



**Sommaire**

<b>1</b>	<b>Domaines d'intervention.....</b>	<b>3</b>
1.1	GESTION DU CENTRE-VILLE.....	4
1.2	ETABLISSEMENT DES PRIORITÉS .....	5
	1.2.1 Task Force .....	5
	1.2.2 Le Soft et le Hard .....	5
1.3	PÉRIMÈTRE D'INTERVENTION PRIORITAIRE .....	6
<b>2</b>	<b>Constats .....</b>	<b>7</b>
2.1	SITUATION TOURISTIQUE .....	7
2.2	SITUATION SPATIALE .....	8
	2.2.1 De la Grand-Place à la rue de Bouillon .....	8
	2.2.2 Caractéristiques du bâti .....	16
	2.2.3 vitalité de l'espace commerciale .....	18
	2.2.4 Les enseignes .....	19
	2.2.5 Les annexes à front de rue .....	20
	2.2.6 Les terrasses liées aux cafés et restaurants .....	21
	2.2.7 Les trottoirs .....	22
	2.2.8 Les plantations.....	23
	2.2.9 Espace automobiles .....	24
<b>3</b>	<b>Diagnostic .....</b>	<b>26</b>
3.1	UNE IDENTITÉ AFFAIBLIE .....	26
3.2	UN ESPACE STRUCTURANT .....	27
3.3	DOMINATION DE L'AUTOMOBILE .....	27
3.4	UNE ATTRACTIVITÉ COMMERCIALE À SOUTENIR.....	27
<b>4</b>	<b>Références .....</b>	<b>28</b>
<b>5</b>	<b>Plan d'action .....</b>	<b>33</b>
5.1	PLANS ET RÉGLEMENTS.....	33
	5.1.1 Des matières et une gamme de couleurs.....	33
	5.1.2 Fond de perspective .....	34
	5.1.3 Aménagement des façades .....	35
	5.1.4 Des enseignes réglementées, les panneaux publicitaires proscrits.....	36
	5.1.5 Le mobilier urbain .....	37
	5.1.6 Une signalétique locale plutôt qu'une signalisation routière.....	38
	5.1.7 Eclairage et Mise en lumière .....	39
5.2	RÉPARTITION DES USAGES .....	40
	5.2.1 Diminuer la pression de la circulation automobile .....	40
	5.2.2 Diminuer l'emprise des espaces de stationnement.....	40
	5.2.3 Agrandir l'espace réservé au piéton .....	40
	5.2.4 Accueillir le vélo .....	40
	5.2.5 Des priorités distinctes dans le temps .....	40
5.3	OPTIONS D'USAGE.....	41
	5.3.1 La situation actuelle : 2 bandes de circulation, 2 bandes de stationnement .....	41
	5.3.2 Sens unique : 1 bande de circulation, 1 bande de stationnement et un piétonnier....	42
	5.3.3 3. Un piétonnier : 0 bandes de circulation, 0 bandes de stationnement. ....	43
	5.3.4 Un usage choisi, un usage partagé .....	44

# 1 Domaines d'intervention

Ce plan qualité vise à structurer la valorisation du centre touristique de la ville de Beauraing. Suite à l'identification de ses caractéristiques spécifiques, nous envisagerons des propositions assurant le développement qualitatif des espaces et services.

La définition des lieux et domaines d'intervention sera établie en fonction des zones et thématiques constitutives de l'identité de la ville, et présentant un potentiel de valorisation significatif.

Le périmètre d'intervention prioritaire sera défini sur base d'une zone concentrant l'activité commerciale, sociale et culturelle dans un cadre environnemental remarquable.

Le programme d'actions sera établi sur base de critères définis par le CITW, comprenant des constats et propositions concernant les espaces, les services, les secteurs d'activité et événements.

Nous présenterons ensuite ce programme d'actions appliqué aux lieux d'intervention offrant une vision de l'impact d'ensemble de propositions.

En concertation avec le comité d'accompagnement, nous réaliserons une synthèse des propositions les plus pertinentes sous la forme de fiches projet, décrivant graphiquement les interventions. Ces fiches présenteront les intervenants, budgets et délais prévus quant à la mise en œuvre des projets.

## 1.1 Gestion du centre-ville

Le plan qualité est avant tout un outil de gestion du centre ville. L'expérience touristique est fondée sur la découverte de paysages naturels et urbains. L'attractivité des lieux concernés est liée à la présence de sites, quartiers et monuments préservés et des activités qui y sont liées.

Le déplacement touristique ou la simple visite d'un centre historique implique une immersion dans un « ailleurs », un lieu bénéficiant d'une identité spécifique, clairement perceptible.

Chaque projet d'aménagement ou d'occupation ponctuelle doit participer à la définition, au renforcement et à la valorisation de la structure urbaine encadré par la mise en place préalable d'un canevas global.

### Interventions administratives et réglementaires

- Règlements urbanistiques
- Réglementation concernant les enseignes ;
- Charte du mobilier urbain public
- Charte mobilier des terrasses privées

### Planification d'ensemble

Le renforcement de la cohérence visuelle du centre est tributaire d'une planification d'ensemble, tenant compte de l'ensemble des éléments définissant l'identité des espaces :

- Plan couleur
- Plan vert
- Plan pierre
- Plan d'éclairage (voirie)
- Plan de mise en lumière (monuments, entrées)
- Plan lumière festif

## 1.2 Etablissement des priorités

### 1.2.1 Task Force

La première étape du plan qualité consiste à mettre en place une « Task Force » qualité, regroupant les acteurs locaux (tourisme, urbanisme, commerces, culture, habitants,...), et la nomination d'un gestionnaire qualité. Le détail de la mise en place se trouve dans le « plan de qualité de la destination Wallonie »

### 1.2.2 Le Soft et le Hard

*Prioriser l'investissement dans les éléments « Soft » plutôt que des les éléments « Hard » : Les actions dans les éléments « soft » n'exigent, généralement pas un grand investissement mais plutôt un investissement coordonné des acteurs. Elles ont une plus grande importance et un plus grand impact sur la destination ou pôle touristique que les éléments hard, centrés sur des investissements en infrastructures de coût normalement élevé.*

**Eléments « Soft »** : les éléments soft du pôle touristique concernant le système de gestion de la qualité du pôle touristique. Ces éléments supposent un investissement financier moins élevé, mais ils exigent par contre un grand effort de participation et de coordination des différents acteurs impliqués : publics, privé et population locale

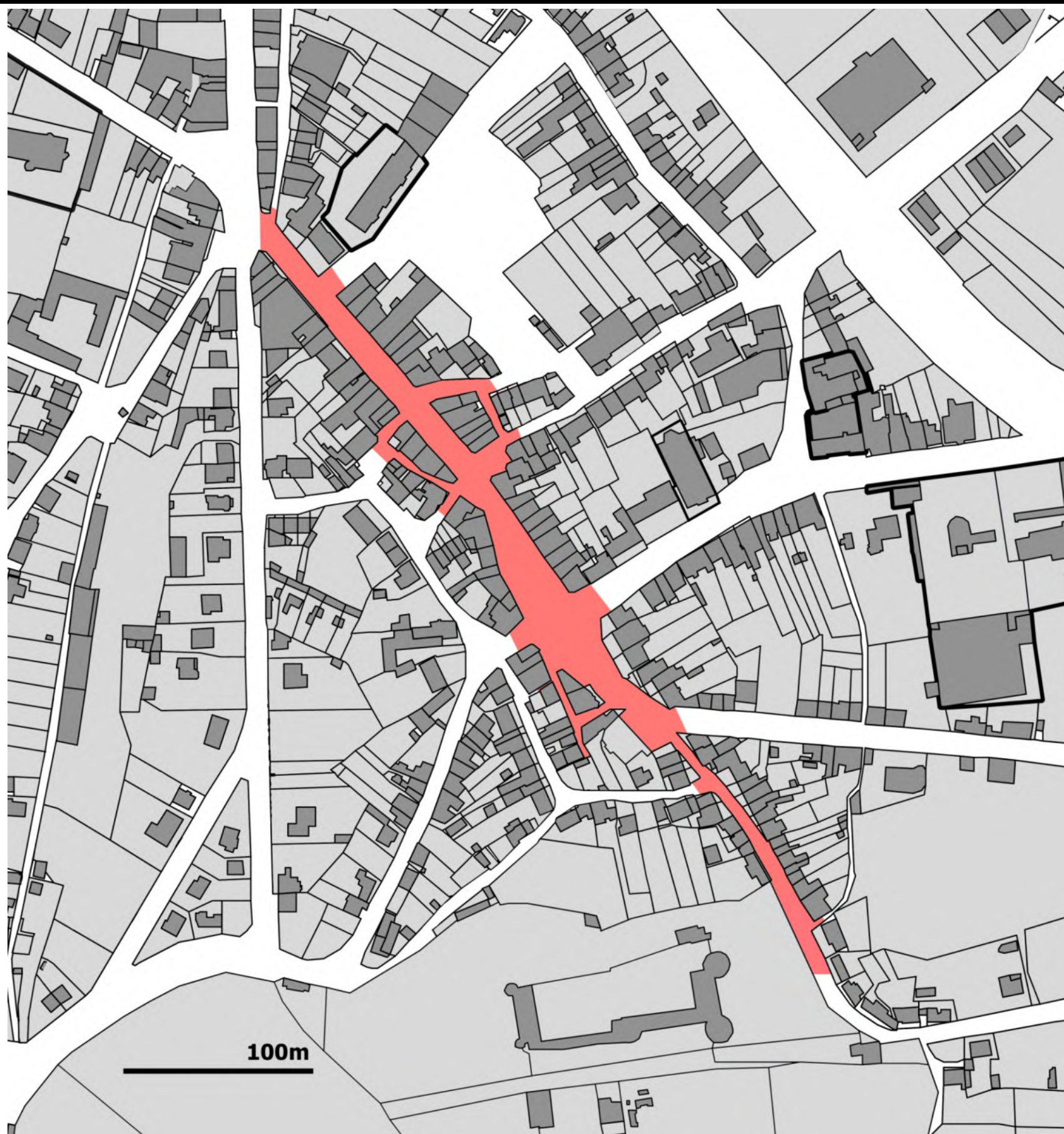
**Eléments « Hard »** : les éléments concernant les infrastructures et les équipements touristiques généralement publics mais aussi privés. Normalement ils se caractérisent par le fait qu'ils demandent un plus grand investissement financier que les éléments « soft »

Extrait du plan de qualité de la destination Wallonie

Organisation des principaux acteurs du pôle touristique en vue de structurer la 'Task Force' qualité

L'implication de personnes et de groupes dans le cadre de projets de gestion urbaine est nécessaire à l'inscription de projets dans la durée. Des interventions acceptées, souhaitées peuvent être rendues plus pertinentes de par l'intervention des destinataires.

### 1.3 Périmètre d'intervention prioritaire



La rue de Bouillon possède un ensemble de qualités contribuant à l'attractivité de la ville dont elle constitue le cœur historique et commercial.

La mise en œuvre du plan qualité sur la rue de Bouillon et la priorité de réalisation des interventions sur celle-ci vise à établir une référence à étendre petit à petit et de manière organique au quartier et à l'ensemble du centre-ville

## 2.2 Situation spatiale

### 2.2.1 De la Grand-Place à la rue de Bouillon



Après une mise en perspective historique, nous aborderons l'espace de la rue de Bouillon en détaillant l'ensemble des éléments qui la composent, aux niveaux fonctionnels, formels et visuels.

Partant des façades vers la chaussée, ce constat constitue un diagnostic détaillé permettant d'envisager des interventions globales et ponctuelles.

Ces interventions définissent le plan d'actions. Ses orientations seront débattues au sein du comité d'accompagnement afin de définir des fiches projet détaillées.

Le tracé ondulant de la rue de Bouillon offre d'amples perspectives sur la ville, de par sa largeur et sa déclivité.

(vue prise avant l'incendie du château de 1889)



7. — BEAURAING. — Grand'Place.

Edit J. Sainpain-Barnich. Beauraing.







La vocation commerciale du centre s'affirme peu à peu, jusqu'à occuper l'ensemble des bâtiments de la rue.







L'alignement d'arbres encadrant le château est composé d'individus centenaires, fermant aujourd'hui la perspective, et masquant les ruines du château.

Globalement, l'espace rue a conservé sa configuration spatiale, préservée grâce au tracé parcellaire.

Pourtant, le paysage est devenu plus complexe suite à l'apparition de l'automobile, aux remplacements progressifs d'édifices anciens cours du XXe siècle, de l'installation des enseignes commerciales, des panneaux publicitaires, de la signalisation routière.



Le croisement des rues de Dinant et de Givet avec rue de Bouillon définit une entrée au centre de la ville. Afin de marquer cette entrée et de réduire la vitesse de circulation des automobiles, un îlot planté a été aménagé en berne centrale : le type d'aménagement routier de la rue de Dinant est prolongé à l'entrée de la rue. Le fond de perspective est peu structuré, de par la présence de gabarits disparates et de pignons aveugles, d'enseignes et de panneaux publicitaires.

## 2.2.2 Caractéristiques du bâti



Dans l'ensemble, les gabarits sont de Rez+1 et Rez+2 : la hauteur sous corniche est variable d'une maison à l'autre, atténuant les ruptures d'échelle.

La typologie dominante est la maison de commerce comprenant un logement à l'étage. Des immeubles plus importants contiennent des appartements aux étages. Environ 60% des constructions sont de type traditionnel du XIXe siècle. Des séquences de quelques immeubles sont entrecoupées par des bâtiments plus récents.

Les matériaux de façade mis en œuvre dans l'architecture traditionnelle sont des moellons calcaires ou de la brique, apparents ou peints, comprenant des encadrements et chainages éventuels

Les immeubles plus récents comprennent des portions enduites peintes, ainsi que l'apparition ponctuelle de matériaux industriels (carreaux de parement, béton armé, panneaux d'acier, aluminium, etc.) engendrant des ruptures colorimétriques.



Les immeubles plus récents comprennent des portions enduites peintes, ainsi que l'apparition ponctuelle de matériaux industriels (carreaux de parement, béton armé, panneaux d'acier, aluminium, etc.) engendrant des ruptures colorimétriques.



## 2.2.3 vitalité de l'espace commerciale



La zone commerciale comprend une section centrale comportant peu de cellules vides, et diversifiée en termes d'horéca, d'équipement de la personne, d'équipement de la maison, de services et d'alimentation.

Au delà des carrefours principaux, quelques commerces prolongent le centre commerçant. Toutefois, cette zone limitrophe ne présente pas la même continuité, malgré un élargissement sensible de l'espace public.

## 2.2.4 Les enseignes



Aucune réglementation ne régit actuellement la mise en place des enseignes commerciales.

Bien que certains commerces présentent des enseignes étudiées et intégrées à l'architecture, la grande majorité des enseignes sont larges, disposées aux étages et surabondantes.

## 2.2.5 Les annexes à front de rue



Plusieurs commerces sont dotés d'extensions closes sur l'espace public, sous la forme de verrières. Adaptation entraînée par la nuisance liée à la circulation automobile (charroi lourd) et son accroissement progressif, cette stratégie implique pourtant une dégradation de l'espace perçu de la voirie en reléguant les façades à l'arrière plan, nuisant à la constitution et la perception d'un ensemble de qualité.

## 2.2.6 Les terrasses liées aux cafés et restaurants



S'il existe quelques terrasses ouvertes sur la rue de Bouillon, une grande part d'entre elles sont barricadées : stores et parois semi-vitrées protègent les clients de la circulation.

La majorité des établissements ne disposent toutefois pas d'espace d'extérieur. La superficie des terrasses est limitée de par la faible largeur de l'espace disponible.

Bien que ces techniques d'adaptation permettent de soutenir l'activité commerciale, son attractivité est limitée par :

- La circulation automobile ;
- Un espace disponible restreint ;
- Un aspect clos, peu invitant ;
- Une impression générale de cacophonie (présence visuelle importante des équipements)

## 2.2.7 Les trottoirs



Les trottoirs sont composés d'un camaïeu de matériaux distincts (pavés de béton de différents formats, pierre, carreaux et dalles de béton) témoignant de nombreuses rénovations ponctuelles, formant un tout incohérent. L'état général des revêtements correct, est dégradé, justifiant une rénovation à court terme. En s'approchant du croisement avec la rue de Rochefort, le trottoir est étagé en plateaux reliés par des marches, réduisant l'accessibilité aux PMR.

## 2.2.8 Les plantations



Etant donnée la présence d'espaces verts ceinturant la ville, bois ou champs, ainsi que le massif boisé surplombant la ville, les plantations de la rue de Bouillon peuvent paraître anecdotiques, sans impact réel sur l'agrément visuel de l'espace.

Cet effet est accentué par la multitude de petites interventions différenciées en fonction de la section de voirie et non coordonnées : 1 arbre en îlot central, bacs sur mats, jardinières fixées sur les parois des terrasses, etc.

## 2.2.9 Espace automobiles



Quelle que soit la largeur du tronçon considéré, compris entre 12 et 30 mètres, une emprise maximale est accordée aux véhicules : l'élargissement permet l'établissement d'un bande de circulation pour tourner à gauche. Sur le tronçon plan et plus étroit de la rue, le stationnement est parallèle à la voirie. Au niveau de l'élargissement et au pied de la montée, le stationnement s'effectue en épi voire perpendiculairement. La mise en place d'une zone bleue partielle est programmée.



À partir des années 1930, le rôle de voie de circulation a été progressivement privilégié au détriment des autres fonctions urbaines, pour s'étendre jusqu'à sa largeur actuelle.

Toutefois, l'établissement d'un contournement Nord permet d'envisager des pistes de réaménagement...



## 3 Diagnostic

### 3.1 Une identité affaiblie



Force est de constater que l'espace rue, jusqu'au milieu du XXe, présente un attrait immédiat, difficilement perceptible aujourd'hui.

La structure spatiale est pourtant maintenue. Malgré les ruptures, le bâti présente des qualités d'ensemble et la zone commerciale reste active.

Les caractéristiques locales de l'espace marquées par les matériaux et les volumes sont progressivement supplantées par des interventions stylistiques variées, la diversité des formes et couleurs, l'implantation de signes génériques.

L'ambiance générale dégagée par de la rue de Bouillon aujourd'hui est pauvre.

### 3.2 Un espace structurant

Bien que le projet d'aménagement de la Place de Seurre soit en plein développement, le tronçon urbain de rue de Bouillon reste l'espace structurant de la ville de Beauraing.

De par sa position centrale et sa largeur, la rue est l'artère principale de la ville. Sa situation centrale tient plusieurs rôles fonctionnels :

- route de liaison entre la ville et son territoire ;
- rue distribution au sein de la ville ;
- centre commercial de la ville ;
- zone de logement dense ;
- centre historique de la ville.

### 3.3 Domination de l'automobile

Les différentes fonctions urbaines sont pourtant largement dominées par l'automobile, consommant la majeure partie de l'espace, pour la circulation et le stationnement.

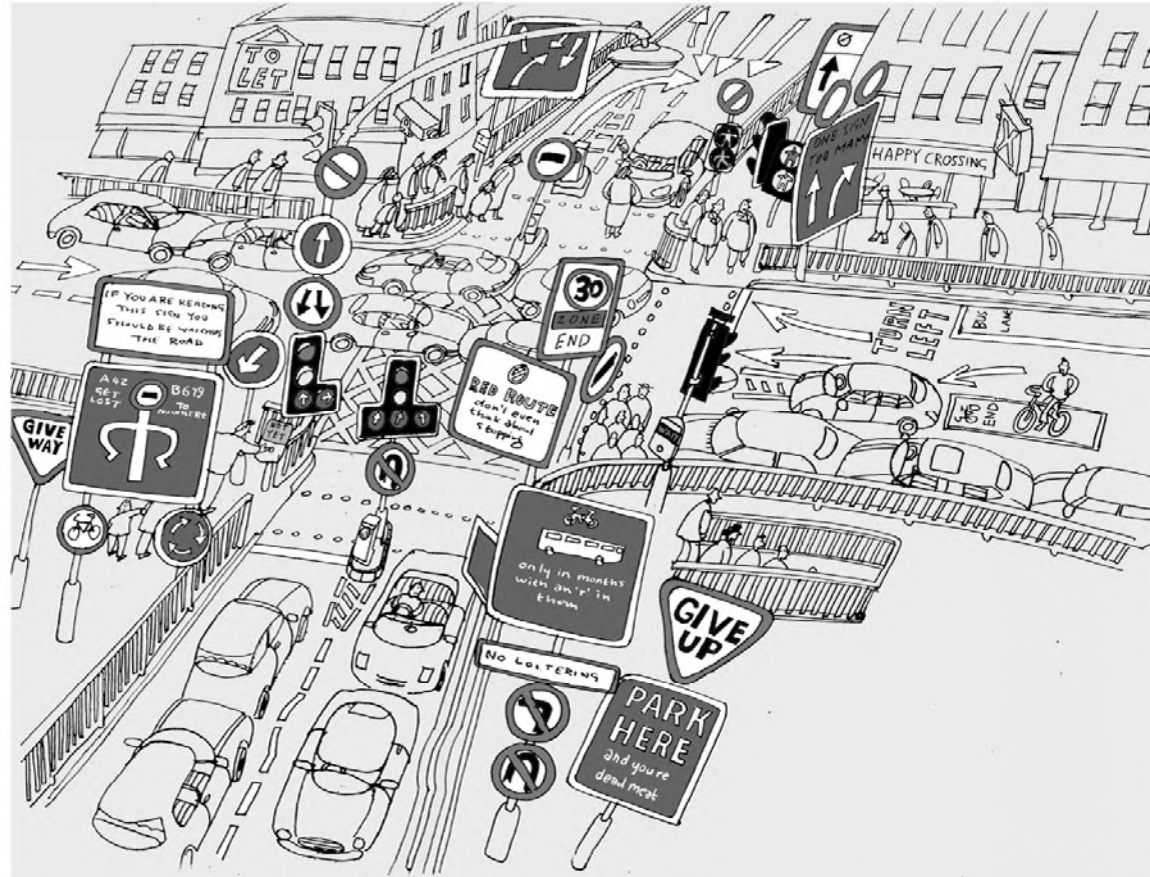
### 3.4 Une attractivité commerciale à soutenir

Le développement de grandes surfaces commerciales aux abords de Givet ainsi que le développement de moyennes surfaces péricentrales nécessite la mise en place d'un positionnement stratégique pour la rue de Bouillon.

Bien que la concurrence de ces différents lieux soit réelle, certains commerces trouvent toujours une localisation idéale au centre-ville.

Toutefois, le maintien d'une activité commerciale de type urbain ne va pas de soi. Il doit être favorisé de par des interventions réglementaires et spatiales

## 4 Références



### LE CODE DE LA ROUTE

- REGLEMENTE
- IMPERSONNEL
- LINEAIRE
- BUT UNIQUE
- CONFORME
- PREVISIBLE
- SYSTEMATIQUE
- CONTROLE PAR L'ETAT
- PANNEAUX ET MARQUAGES



### LE DOMAINE PUBLIC

- CULTURELLEMENT DEFINI
- PERSONNEL
- SPATIAL
- BUT MULTIPLE
- EN CONSTANTE EVOLUTION
- IMPREVISIBLE
- CONTEXTUEL
- CULTURE / REGLES SOCIALES
- CONTACT VISUEL



Haren -  
Netherlands





# MALINES



## 5 Plan d'action

### 5.1 Plans et règlements

Les plans et règlements décrits ci-dessous trouvent leur champs d'application dans l'ensemble du centre-ville.

#### 5.1.1 Des matières et une gamme de couleurs

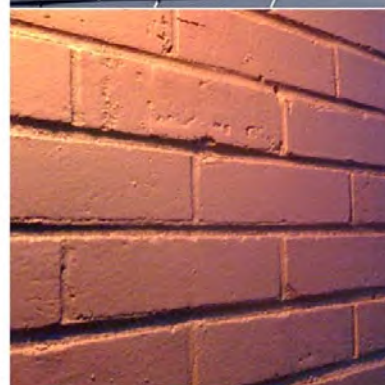
L'ensemble des bâtiments existant ne forme pas un tout d'exception. Le maintien et la mise en valeur des qualités existantes est d'autant plus importante. Il est nécessaire de privilégier les matières déjà présentes et de les laisser apparentes (brique, pierre), de supprimer les teintes pastel (rose, bleue ciel et jaune).

La mise en place d'une ZUP étendue à la (zone protégée en matière d'urbanisme) est un outil réglementaire permettant d'imposer l'usage de certains matériaux et d'une palette de coloris restreinte.

Ardoise artificielle



Brique peinte



Moellons de pierre bleue peints



Tôle ondulée



Ardoise naturelle



Brique



Moellons de pierre bleue



Béton



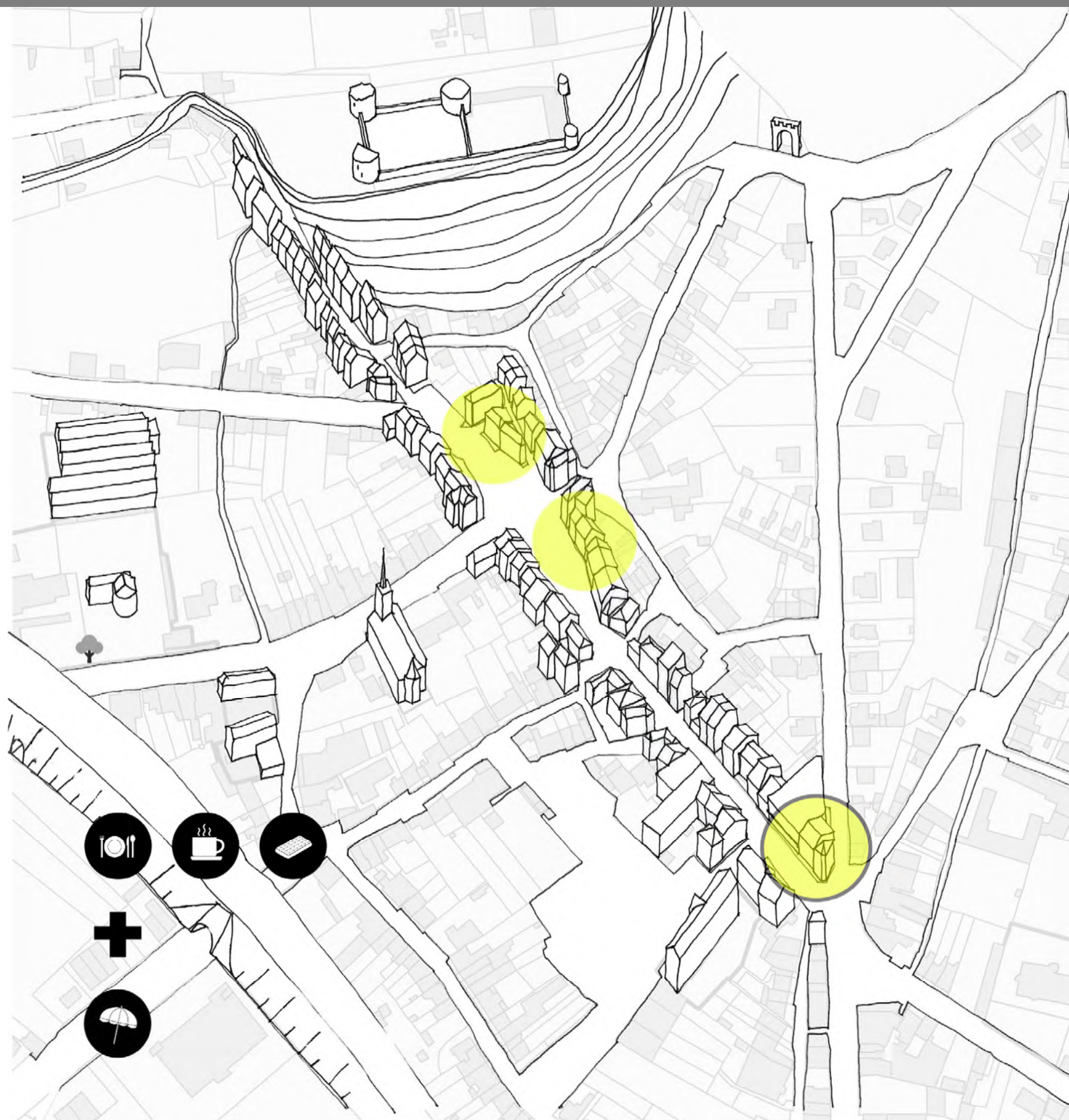


## 5.1.2 Fond de perspective

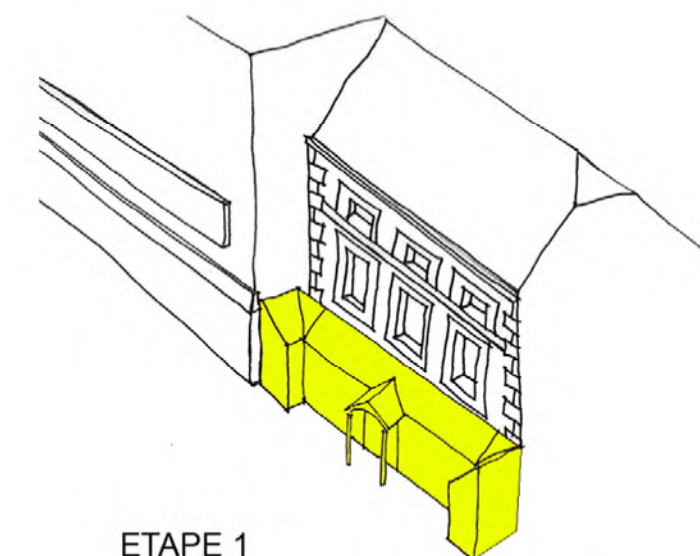
**Un arbre de moins, un château de plus...**

La visibilité du château depuis la rue de Bouillon structure l'espace et lui confère une identité remarquable. L'alignement d'arbres au pied du château est remarquable, de plus l'état sanitaire des arbres est bon. Toutefois, l'abatage du premier arbre permet de faire entrer le château en ville, rappelant la structure des vues anciennes.

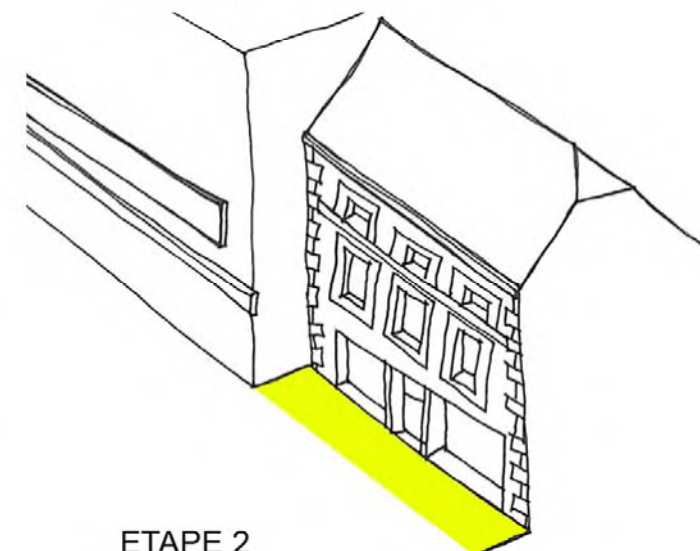
5.1.3 Aménagement des façades



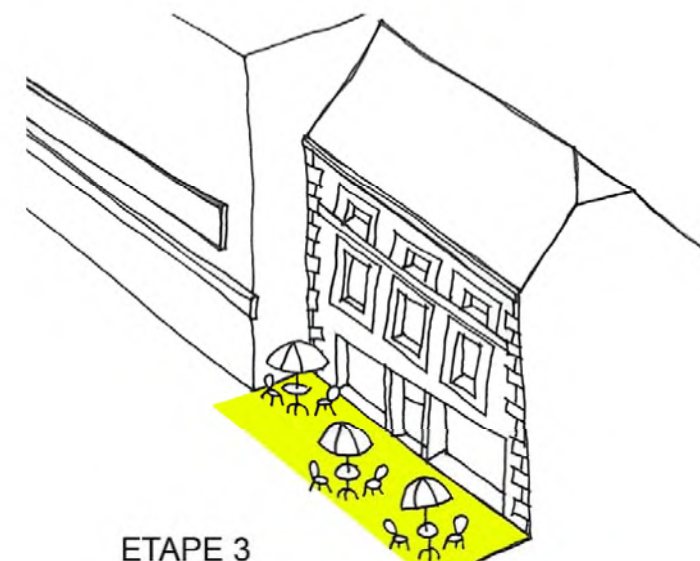
CITW - BEP -VILLE DE BEAURAING



ETAPE 1



ETAPE 2

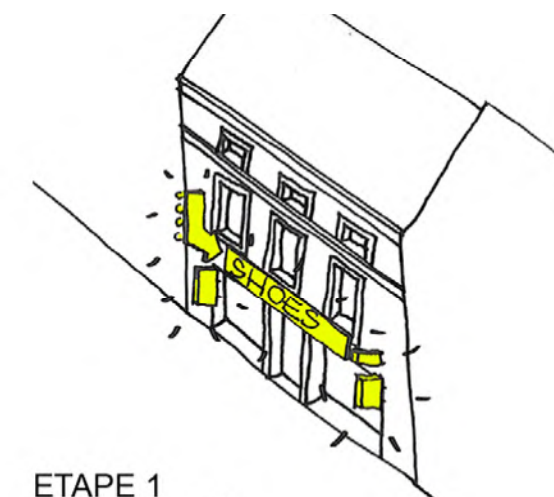


ETAPE 3

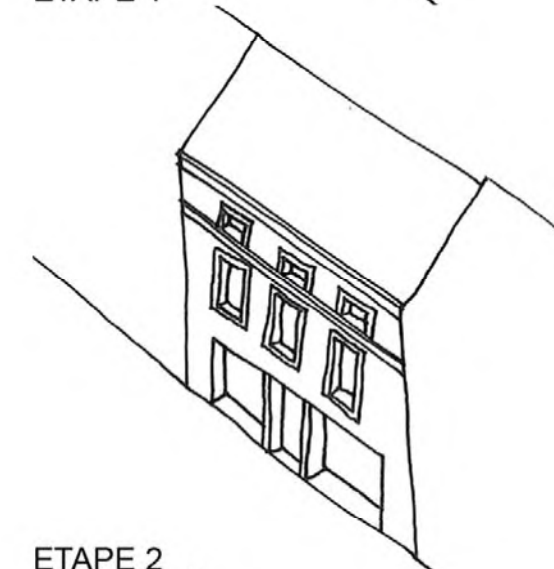
### 5.1.4 Des enseignes réglementées, les panneaux publicitaires proscrits



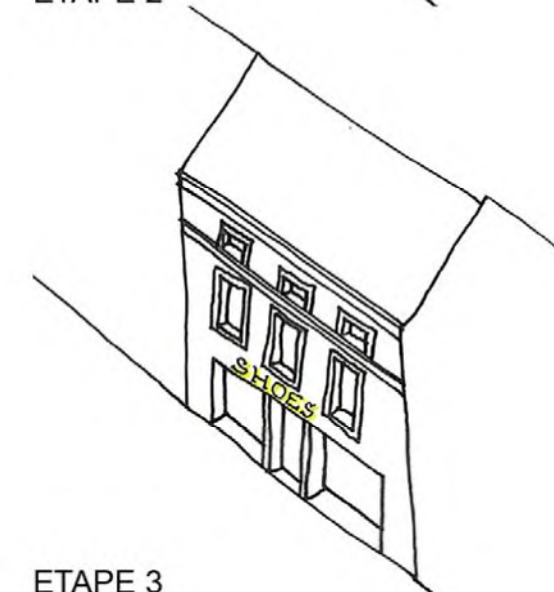
Une réglementation concernant les enseignes doit être mise en place en s'inspirant des initiatives volontaires ou réglementaires prises dans la plupart des villes wallonnes depuis le années 1960. Les panneaux publicitaires également bannis de la plupart des cités voisines, et ne sont en rien indispensables à Beauraing.



ETAPE 1

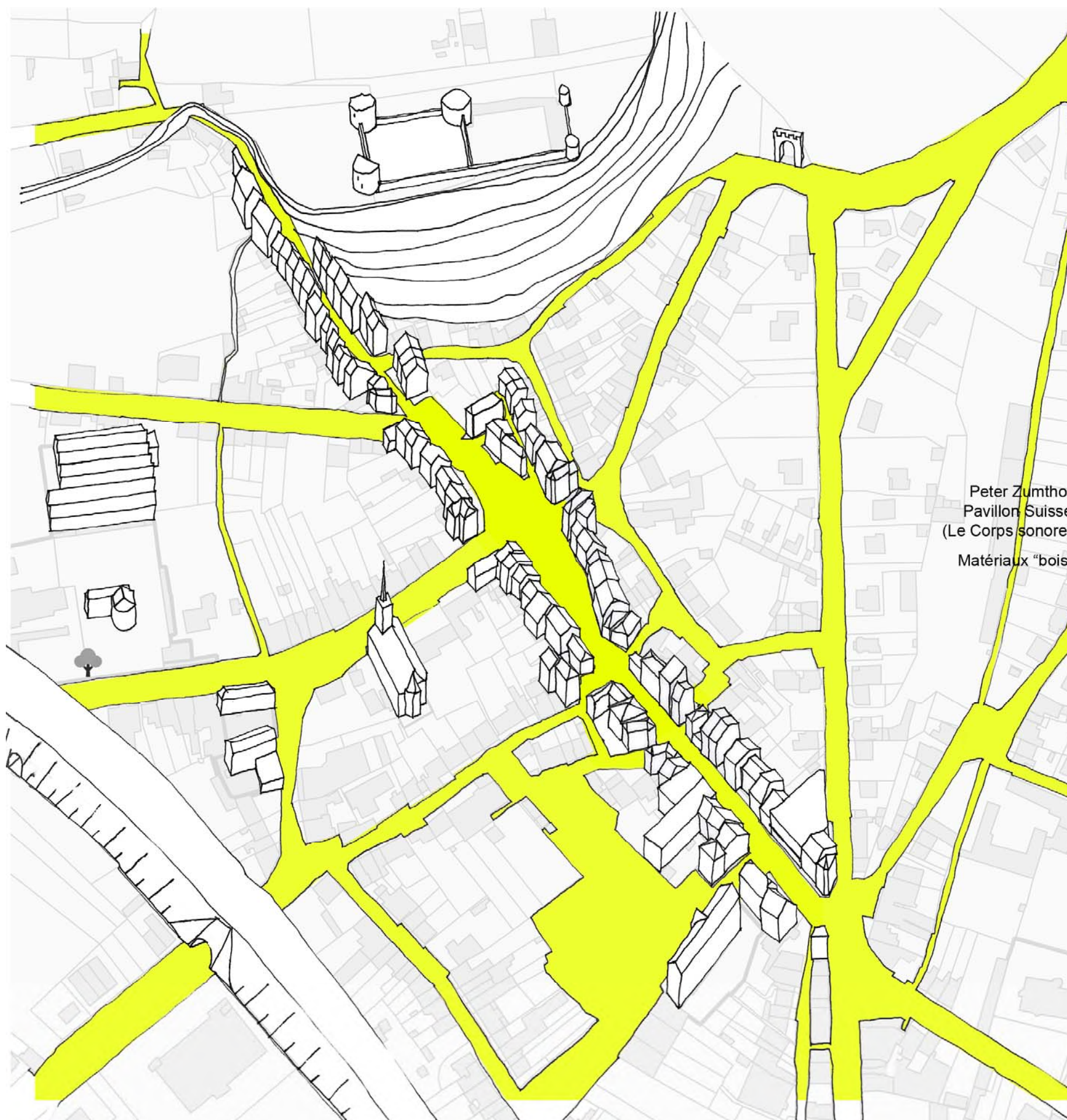


ETAPE 2

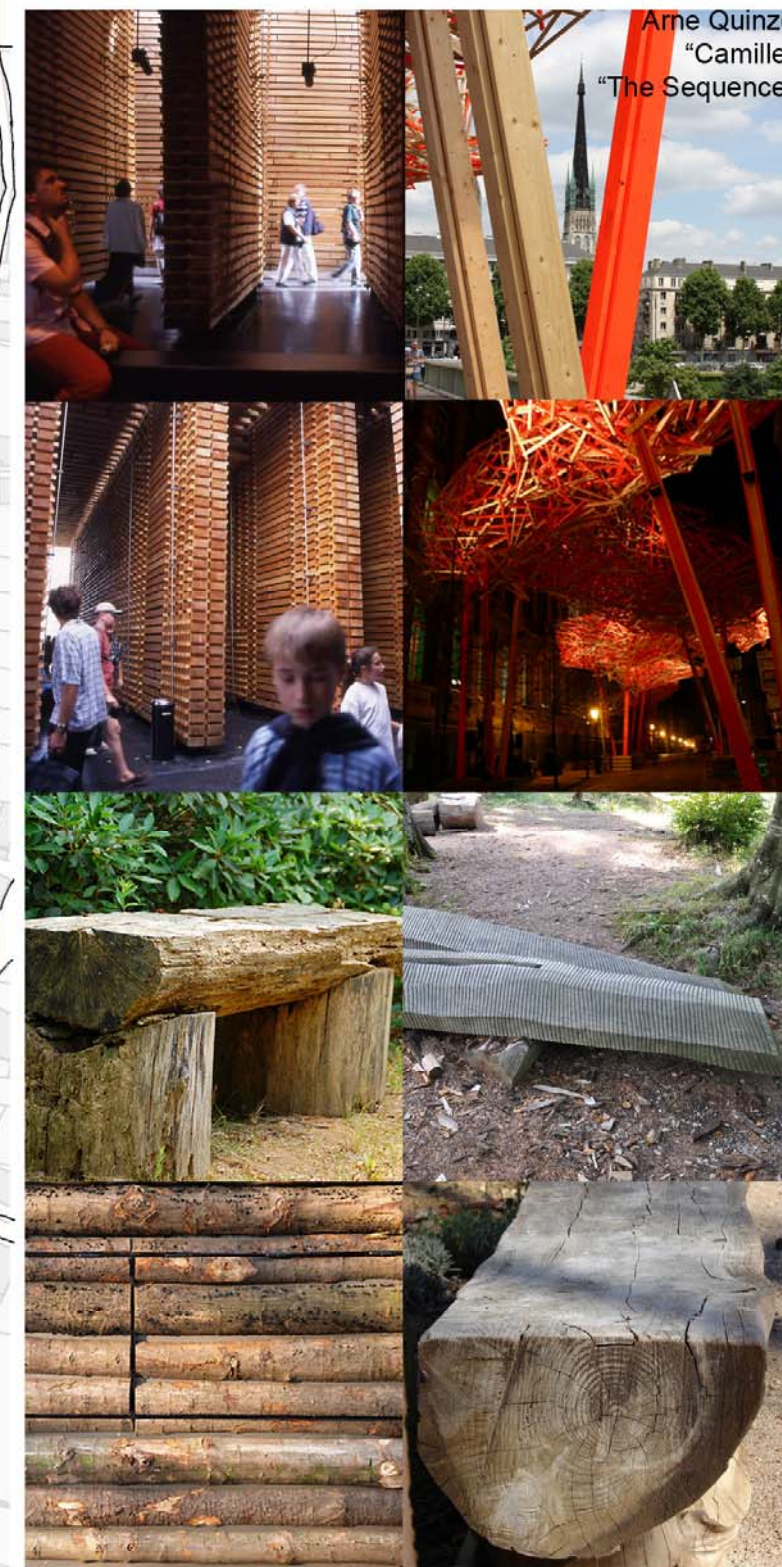


ETAPE 3

5.1.5 Le mobilier urbain



Peter Zumthor  
Pavillon Suisse  
(Le Corps sonore)  
Matériaux "bois"

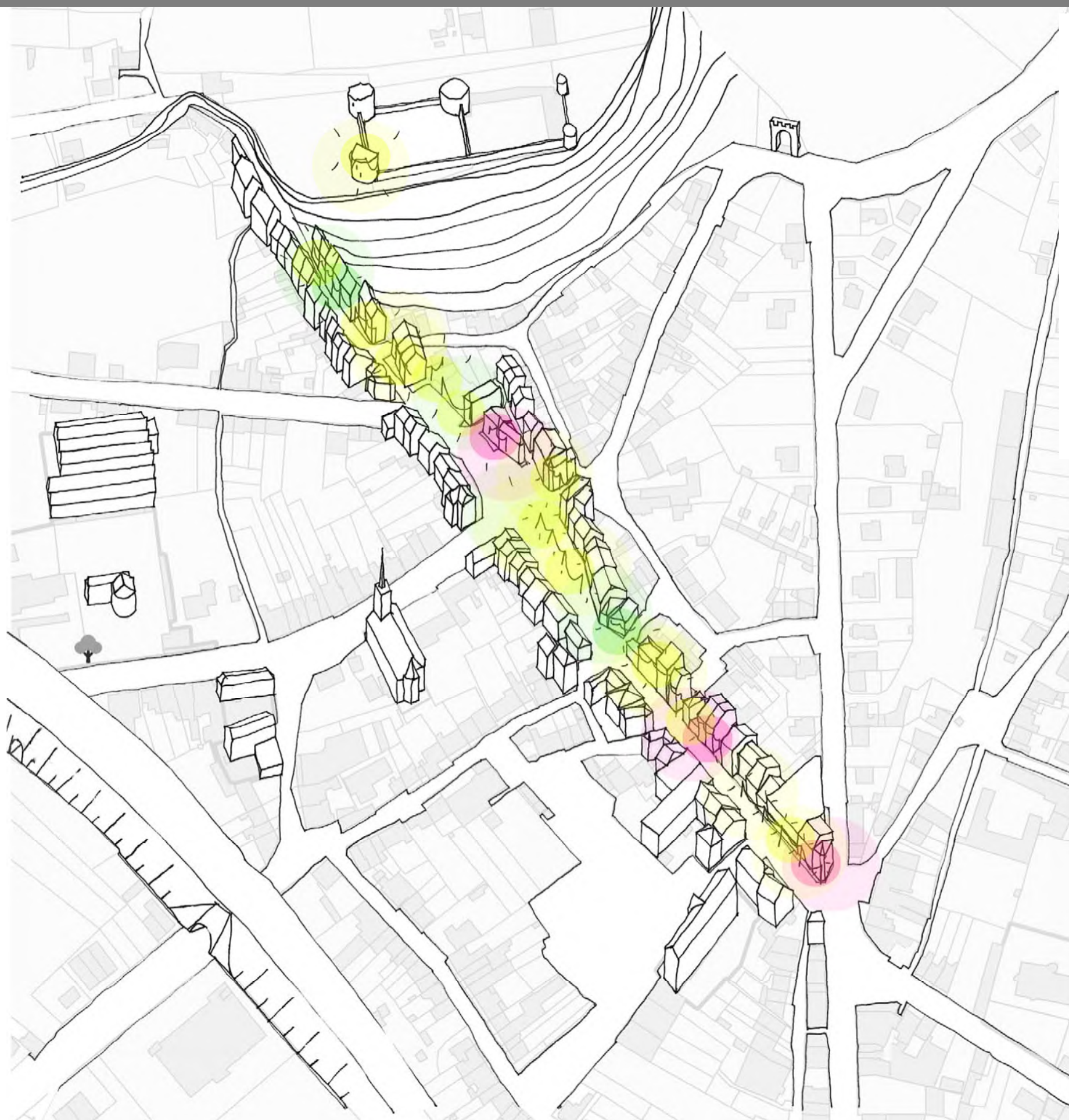


Ame Quinze  
"Camille"  
"The Sequence"

### 5.1.6 Une signalétique locale plutôt qu'une signalisation routière

L'emprise visuelle de la signalétique routière peut être réduite tout en maintenant la qualité de l'information. Toutefois, la signalétique touristique locale doit être remplacée, et standardisée.

## 5.1.7 Eclairage et Mise en lumière

**L'éclairage urbain**

L'éclairage haut sur mats est de type routier plutôt qu'urbain. La mise en place d'un éclairage plus bas permet l'augmentation de l'intensité lumineuse au niveau des trottoirs, sans perte d'efficacité. La suppression des mats d'éclairage au profit d'un accrochage aux façades est également souhaitable afin de libérer les espaces de circulation piétonne, même si cela implique ponctuellement une variation de la hauteur des points lumineux.

**La mise en lumière**

L'éclairage des ruines du château mérite d'être étudié, en insistant sur la tour visible depuis la rue de Bouillon.

**L'éclairage festif**

L'éclairage festif (Noël, événements) doit également faire partie d'un plan d'ensemble coordonné : la superposition d'éclairages aux objectifs contradictoires génère une impression pauvre, malgré les efforts entrepris.

## 5.2 Répartition des usages

« Mettre à la disposition de nos citoyens un espace public, vecteur de développement durable »  
[www.routes.wallonie.be](http://www.routes.wallonie.be) (DGO1)

La richesse de l'espace rue espace tient à sa mixité fonctionnelle, malgré l'inégalité du partage actuel. Afin de réduire cet état de fait, deux types d'actions peuvent être envisagées :

- le déplacement partiel et la limitation de la vitesse de la circulation routière
- la réduction des espaces de stationnement.

### 5.2.1 Diminuer la pression de la circulation automobile

La mesure la plus significative, essentielle et prioritaire est la réduction de la circulation routière et de l'espace qui lui est attribué. De la mise en place d'un giratoire en remplacement du feu (impliquant la suppression des bandes « tourner à gauche » au détournement intégral, la réduction de la fonction de roulement est un préalable à l'amélioration du cadre de vie. L'ensemble du centre de Bruxelles est une zone 30. Pourquoi pas la traversée de Beauraing ?

### 5.2.2 Diminuer l'emprise des espaces de stationnement

La création d'une large zone de stationnement de sur la place de Seurre permet d'envisager la réduction, voire la suppression complète des emplacements situés sur la rue de Bouillon. A titre d'exemple, une place de stationnement correspond à dix personnes assises en terrasse ; le passage d'une disposition en épi à celle du stationnement parallèle permet de mettre en place une bande cyclable.

### 5.2.3 Agrandir l'espace réservé au piéton

Les opportunités créées par l'aménagement des espaces de stationnement de la Place de Seurre et la mise en place (prochaine) du contournement Nord doivent être mises à profit afin de revoir le partage de l'espace public de la rue de Bouillon. Un trottoir permettant un cheminement et un arrêt aisé devant les vitrines favorisera l'ensemble des commerces.

### 5.2.4 Accueillir le vélo

Aux abords de la ville, de nombreux circuits cyclistes de route ou vtt sont tracés et usités. Accueillir le vélo au centre ville permet à celui-ci d'être intégré dans les circuits et de constituer une halte pourvue de services et d'équipements. Une bande cyclable peut être mise en place sur l'ensemble ou une portion de la voirie, et une zone avancée (sas vélo) peut également être aménagée à proximité du feu.

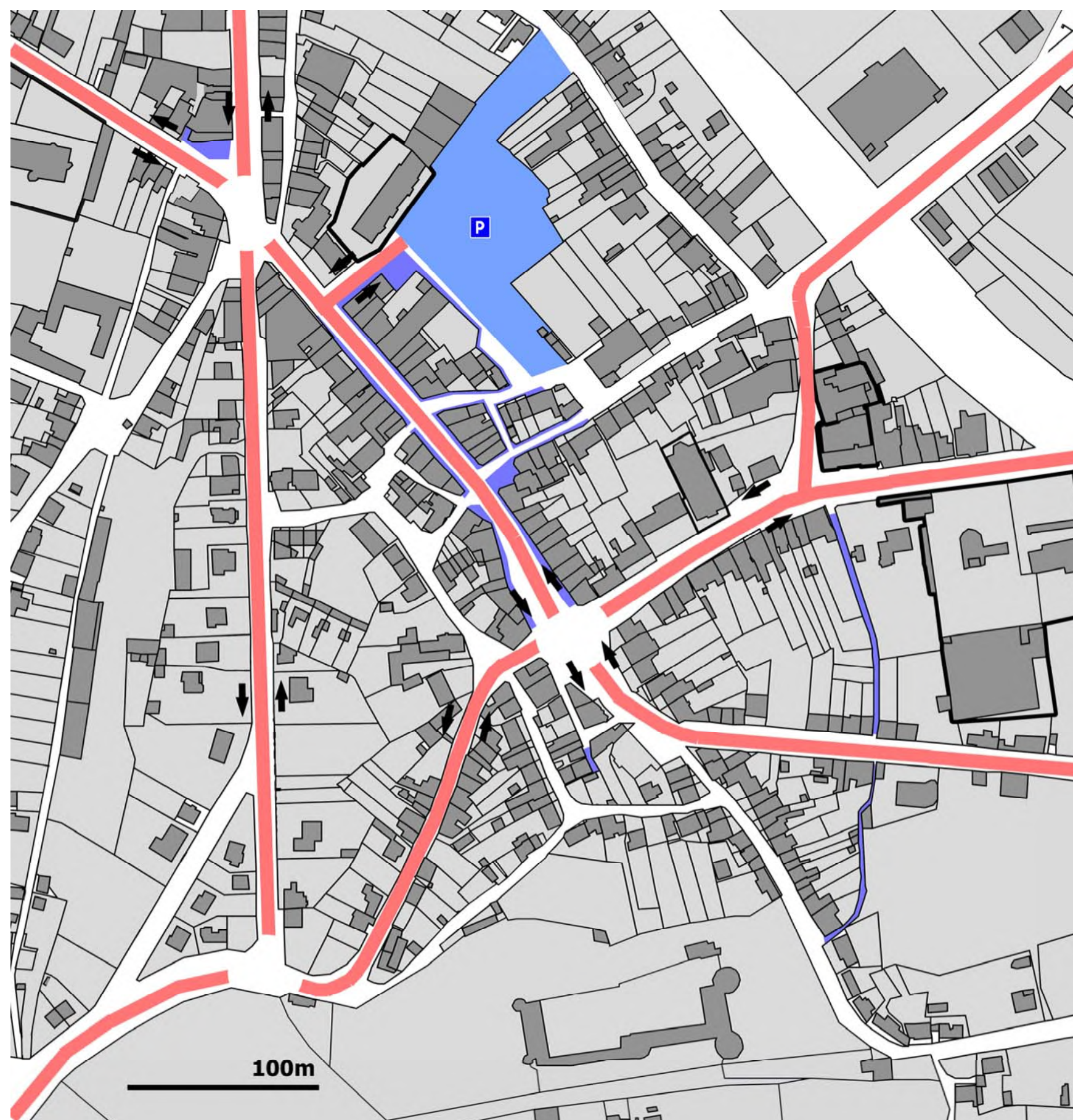
### 5.2.5 Des priorités distinctes dans le temps

Pendant la belle saison, le week-end et périodes de congés, le secteur horéca nécessite des d'espaces extérieurs plus ample et plus calmes.

En semaine, en hiver, ces espaces sont peuvent être libérés afin de renforcer l'offre de stationnement au pied des commerces.

## 5.3 Options d'usage

## 5.3.1 La situation actuelle : 2 bandes de circulation, 2 bandes de stationnement



CITW – BEP –VILLE DE BEAURAING

**Circulation de transit** : traversée de la ville

- Situation idéale

**Circulation locale** : arrêt au centre ville

- Situation idéale

**Commerces** :

- Facilement accessibles ;
- Offre de stationnement adéquate ;
- Forte nuisance de la circulation (bruit et sentiment de sécurité) ;
- Visibilité des vitrines réduite (situés à l'arrière d'une « haie » de véhicules) ;
- faible largeur de trottoir pour l'Horéca ;

**Logements** :

- Facilement accessibles, offre de stationnement suffisante ;
- Forte nuisance de la circulation (bruit et sentiment de sécurité) ;
- Trottoirs inadaptés aux PMR (personnes âgées, poussettes, chaisards)

**Tourisme** :

- Forte nuisance de la circulation (bruit et sentiment de sécurité) ;
- Lieu d'arrêt peu attractif ;

La situation actuelle privilégie la voiture non seulement par rapport aux piétons, mais également aux autres fonctions urbaines.

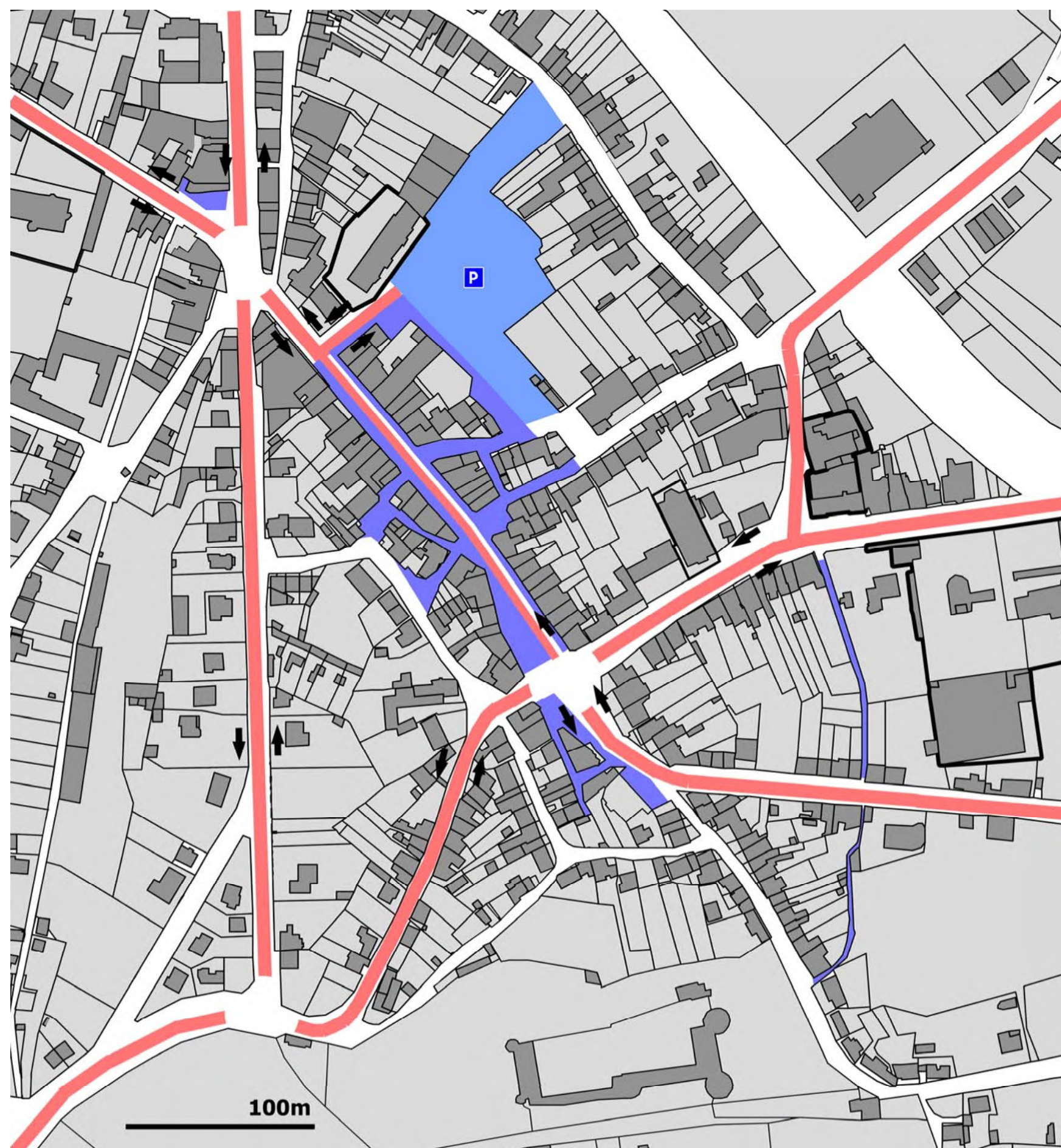
La mise en place d'une zone bleue entre la rue de Givet et la rue de Rochefort permettrait d'optimiser l'offre de stationnement pendant la journée. En soirée, la zone bleue peut être réservée au stationnement des riverains.

Cette option constitue une opération à la portée limitée, mais peut être réalisée avec des moyens financiers modiques.

Toutefois, il est indispensable de supprimer les espaces de stationnement en épi et perpendiculaires à la voirie afin de permettre une circulation décente des piétons (et conforme aux prescriptions régionales), notamment à l'approche du croisement avec la rue de Rochefort.



## 5.3.2 Sens unique : 1 bande de circulation, 1 bande de stationnement et un piétonnier



Circulation à simple sens, détournement d'une partie de la circulation via l'allée Nondeux<sup>1</sup> et la rue des Ardennes. La circulation dans la rue de Bouillon vise à limiter la distance parcourue pour atteindre l'espace de stationnement de la Place de Seurre : quelle que soit l'origine de l'usager, cette distance est égale à la distance parcourue actuellement.

**Circulation de transit :** traversée de la ville

- Détour maximal de 450m (environ 1 minute à du 30km/h), dans un seul sens ;

**Circulation locale :** arrêt au centre ville

- Détour maximal de 450m (environ 1 minute à du 30km/h), dans un seul sens ;

**Commerces :**

- Situation d'ensemble idéale
- Bonne offre de stationnement ;
- Mise à distance de la circulation, réduction de la nuisance sonore
- Visibilité des vitrines améliorée grâce à la largeur des trottoirs. Largeur de trottoir correcte pour l'Horéca ;

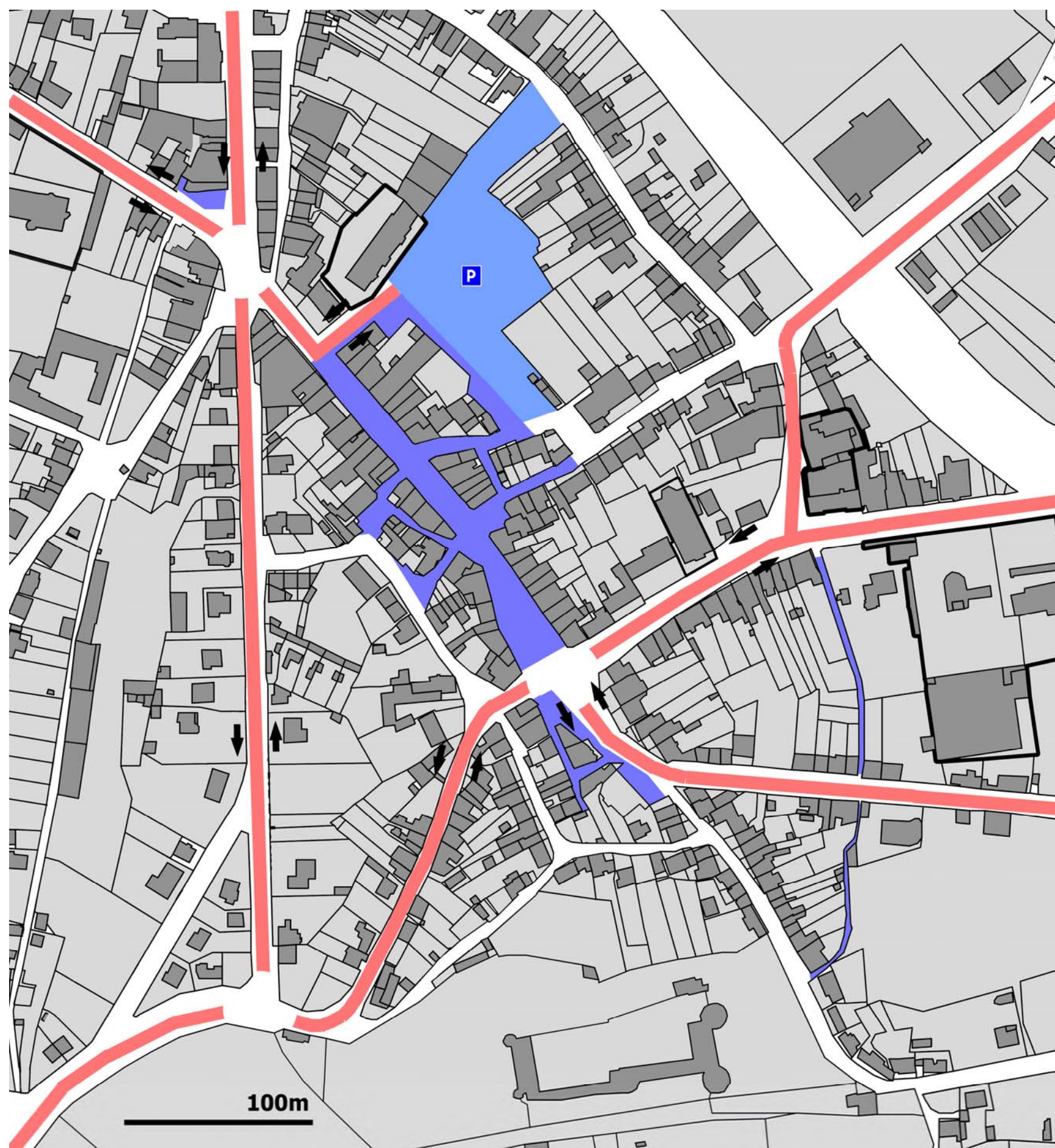
**Logements :**

- Facilement accessibles, offre de stationnement complétée par la Place de Seurre ;
- Mise à distance de la circulation, réduction de la nuisance sonore
- Trottoirs adaptés aux PMR (personnes âgées, poussettes, chaisards)

**Tourisme :**

- Meilleure visibilité des commerces
- Lieu d'arrêt possible

## 5.3.3 3. Un piétonnier : 0 bandes de circulation, 0 bandes de stationnement.



Circulation intégralement reportée sur l'allée du Nondeux et la rue des Ardennes

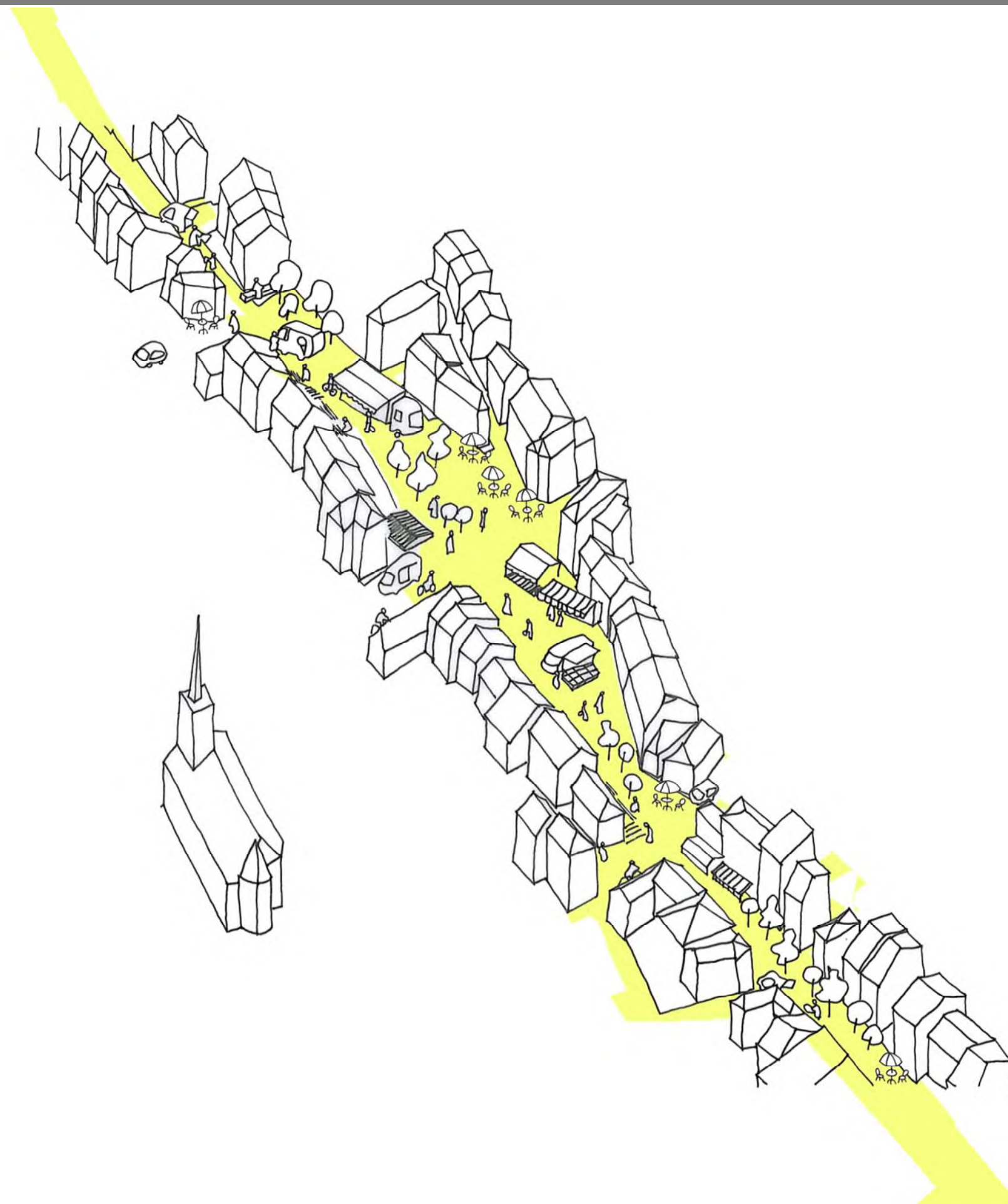
- Circulation de transit : traversée de la ville
  - o Détour maximal de 450m (environ 1 minute à du 30km/h);
- Circulation locale : arrêt au centre ville
  - o Détour maximal de 450m (environ 1 minute à du 30km/h);
- Commerces :
  - o Bonne Situation d'ensemble : idéale pour les commerces de type Horéca, ou d'équipement de la personne (promenade commerciale). Situation imparfaite pour les commerces d'alimentation (boulangerie sans salon de thé), pharmacie, night shop.
  - o Offre de stationnement adéquate : la distance depuis la Place de Seurre vers les commerces est de 150m tout au plus (environ 2 minutes à pied).
  - o Suppression totale de la nuisance sonore
  - o Visibilité des vitrines idéale.
  - o Largeur de trottoir idéale pour l'ensemble des usagers;
  - o Nécessité de prévoir des horaires pour les livraisons
- Logements :
  - o Offre de stationnement adéquate : la distance depuis la Place de Seurre vers les commerces est de 150m tout au plus (environ 2 minutes à pied).
  - o Mise à distance de la circulation, réduction de la nuisance sonore
  - o Trottoirs inadaptés aux PMR (personnes âgées, poussettes, chaisards)
  - o Nécessité de prévoir des horaires pour les livraisons
- Tourisme :
  - o Parfaite visibilité des commerces ;
  - o Lieu d'arrêt favorable.

Cette option constitue une modification profonde de l'espace public, en accordant cette fois la priorité d'usage au piéton.

Au niveau commercial, l'intervention est très favorable aux commerces de type horéca, grâce aux espaces pouvant être mis à leur disposition. Elle est également stimulante pour les commerces d'équipement de la personne et de la maison (vêtements, armes de chasse, bijouterie, agence immobilière, etc.), dont les produits sont insuffisamment visibles depuis le véhicule privé. Pour les produits de consommation journalière (pharmacie, boulangerie, boucherie, tabac, journaux) les clients ne pourront stationner au pied du commerce. Toutefois, le renforcement de l'attractivité commerciale de l'ensemble peut palier à ces inconvénients.

L'espace dégagé permet en outre d'envisager un programme de plantations et d'aménagements d'une ampleur correspondant à celle de la rue.

### 5.3.4 Un usage choisi, un usage partagé



#### Concurrence des usages

Les schémas de circulation présentés, parmi d'autres possibles (2 bandes de circulation, pas de stationnement, etc.), permettent de conclure qu'aucune situation n'est parfaite à tout point de vue. Chaque type d'aménagement privilégie un part des usagers, au détriment des autres.

La situation actuelle, favorable à la circulation, apporte des nuisances à la ville tout en assurant un transit aisé des véhicules. L'emprise de la voirie peut paraître justifiée : la circulation automobile est fluide.

#### Une nécessaire rénovation

Quelle que soit l'option retenue, la continuité des trottoirs fait défaut à proximité du croisement de la rue de Rochefort, et le renouvellement des revêtements doit être effectué à court terme. Le stationnement en épi doit faire place à l'élargissement des trottoirs.

#### Un partage de l'espace...

Pourquoi l'espace urbain concentrant les activités et habitants doit-il subir la plus grande part de nuisances ?

L'ambiance urbaine peut être enrichie, et son usage rendu plus convivial. La mise en place d'une zone exclusivement piétonne demande un changement de comportement des usagers et habitants. Elle offre des possibilités de développement commercial d'une zone fragilisée par les grands complexes en à l'extérieur de la ville (notamment en direction de Givet) et les extensions récentes en bordure de ville.

L'espace disponible sera certainement mis à profit pendant la belle saison, mais pourra paraître excessif en période hivernale.

#### et du temps :

La circulation automobile de transit diminue en période estivale et pendant les week-ends. Les besoins en termes de circulation sont variables. De même, les clients de l'Horéca préféreront les espaces chauffés en période hivernale.

Une utilisation mixte est une pratique urbaine courante : lors d'un événement festif, du passage d'une course sportive, du marché hebdomadaire, ect.

Nous suggérons donc la mise en place d'un aménagement qui puisse être adapté en fonction des besoins et des périodes de l'année. Cet aménagement doit mettre l'espace au service de la ville, outil de développement évolutif, appropriable par les habitants.





Schéma d'usage de la Grand-Place : le marché hebdomadaire

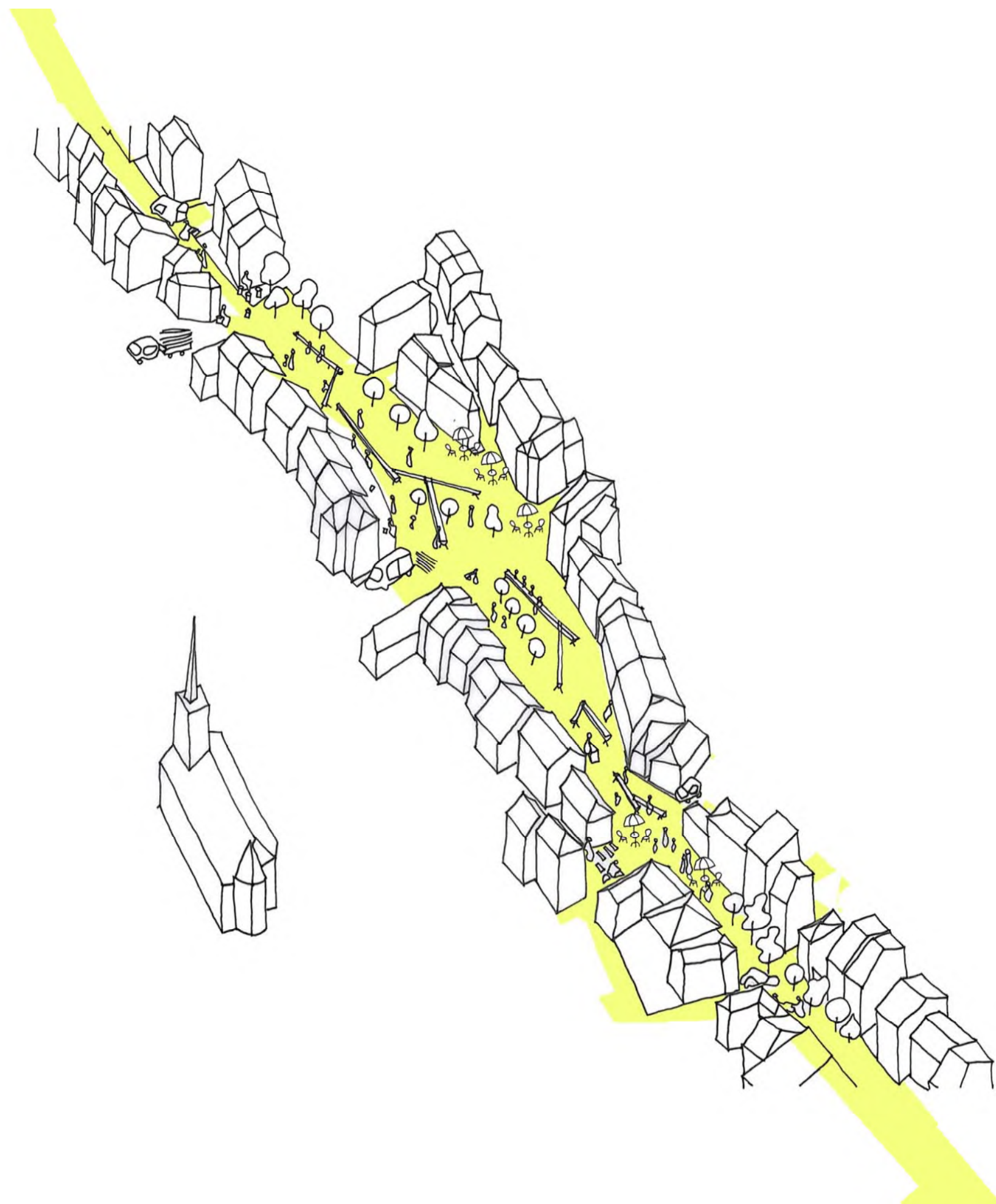
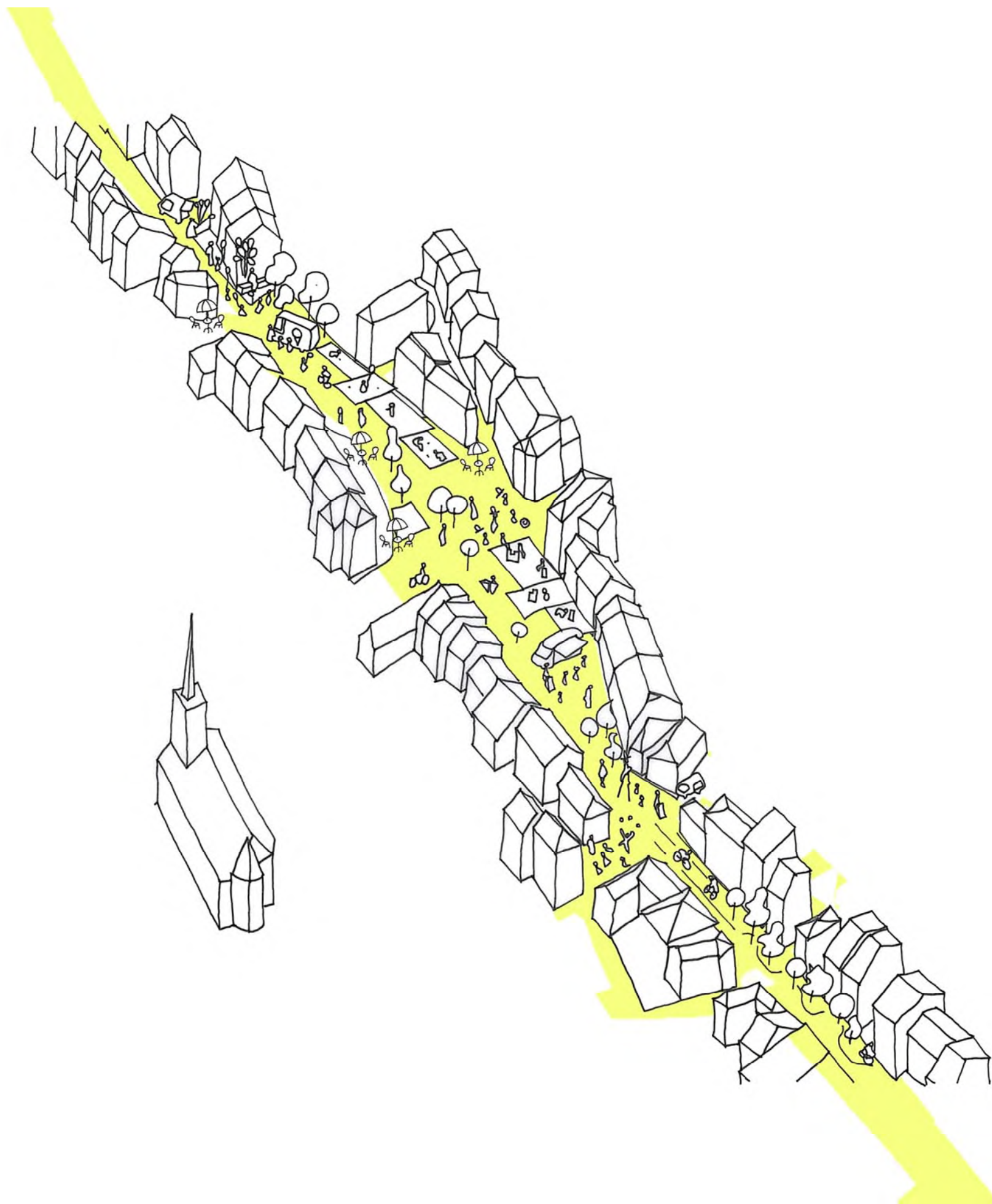


Schéma d'usage de la Grand-Place : la fête du bois



**La période estivale**