Parcs d'entrée
-  Parcs urbains
-  Coteaux naturels
-  Parcs fermés

II. AXES D'INTERVENTIONS SPATIALES

1.3.2.3. L'art et la culture

Afin de renforcer les attraits de la vieille ville, une structuration de la lecture des espaces de valeur, du bâti patrimonial, des lieux d'animation culturelle indoor et outdoor, des galeries d'art et "pointillé" d'oeuvres sculpturales est à soutenir et concrétiser.

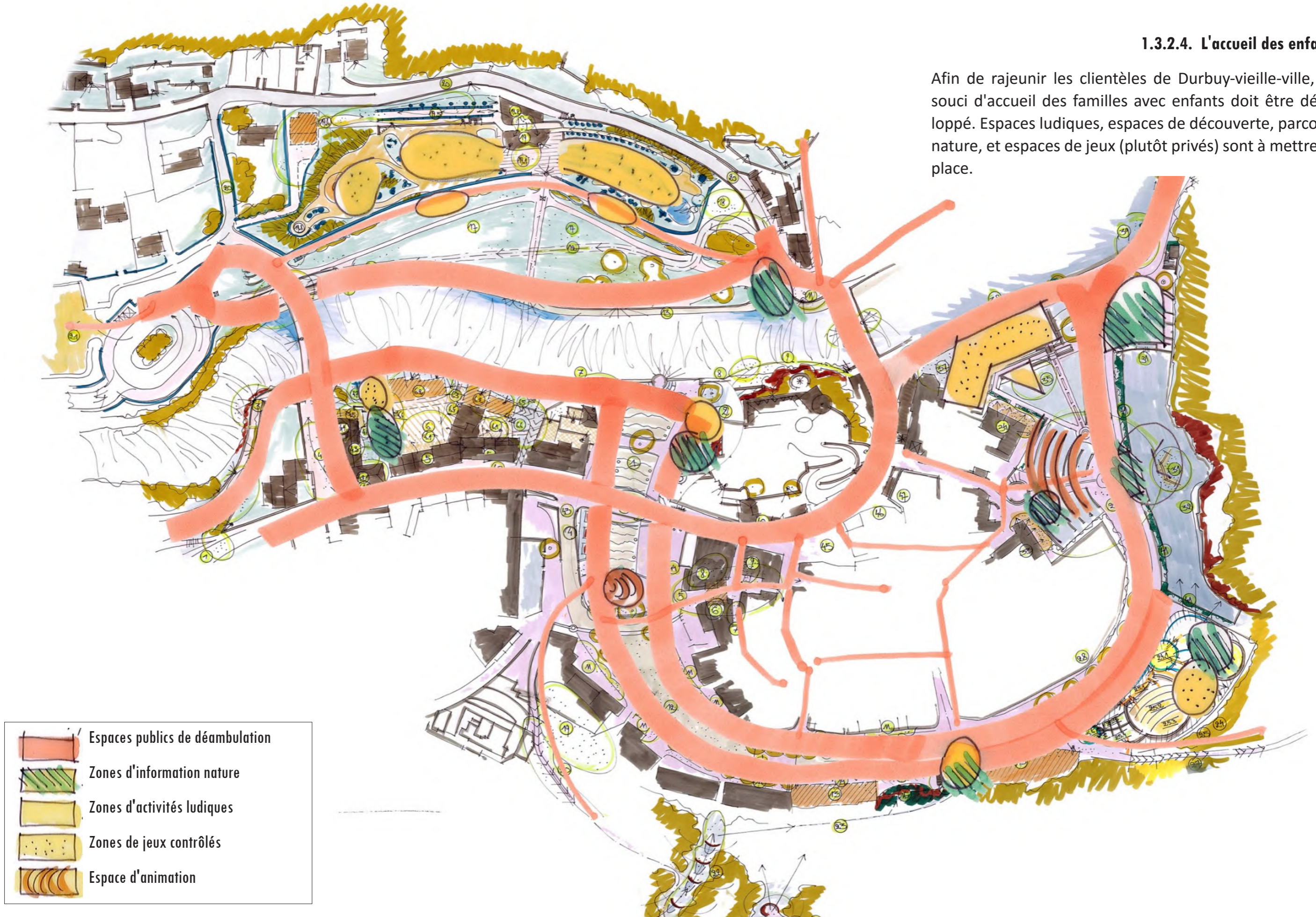


-  Lieux d'interprétation
-  Espaces culturels (église, halle)
-  Espaces d'information
-  Espaces d'exposition
-  Chaîne de sculptures
-  Kiosque/musique/projections
-  Amphithéâtre/jets d'eau/projections

II. AXES D'INTERVENTIONS SPATIALES

1.3.2.4. L'accueil des enfants

Afin de rajeunir les clientèles de Durbuy-vieille-ville, un souci d'accueil des familles avec enfants doit être développé. Espaces ludiques, espaces de découverte, parcours nature, et espaces de jeux (plutôt privés) sont à mettre en place.



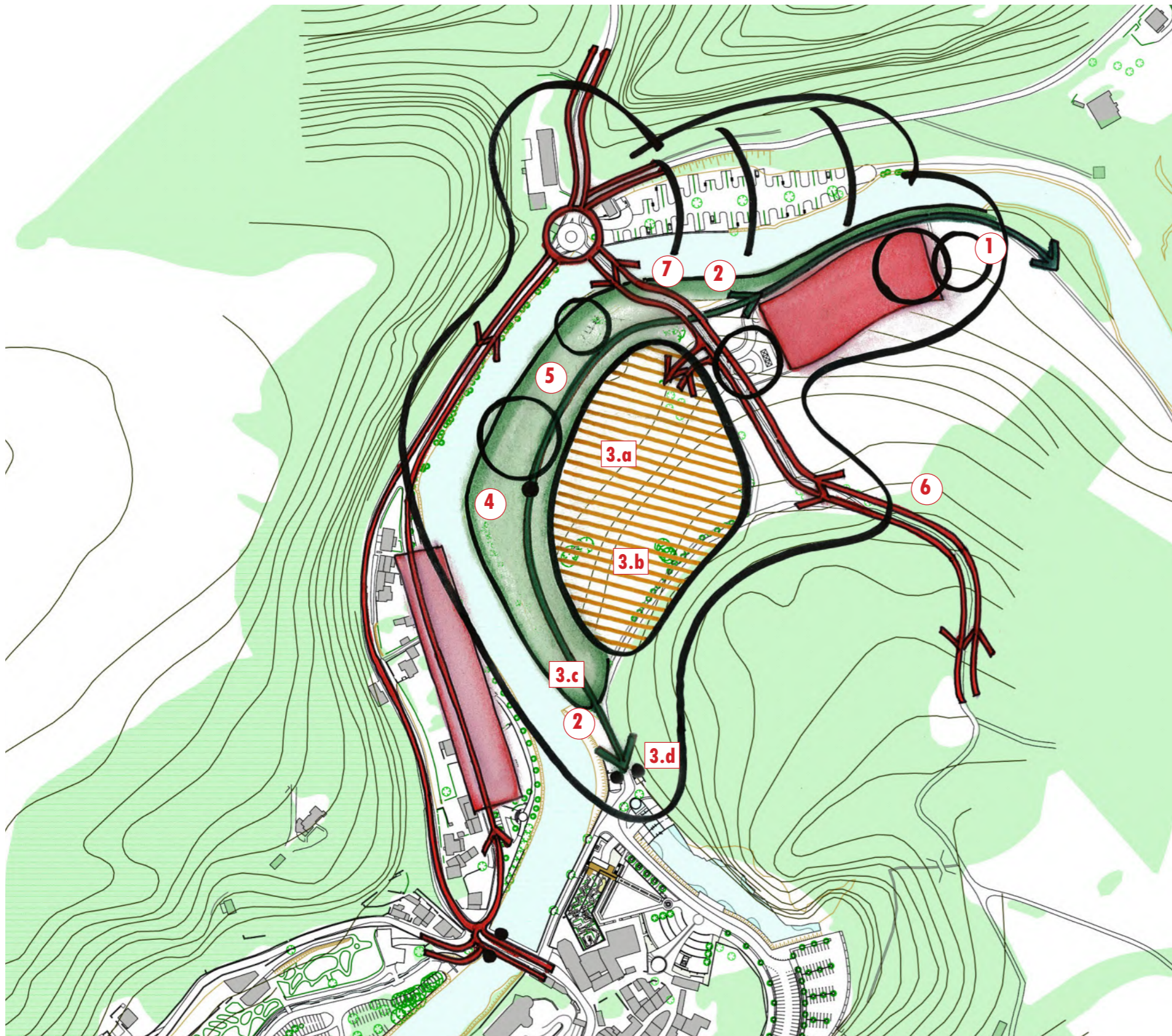
II. AXES D'INTERVENTIONS SPATIALES

2. Le plan de développement au Nord de la vieille ville

Au risque de se redire, l'ensemble des propositions sur ce sujet a déjà été formulé, dessiné, présenté au FEDER. Nous en reparlons ici, parce que ces développements (pont, parcs, gestion de la navette, aménagement du parc de liaison sur la rive droite de l'Ourthe, amorce de la liaison de contournement Nord-Sud, et développements bâtis ou non sur le site appartenant à la famille d'Ursel) ont une importance majeure dans l'équilibrage des circulations, parcs, fonctions ... de l'ensemble du site incluant la vieille ville.

Diverses démarches d'anticipation devraient, selon nous, être entreprises car elles faciliteraient et conforteraient la suite des opérations. Parmi celles-ci, nous relevons :

- 1 Vérifier l'hypothèse émise par l'AIVE de déplacer et "up-grader" la station d'épuration (ce qui pourrait apporter une part financière à la réalisation du pont et de voirie).
- 2 Reprendre contact avec les gestionnaires du réseau RaVel (particulièrement le tronçon venant de Hamoir, traversant le site de Durbuy et continuant vers le Sud) pour obtenir des accords de subventionnement sur le tracé de la voie de circulation lente, des abords avoisinants, d'une partie du parking, voire du pont à créer.
- 3 Reprendre langue avec la famille d'Ursel en vue :
 - 3.a De prendre connaissance de l'état de leurs réflexions et projets de valorisation privée de leurs propriétés face au Vedeur (zone de loisirs et résidentiels, zone agricole)
 - 3.b De voir qui et comment la Ville, Idélux ou autres pourraient leur apporter une aide concrète dans la concrétisation de leurs projets.



II. AXES D'INTERVENTIONS SPATIALES

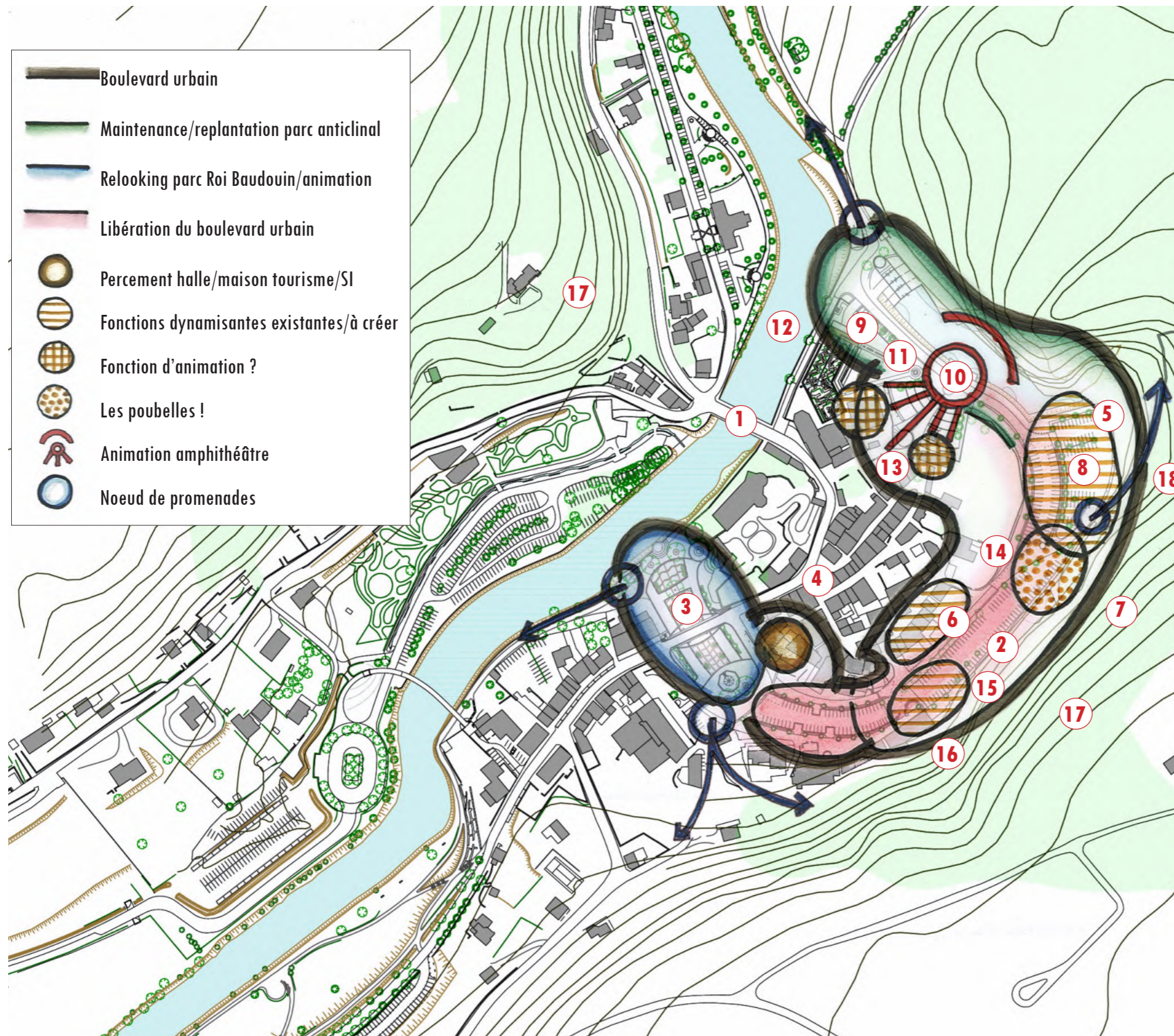
Le plan de développement au Nord de la vieille ville



- 3.c** De reparler de la bande de terrain, en bordure de l'Ourthe, à hauteur de l'ancien gué, qui leur appartient (ainsi que l'actuel chemin de berge) et des modalités d'acquisition, d'échanges, de cession qui pourraient advenir dans l'intérêt de chaque partie (des discussions sont en cours à ce sujet).
- 3.d** D'exprimer clairement que tout projet de développement important, générateur de trafic de desserte, ou de clients, sera conditionné par l'interdiction d'augmenter le trafic dans le centre ancien, supposant dès lors de participer, selon des modalités à définir, à la réalisation du pont.
- 4** De solliciter les services des parcs de la Région wallonne pour voir dans quelle mesure il serait possible de réaliser une opération similaire à celle du parc Philippart, (financé à 65 % par l'ex DGRNE et à 15 % par le CGT). Ce parc reliant les nouveaux parkings à la porte Nord de la vieille ville (située à l'Anticinal), longerait la rivière en un espace vert simple, mais de qualité semblable au parc Philippart, et suivant les limites de propriété (haies taillées) du site d'Ursel aménagé par du privé.
- 5** De solliciter le CGT, pour voir dans quelle mesure, il pourrait participer, selon un pourcentage à établir, au parc, aux parkings d'accueil, aux abris d'attente de la navette, à une part du trottoir piéton bordant le pont sur l'Ourthe entre le site de mobilhome du Vedeur et la berge droite, le RaVel ...
- 6** De réfléchir avec le SPW travaux publics (en invitant le Ministre et le Directeur des services d'Arlon concernés) à une programmation long terme d'un contournement de la vieille ville, incluant une participation au financement du pont.
- 7** D'interroger (comme ce fut le cas pour la création dans le cadre des projets d'intermodalité, du parking du Pré Géoris, de la liaison vers l'îlet et la passerelle) sur l'éventuelle possibilité de reconduire un même processus. Il faudrait aussi consulter la SRWT et la TEC dans le cadre des réflexions en matière de circulation et de parcage. Pour rappel, la voirie de liaison Pré Géoris (passerelle est par contrat normalement réservée aux bus et navettes...)
- 8** Encourager la modernisation du parc d'accueil pour mobilhome du Vedeur.

II. AXES D'INTERVENTIONS SPATIALES

Le développement, l'organisation, la piétonisation et l'animation du boulevard urbain



3. L'aménagement du boulevard urbain

Si la question à nous posée est de réfléchir à l'avenir des espaces du boulevard situés entre l'Horeca "La Calèche" et le parc de l'Anticlinal, il nous paraît intéressant, d'abord, de proposer un schéma global d'évolution de l'ensemble du boulevard depuis le parc Roi Baudouin (inclus), jusqu'au bout du parc de l'Anticlinal (inclus). En effet, nombre de question de fond se posent sur cette vaste zone qui ceinture la vieille ville. Parmi celles-ci :

- 1 La gestion du trafic et du parcage en relation avec un schéma de circulation d'avenir audacieux et prometteur.
- 2 La gestion des espaces libérables (en saison, les week-end) des voitures et des motos, en terme d'usages, d'animation, d'équipements, de fonctionnalités, de services, de gestion des flux piétons, de signalétique ...
- 3 L'avancement du dossier de rénovation du parc Roi Baudouin.
- 4 La relance volontariste du projet de percée entre la place aux Foires et le centre ancien, en intégrant mieux la Halle aux blés.
- 5 La question du regroupement, évoqué par ailleurs, de la Maison du Tourisme, de l'Office du Tourisme, du ou des Syndicats d'Initiative local. Ce regroupement souhaitable devrait-il se faire dans le bâtiment actuel du SI (agrandi ?) ou dans une nouvelle construction pouvant se localiser sur le boulevard, dans la zone de parc (sur le site de la Combe ?)

II. AXES D'INTERVENTIONS SPATIALES

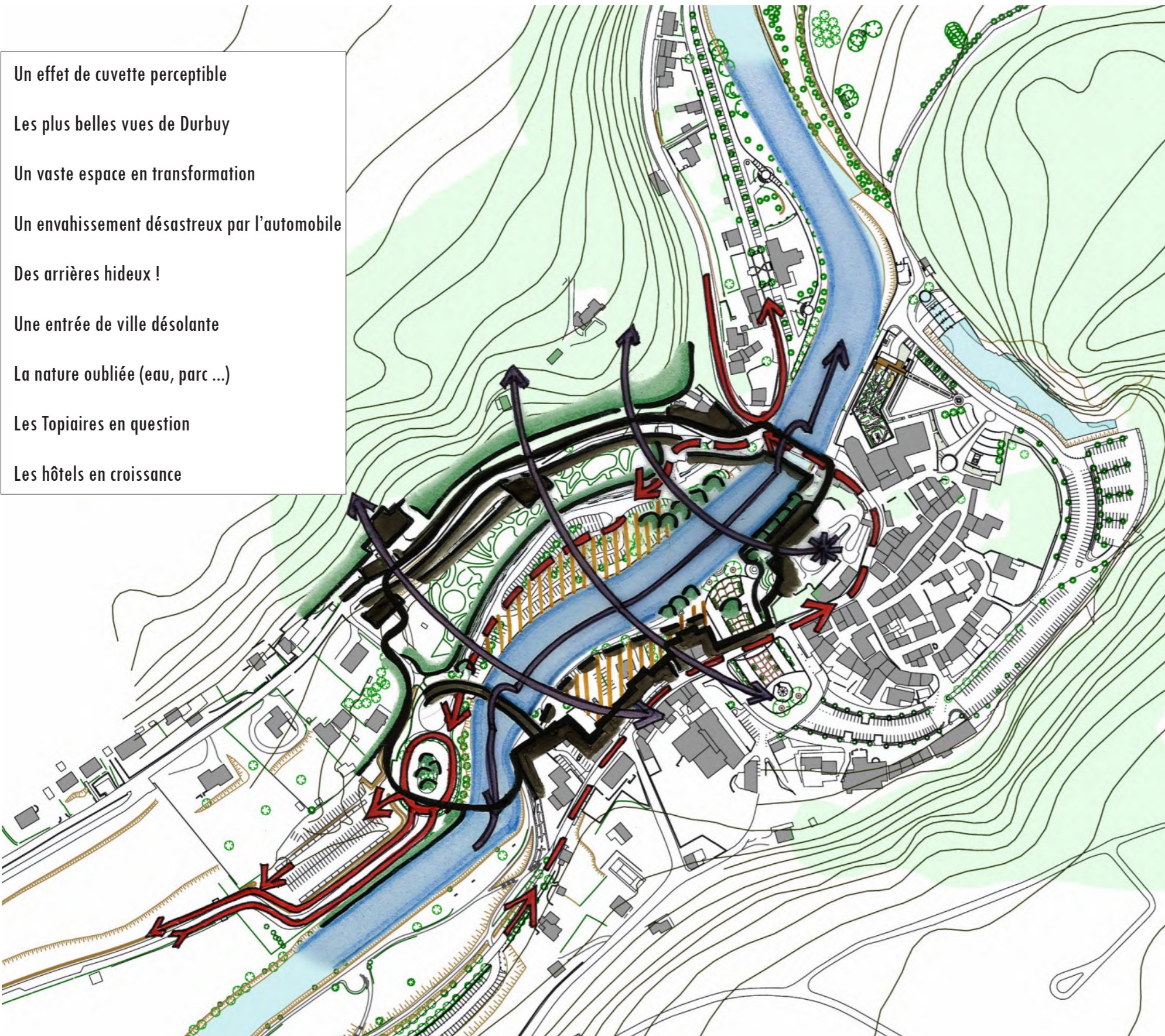
Le développement, l'organisation, la piétonisation et l'animation du boulevard urbain

- 6 La libération claire (fléchée) et immédiate de l'espace promenade passant devant le restaurant Le Parc, en forçant la circulation actuelle de voitures à passer par le parking de l'ancien minigolf. La sortie, côté anticlinal devrait être rendue plus évidente en enlevant les bacs à plantes, clôtures et matériels qui enferment ce site et créent confusion pour les visiteurs.
- 7 La suppression du site d'entreposage de déchets qui se développe et s'étend malencontreusement sur l'ancien site des jeux Pit et Pat.
- 8 La définition de l'usage du parking réservé aux commerçants et riverains qui, même le 21 juillet, est nettement sous-employé, au plein coeur de ville ! Bien sûr, pour le futur, dans ce site de La Combe, la question se posera de savoir s'il serait opportun de reproduire l'opération parking semi-enterré du minigolf en fonction de l'évolution de la demande de réservation payante par les hôteliers, riverains, personnels... (une négociation est en cours à ce sujet et doit se conclure mi 2016).
- 9 La définition du système de réservation garantie de places payées par les hôteliers pour leurs clients, dans le parking du minigolf, mais aussi dans d'autres cas semblables pouvant se présenter à l'avenir.
- 10 L'activation publique (animations, spectacles occasionnels ou régulier) de l'amphithéâtre crée face à l'anticlinal :
 - > *concerts exceptionnels*
 - > *permission à un ou des musiciens de s'installer à l'amphithéâtre (pianiste, petit band ...) en saison d'été, mais aussi durant les fêtes de fin d'année.*
 - > *activation du système des jets d'eau du plan d'eau, de jour et le soir, création par ordinateur d'un jeu aquatique spécial une fois par soirée ?*
 - > *spectacle son et lumière (eau, fontaines, falaise de l'anticlinal ...)*

- 11 L'intégration d'un équipement de jeux simple et discret dans l'aire de sable créée dans le parc des Récollets.
- 12 Exploitation nocturne à tester du minigolf
- 13 Suggérer l'occupation du bâti environnant l'amphithéâtre par des fonctions horecas. Au rez de Reliplan, un glacier/pâtisseries pourrait s'installer, sans perturber les résidents de l'immeuble (heures d'ouverture) et dans le bâtiment "ex Marie-Mathilde", un salon de consommation de produits (cfr magasin de confiserie) pourrait s'installer et s'ouvrir vers le Grand Anticlinal. Le magasin de vêtements actuel pourrait être déplacé sur le boulevard dans les rez qui pourraient se développer.
- 14 Revisiter l'ensemble des plantations du boulevard et remplacer les plantes et arbres morts (devant cour et jardin, près de la Combe, dans les berges du grand anticlinal).
- 15 L'ancien minigolf : en tirant parti de l'eau disponible (source, chute d'eau ...) on pourrait créer un espace ludique. Un mur végétal serait possible sur la roche existante.
- 16 Revoir la possibilité pour La Calèche d'étendre son implantation. Permettre à d'autres constructions de s'y développer.
- 17 Retravailler "les divers départs de cheminements pédestres:
 - > *vers la vieille ville*
 - > *vers les promenades des coteaux*
 - > *vers les liaisons sur les berges (RaVel)*
- 18 Analyser la faisabilité juridique (statut au plan de secteur d'une grande partie de la Combe en zone de parc), technique (superficie, niveaux, orientations, stabilité du sol ...) financière et fonctionnelle de la construction d'un équipement semi-public (incluant des fonctions privées d'accueil, de services, de commerces, de culture, d'information ... qui à cet emplacement serait un apport considérable dans l'équilibrage des déambulations autour de la vieille ville.

II. AXES D'INTERVENTIONS SPATIALES

Le développement, maîtrisé de l'espace "Les terrasses de Durbuy"



- Un effet de cuvette perceptible
- Les plus belles vues de Durbuy
- Un vaste espace en transformation
- Un envahissement désastreux par l'automobile
- Des arrières hideux !
- Une entrée de ville désolante
- La nature oubliée (eau, parc ...)
- Les Topiaires en question
- Les hôtels en croissance

4. L'aménagement global des "terrasses de Durbuy"

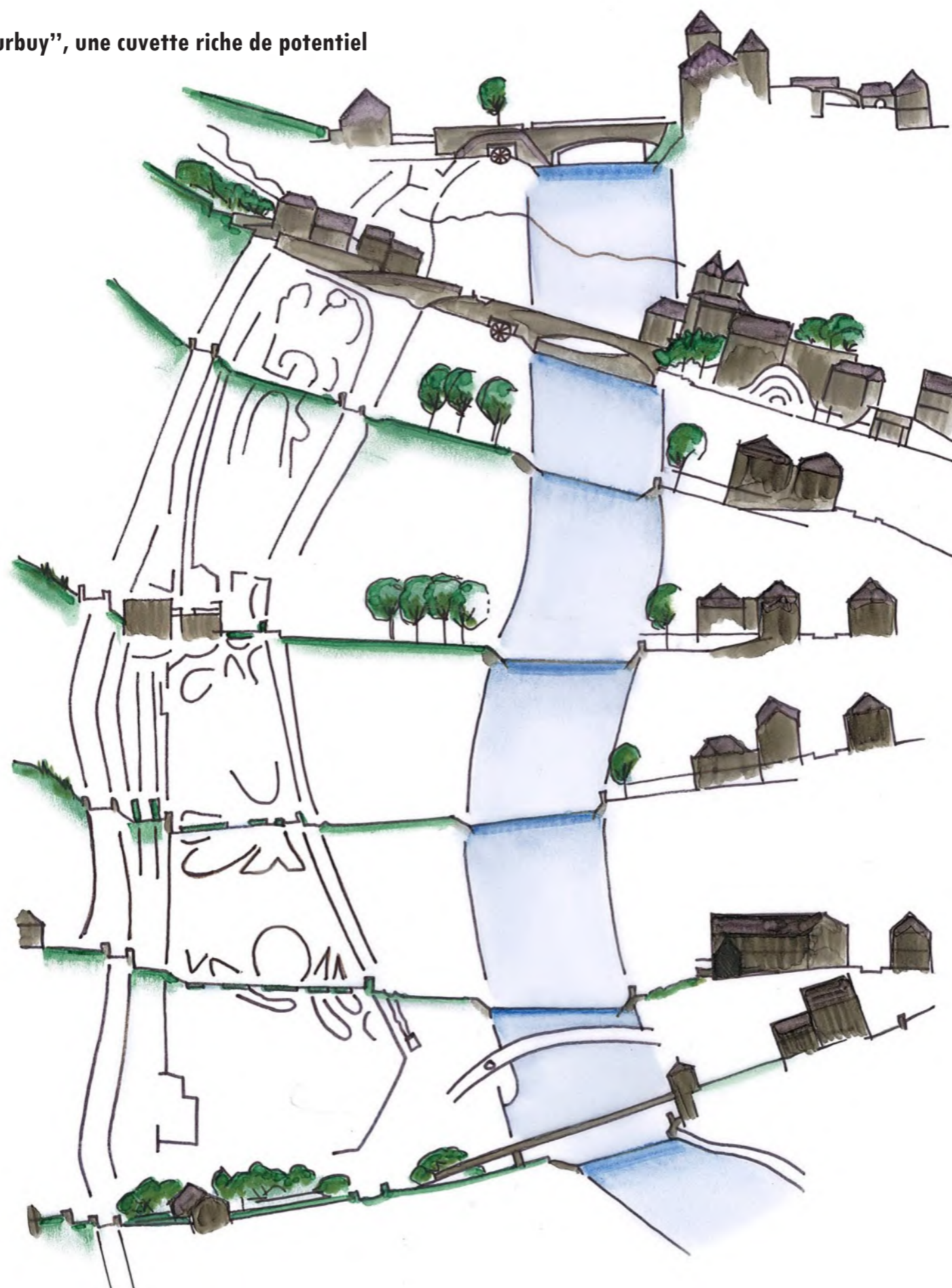
La Ville a demandé une mission spécifique de réflexions et propositions pour la valorisation du site des Topiaires.

Les Topiaires : il s'agit d'un sujet "en soi" que nous traiterons dans le cadre de la partie finale de l'étude (phase 5).

Cependant, au fil de nos observations, de la collecte de données, de nos contacts et des résultats des enquêtes, il nous apparaît évident qu'il faut d'abord prendre en considération l'ensemble de la "cuvette" naturelle formée par les deux "rives" de l'Ourthe en amont du pont de Liège, et de lancer l'idée des "terrasses de Durbuy" comme un nouvel espace de vie sociale, touristique et commerciale à Durbuy-vieille-ville.

II. AXES D'INTERVENTIONS SPATIALES

“Les terrasses de Durbuy”, une cuvette riche de potentiel



Les différentes coupes esquissées ici, montrent les potentialités spatiales et volumétriques qui constituent ce vaste espace que nous encourageons de valoriser.

Dans cet espace, bordé au nord-ouest par la rue Haie Himbe, ses murs dominant le site des Topiaires et l'îlet, et au Sud-est par l'imposante masse du château, les grand arbres du parc roi Baudouin, et les arrières des bâtiments de la Grand'rue. **Cette cuvette** est, en outre, délimitée au sud-ouest par la passerelle piétonne et au nord-est par le pont de Liège.

L'espace ainsi délimité est singulier, unique, et peut devenir exceptionnel s'il est bien géré, sachant que de nombreux investissements privés commencent à s'y concentrer.

L'espace que nous inscrivons dans cette "cuvette" est actuellement dominé par la présence de la voiture (parking de l'îlet, parkings du Sanglier) à l'arrière des immeubles de la Grand'rue.

Il est dominé par le style arrière de bâti urbain avec annexes, pauvreté de matériaux, garages, caves, murs, murets, clôtures hétéroclites...

Nous prenons le parti de lancer une idée forte qui pourrait transformer cette cuvette disparate en un **espace "des terrasses" de Durbuy** ou les éléments qui composent les deux rives de l'Ourthe, soient restructurés, dynamisés, mieux rentabilisés et rendus dignes, esthétiquement et qualitativement du concept Durbuy-vieille-ville.

La nouvelle conception proposée pour cet espace en cuvette encouragera les promenades en bouclage autour de l'Ourthe. Cet espace des terrasses de Durbuy exploitera qualitativement, d'un côté à l'autre de l'Ourthe les déclivités successives en créant les plus belles terrasses avec vue de la ville. Ce potentiel (Cardinael, Ninane, d'Ursel, Fostroy...) pourra être mieux coordonné pour, d'une part, recouvrir les voitures parkées, développer des maisons gîtes le long du quai, créer des terrasses vivantes...

II. AXES D'INTERVENTIONS SPATIALES

“Les terrasses de Durbuy”, une cuvette riche de potentiel



Rive gauche

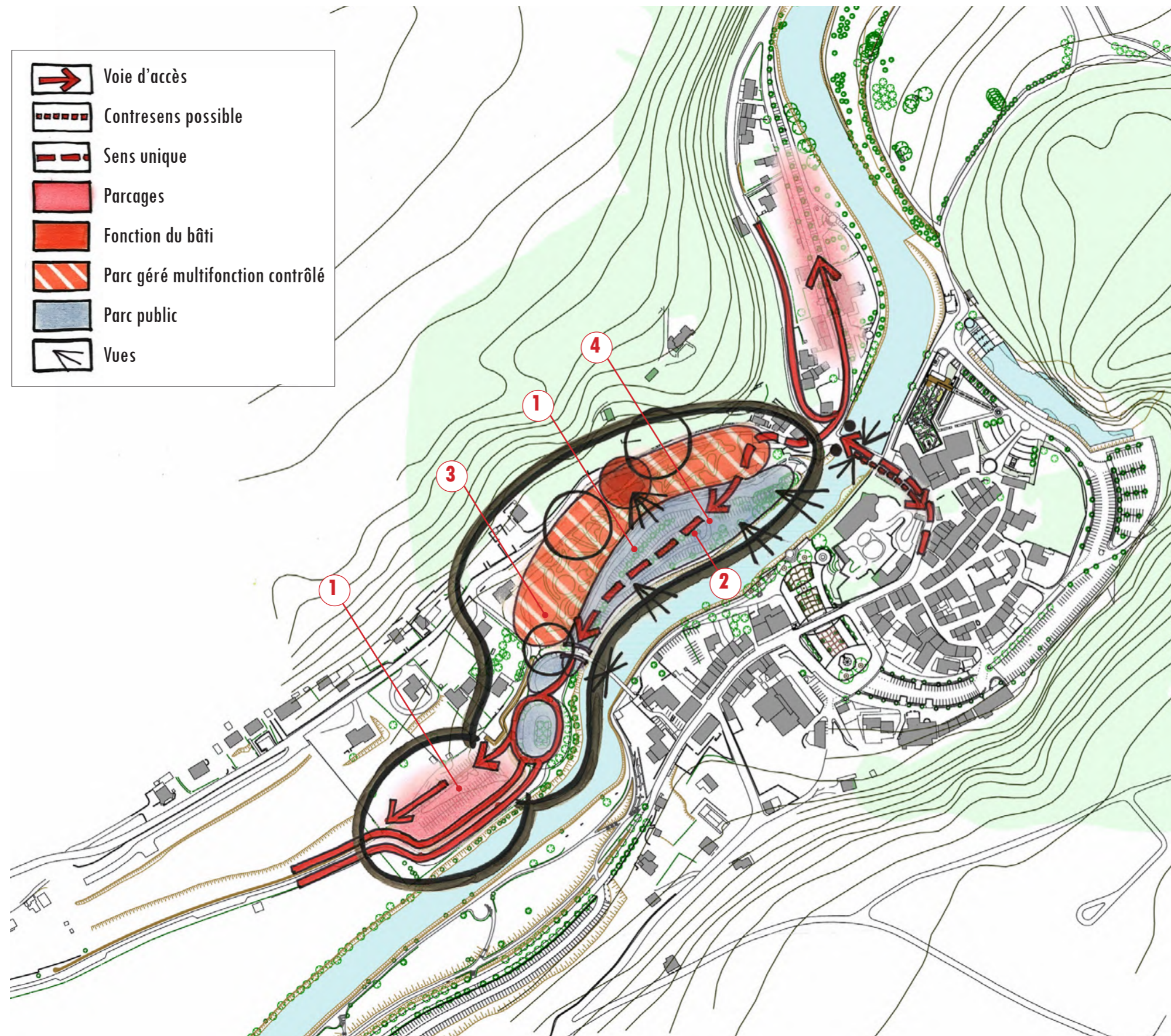


Rive droite

Les deux faces de la “cuvette” qui entourent l’Ourhte disposent chacune de potentialités intéressantes, magnifiquement localisées, qui méritent un projet d’ensemble qualitatif, cohérent et pouvant assurer une rentabilité permettant de l’autofinancement public ou privé.

II. AXES D'INTERVENTIONS SPATIALES

“Les terrasses de Durbuy”, une cuvette riche de potentiel



4.1 Rive gauche et parking

Côté îlet et Topiaires, nous relevons les murs étagés successifs, soutenant les jardins privés, la rue Haie Himbe, les terrasses des anciens potagers du château surplombant le parc des Topiaires et son bâtiment d'accueil et de service. Depuis la terrasse et du local à l'étage de ce bâtiment, on jouit d'une des plus belles vues sur le château et Durbuy-vieille-ville (mais ces espace sont totalement sous-employés).

L'accès au bâtiment de service se situe au centre du parc payant, ce qui complique fortement la gestion du parc.

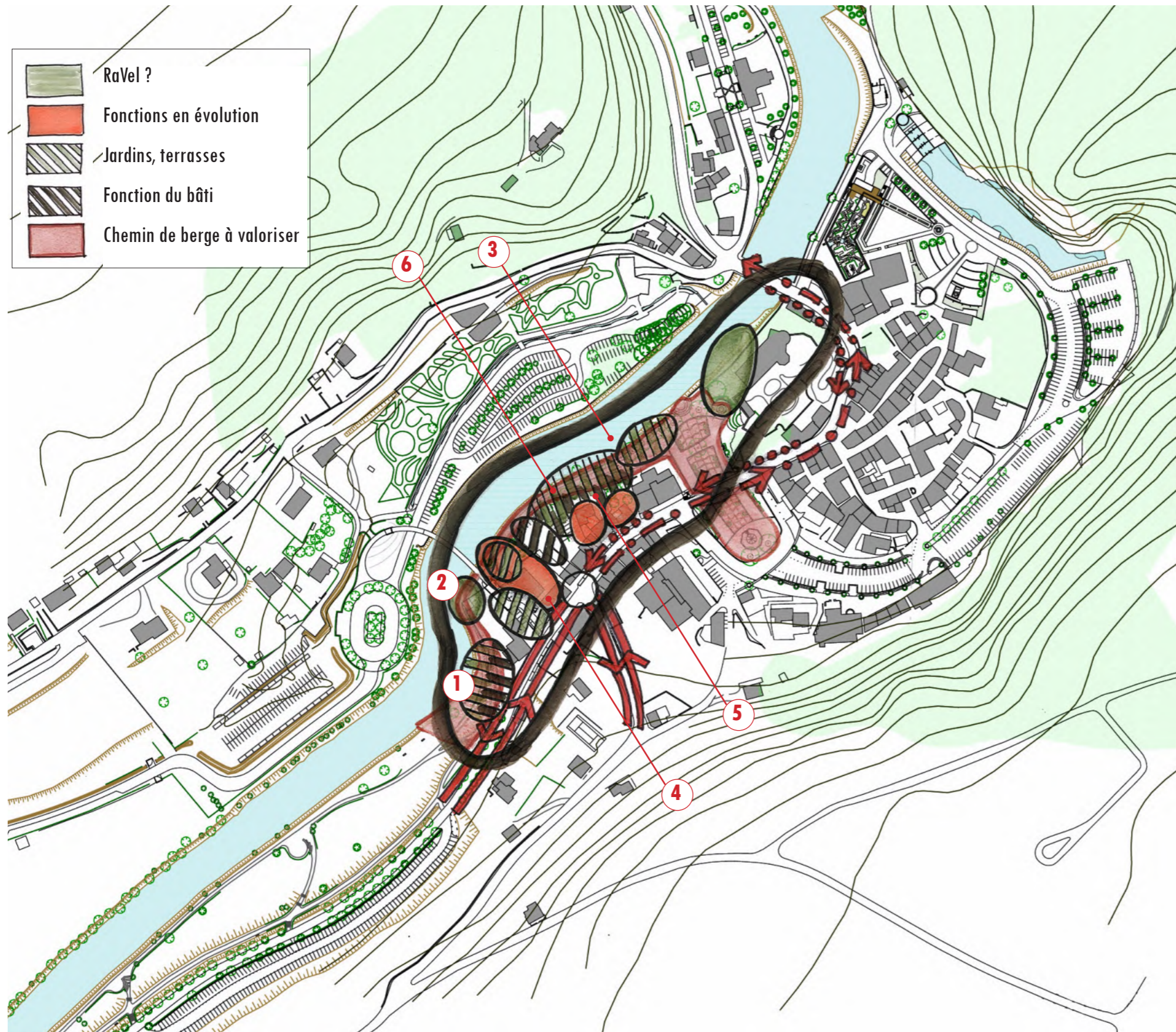
De plus, le site étant payant, l'accès à la terrasse est limité aux visiteurs du parc, ce qui réduit très nettement les clientèles qui pourraient jouir de la dite terrasse.

Nous proposons comme actions préalables :

- 1 Déplacer le stationnement depuis l'îlet jusqu'au parking des sculptures de sable.
- 2 De développer un parc de berge sur l'îlet.
- 3 De développer dans le site des Topiaires une fonction gérée par un privé comparable à Siska sur la côte belge.
- 4 De réfléchir au trafic de transit interne à Durbuy et de l'usage de l'îlet dans ce cadre.

II. AXES D'INTERVENTIONS SPATIALES

“Les terrasses de Durbuy”, une cuvette riche de potentiel



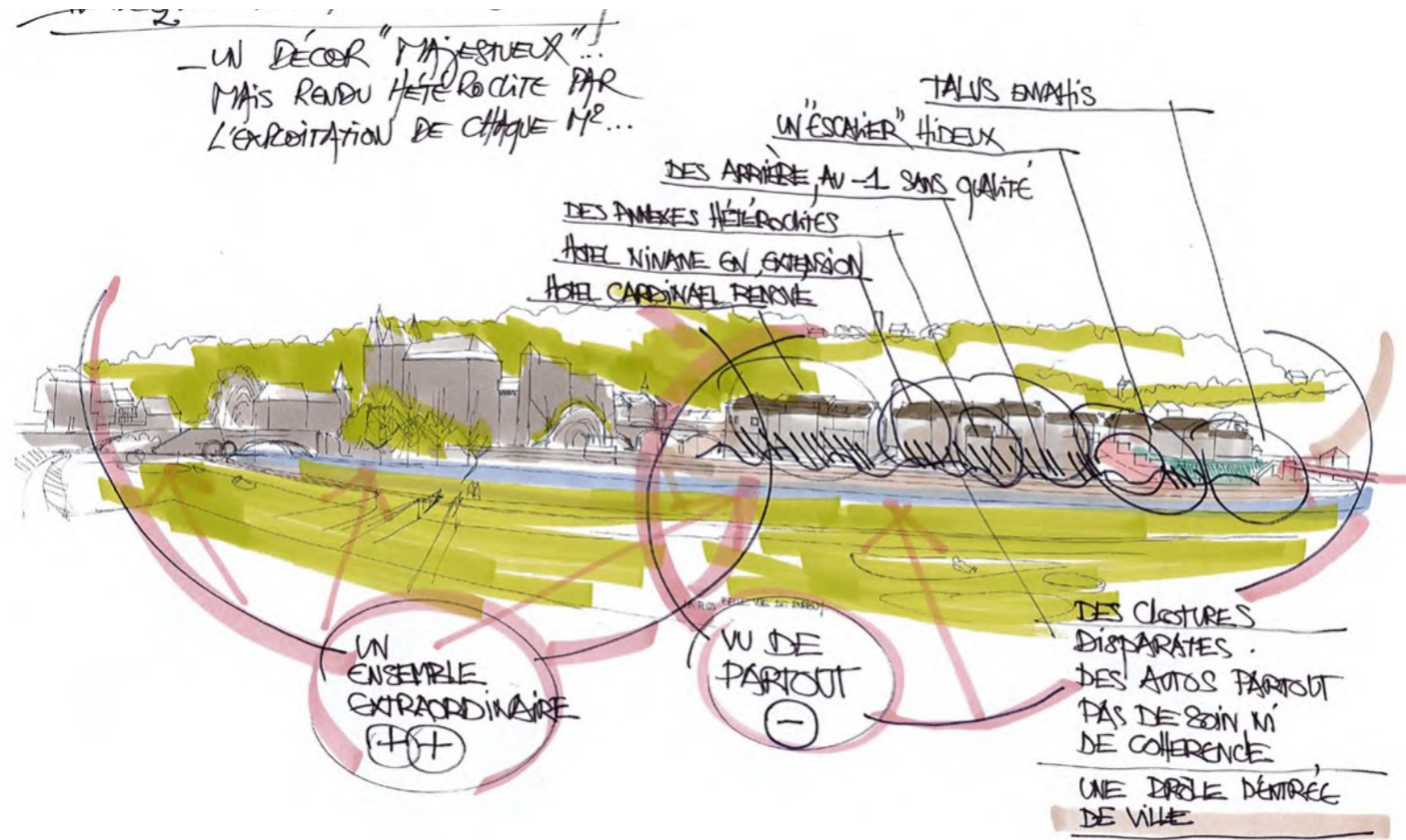
4.2 Le quai rive droite et les arrières de la Grand'rue

Le chemin de quai reliant le parc Philippart et le parc Roi Baudouin mérite diverses interventions :

- 1 Replanter la rocaille au pied des murs du jardin de Mr Ledoux.
- 2 Élargir le passage étroit dans la roche.
- 3 Retraiter l'ensemble des arrières du bâti Grand'rue par une coordination harmonieuse des privés et investissements mais aussi des formes d'exploitation de cette zone.
Les terrasses non qualitatives, les caves béantes, les garages abandonnés, le parcage envahissant, les clôtures, haies, hétéroclites ... tout contribue à faire de cette porte d'entrée de Durbuy l'un des plus laids endroits de la ville.
- 4 Encourager le projet de rénovation de la Ferme aux Chêne.
- 5 Gérer les parkings en les intégrant dans un projet immobilier cohérent.
- 6 Recréer un fond de berge de qualité.

II. AXES D'INTERVENTIONS SPATIALES

“Les terrasses de Durbuy”, un décor potentiellement beau



Nous pouvons, ici, contribuer par un projet de coordination spatial et architectural, à la création d'un espace de très grande qualité, fonctionnel et rentable. Il s'agirait ici de se concerter avec les quelques propriétaires concernés en leur montrant l'intérêt de s'associer concrètement à un projet collectif. Nous y rechercherions comment intégrer le parcage utile en le couvrant d'une structure légère qui permette l'exploitation du sol artificiel ainsi créé comme cour intérieure, terrasses, espace d'exposition, espace de déambulation. Nous pourrions suggérer que le long du chemin de berge, des logements de vacances (liés ou non aux hôtels proches) soient construits, se présentant comme des espaces en mezzanine surélevés par rapport à la berge et à l'Ourthe.

PHASE 4

Schéma directeur pour développements opérationnels

PHASE 4

Schéma directeur pour développements opérationnels

I. PROPOSITIONS DE DÉVELOPPEMENT

I. PROPOSITIONS DE DÉVELOPPEMENT



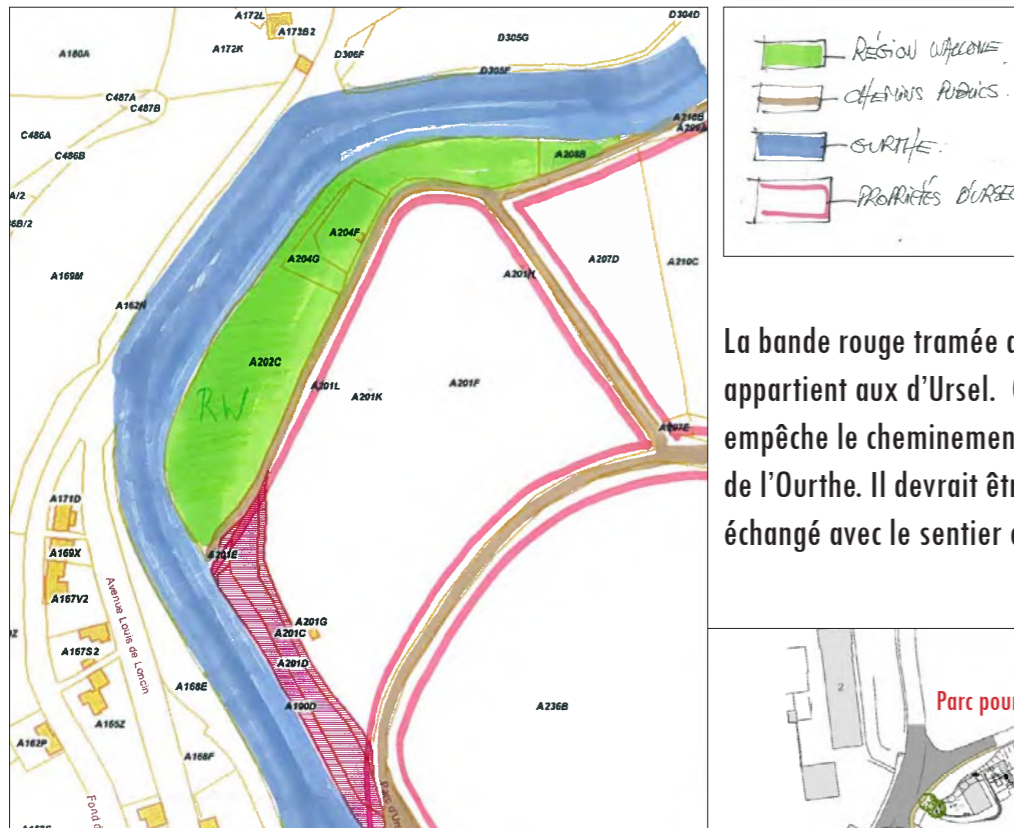
Nous développons, ci-après, l'ensemble de propositions concrètes de développement opérationnels.

Quatre grandes zones sont concernées à Durbuy-ville.

- 1 Les développements pour "Durbuy Nord"**
(ceux-ci ayant déjà été l'objet de plusieurs présentations, sous forme de dossiers cohérents, nous n'en reparlerons pas longuement ici, nos interlocuteurs pouvant par ailleurs, disposer de toutes les informations utiles en la matière)
- 2 Les développements pour le boulevard urbain et la Grand 'rue.**
- 3 Les chemins de Durbuy.**
- 4 Les développements pour les "terrasses de Durbuy"**
(en ce compris l'étude spécifique des "Topiaires")

I. PROPOSITIONS DE DÉVELOPPEMENT

Plan des propriétés



La bande rouge tramée qui apparaît au plan appartient aux d'Ursel. Cette partie privée empêche le cheminement public au bord de l'Ourthe. Il devrait être exproprié ou échangé avec le sentier communal existant.

1. Les développements du Nord de la vieille ville

1.1. Aménagement d'aires de circulation et de parkings d'accueil au Nord de la vieille-ville

Ce projet a été présenté dans le cadre du FEDER 2015 mais n'a pas été retenu.

Pourtant, en créant au Nord de la ville, un parking similaire au Pré Géoris (situé au Sud), on pourrait rééquilibrer tout le système de parking à Durbuy, en réduisant la pression sur le centre ancien.

Le pont à créer serait utile au Ravel, au parc mobilhome, aux projets d'Ursel sur leur terrain, à l'AIVE (accès à la station d'épuration) et au futur contournement du trafic de transit traversant la vieille ville.



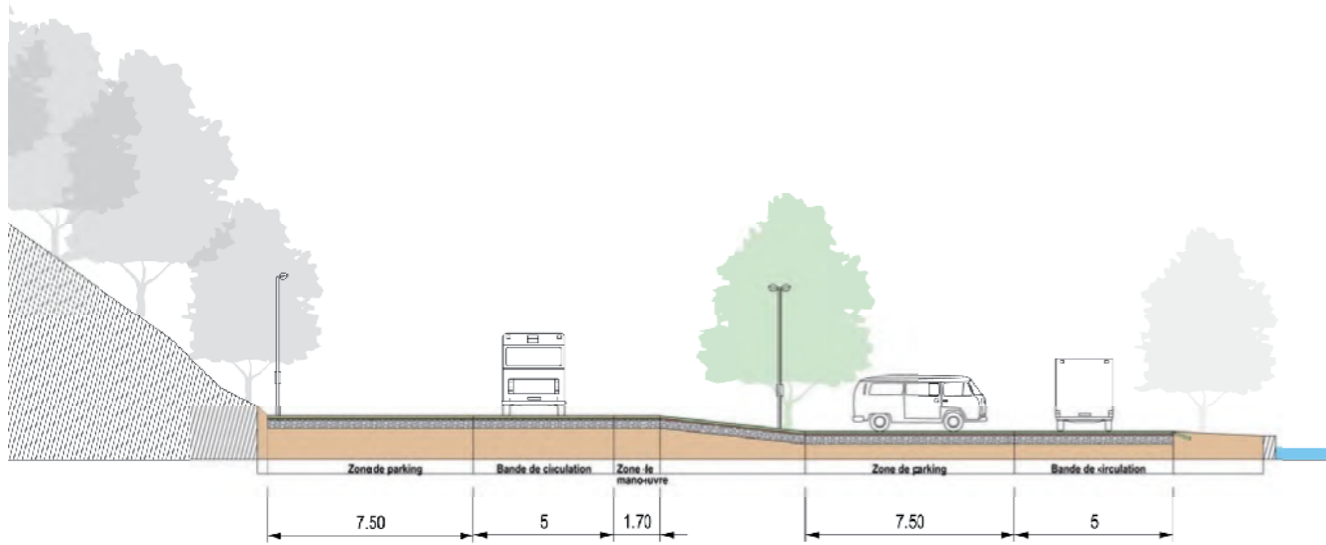
I. PROPOSITIONS DE DÉVELOPPEMENT

1.2. Zone d'accueil pour mobilhome au Vedeur

Le Syndicat d'Initiative a décidé de développer sur ce site un espace d'accueil pour plus d'une cinquantaine de mobilhomes. Le phasage prévu est lié à des tranches bi-annuelles de subsides.

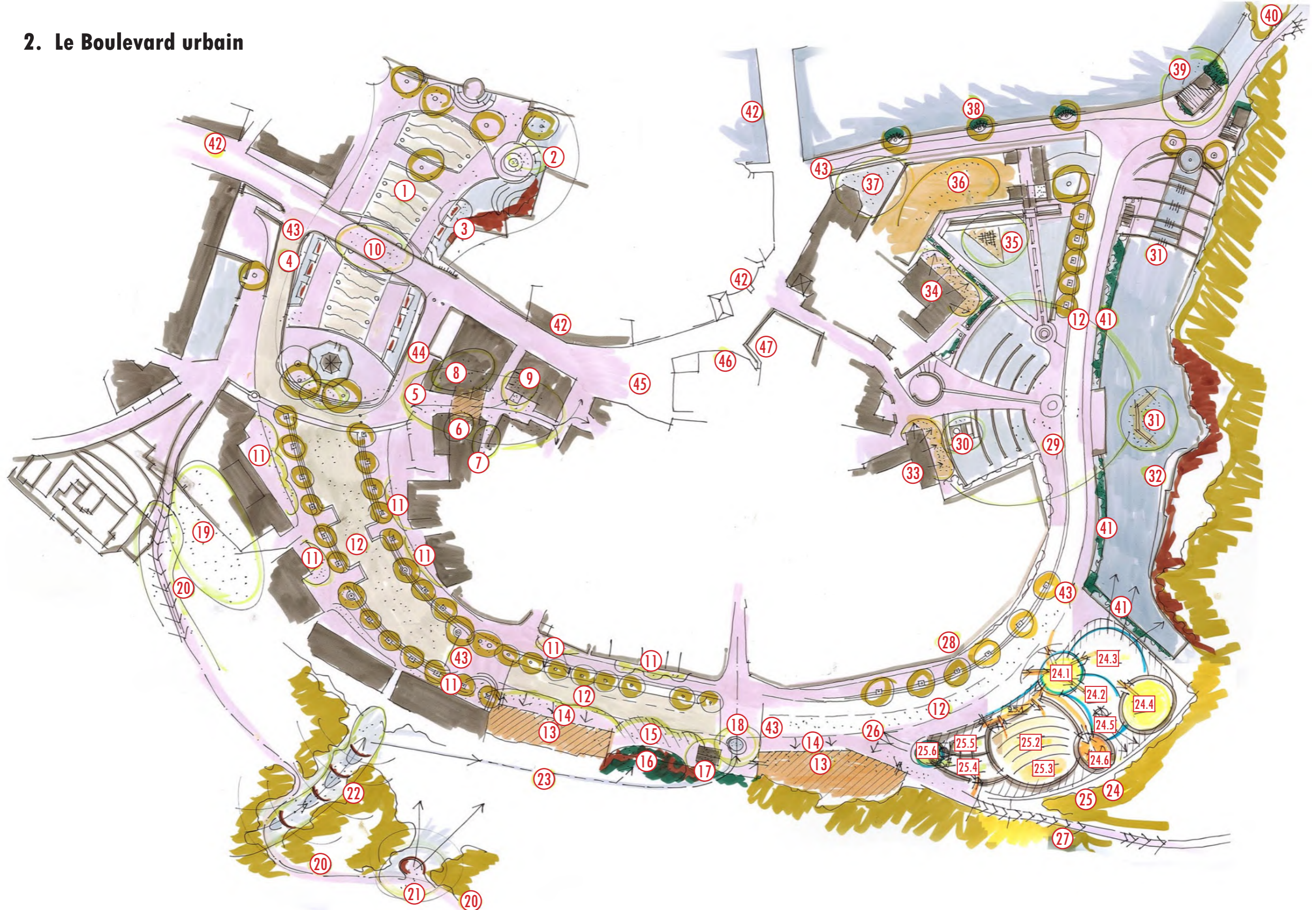
Une première tranche consistant en la construction d'un bâtiment d'accueil muni de deux studios est achevé et fonctionne.

Trois phases de réalisation sont prévues pour aménager les aires de parcage des mobilhomes et la rénovation des équipements électriques (éclairage et borniers de raccordement).

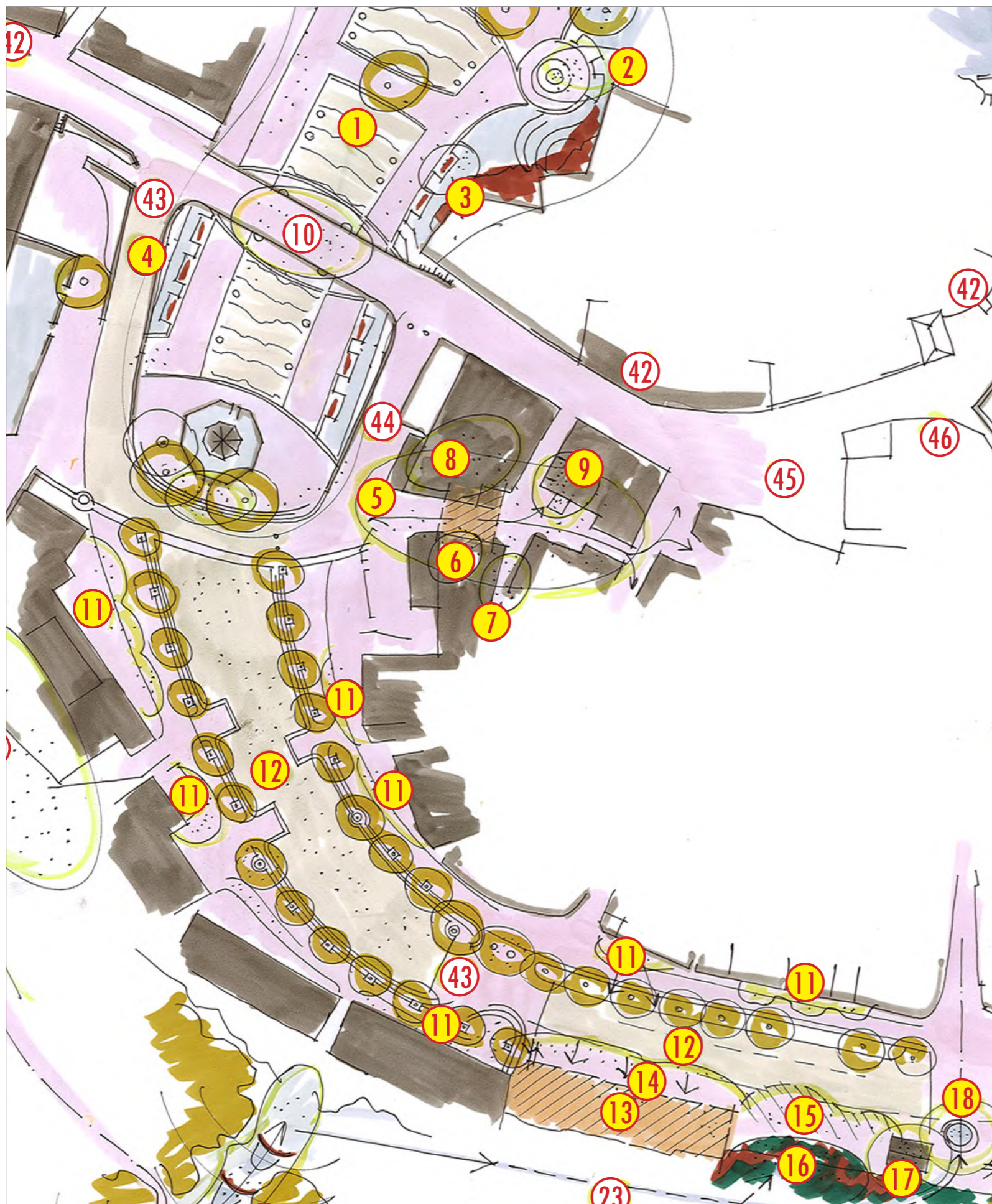


I. PROPOSITIONS DE DÉVELOPPEMENT

2. Le Boulevard urbain



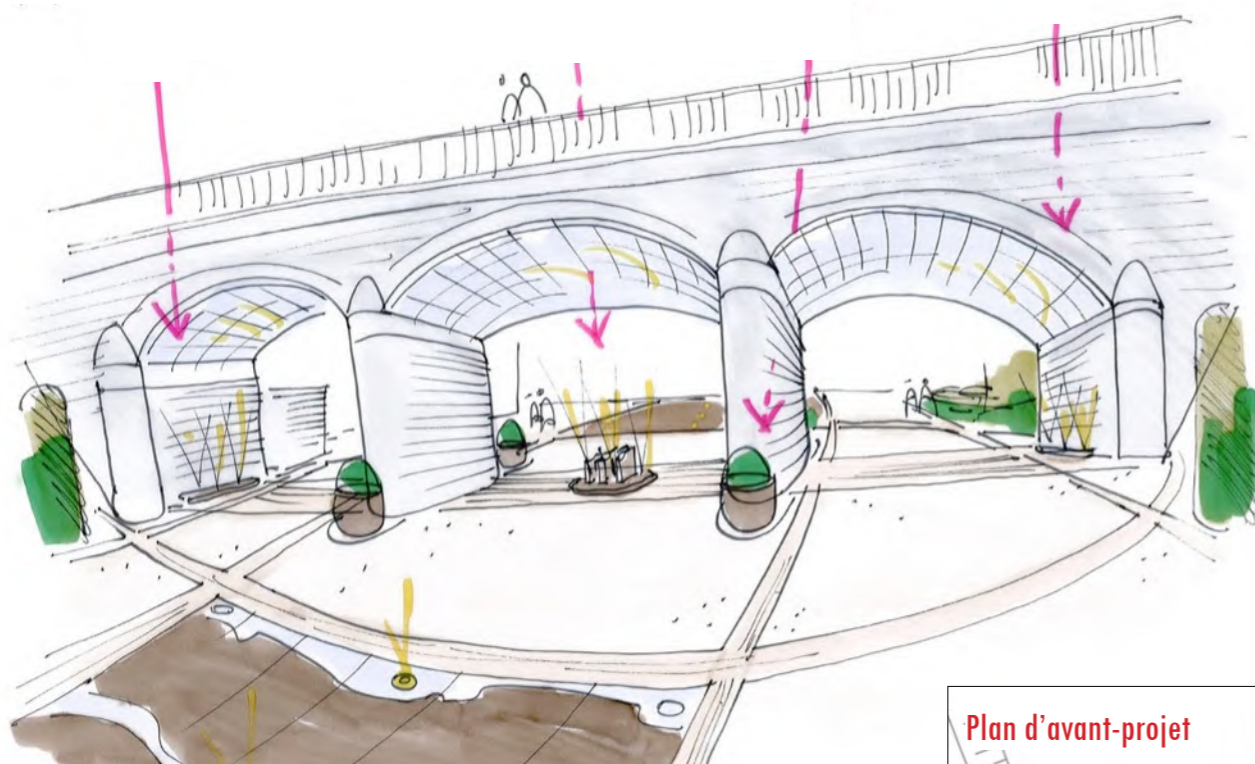
I. PROPOSITIONS DE DÉVELOPPEMENT



2.1. La place aux Foires et le parc Roi Baudouin

- 1 Rénovation du parc Roi Baudouin
- 2 Enlèvement de la sculpture de Monsieur Langhor et remplacement dans le circuit des sculptures à l'îlet. Remplacement par un "manège thématique" pour enfants.
- 3 Rénovation de tous les bancs
- 4 Réfection des murets
- 5 Projet de la "percée des Halles"
- 6 Intégration des sanitaires et frigos de l'hôtel
- 7 Requalification de la ruelle
- 8 Décision concernant le regroupement du Syndicat d'Initiative de Durbuy-vieilleville, de l'Office du Tourisme de Durbuy, de la Maison du Tourisme :
 - > soit en 8 dans le bâtiment actuel avec une extension rappelant l'ancienne tour collon...
 - > soit en 24 dans un bâtiment de service à créer dans le site "de la Combe" à côté de l'anticlinal
- 9 En fonction de l'ouverture de la "percée des Halles", gérer l'orientation de l'entrée pour faciliter la dynamisation des locaux de la halle
- 10 Projet d'éclairage du pont (voirie, flancs)
- 11 Dans la mesure où le parking est écarté du boulevard, définir les limites d'extension des terrasses de l'horeca
- 12 Dans la mesure où le parking est écarté du boulevard, quelles occupations seront possibles dans les espaces libérés
- 13 Zone de bâtisse possible (R+2+T)
- 14 Rez commerciaux
- 15 Zone d'accueil d'animations :
 - > ambulants ?
 - > musiciens ?
 - > fleuriste ?
- 16 Valorisation de la "rocaïlle existante"
- 17 Déplacement (?) de la cabine électrique.
- 18 Espace d'animation sur le thème de l'eau (eau de la source, eau de la colline (voir point 22))

I. PROPOSITIONS DE DÉVELOPPEMENT



2.1.1. Aménagement et équipements du parc Roi Baudouin

Le parc Roi Baudouin a fait l'objet dans les années 90 d'un aménagement.

Au fil des années, et en fonction d'une multitude d'usages développés par le Syndicat d'Initiative et par les acteurs locaux, l'espace a été dégradé et a perdu son caractère de parc.

Ayant procédé à une concertation avec les gestionnaires de la ville et du Syndicat d'Initiative, il a été proposé de repenser l'organisation des parterres au centre du parc.

Ceux-ci seront minéralisés selon un design évocateur et permettront des usages plus diversifiés sans entretien particulier.



I. PROPOSITIONS DE DÉVELOPPEMENT



2.1.2. Halle aux blés

Depuis le début des études (dès 1989), il a été mis en évidence l'importance de percer la continuité (relative) bâtie du côté Nord de la place aux Foires, en ouvrant le passage vers la Halle aux blés, et les ruelles du centre ancien.

A chaque occasion de "recadrer" le développement du concept touristique qui sous-tend Durbuy-Vieille-Ville, ce point a été rappelé comme étant essentiel au projet global.

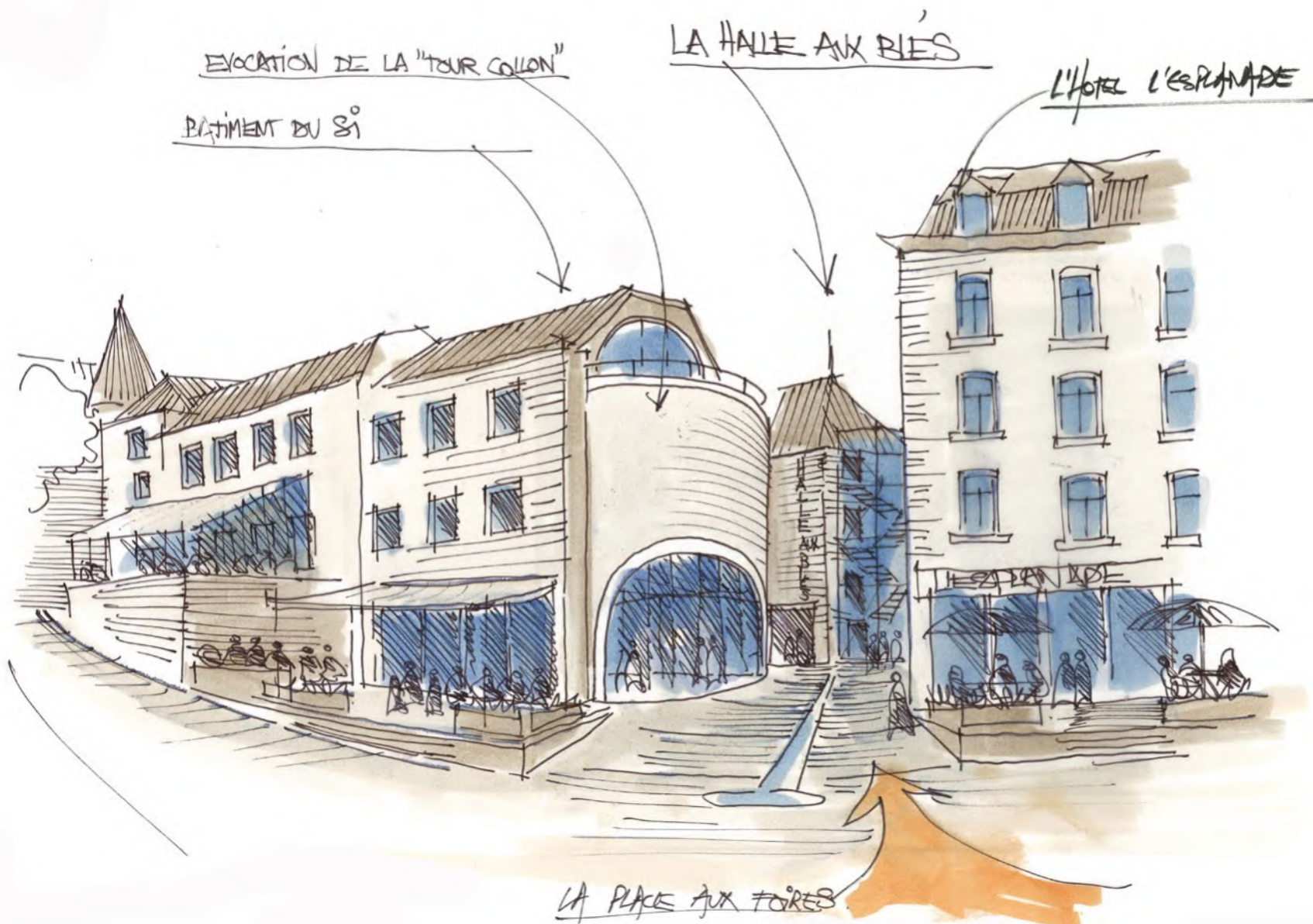
Depuis, la Halle aux blés a été restaurée et des activités régulières s'y sont développées. Mais le constat fait par les gestionnaires culturels est que cette infrastructure culturelle est peu fréquentée de par la visibilité presque nulle de l'entrée de celle-ci. A tel point qu'il a été demandé à l'Architecte de voir comment créer une entrée sur la Grand'rue.

Depuis, le Syndicat d'initiative a ouvert un passage rendant possible la liaison place aux Foires / Halle aux blés / ruelles du centre ancien. Depuis, enfin, nombre de travaux d'aménagements urbains ont été effectués qui modifient fortement les déambulations à l'approche de la ville, autour du noyau urbain, dans le centre ancien.

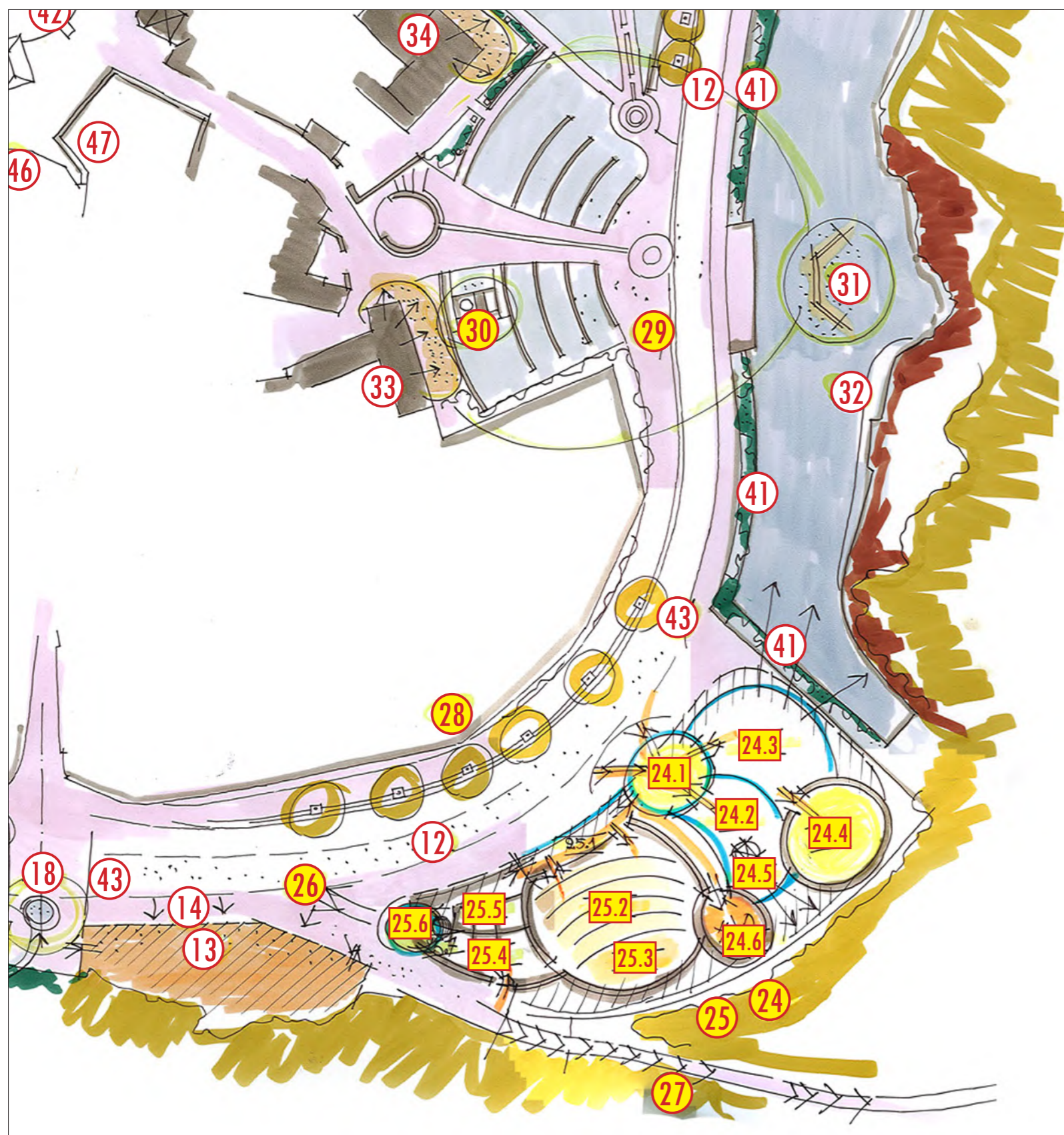
On le voit, la percée de la Halle aux blés reste un point essentiel à la réussite du projet de dynamisation touristique de Durbuy-Vieille-Ville et particulièrement des bouclages de promenades dans le centre ancien.

Dans le cas où tous les services d'accueil aux touristes seraient regroupés sur le site de la Combe, le rez du SI pourrait accueillir le glacier qui "bouche" le passage actuel. Les toilettes et annexes de l'hôtel l'Esplanade seraient à intégrer (en sous-sol ?).

Les étages du bâtiment du SI pourraient permettre l'extension de l'ancienne tour pour réhabiliter le laid pignon actuel du SI.



I. PROPOSITIONS DE DÉVELOPPEMENT



2.2. Le boulevard et la Combe

24 Projet global (PPP privé/public) pour le site de la Combe :

24.1 Hall commun d'accueil

24.2 Espace d'information (cloisons ouvertes ou fermées)

24.3 Salle d'exposition temporaires avec vue sur l'anticlinal. Espace de repas et contemplation paisible.

24.4 Salle fermée pour scénographie d'interprétation vieille-ville et ouverture vers les autres lieux de l'entité (Wéris, Barvaux, Bomal, Villers Sainte Gertrude...) et la région...

24.5 Accès par ascenseur à l'étage pour bureaux des services info tourisme et/ou à la salle polyvalente.

24.6 Ensemble de sanitaires publics servant aux services info tourisme et/ou à la salle polyvalente.

25 Ensemble polyvalent d'animation :

25.1 Couloir d'accès/foyer/bar

25.2 Gradins fixes ou mobiles (cfr. polyvalence) (conférence, danse, expo...)

25.3 Scène/écran/orchestre...

25.4 Accès technique, réserve...

25.5 Loges, sanitaires artistes vestiaire

25.6 Bureau, accès étage ...

25.7 Maison d'artistes en résidence, atelier...

26 Accès parcage semi-enterré (potentiel +/- 130 places)

27 Réaménagement du chemin de la colline (question : Quid du point de vue en haut de l'anticlinal, sécurité, espace, privé...?)

28 Bilan de l'état des arbres et replantation (récupération d'arbres si on construit dans la Combe)

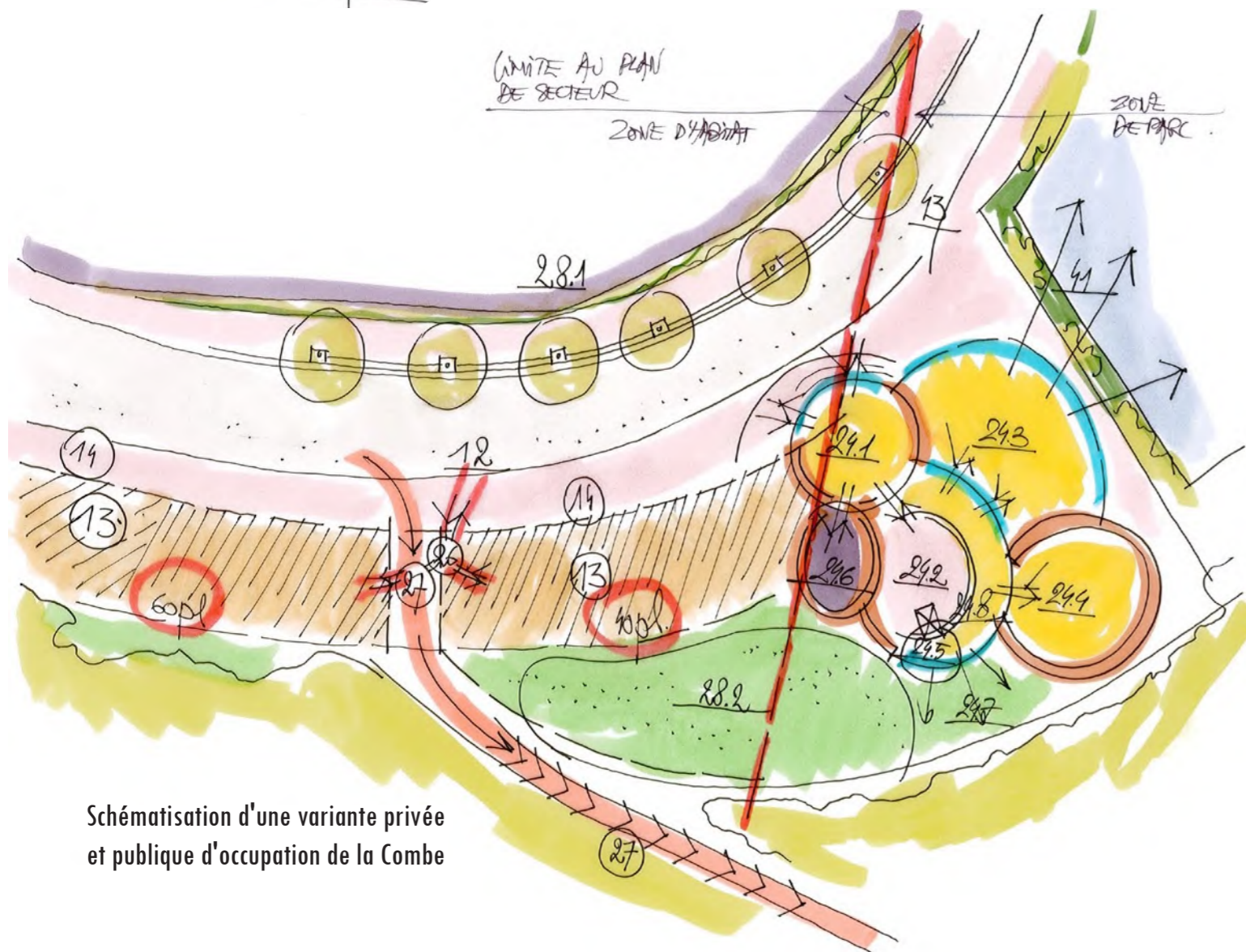
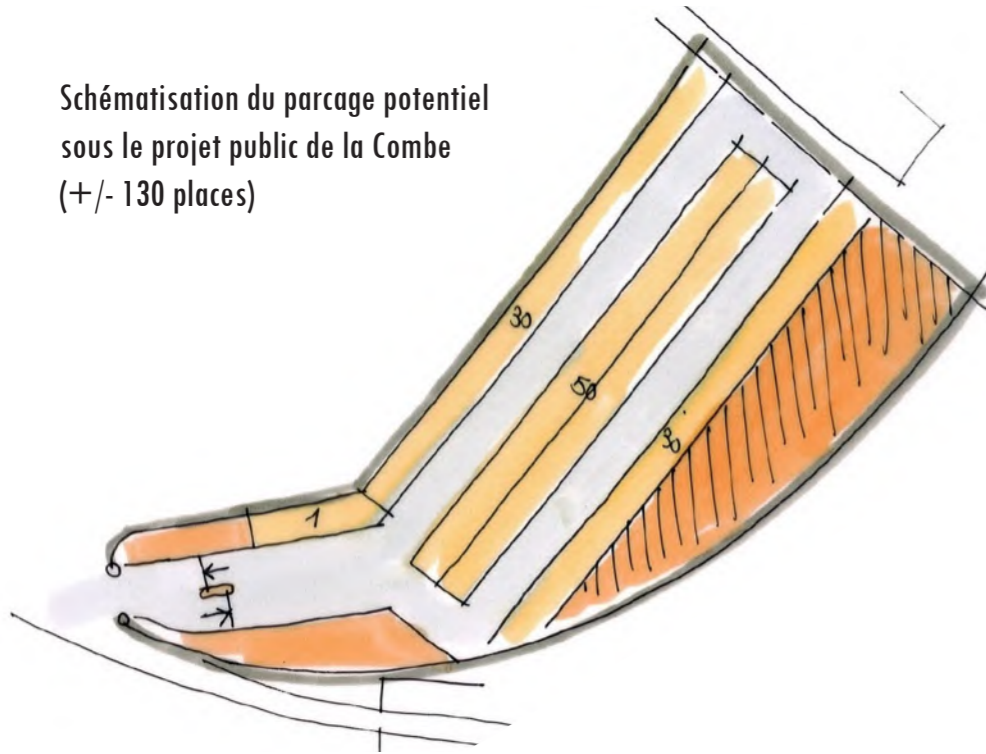
29 Développer une "stratégie" d'exploitation de l'amphithéâtre de l'anticlinal.

30 Achever mise en valeur du puits et panneau d'explication.

Esquisse d'un projet PPP sur le site de la Combe

I. PROPOSITIONS DE DÉVELOPPEMENT

Schématisme du parcage potentiel
sous le projet public de la Combe
(+/- 130 places)



Schématisme d'une variante privée
et publique d'occupation de la Combe

2.2.1 Projet public pour le site de la Combe

- Il s'agit ici de recentrer dans un bâtiment de qualité architecturale représentative, les divers services concernés par le tourisme : la Maison du tourisme, l'Office communale du tourisme, le Syndicat d'initiative, et nouveautés, les bureaux d'un service centralisé de gestion du projet de développement du tourisme à Durbuy.
- L'autre partie du site serait, comme le permet le plan de secteur, développée en constructions privées, réglementées en terme de fonctions, dimensions, formes et qualités, selon leur cohérence par rapport au concept de développement touristique de la vieille ville.

Ainsi les différentes actions proposées se déclinent comme suit :

- 13 Zones de bâtisses possibles (R+2+T)
- 14 Rez commerciaux ou de services (locations de vélos, réparation de vélos, librairie...)
- 24 Projet public
 - 24.1 Hall commun d'accueil
 - 24.2 Espace d'information/guichet/comptoir...
 - 24.3 Salle d'expositions temporaires ouverte ou fermée, zone de repos.
 - 24.4 Salle fermée pour scénographie d'interprétation de Durbuy et de la région...
 - 24.5 Ascenseur et escaliers d'accès aux étages bureaux, salle de réunion..
 - 24.6 Sanitaires publics
 - 24.7 Espace de jardin et de jeux de réflexion
 - 24.8 Maison d'artistes en résidence
- 25 Aménagement des promenades des coteaux
- 26 Accès potentiels à du parcage semi-enterré privé
- 27 Gestion plantations du boulevard
- 28 Aménagement d'une terrasse verte

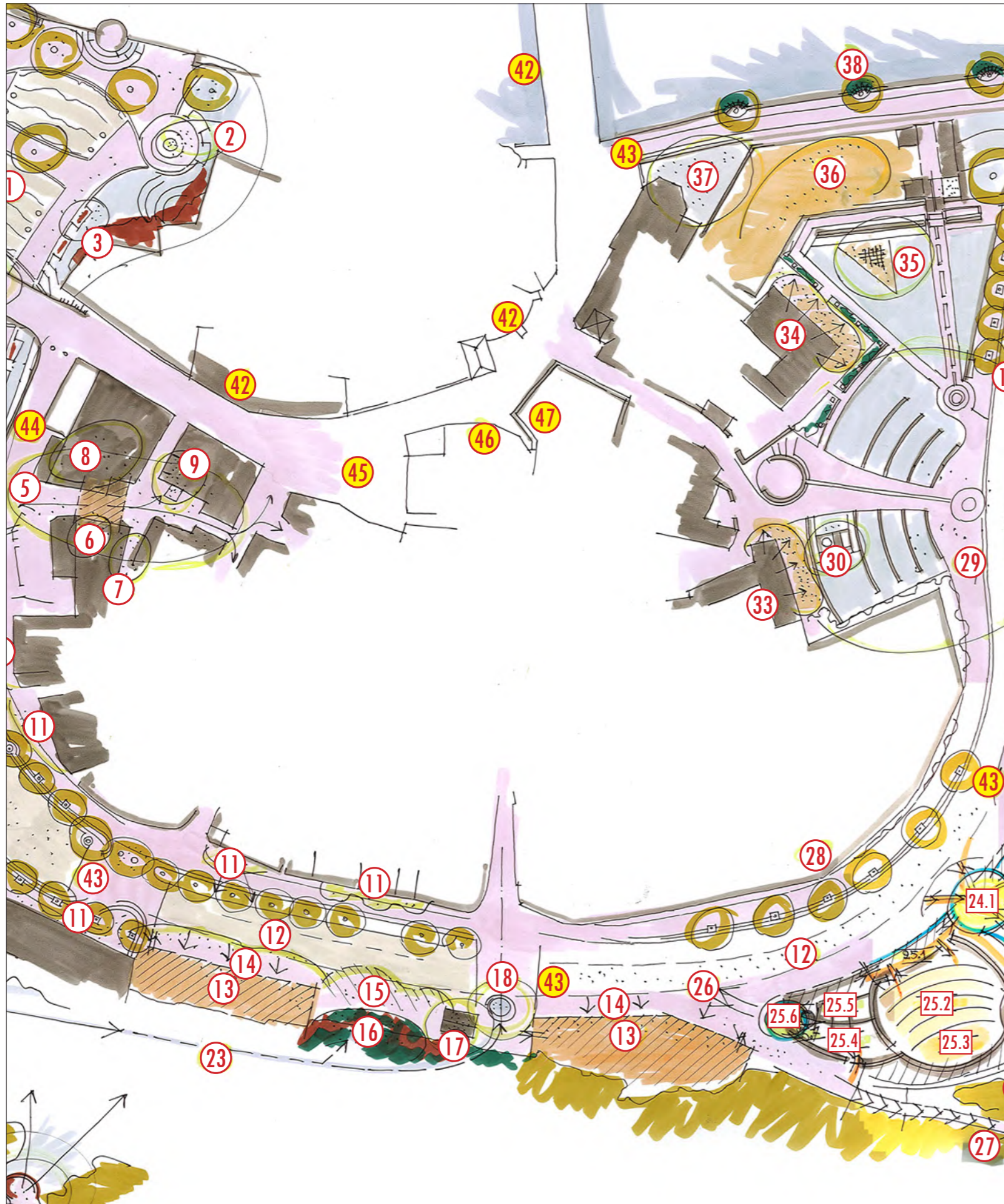
I. PROPOSITIONS DE DÉVELOPPEMENT



2.3. L'anticlinal et le parc des Récollets

- 31 Remise en route des jets d'eau, et programmation volontaire de "moments privilégiés" ou un spectacle eau-lumière serait produit chaque soir à heure fixe...
- 32 Valorisation-lumière à actualiser de l'ensemble de la falaise de l'anticlinal (dynamique, original, surprenant ...)
- 33 Prévoir un jour l'ouverture de la façade arrière de l'ancien "Marie-Mathilde" vers l'anticlinal et l'amphithéâtre, ce qui contribuerait à l'animation du site. Un "salon de consommation" accouplé au magasin "la confiturerie serait particulièrement adéquat ! Négociier, s'il échet, le transfert du magasin actuel vers de nouveaux rez commerciaux sur le boulevard (13)
- 34 Encourager l'occupation (sans gêne pour les occupants des étages) du rez avec caves voûtées du couvent des Récollets rénové par un glacier de qualité (cfr Carette à Ottignies) s'ouvrant sur la terrasse vers le parc, le minigolf...
- 35 Équiper le triangle de sable d'un jeu bien choisi, adapté au cadre ... (construire une ville ...)
- 36 Multiplier les réservations de parcages sous terrains par des locaux ou des hôteliers. Leur garantir leur place.
- 37 Nettoyer la cour des végétaux invasifs.
- 38 Retravailler la terre des bacs et planter des plantes "ruisselantes" vers la rivière.
- 39 Restaurer le point de vue, planter autour de la structure, valoriser la "porte Nord" de Durbuy-vieille-ville.
- 40 Développer le chemin de berge, RaVel vers le parking Nord et Barvaux.
- 41 Replanter dans les berges du plan d'eau du Grand anticlinal.

I. PROPOSITIONS DE DÉVELOPPEMENT



2.4. La Grand 'rue

42 Traitement rénové de la "Grand rue" en fonction du plan de mobilité retenu. Espace "partagé" avec sens majoritaire et contresens réservé. Le traitement de la Grand rue suppose une décision claire quant à la gestion future de l'accès à la ville, du transit, des circulations admises sur le boulevard urbain, du parcage autorisé. Un scénario peut être développé en prolongeant des options développées en ces matières au chapitre précédent.

A. Venant du Nord, les véhicules non prioritaires doivent soit repartir vers le parking de la rue de Loncin, soit aller vers le sud vers le parking des statues de sable, le Pré-Géoris ou Petit Han. Les "prioritaires" (panneau définissant qui, quand et pourquoi quelques véhicules seront prioritaires (heure, taille, service) pourront circuler à contresens lentement et en ponctuant leur avancée d'arrêt de croisement (passing places) pour laisser le flux majeur s'écouler.

B. A hauteur de la sortie du pont en entrant dans le site urbain, les Autorités pourront descendre la rame longeant le minigolf, pour desservir les parkings d'hôtels, les locaux les activités commerciales du centre. Ils pourront aussi continuer à contresens sur des zones de surlageur (B, C, D, E, F, G) ou l'on peut se croiser, et sur des zones "partagées" pour les deux sens, sachant que la priorité revient aux véhicules du sens unique majeur, le tout étant organisé pour valoriser une occupation piétonne la plus agréable de la Grand rue.

H, I La proposition, ici présentée, montre une inversion du sens actuel d'accès au centre et au boulevard pour favoriser, lorsque le centre se rouvre au parcage, une approche progressive du centre et non un plongée immédiate au coeur le plus dense du centre.

43 Gérer les entrées et sorties du boulevard urbain en fonction des saisons, jours, heures et en fonction d'un sens de circulation. Imposer un sens unique du boulevard.

44 Supprimer tout les passages de véhicules dans la rampe côté du Syndicat d'initiative.

45 Aménager la placette.

46 Stimuler la reprise commerciale en liaison avec le réaménagement de la Grand rue.

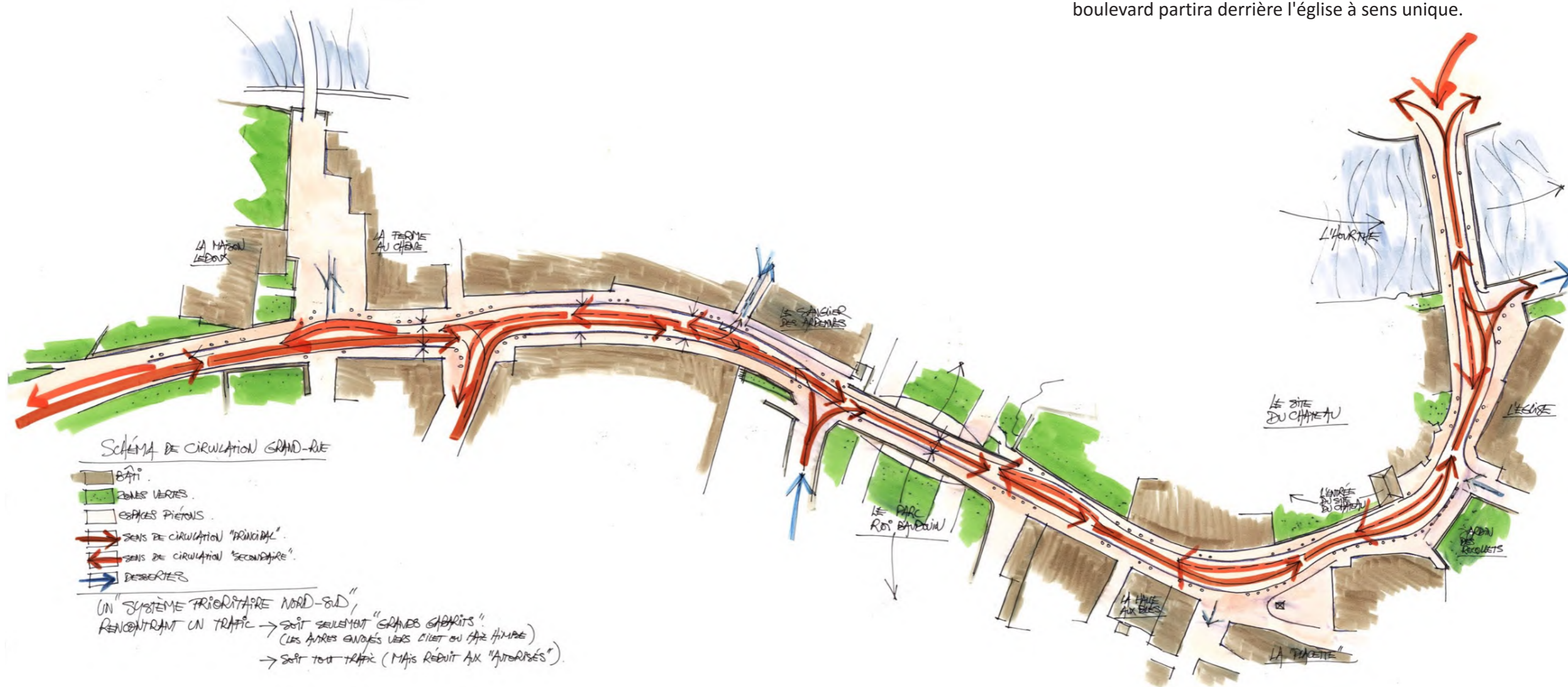
47 Réflexion concertée avec les propriétaires quant au futur de la propriété.

I. PROPOSITIONS DE DÉVELOPPEMENT

2.4.1. Schéma de circulation de la Grand' rue

On le voit ici, le sens prioritaire de circulation va du Sud vers le Nord. L'autre sens de circulation sera obligé d'occuper des "passing places" créées là où l'espace le permet.

La réduction du transit Nord-sud, réservant l'accès aux seuls grands gabarits rendra ce système très performant. L'accès au boulevard partira derrière l'église à sens unique.



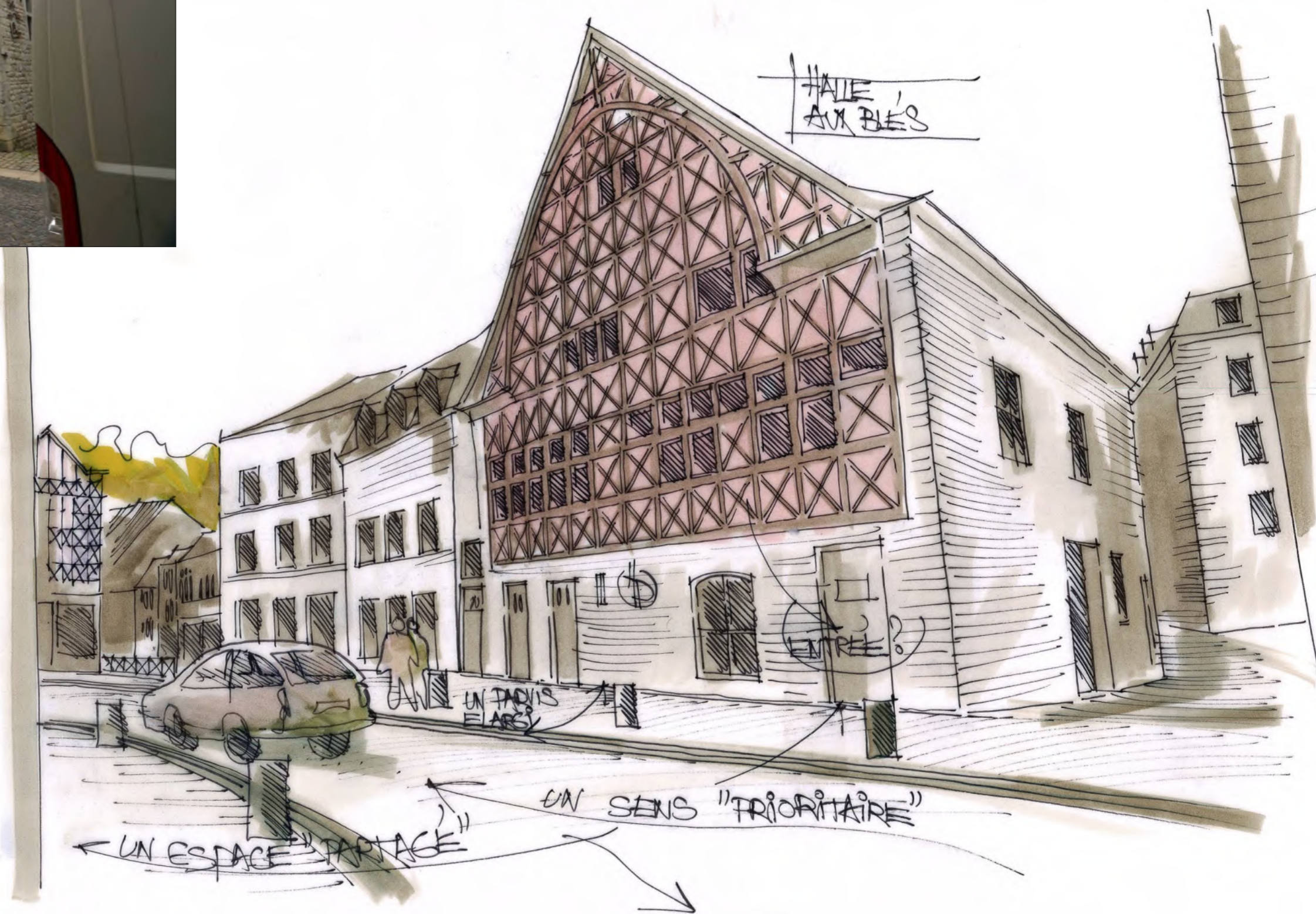
I. PROPOSITIONS DE DÉVELOPPEMENT

2.4.2. Illustrations de circulation de la Grand' rue



I. PROPOSITIONS DE DÉVELOPPEMENT

2.4.2. Illustrations de circulation de la Grand' rue



I. PROPOSITIONS DE DÉVELOPPEMENT

2.4.2. Illustrations de circulation de la Grand' rue



I. PROPOSITIONS DE DÉVELOPPEMENT

3. Les "chemins de Durbuy"

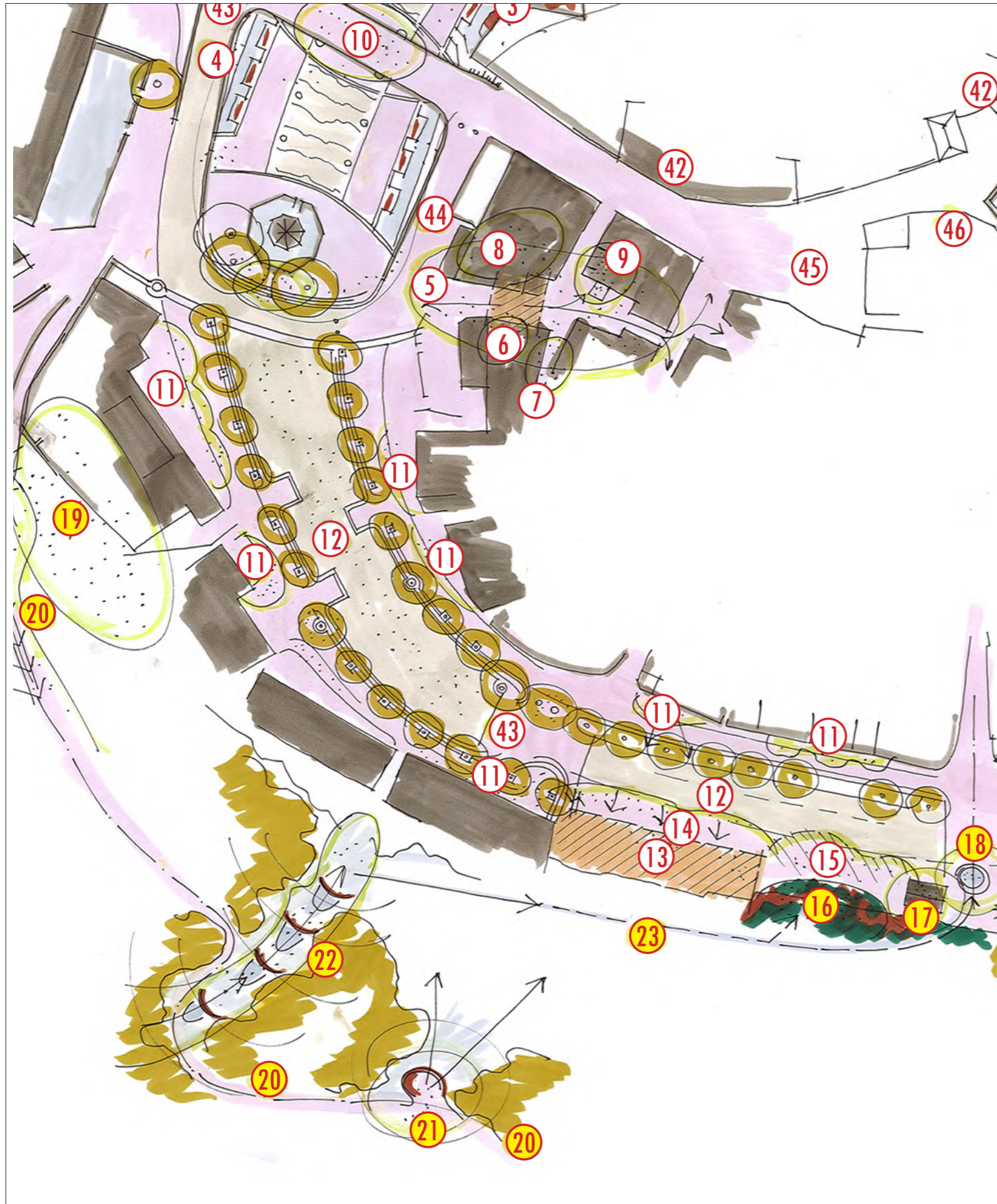
L'usage et l'occupation, par les visiteurs, des espaces de la vieille-ville sont très mal répartis. Alors que la place aux foires peut, à certaines périodes, être complètement envahie, certains sous-espaces, pourtant très intéressants, sont relativement inoccupés. Par ailleurs, cette concentration sur la place aux Foires exprime un usage de type mono-produit quasi limité aux terrasses de l'Horeca.

Afin de rééquilibrer davantage la pression sur le cœur de ville, mais aussi pour offrir de nouvelles façons de découvrir Durbuy et ainsi d'intéresser de nouveaux créneaux de clientèle, nous proposons la création de trois circuits thématiques dans le centre et un quatrième dans les collines proches.

- Le cœur urbain des ruelles et placettes
- Les "deux bouclages" urbains
- Les chemins de Durbuy de liaison ou de découverte



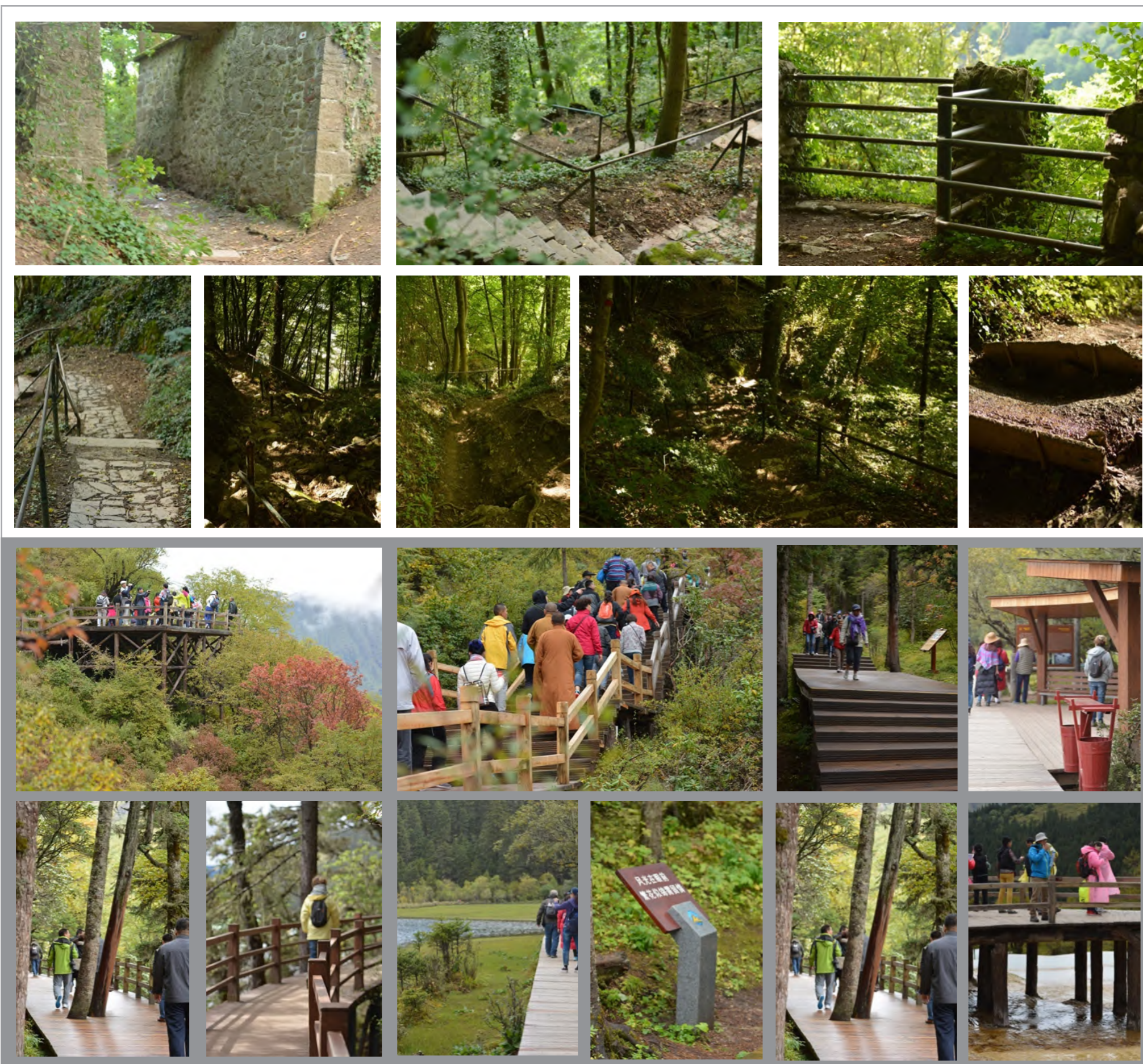
I. PROPOSITIONS DE DÉVELOPPEMENT



3.1. Les chemins de la colline

- 16 Valorisation de la "rocaïlle existante"
- 17 Déplacement (?) de la cabine électrique.
- 18 Espace d'animation sur le thème de l'eau (eau de la source, eau de la colline (voir point 22))
- 19 Proposition de requalification maîtrisée des arrières des bâtiments du boulevard
- 20 Restauration du chemin promenade.
- 21 Restauration du point de vue (dégager vue) plate-forme "moderne" à créer.
- 22 Gestion des "coups d'eau" qui tombent occasionnellement sur la calèche.
- 23 Récupération de l'eau par bassins successifs et conduite vers fontaine (18) en ruisselant sur la rocaïlle (16)

I. PROPOSITIONS DE DÉVELOPPEMENT



3.2. Commentaires sur l'état des "chemins de Durbuy"

Dès que l'on sort du centre de Durbuy, l'état général de pas mal de chemins de randonnée, mais aussi de simple promenades, est très mauvais. Sentiers caillouteux, sentiers en dalles déchaussées, marches cassées ou instables, parapets tordus, signalétique absente, points de vue abandonnés, vues envahies de plantations...

Penser une intervention forte sur l'ensemble des chemins concernés doit se faire en ayant à l'esprit le souci de soutenir, ou non le concept touristique Durbuy-vieille-ville, la plus petite ville ... du monde, insérée dans un écrin naturel remarquable. Développer les "chemins de Durbuy" peut apporter au concept un certain nombre de "plus", bien que ces réaménagements concernent plus particulièrement la frange assez réduite, semble-t-il, de visiteurs de Durbuy, qui soient intéressés à "prendre de la distance" par rapport au coeur urbain, à la densité d'occupation qu'il connaît, et percevoir la petite ville sous des angles singuliers, qui demandent un peu d'effort pour les découvrir. En effet, les circuits de promenades accrochés à flanc de coteaux sont raides et exigeants (et dans l'état actuel, dangereux!).

Les parcourir est certes intéressant, quelque peu sportif, mais doit pouvoir être gratifié de certaines satisfactions. Les points de vue sur la ville doivent être remis en état et offrir de véritables points de découverte de la ville, le point de vue (privé) du pied (ou en haut de la tour) est très beau et mérite d'être intégré dans un circuit de promenade. La vue depuis le haut de l'anticlinal est particulièrement belle et devrait être aménagée en concertation avec la famille d'Ursel.

Quelques représentations d'aménagements expérimentés à l'étranger, montrent que lorsqu'on aménage et stimule l'intérêt des visiteurs ceux-ci, même d'âges avancés, sont curieux et souvent volontaires pour les parcourir. Il faut simplement améliorer la sécurité et le confort et aménager des espaces de repos et de contemplation.

I. PROPOSITIONS DE DÉVELOPPEMENT



3.3. La sécurité des riverains au pied des coteaux

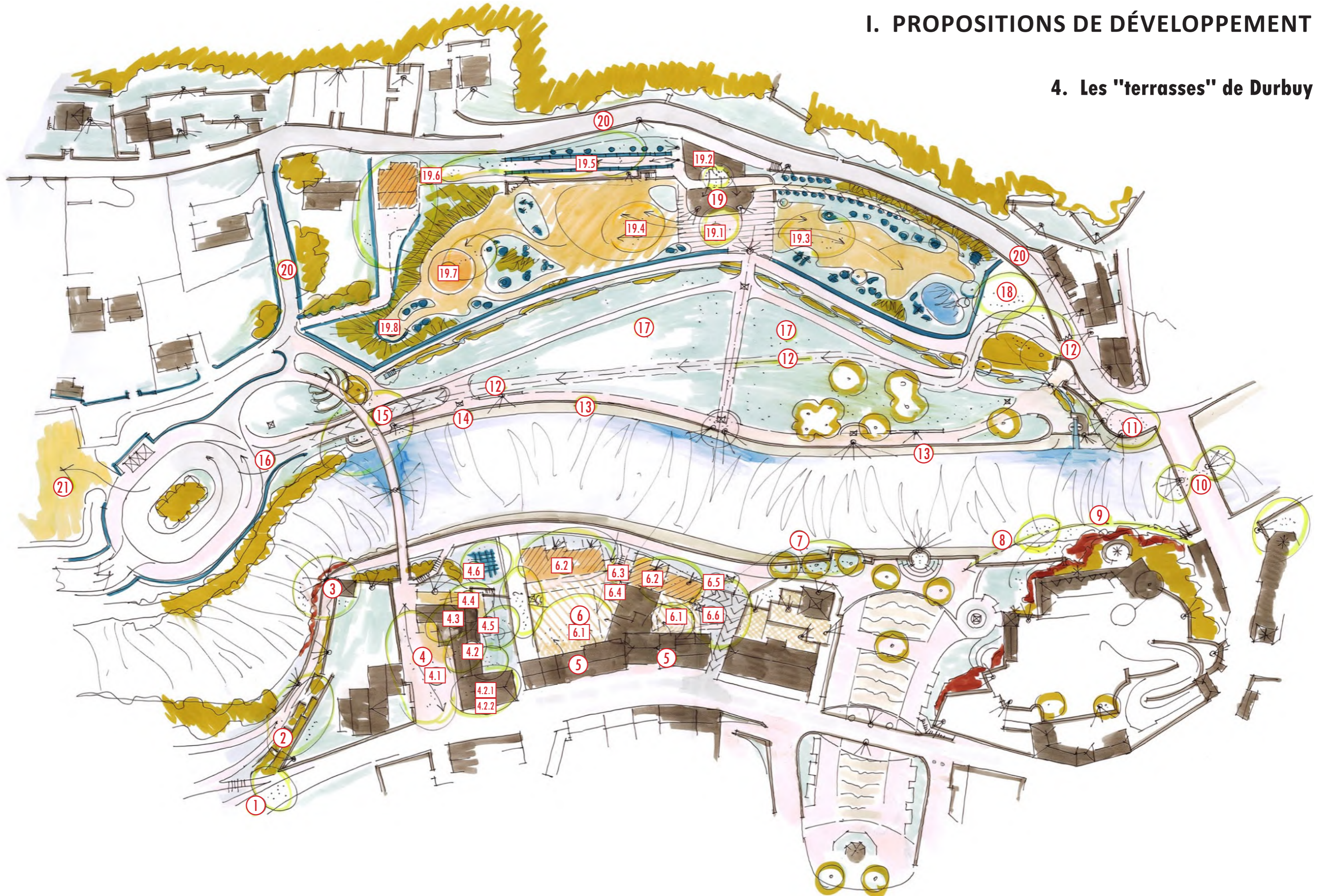
Le souci d'aménager les "chemins de Durbuy", et plus spécialement les chemins des coteaux surplombant la vieille ville, nous met en évidence le fait que de ces coteaux des écoulements d'eau réguliers occasionnent des dégâts chez les riverains des coteaux.

Ce sujet mérite toute notre attention tant les pierres, terres et déchets végétaux paraissent instables et menaçants pour les riverains et usagers.

Un système de stabilisation ou de barrages successifs doit être mis au point, avec une captation détournée des eaux susceptibles d'être recueillies. Une vérification en amont de l'origine des eaux pouvant provoquer des accidents est à faire. Est-ce simplement un thalweg naturel préexistant (?), ou ces eaux viennent-elles d'une grotte souterraine, voire d'un lac intérieur (?) auquel cas une recherche serait indispensable.

I. PROPOSITIONS DE DÉVELOPPEMENT

4. Les "terrasses" de Durbuy



I. PROPOSITIONS DE DÉVELOPPEMENT

4.1. Commentaires sur l'arrière de la Grand'rue et les deux rives de l'Ourthe

La grand-rue connaît un certain nombre de mutations : réaffectations entre le « Sanglier des Ardennes et la ferme au chêne ». Ainsi pour cette dernière par exemple, les nouveaux propriétaires ont entamé un projet de développement à la fois commercial et touristique. Une galerie d'art s'est installée de même qu'un nouvel hôtel. Des travaux sont entrepris dans le bâtiment qui fait coin avec le « sanglier » etc. Ces nombreuses interventions indiquent qu'il va y avoir, à court terme, des investissements privés dans cette zone. Il est évident que ces transformations de l'espace et de son usage vont affecter également l'arrière de la grand-rue dans l'espace compris entre les arrières de maisons et l'Ourthe.

Qu'on le veuille ou non, quelque chose va se passer à l'initiative du secteur privé. Deux attitudes sont possibles de la part des autorités. Ou bien on laisse faire avec les risques de dérives que cela comporte (cfr. À l'arrière du restaurant ... les « aménagements » en escalier du plus bel effet) ou bien, tout en applaudissant ce dynamisme, les **autorités proposent aux différents opérateurs un cadre de développement concerté** qui s'intègre dans le projet global de Durbuy vieille-ville.

Notre intention ici est de proposer des axes de développement, non seulement pour la rive droite de cette zone mais pour toute la portion de la vallée en englobant les deux rives en ce compris l'îlet et le parc des Topiaires.

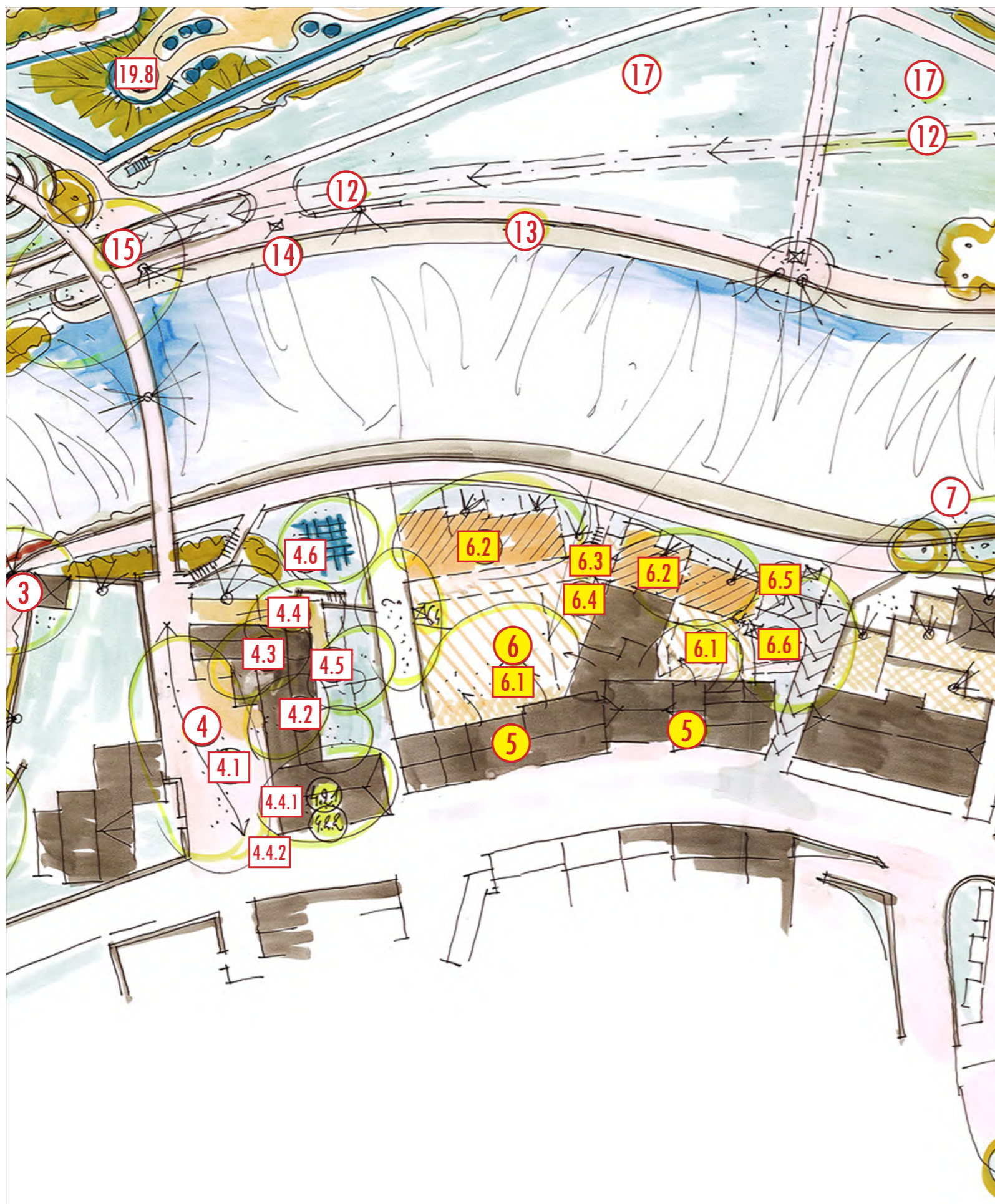
I. PROPOSITIONS DE DÉVELOPPEMENT



4.2. Ferme au Chêne et alentours

- ① Requalifier l'entrée de la vieille ville
- ② Restaurer l'entrée de la vieille ville
- ③ Aménager le passage en l'élargissant
- ④ Site de la Ferme au Chêne (acquis récemment par 3 partenaires privés pour y développer un projet intégré (partenaires locaux))
 - ④.1 Reconfiguration de la partie privée (F.A.C) en vue d'enlever le parking, étendre terrasse, créer un parvis d'entrée, valoriser une fonction magasin.
 - > développement d'une fonction commerciale à rue (en liaison avec bière produits de bouche, locaux...)
 - > réflexions pour du logement d'accueil touristique.
 - ④.2 Développement qualitatif et quantitatif fonctionnel et scénographique du produit Markloff.
 - ④.3 Développement taverne et restaurant avec souci des produits et savoir-faire locaux.
 - ④.4 Développement de la terrasse avec vue sur l'Ourthe et îlet (en fonction de déménagements internes de diverses zones comme sanitaires, cuisine...)
 - ④.5 Développement d'un jardin enclos valorisant les plantes (houblon, plantes aromatiques, épices...)
 - ④.6 Création d'un espace de jeux thématique, privé, géré par la Ferme au Chêne.

I. PROPOSITIONS DE DÉVELOPPEMENT



4.3. Les "terrasses de Durbuy"

- 5 Développements et améliorations progressifs du bâti longeant la Grand'rue (commerces changeants, galerie Louise, nouveaux projets, hôtellerie..)
- 6 Lancement, en concertation avec les 4 propriétaires concernés d'un projet de coordination et d'urbanisation qualitative des "arrières de la Grand' rue, côté Ourthe.

6.1 Plan d'un parking semi-enterré, d'usage privé (hôtels, riverains) tenant compte des accès nécessaires, des caves utiles, et de l'aménagement, par dessus les autos, de terrasses, de zone verte, voire de logements de tourisme en berge de rivière.

- > Aménagement de la rampe d'accès/sortie
- > Aménagement de l'entrée (porte télécommandée du parking couvert)
- > Espace vert aménagé
- > Zones de parking couvert
- > Zone bâtie (conservée ou non)
- > Zone de réserves
- > Couverture "légère" du parking

6.1 Coupe dans parking :

- > L'Ourthe
- > Chemin public de berge
- > Volume bâti potentiel (type maisonnettes en duplex avec terrasse vers l'Ourthe)
- > Coupe dans parking
- > Terrasse légère couvrant le parking
- > Terrasses bâties sur parking
- > Chemin d'accès aux logements
- > Aménagement sur structure légère de terrasses occupables et zones plantées
- > Bâtiment à rue, en cours de transformation
- > La Grand'rue

6.2 Trouée visuelle et accès depuis la berge vers terrasse privée

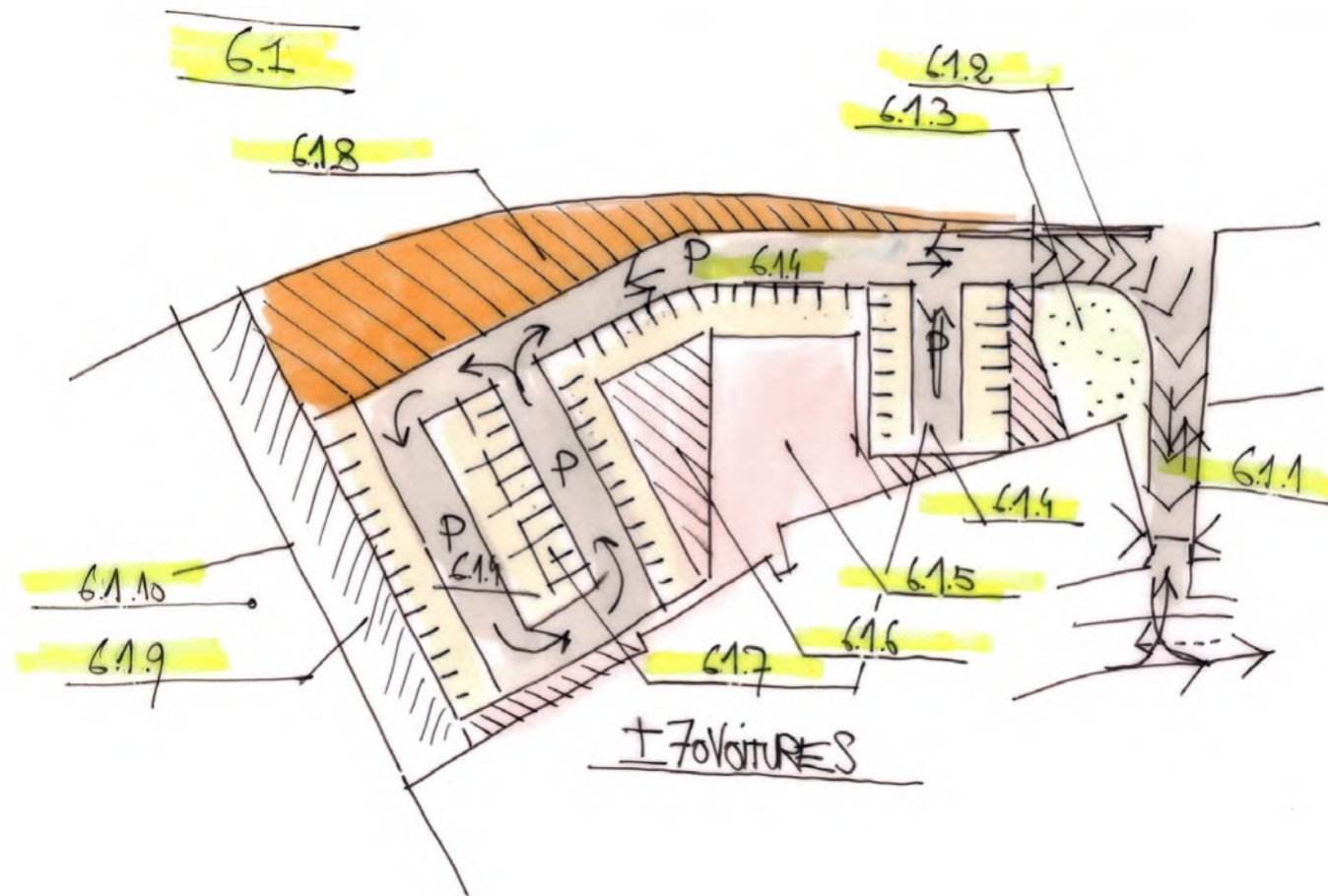
6.3 Sortie d'ascenseur et/ou escalier

6.4 Abords, muret, rampe

6.5 Espace vert

I. PROPOSITIONS DE DÉVELOPPEMENT

4.3.1. Propositions pour le parcage privé

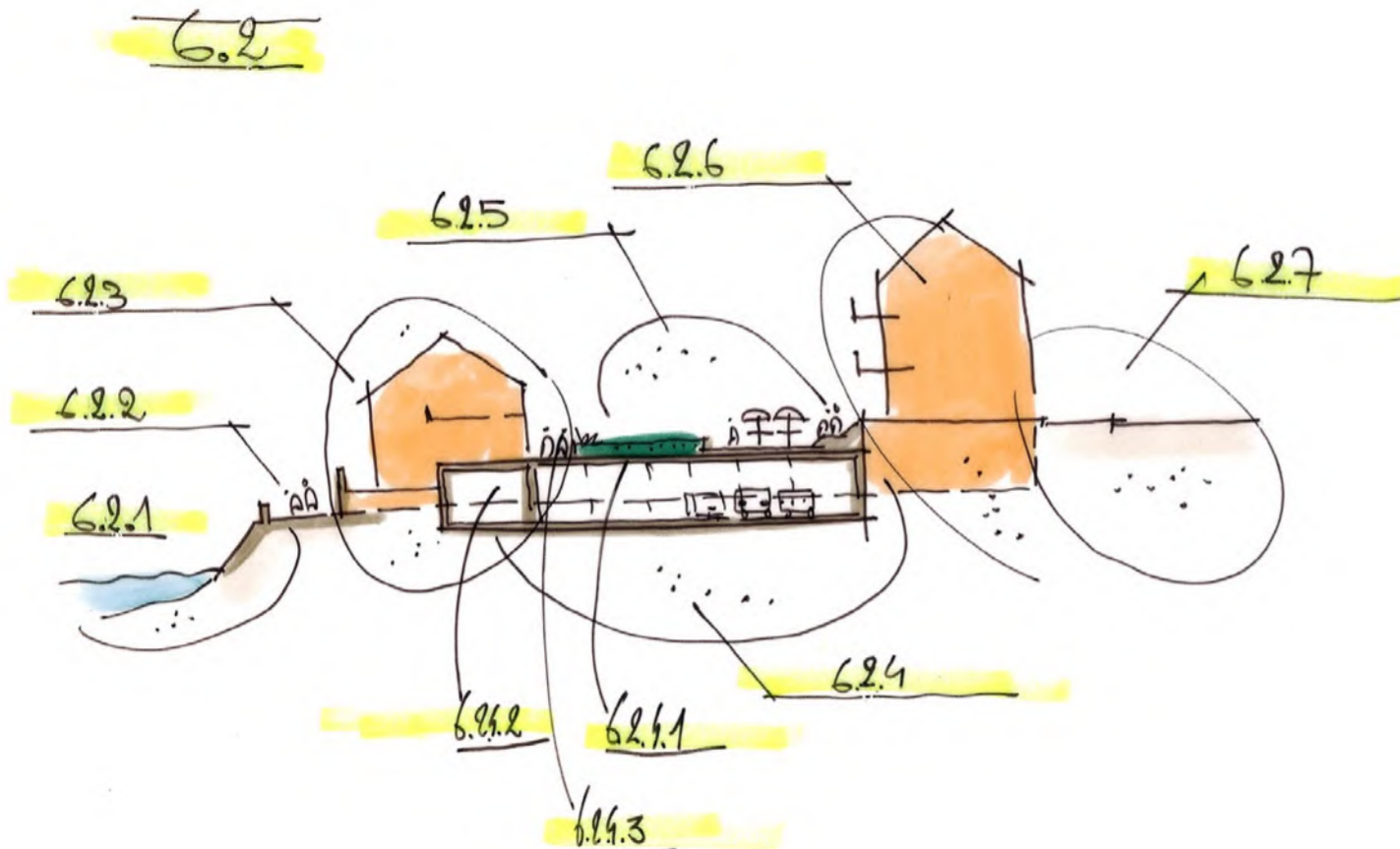


6.1 Plan d'un parcage semi-enterré, d'usage privé (hôtels, riverains) tenant compte des accès nécessaires, des caves utiles, et de l'aménagement, par dessus les autos, de terrasses, de zone verte, voire de logements de tourisme en berge de rivière.

- > Aménagement de la rampe d'accès/sortie
- > Aménagement de l'entrée (porte télécommandée du parcage couvert)
- > Espace vert aménagé
- > Zones de parcage couvert
- > Zone bâtie (conservée ou non)
- > Zone de réserves
- > Couverture "légère" du parking

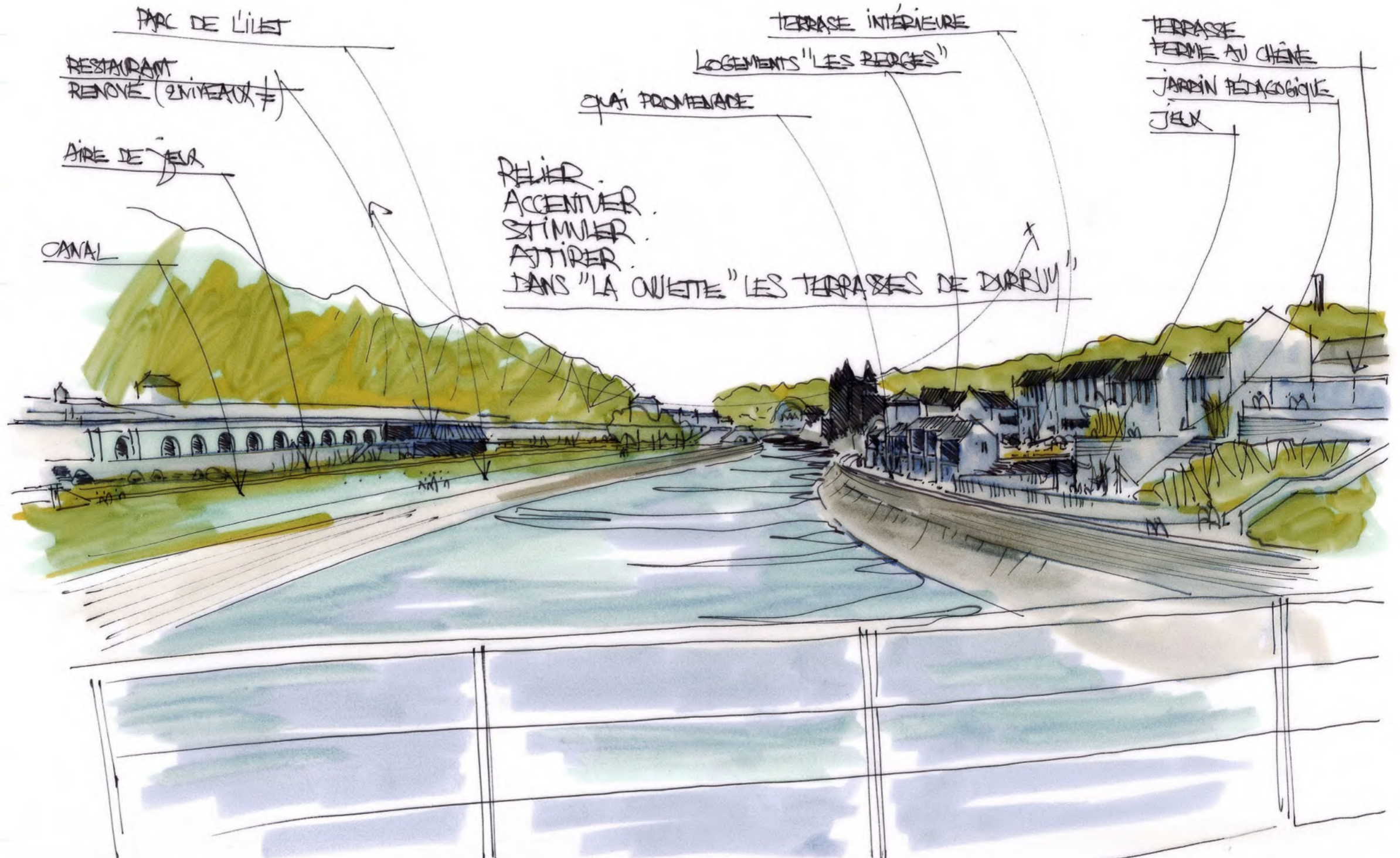
6.2 Coupe dans parcage :

- > L'Ourthe
- > Chemin public de berge
- > Volume bâti potentiel (type maisonnettes en duplex avec terrasse vers l'Ourthe)
- > Coupe dans parcage
- > Terrasse légère couvrant le parcage
- > Terrasses bâties sur parking
- > Chemin d'accès aux logements
- > Aménagement sur structure légère de terrasses occupables et zones plantées
- > Bâtiment à rue, en cours de transformation
- > La Grand'rue



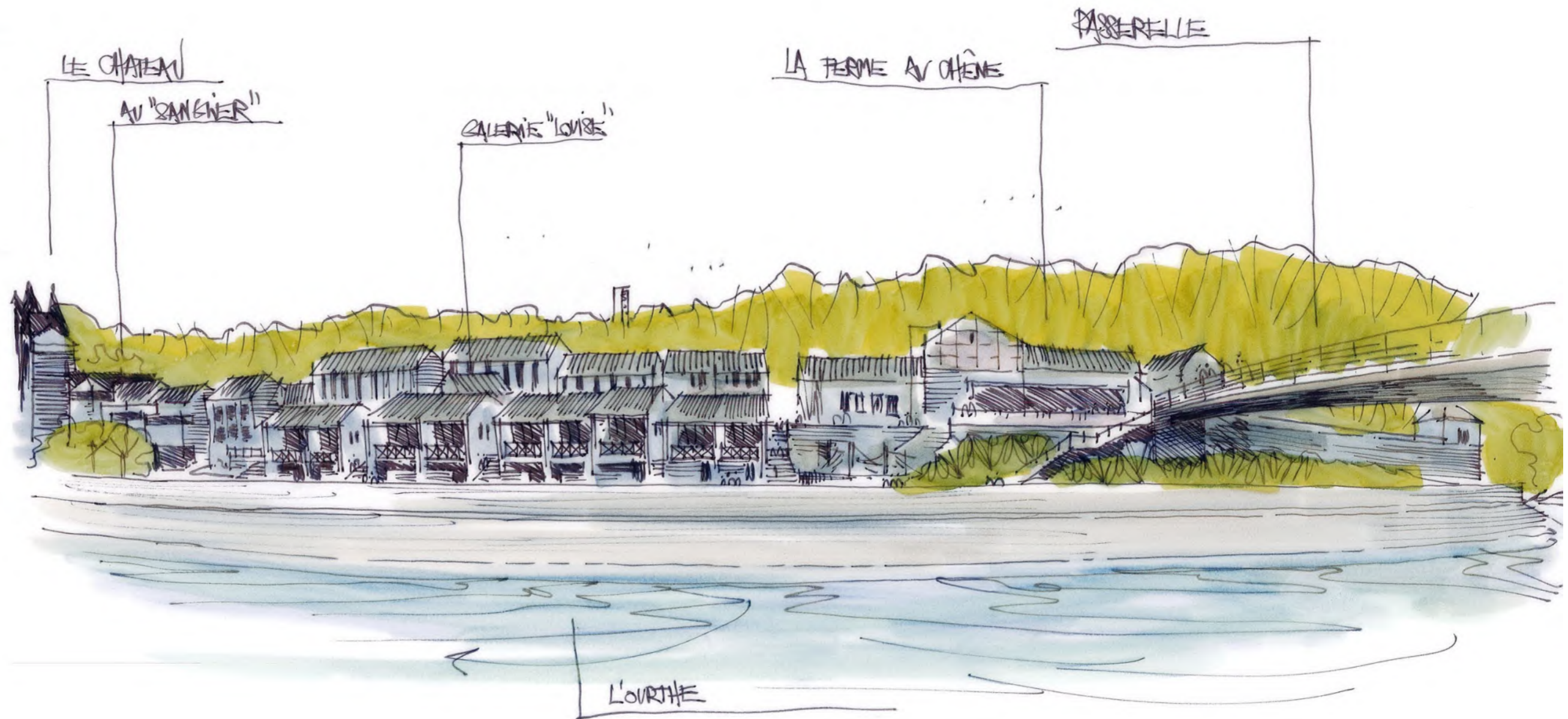
I. PROPOSITIONS DE DÉVELOPPEMENT

4.3.2. Esquisses d'aménagement des "terrasses" de Durbuy

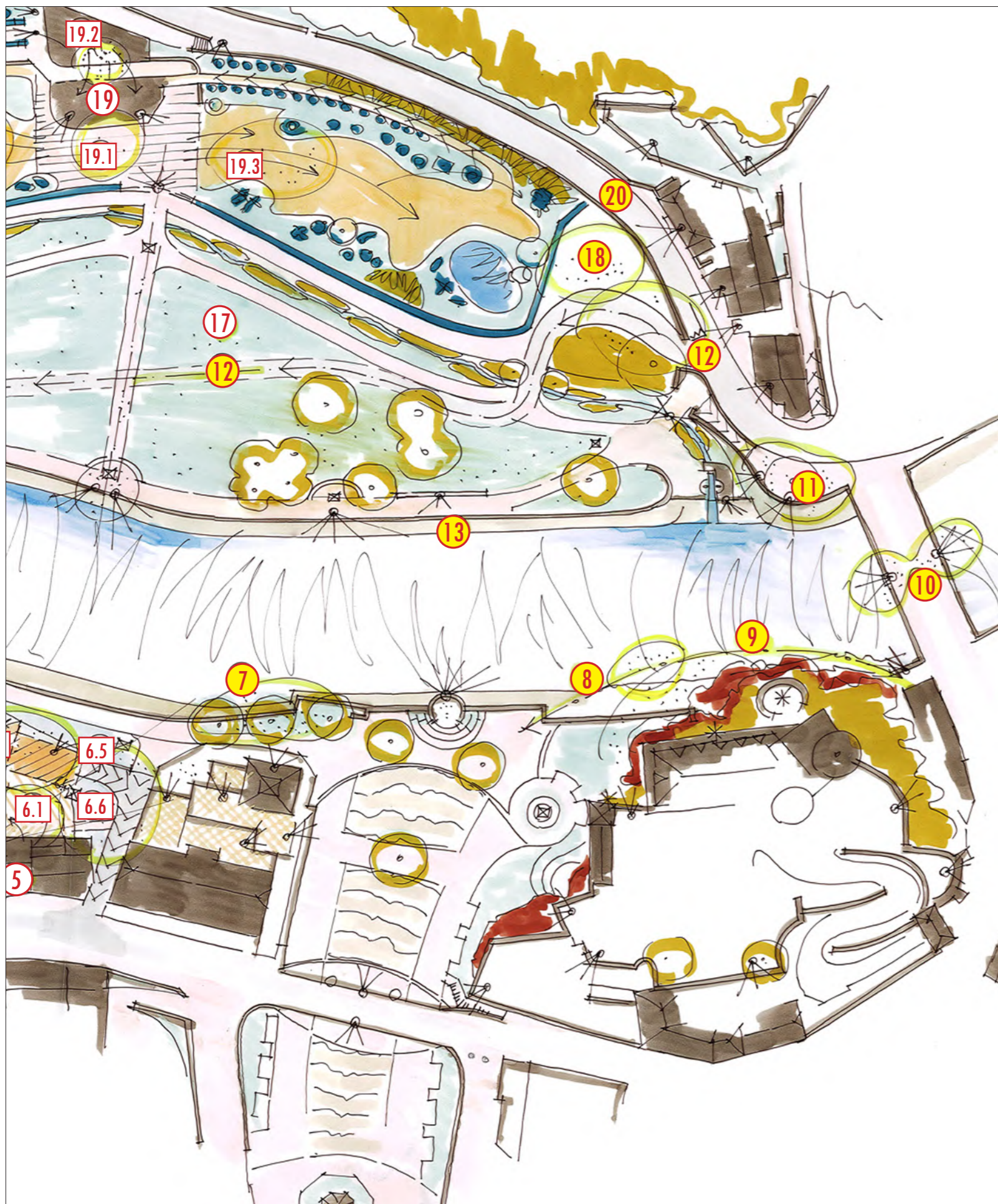


I. PROPOSITIONS DE DÉVELOPPEMENT

4.3.2. Esquisses d'aménagement des "terrasses" de Durbuy



I. PROPOSITIONS DE DÉVELOPPEMENT

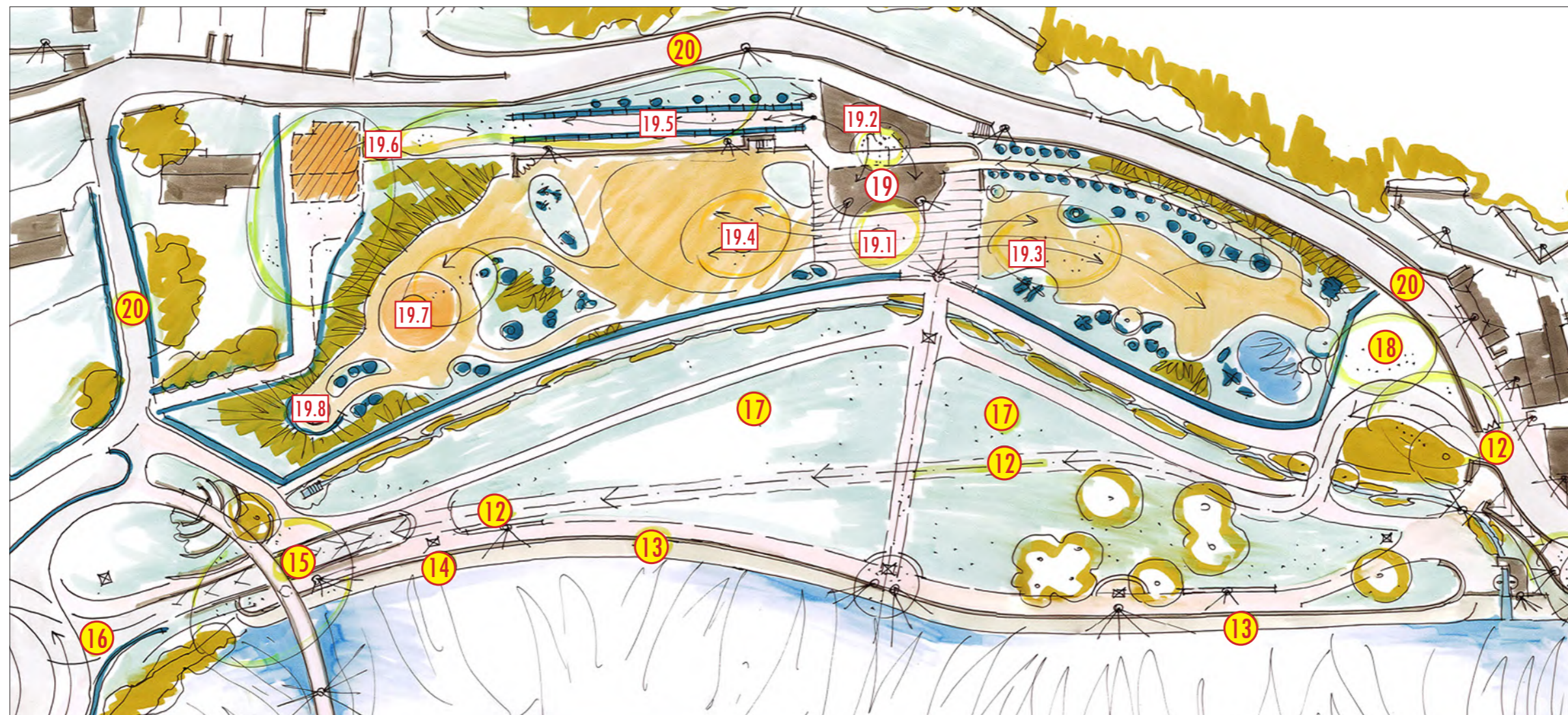


4.4. La zone proche du pont

- ⑦ Aménagement de la terrasse "Taverne" du Sanglier des Ardennes.
- ⑧ Réflexions quant à l'opportunité ou non de la liaison "RaVel" devant la falaise du château.
- ⑨ Gestion arbres et ruine de la "Tour".
- ⑩ Espace "point de vue" à valoriser en fonction du "sens unique" en ville (élargissement sécurisant des trottoirs).
- ⑪ Aménagement de la zone.
- ⑫ Réflexion au sujet d'un tracé à sens unique de transit urbain, par l'espace du parc de l'îlet (voir variante 20 haie Himbe) (tracés hautement sécurisé et ralenti réservé aux véhicules au gabarit autorisé !)
- ⑬ Création d'un "chemin de berge" minéral (sorte de promenade des anglais bordé de bancs, ponctué de sculptures, souligné de haies, éclairé le soir (la boucle des terrasse de Durbuy)
- ⑱ Aménagement de quelques places de parcage des riverains de la rue Haie Himbe.
- ⑳ Aménagement de la rue Haie Himbe.

I. PROPOSITIONS DE DÉVELOPPEMENT

4.5. Parc de l'îlet



- 12 Réflexion au sujet d'un tracé à sens unique de transit urbain, par l'espace du parc de l'îlet (voir variante 20 haie Himbe) (tracés hautement sécurisé et ralenti réservé aux véhicules au gabarit autorisé !)
- 13 Création d'un "chemin de berge" minéral (sorte de promenade des anglais bordé de bancs, ponctué de sculptures, souligné de haies, éclairé le soir (la boucle des terrasse de Durbuy)
- 14 Circuit des sculptures autour des berges gauches et droites de l'Ourthe.
- 15 Voirie en "creux" pour permettre une hauteur libre de maximum 3,50 m (gabions, évacuation, eau...)

- 16 Liaison à aménager avec le rond-point de la navette.
- 17 Aménagement convivial et sécurisé du parc de l'îlet
 - > intégrant le canal par remblais adéquats
 - > bancs, pierres
- 18 Aménagement de quelques places de parcage des riverains de la rue Haie Himbe.
- 20 Aménagement de la rue Haie Himbe.

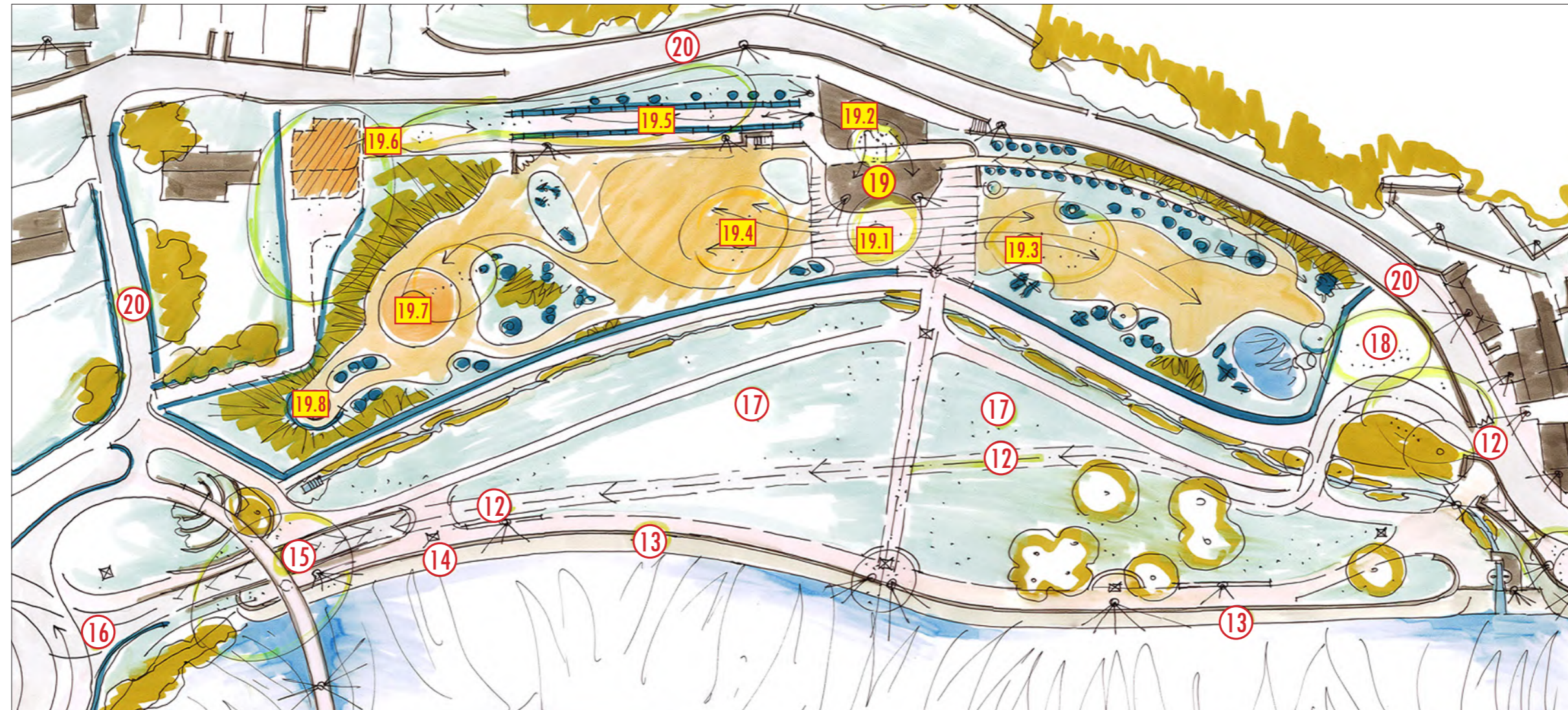
I. PROPOSITIONS DE DÉVELOPPEMENT

4.5.1. Commentaires sur le parc de l'îlet et le site des Topiaires

- Établir la fonction parc mais y créer une allée de circulation comme dans le parc de l'anticlinal.
 - > Que faire du parc ?
 - > *parc comme Philippart ?*
 - > *réduire verdure car coupe les vues*
 - > *sculptures*
 - > *reprofilier*
 - > *supports d'animations*
 - > *passage sous passerelle ?*
 - Dans une zone, proche de la passerelle, le site des Topiaires, incluait un projet de "conciergerie". Le permis aurait-il été accordé pour celle-ci ? Serait-il possible de valoriser cet espace pour y apporter un complément au site à réaménager ?
 - Le volume du bâtiment, dont le relevé interne est en cours, serait-il suffisant pour y développer une fonction bien équipée et fonctionnelle permettant de redynamiser le site ?
 - Le parc des Topiaires, légèrement surélevé est hors inondations, ce qui n'est pas le cas du parc de l'îlet. Sur ce dernier, l'installation d'équipements, de haies, de clôtures n'est pas recommandé. De plus, le "canal" à créer sur l'îlet sera, dès que l'on pourra réaménager le parc (de l'îlet) mieux intégré par des remblais afin de réduire les risques de dégradations lors de montées des eaux.
 - Nous suggérons de garder le caractère enclos et sous contrôle du parc des Topiaires et du bâti, pour permettre à un projet futur de se développer en jouant sur la qualité du cadre bien délimité et du bâti potentiel.
- Nous rappelons que le PCAD ayant permis la réalisation du Pré Géoris, de la liaison, de la passerelle, de l'îlet et du parc Roi Baudouin, a, en son temps, prévu le déplacement du parcage (qui existe sur l'îlet) vers le site "des sculptures de sables" prêt à recevoir des voitures.
 - Dans ce cadre du parcage, nous constatons qu'actuellement, le parking de l'îlet est très utilisé. Alors que le nouveau parking, accessible depuis le pré Géoris ne l'est pas du tout ! Il y a lieu, dans le cadre de la gestion du trafic dans l'ensemble du site, de penser comment transférer les flux de voitures arrivant à l'îlet vers le parking "des sables".
 - Le parc de l'îlet, ainsi libéré de la présence des parkings, pourrait trouver enfin sa fonction (évoquée dès 1989) de "contrepoint" à la densité urbaine, et s'ajouter au réseau des parcs périphériques au centre (Philippart, Anticlinal, Roi Baudouin, parc de la rue de Loncé, et ... le futur parc de liaison entre le Vedeur et l'Anticlinal). Il serait éclairci d'un trop plein d'arbres alignés, pour valoriser quelques beaux sujets végétaux, tout en amplifiant les vues vers et depuis le parc des Topiaires. La plus grande simplicité devrait présider à son aménagement. Des cheminements bien positionnés (en fonction de ce qui se développerait aux Topiaires, en relation avec le "bief" réinventé, en fonction des vues sur le château et la ville ancienne.
 - La réflexion sur la gestion du trafic de transit nous a fait envisager, comme hypothèse raisonnable de générer une liaison directe entre la "rue de Tohogne" et la route de liaison vers le pré Géoris. Selon les évolutions qui s'ensuivront, cette voie à sens unique serait, sur la rue Haie Himbe, soit dans le parc, mais en mettant en oeuvre les techniques de gestion du trafic (ralentisseurs, délimitations claires ...)

I. PROPOSITIONS DE DÉVELOPPEMENT

4.6. Parc des Topiaires



19

- 19.1 Entrée et terrasses au rez (taverne et "goûter")
- 19.2 Couverture terrasse et création espace restaurant
- 19.3 Zone de jeux d'adresse
- 19.4 Zone de jeux enfants thématifiée
- 19.5 Zone terrasse dans les arcades vertes
- 19.6 Valorisation, voire relance projet étendu de gîte/hôtel ?
- 19.7 Zone festive, guinguette, mariages ...
- 19.8 Espace romantique, photos ...