



SCHÉMA DIRECTEUR DU CENTRE VILLE



Commune de Tubize



**Des fiches de recommandations
pour la mise en œuvre du schéma
stratégique**



Septembre 2016

CREAT

CENTRE
DE RECHERCHES ET D'ÉTUDES
POUR L'ACTION TERRITORIALE

Onze fiches-projets balayant des thématiques qui impactent le centre de Tubize

- Le Schéma Directeur du Centre représente la **vision stratégique** du centre de Tubize à l'horizon d'un quart de siècle.
- Dans cette vision, certaines tendances « au fil de l'eau » sont à maîtriser pour orienter le développement souhaité, et de nouvelles voies sont proposées.
- Les fiches projets proposent des moyens de tendre vers ce projet de ville. Dans chaque thématique prise en compte, elles énoncent des **propositions et des recommandations**.

Plusieurs entrées sont possibles pour décrire le projet de ville à travers les fiches :

- Par les grands principes du projet de ville : les trames, les fonctions, les circulations...
- Par le processus de mise en œuvre du projet : mesures d'apaisement du centre, gestion de l'urbanisation et qualité du cadre de vie.

Les fiches ne sont donc pas tenues à un ordre de présentation rigoureux elles sont d'ailleurs **étroitement interdépendantes**.

Dans ce résumé, on présentera d'abord les fiches qui sont liées à l'apaisement du centre, condition préalable nécessaire à une gestion durable de l'urbanisation et à la valorisation de la qualité du cadre de vie.

Ordre de présentation des fiches

- Une condition préalable : l'apaisement du centre
 - L'apaisement du centre (fiche n°7)
 - Les portes de la ville (fiche n°6)
 - La gestion du stationnement (fiche n°8)
 - Le réseau de modes doux (fiche n°9)

- La gestion de l'urbanisation et la valorisation du cadre de vie
 - La gestion des zones urbanisables (potentiel foncier) (fiche n°1)
 - La gestion de la densité (fiche n°2)
 - La consolidation de la structure commerciale (fiche n°3)
 - Les services (fiche n°4)
 - Les enseignes et la signalétique (fiche n°5)
 - Les espaces publics (fiche n°11)
 - La ville verte et bleue (fiche n°10)

Une condition préalable : l'apaisement du centre

Le centre de Tubize est saturé de circulation automobile. Cette omniprésence de la voiture est une contrainte au renforcement de son attractivité. L'accroissement continu du trafic automobile, combiné à l'augmentation attendue de la population dans toute la sous-région, laisse présager à l'avenir d'une aggravation des nuisances liées au trafic automobile. L'apaisement du centre-ville est une condition préalable nécessaire à toute mesure de requalification urbaine et paysagère.

➤ **Une mesure phare : l'interdiction du trafic de poids lourds en transit**

Le trafic de transit emprunte la RN6 Mons-Bruxelles ou cherche à relier l'E19 à l'A8 (E429) pour éviter d'emprunter le ring de Bruxelles. Le centre de Tubize se trouve au croisement de ces deux axes de transit « parasite ».

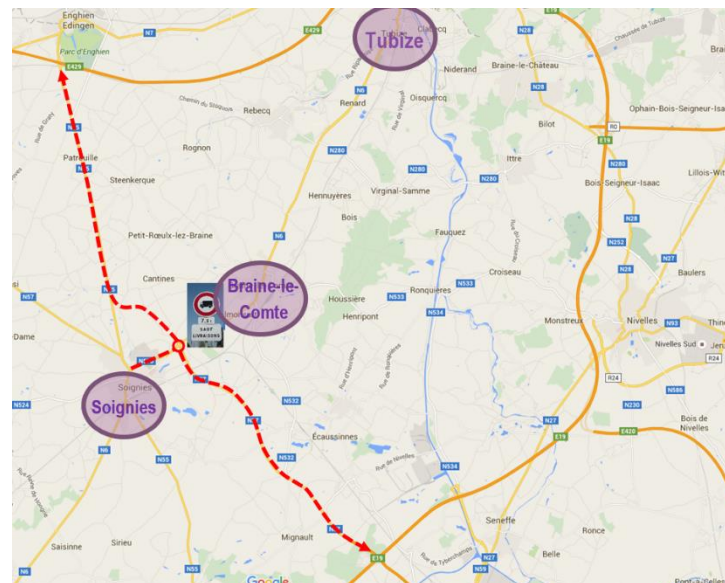
L'interdiction doit s'accompagner de solutions de rechange.

✓ Dès la sortie de Soignies (rond-point à la sortie nord-est de la ville) :

→ vers la E19 par la RN57

→ vers l'E429 par le contournement nord de Soignies en construction puis la RN55 vers Enghien.

L'interdiction concernerait à la fois la traversée de Braine-le-Comte et de Tubize.

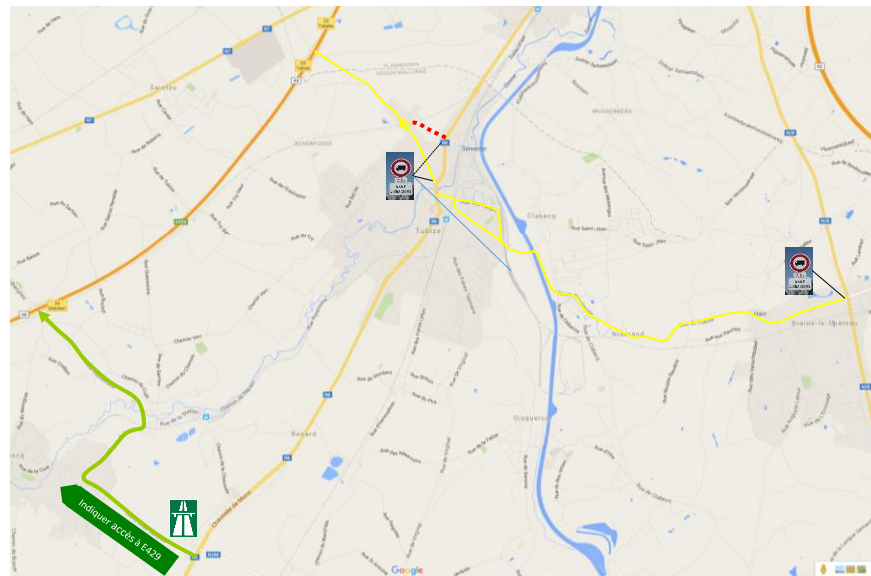


Une condition préalable : l'apaisement du centre

✓ Plus près de Tubize :

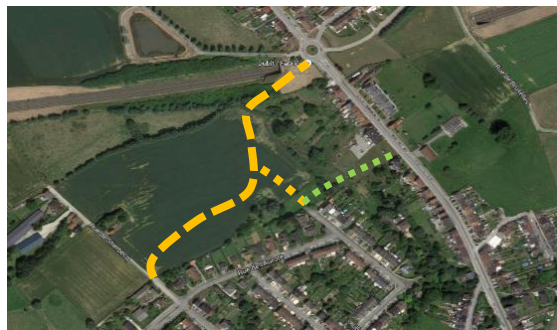
Interdiction des poids lourds en transit :

- Au croisement de la chaussée de Tubize avec la RN28 vers Halle et Nivelles-Nord (territoire de Braine-le-Château)
- Au croisement de la rue de Bruxelles et de la chaussée d'Hondzocht. Plus tard, depuis la sortie de Tubize Plastics sur la RN6 vers la chaussée d'Hondzocht,



Sur la RN6, voitures et véhicules légers incités à rejoindre l'E429 par la Drève Léon Jacques (et la voirie qui la remplacera par la suite) au carrefour de Rebecq

! Contrôles fréquents pour faire respecter ces mesures



Une condition préalable : l'apaisement du centre

➤ *Des solutions locales d'accessibilité*

Accès direct à Stierbecq depuis le rond-point de la chaussée d'Hondzocht (Porte d'Hondzocht)
Dans le cadre de la mise en œuvre de la ZACC de Stierbecq Nord



Accès Sud au site de Brenta
Le long de la ligne de chemin de fer industrielle,
jusqu'à la rue de Mons en face de la Place du Remblai
Aménagement de ce nouveau carrefour en porte
d'entrée de l'hypercentre.
Dans le cadre de la réhabilitation du site Brenta



FICHES-PROJETS POUR LA MISE EN ŒUVRE DU SCHÉMA STRATÉGIQUE

Une condition préalable : l'apaisement du centre

➤ Des solutions locales d'accessibilité

Un mini-contournement Nord



Une solution « locale » qui permet de dévier une partie du trafic de transit en centre-ville
Dessert des terrains urbanisables enclavés (économique et habitat)
Solution compatible et même complémentaire au futur « grand » contournement Nord

Une condition préalable : l'apaisement du centre

➤ *Des solutions non recommandées*

La mise à sens unique du trafic dans la traversée du centre (rue de Mons - boulevard Georges Deryck)

Avantage : amélioration du cadre de vie rue de Mons : élargissement des trottoirs, terrasses, mobilier, plantations...

MAIS

Importantes nuisances sur le boulevard Georges Deryck, rue très résidentielle

Création d'un nouveau carrefour et point de conflit sur la rue de Mons

Espace étroit au débouché rue de Mons et difficultés de manœuvre pour les poids lourds en livraison

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

Complexe d'un point de vue urbanistique (trémie dans la rue)

Effet de trafic parasite pour éviter la rue de Nivelles



Une condition préalable : l'apaisement du centre

➤ Les Portes de la Ville

Porte de Clabecq

Cadre paysager de faible qualité ; problème de rapport d'échelle pour l'usager piéton : bâtiments industriels et végétation très haute, voiries et reculs larges. Mais c'est le lieu principal de perception de l'histoire industrielle de Tubize.

A reconfigurer dans le cadre de l'aménagement du quartier des Forges. Le nouvel accès sera à la fois la Porte des Forges et celle du centre-ville.

Passage latéral pour les modes doux sur le pont du canal

Traitement en boulevard urbain



Une condition préalable : l'apaisement du centre

➤ Les Portes de la Ville

Porte de Stimbert

A créer dans le cadre de l'urbanisation de la ZACC de Stimbert

Recommandation : valorisation du cadre paysager : la ville des confluences

Porte de Saintes

Rond-point existant. Nouveaux accès proposés au départ de ce rond-point vers le quartier de Stierbecq et vers la chaussée de Bruxelles

Recommandation : valorisation du cadre paysager : la ville des confluences

Porte de Hal

Entrée en Wallonie

Effet de porte créé par le viaduc du TGV

Recommandations :

Valorisation des parois en béton par des fresques urbaines

Réhabilitation (fonctionnelle et paysagère) de l'axe de la rue de Bruxelles entre la porte et le centre-ville



Une condition préalable : l'apaisement du centre

➤ La création d'un hypercentre apaisé délimité par des portes



- Aménagement des portes de l'hypercentre
- Références d'identification de l'hypercentre : végétalisation, mobilier...

Deux temporalités : hypercentre historique et extension Est

Principe : priorité au confort des piétons et des modes doux, en lien avec la trame verte et bleue

Deux bons exemples

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



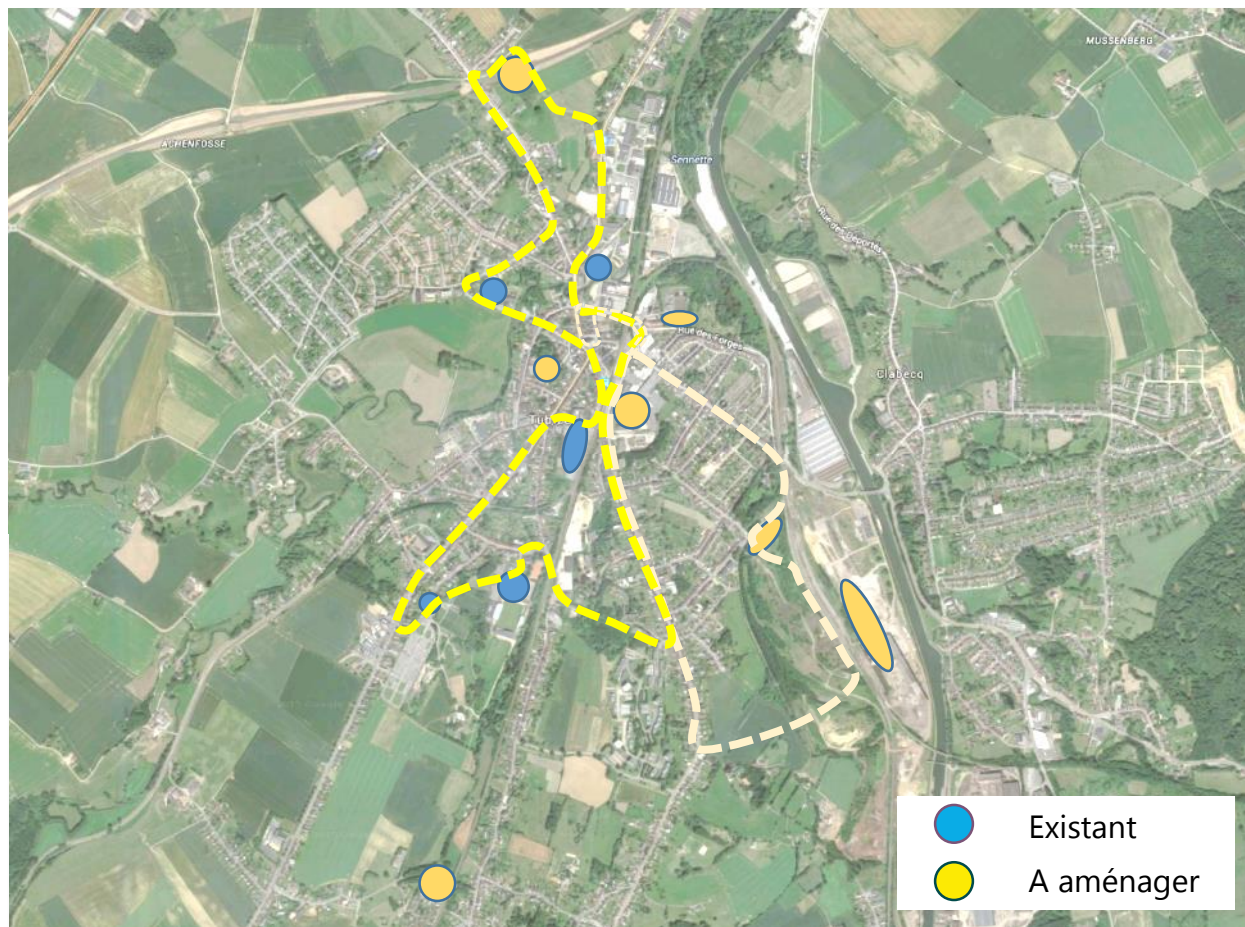
Plateau de la Gare : voirie assez étroite et de largeur constante ; tout l'espace résiduel est destiné aux modes doux

FICHES-PROJETS POUR LA MISE EN ŒUVRE DU SCHÉMA STRATÉGIQUE

Une condition préalable : l'apaisement du centre

➤ La gestion du stationnement

Parkings périphériques connectés



Des parkings destinés au transfert de mode :

Avec location de vélos, itinéraires modes doux vers le centre signalés et sécurisés...

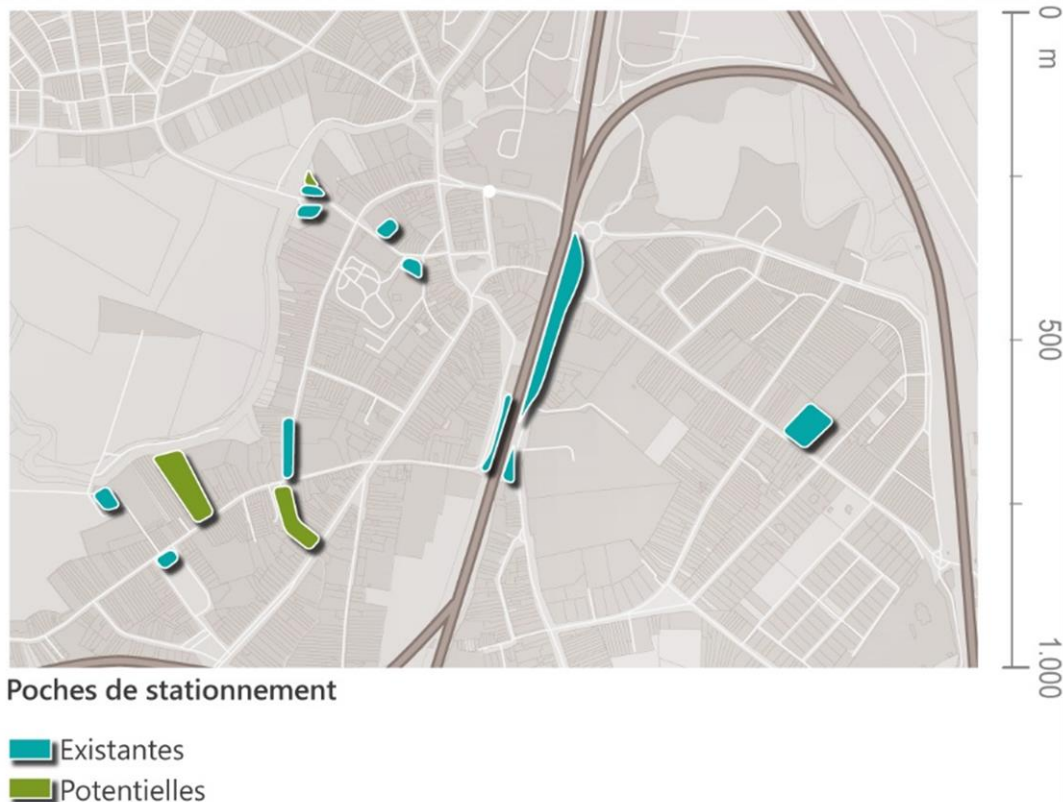
Et connectés à terme à une navette de transports en commun menant au centre, à la gare et au quartier des Forges

Propositions d'aménagements pour chaque parking : traitement paysager, perméabilisation du revêtement...

Une condition préalable : l'apaisement du centre

➤ La gestion du stationnement

Des poches de stationnement proches de l'hypercentre



Dans l'hypercentre (gare, avenue de Scandiano) et à proximité immédiate

- Petits espaces de parking disposés à proximité du centre-ville, dans des intérieurs d'îlots ou des espaces résiduels.
- Capacité maximale est de l'ordre de quelques dizaines de places.
- Degré d'aménagement est très variable, du terrain vague au parking organisé, mais très peu d'aménagement paysager.
- Rôle : stationnement de courte durée pour fréquenter les commerces et services de l'hypercentre

Une condition préalable : l'apaisement du centre

➤ La gestion du stationnement

Le parking en lien avec la gare RER

Le parking Brenta fait office de parking des navetteurs

A réaménager dans le cadre de la construction du complexe administratif et de la halle couverte

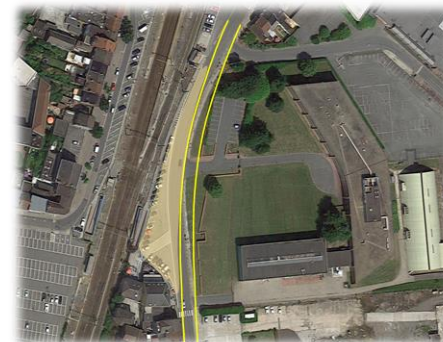
Proposition : parking silo le long du chemin de fer

Côté Est : stationnement au bout de la rue de la Déportation et rue du Perroquet

Capacité de stationnement de longue durée à renforcer du côté Est de la gare (rue du Perroquet et espace Champagne) pour réduire l'encombrement des voiries par des voitures ventouses.

Localisation : parkings de l'espace Champagne à reconfigurer

A défaut : modification de l'axe de la voirie à la rue du Perroquet (en face de Thalès)



FICHES-PROJETS POUR LA MISE EN ŒUVRE DU SCHÉMA STRATÉGIQUE

Une condition préalable : l'apaisement du centre

➤ Le développement d'un réseau de modes doux

- ✓ Réseau structurant, en lien avec la trame verte et bleue
- ✓ Réseau défini en lien avec le Plan Communal de Mobilité, le Schéma de structure et la recherche Metrolab
- ✓ Relie le centre-ville, les quartiers et les villages, relie entre eux les principaux équipements
- ✓ Sections de réseau en site propre et sur voiries
- ✓ Sections déjà praticables, sections à aménager et à créer
- ✓ Priorité à l'itinéraire le long de la Senne (Metrolab) et dans l'hypercentre (Scandiano-Grand-Place-Fabelta) + le long du Coeurcq.



FICHES-PROJETS POUR LA MISE EN ŒUVRE DU SCHÉMA STRATÉGIQUE

Une condition préalable : l'apaisement du centre

➤ Le développement d'un réseau de modes doux

- ✓ Nœuds du réseau : Grand-Place, Pont sur le Senne près des pompiers, placette au bout de la rue Reine Elizabeth (liaison centre-quartier des Forges) et **passerelle à construire sur le chemin de fer entre Mondy et Brenta**
- ✓ Aménagements :
 - Traversées à sécuriser
 - Sections à sécuriser (ex trottoirs trop étroits ou encombrés)
 - Passage latéral sur le pont du canal à Clabecq
 - Passages sous le chemin de fer plus confortables et plus agréables
- ✓ Signalétique : indiquer les lieux reliés et les distances (NB : balisage par points nœuds en cours d'étude à l'échelle de la Province)
- ✓ Mobilier : bancs, tables de pique-nique, range-vélos, mais aussi jeux, structures de sports extérieurs... (cfr scénario ville ludique et sportive)
- ✓ Confort : revêtement praticable en toute saison (et entretien aisé sans herbicide ; asphalte, pavés de béton); éclairage si nécessaire



Un développement durable et équilibré : gestion de l'urbanisation et qualité de vie

La gestion du potentiel foncier

3 modes de production :

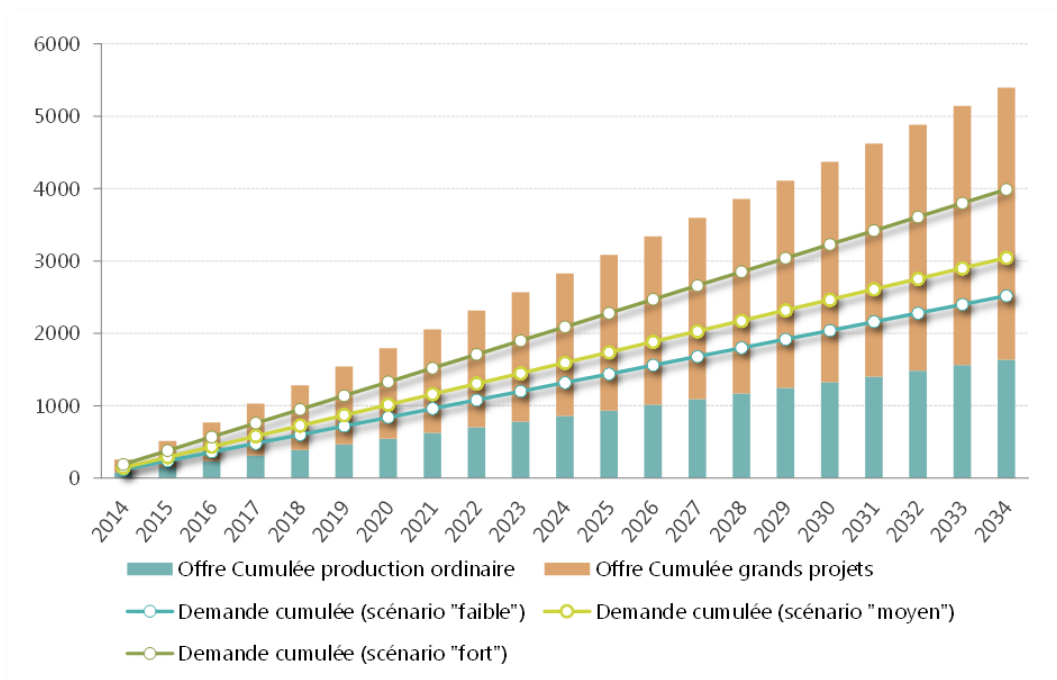
- Les petites opérations : remplissage du parcellaire existant
- Les opérations de « recyclage urbain » : réaffectation d'anciens sites industriels
- La mise en œuvre des réserves foncières (surtout les ZACC)

Grands projets et réserves foncières : 3 degrés d'avancement :

- Grands projets en cours de réalisation ou de procédure
→ Intégrés tels quels dans le schéma directeur
- Grands projets au stade de l'étude ou de l'intention
→ Recommandations pour une intégration des principes du schéma directeur (densité, type de logements, circulations, stationnement, espaces publics, trame verte...)
- Espaces urbanisables pour lesquels il n'y a pas encore de projet
→ Ordre de priorité de mise en œuvre et affectation(s) souhaitable(s) – y compris non urbanisable

FICHES-PROJETS POUR LA MISE EN ŒUVRE DU SCHÉMA STRATÉGIQUE

Un développement durable et équilibré : gestion de l'urbanisation et qualité de vie *L'offre et la demande résidentielle*



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

Entre 120 et 190 ménages supplémentaires par an jusqu'en 2035.

Une « production » future de logements estimée à 265/ an (grands projets + petits ensembles + constructions individuelles)

Une offre supérieure à la tendance actuelle, qui devrait encore renforcer l'accroissement de population.

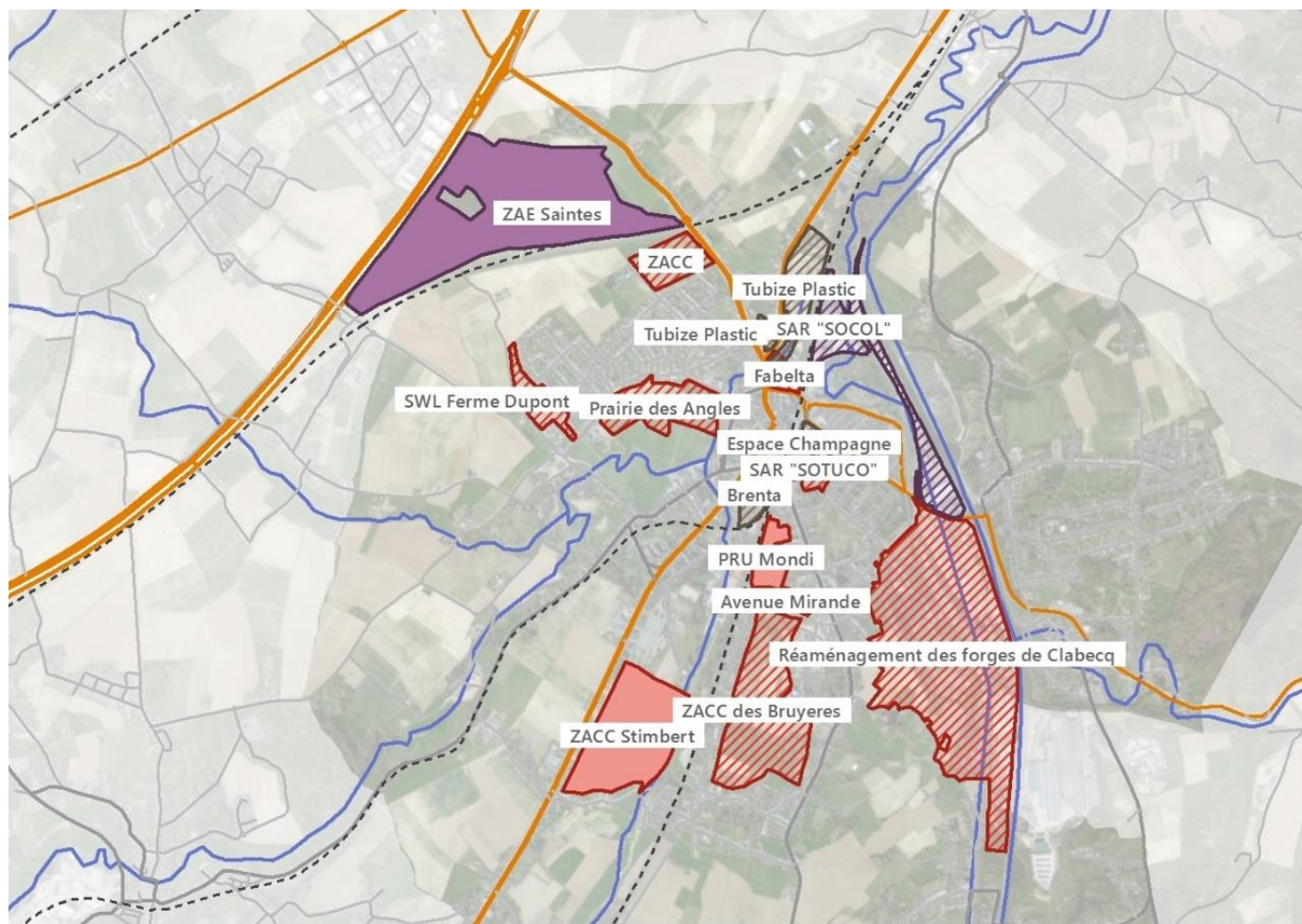
Risque de « surchauffe » du moteur résidentiel

Incidences négatives sur la qualité de vie (services), le cadre de vie, la mobilité ; diminution possible du prix de l'immobilier mais risque d'abandon de projets et de création de friches

FICHES-PROJETS POUR LA MISE EN ŒUVRE DU SCHÉMA STRATÉGIQUE

Un développement durable et équilibré : gestion de l'urbanisation et qualité de vie

La gestion du potentiel foncier



Un développement durable et équilibré : gestion de l'urbanisation et qualité de vie

La gestion du potentiel foncier

➤ Grands projets en phase d'étude : recommandations

Diminution de la densité (Sotuco, Fabelta III, Prairie des Angles) ou étalement dans le temps de la programmation

Brenta : plus grande mixité fonctionnelle

NB Tous les grands sites industriels ont fait ou font l'objet de projets de reconversion

➤ Zones urbanisables

Consommation moyenne de 3 ha par an pour le développement de l'habitat (en diminution).

Les zones d'habitat du plan de secteur sont proches de la saturation (taux de remplissage de 82%).

Surface brute encore disponible dans les ZH et ZHR : 122 ha au 1^{er} janvier 2015 ; surface nette estimée à 85 ha (70%). Quelques zones assez importantes encore disponibles

➤ Mise en œuvre des ZACC

- ✓ Outre Stimbert et Prairie des Angles pour lesquelles des projets sont en cours et à l'étude, le schéma propose l'urbanisation de la ZACC de Stierbecq Nord afin de faciliter l'accès à ce quartier.
- ✓ Mise en œuvre éventuelle de la partie nord de la ZACC des Bruyères à moyen terme
- ✓ Pour les autres ZACC, report de la mise en œuvre à long terme et affectation non urbanisable (agricole) conseillée pour deux ZACC : Clabecq Rogissart et Ferme de la Tour.

Possibilité de doubler le parc de logements dans les limites des périmètres urbanisables (grands projets + réserves foncières). Pas de révision de plan de secteur souhaitable sauf Espace Champagne.

Un développement durable et équilibré : gestion de l'urbanisation et qualité de vie

La gestion du potentiel foncier

Les zones économiques

- ZAE de Saintes
- Espaces économiques dans le projet des Forges
- Activités économiques industrielles de type portuaire le long du canal
- Le long de la chaussée de Bruxelles (ancien Tubize Plastics) : souhait d'une plus grande mixité fonctionnelle (habitat, commerces et services en plus de l'industrie)
- Espace Champagne : souhait d'une plus grande mixité fonctionnelle (habitat)

FICHES-PROJETS POUR LA MISE EN ŒUVRE DU SCHEMA STRATEGIQUE

Un développement durable et équilibré : gestion de l'urbanisation et qualité de vie

La gestion de la densité

➤ *Densité résidentielle et forme urbaine*



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

41 log/ha



Cité des clos
519 logements
11,3 hectares

46 log/ha



Opération rond-point Luxus
83 logements
0,4 hectares

208 log/ha

Un développement durable et équilibré : gestion de l'urbanisation et qualité de vie

La gestion de la densité

➤ *Densité résidentielle et forme urbaine*

La densité dans le tissu ancien du centre ville de Tubize oscille généralement autour des 40 à 50 logements à l'hectare tandis que les nouvelles opérations dépassent généralement les 100 log/ha.

Pour les échantillons de 40 à 50 log/ha en particulier, les morphologies identifiées peuvent être très variées d'un ensemble à l'autre, avec des gabarits variant de R+1 dans la cité des Forges à R+7 dans la cité des Clos.

La densité n'est pas garante de la forme urbaine.

Pour les nouveaux projets dans le centre, les contraintes des PCA limitent les gabarits à rez + 3. Cette contrainte morphologique n'empêche pas toutefois d'atteindre des densités résidentielles considérables.

Ce critère à lui seul est donc incomplet pour examiner les effets potentiels d'un projet.

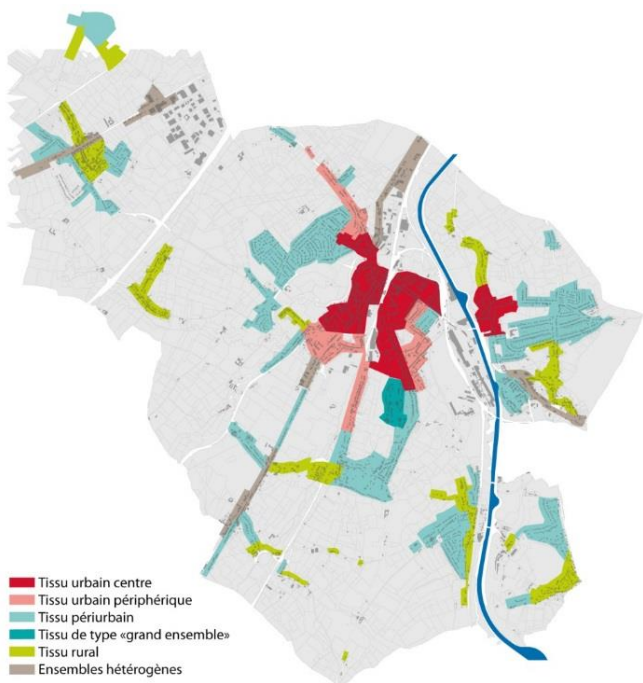
Dans le cadre du schéma directeur – et dans les limites de cet outil indicatif - , on propose de prendre en compte trois autres indicateurs permettant d'évaluer les projets d'urbanisme.

FICHES-PROJETS POUR LA MISE EN ŒUVRE DU SCHÉMA STRATÉGIQUE

Un développement durable et équilibré : gestion de l'urbanisation et qualité de vie

La gestion de la densité

➤ *La hauteur sous corniche*



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

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

Les bâtiments publics ou à valeur symbolique ou patrimoniale pourront faire l'objet d'une dérogation, si leur fonction ou leur intérêt architectural le justifie.



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

Un développement durable et équilibré : gestion de l'urbanisation et qualité de vie

La gestion de la densité

➤ *Le coefficient d'emprise au sol (CES)*

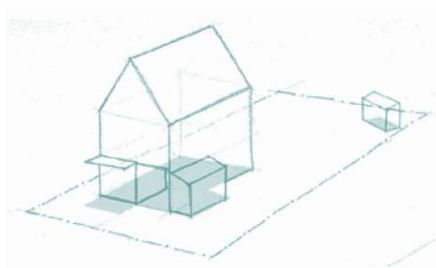


Figure 3 : Illustration du CES (CPDT, 2012)

Le coefficient d'emprise au sol, correspond au rapport au sol entre les superficies bâties et non bâties. A Tubize, le coefficient d'emprise au sol moyen est de 0,32, ce qui implique qu'en moyenne les parcelles constructibles sont construites sur 32% de leur superficie.

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

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

➤ *Le coefficient de biotope par surface*

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

Un développement durable et équilibré : gestion de l'urbanisation et qualité de vie La gestion de la densité

➤ *La question des PCA*

L'entièreté du centre de Tubize est couvert par plusieurs PCA qui régissent depuis plusieurs décennies les affectations, les implantations, les gabarits, les matériaux, les ouvertures etc.

S'ils ont le mérite de définir des règles stables et connues à l'avance, ils présentent l'inconvénient majeur de figer le territoire dans une vision urbanistique qui est celle de la période de conception du bâtiment. Ils ne répondent plus aux enjeux actuels en matière de mobilité, d'énergie, de matériaux, d'espaces publics...

La question de leur révision ou de leur abrogation pure et simple se pose dès lors de manière de plus en plus fréquente..

Dans le cadre du nouveau Code du Développement territorial (CoDT) qui devrait entrer en vigueur en 2017, le PCA perdrait sa valeur réglementaires et deviendrait de facto un schéma d'orientation local à valeur indicative.

Dans la mesure où ses prescriptions ne sont plus contraignantes, le souhait d'abroger ces outils perd une grande part de sa pertinence : ces PCA ont guidé les opérations urbaines de ces dernières décennies et ont créé peu à peu un paysage urbain globalement cohérent. L'abandon pur et simple de ces outils risque de transformer le tissu urbain en un patchwork de réalisations sans cohérence entre elles. Par ailleurs, la limitation des gabarits n'empêche pas les projets d'atteindre des seuils de densité très importants, et le risque est grand de voir ces densités encore augmenter sans valeur guide. Nous proposons dès lors à la Commune de conserver ces outils à titre de guides indicatifs lors de l'examen des dossiers, et de les accompagner des indicateurs actualisés proposés dans cette fiche-conseil.

Un développement durable et équilibré : gestion de l'urbanisation et qualité de vie

➤ Des services de qualité répondant à des besoins qui évoluent

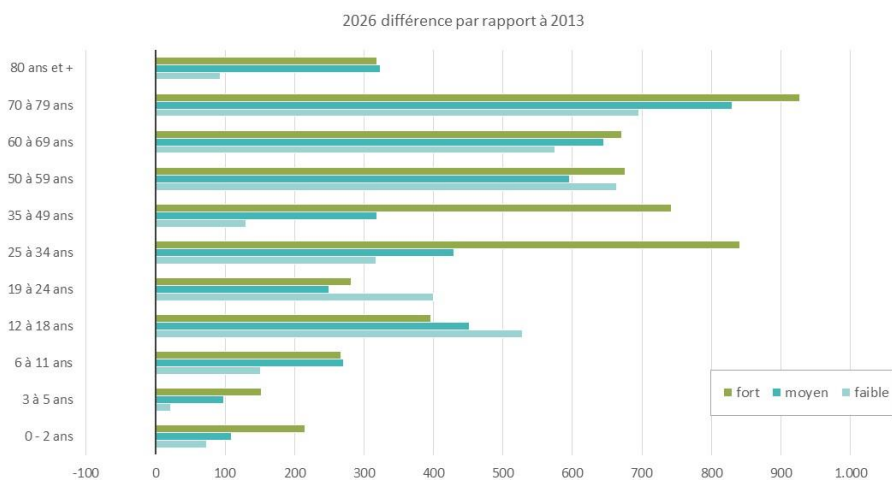
L'important accroissement de la population de Tubize concerne toutes les classes d'âge. Il se conjugue aux tendances lourdes de la démographie qui sont également à l'œuvre dans la commune : vieillissement de la population, augmentation des personnes isolées et des petits ménages, augmentation des familles monoparentales et recomposées.

Le maintien de la qualité de vie impose que les services aux personnes parviennent à suivre l'évolution démographique. L'enjeu est important et complexe dans un contexte de forte croissance.

Les projections de population permettent d'estimer l'évolution future des effectifs de population par classe d'âge. Certains services sont plus particulièrement associés à des classes d'âge spécifiques, ce qui permet d'appréhender de manière plus précise l'ampleur des besoins. C'est le cas des services d'accueil de la petite enfance et de l'enseignement obligatoire pour les jeunes, et des structures d'hébergement et services aux personnes âgées dans les classes d'âge les plus vieilles.

L'accroissement démographique attendu concerne toutes les catégories d'âge

Projections de population : évolution attendue des effectifs par classe d'âge entre 2013 et 2026 (calculs Creat)



Un développement durable et équilibré : gestion de l'urbanisation et qualité de vie

➤ Des services de qualité répondant à des besoins qui évoluent

✓ *Accueil de la petite enfance*

80 places de plus à prévoir d'ici 2026 pour rencontrer l'évolution démographique et les objectifs de la Fédération Wallonie-Bruxelles (taux de couverture de 30%).

A insérer dans les grands projets visant à attirer une population familiale : ZACC de Stimbert et quartier des Forges.



Un développement durable et équilibré : gestion de l'urbanisation et qualité de vie

➤ Des services de qualité répondant à des besoins qui évoluent

✓ *Enseignement fondamental*

Accroissement attendu d'environ 500 élèves en 2030

Pistes pour une meilleure répartition territoriale :

- Site des Forges (partie sud)
- Extension de l'école du Renard dans les locaux de l'Académie de musique
- Extension de l'école des Deux Tilleuls vers l'îlot Champagne.

✓ *Enseignement secondaire*

Croissance importante du nombre d'adolescents pouvant justifier à terme la construction d'une nouvelle école ou d'une nouvelle implantation. Site recommandé : le quartier des Forges de Clabecq.

Variante si l'option principale ne se réalise pas : extension des sites existants ; en cas de nécessité, possibilité pour le Collège Saint-François de se développer sur le site Brenta.

✓ *Hébergement et services aux aînés*

Sur base des critères actuels il faut prévoir 200 places en plus dans des MR/MRS en 2034 ; localisation préférentielle dans le centre

Les appartements neufs dans le centre permettent aux personnes âgées de rester autonomes plus longtemps

Hôpital maintenu dans le centre.

Un développement durable et équilibré : gestion de l'urbanisation et qualité de vie

➤ La consolidation de la structure commerciale

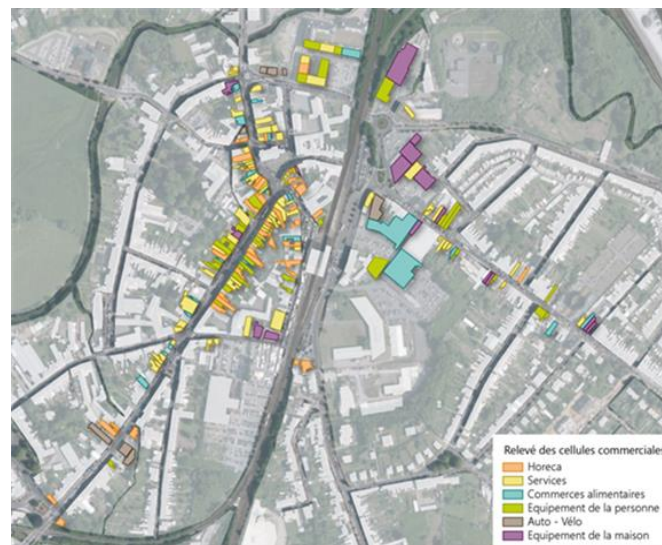
Spécialisations du commerce du centre-ville : achats courants de proximité (70% des habitants font ce type d'achat dans la commune), services et Horeca

200 points de vente en 2012, cellules commerciales assez grandes

Accroissement de 20% de la surface de commerces entre 2010 et 2012 (Côté Senne)

Structure formée de plusieurs noyaux :

- Grand-Place et rue de Mons (noyau principal : commerces indépendants)
- Côté Senne (enseignes)
- Espace Champagne et rue de la Déportation : enseignes moyenne surface et commerces indépendants en perte de vitesse
- Pôle « Trafic » au croisement des rues de Nivelles et des Forges (enseignes moyenne surface)



Un développement durable et équilibré : gestion de l'urbanisation et qualité de vie

➤ La consolidation de la structure commerciale

Perspectives de développement : moteur commercial rayonnant sur les communes de l'ouest du Brabant wallon (BIRT Braine-le-Château, Ittre, Rebecq et Tubize)

Zone de chalandise de 50.000 habitants, 60.000 en 2030 et pouvoir d'achat (revenu moyen) en augmentation.

Potentiel de développement en commerces spécialisés non alimentaires tels que l'équipement de la personne et de la maison : vêtements, décoration, librairie, ameublement, cadeaux... : faible nombre par habitant.

Un développement durable et équilibré : gestion de l'urbanisation et qualité de vie

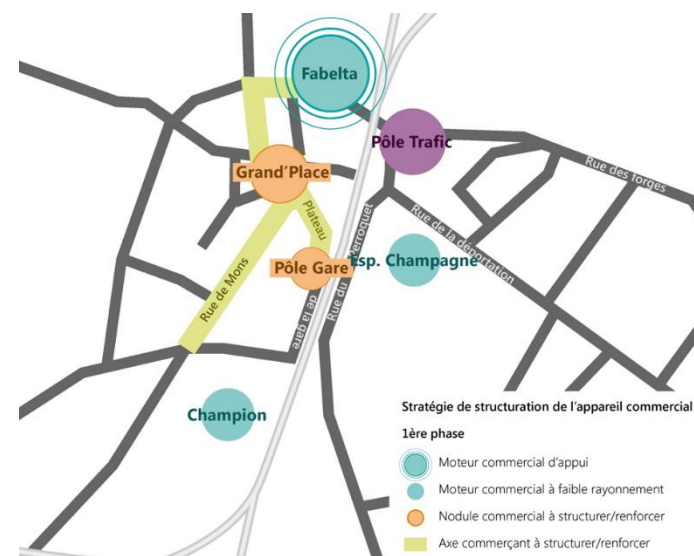
➤ La consolidation de la structure commerciale

Stratégie de structuration

Création d'une cellule de gestion du centre-ville : recensement et monitoring des commerces, promotion, animations...

Phase 1 : renforcer et consolider la structure existante

1. renforcer le nodule de la Grand-Place et le pôle de la gare (jusque Brenta), tournés plus spécifiquement autour d'une offre Horeca ; liaison plus perméable entre Grand-Place et rue de Mons (plateau)
2. créer des liens physiques (cellules commerciales) avec le complexe Fabelta (Côté Senne) qui offre un haut potentiel de rayonnement ; via axe rue de Bruxelles – rue de Nivelles (et rue des Poissonniers à plus long terme)
3. renforcer la rue de Mons autour d'une offre plus mixte orientée plus spécifiquement sur les services et l'équipement de la personne et de la maison ; travail sur façades et enseignes.



FICHES-PROJETS POUR LA MISE EN ŒUVRE DU SCHÉMA STRATÉGIQUE

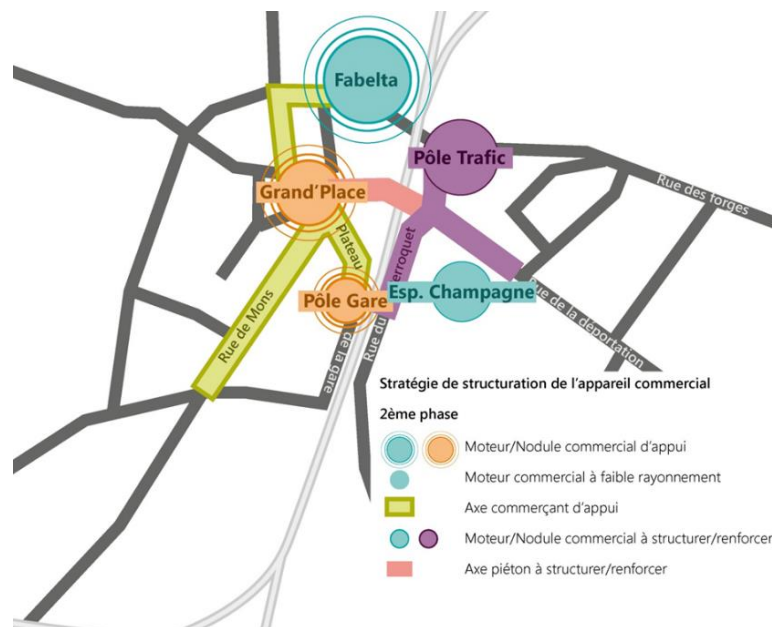
Un développement durable et équilibré : gestion de l'urbanisation et qualité de vie

➤ La consolidation de la structure commerciale

Stratégie de structuration

Phase 2 : développer la fonction commerciale par-delà les voies du chemin de fer

1. Mise en place d'un axe piéton structurant permettant de franchir les voies de chemin de fer ;
2. Restructuration globale du bâti et des espaces publics au niveau du pôle Trafic et de l'espace Champagne) : transformer la morphologie centre commercial en morphologie urbaine (front bâti à rue et parkings à l'arrière)



FICHES-PROJETS POUR LA MISE EN ŒUVRE DU SCHÉMA STRATÉGIQUE

Un développement durable et équilibré : gestion de l'urbanisation et qualité de vie

➤ La consolidation de la structure commerciale

Stratégie de structuration

Phase 3 : Articuler le développement de cette structure avec le quartier nouveau des Forges de Clabecq

Les quartiers à l'est du chemin de fer, qui sont surtout à l'heure actuelle des extensions résidentielles du centre-ville, deviendront des espaces d'articulation entre deux centralités : la centralité historique du cœur de ville et celle du nouveau quartier des Forges dont la dimension s'apparente pratiquement à une ville nouvelle.

La rue de la Déportation sera l'axe principal de cette liaison entre les deux pôles.

Aménagement de la première partie de la rue de la Déportation en espace semi-piétonnier.

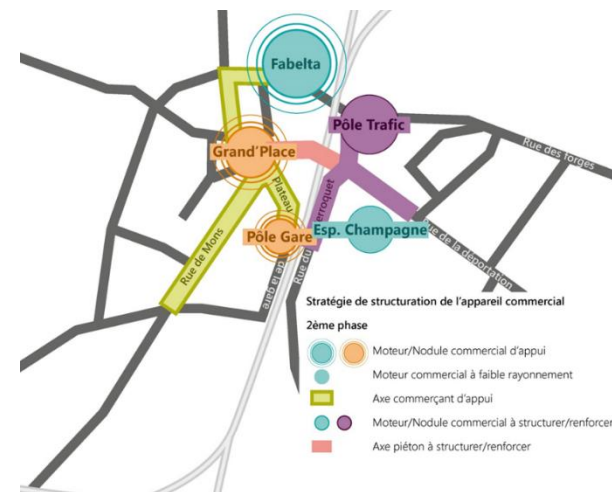


Figure 9 : Rue semi-piétonnière, Libourne

FICHES-PROJETS POUR LA MISE EN ŒUVRE DU SCHÉMA STRATÉGIQUE

Un développement durable et équilibré : gestion de l'urbanisation et qualité de vie

➤ Une signalétique assurant la lisibilité de l'espace et garante de son identité

Signalétique liée aux activités commerciales sur espaces privés : enseignes, mâts, totems...



Enseignes bandeaux (parallèles à la façade)



Enseignes drapeaux et oriflammes (perpendiculaires à la façade)



Enseignes mâts et totems



Pré-enseignes



Un développement durable et équilibré : gestion de l'urbanisation et qualité de vie

➤ Une signalétique assurant la lisibilité de l'espace et garante de son identité

Signalétique liée aux activités commerçantes sur espaces privés

Recommandations :

- Limiter et structurer les informations visuelles
- Limiter le nombre d'enseignes par commerce
- Limiter la taille des enseignes (max 1/5^e de la façade)
- Respecter le rythmes des façades et la trame parcellaire
- Définir une palette chromatique pour l'ensemble du centre-ville (en privilégiant des couleurs sobres)
- Harmoniser davantage les typographies
- Eviter les éclairages trop voyants et préférer des éclairages simples jouant sur les contrastes
- Prohiber les éclairages clignotants ou défilants
- Privilégier des systèmes d'éclairage intégrés ou discrets
- Stores ou auvents : respect de la palette chromatique de la façade
- Systèmes de fermeture : éviter les systèmes opaques créant des façades aveugles en soirée
- Chevalets : un par commerce

Un développement durable et équilibré : gestion de l'urbanisation et qualité de vie

➤ Une signalétique assurant la lisibilité de l'espace et garante de son identité

Signalétique fonctionnelle sur espaces publics

Signalétique indicative

Panneaux indicateurs vers villages, équipements, attractions, commerces, parkings...

Balissage des circuits de promenade et des itinéraires modes doux

(+ *signalisation routière obligatoire*)

Signalétique informative

Plans, panneaux didactiques...

Signalétique identitaire

Permet d'identifier aisément la commune ou le village par l'adoption d'un « code » commun : slogan, logo, élément de mobilier urbain spécifique...

Elle peut être intégrée aux panneaux indicatifs et informatifs, ou venir en complément.



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

Un développement durable et équilibré : gestion de l'urbanisation et qualité de vie

➤ Une signalétique assurant la lisibilité de l'espace et garante de son identité

Signalétique fonctionnelle sur espaces publics

Un design identitaire commun avec possibilité de déclinaisons ville-village (ex métal à Clabecq)

Une signalétique faisant le lien avec l'histoire locale

Une signalétique facilitant l'orientation sur le territoire et l'accès aux lieux d'intérêt

Balisage des itinéraires modes doux

NB le balisage au sol est le système le plus durable, résistant aux intempéries et au vandalisme



Figure 9 : Balisage au sol



Figure 9 : Bornes

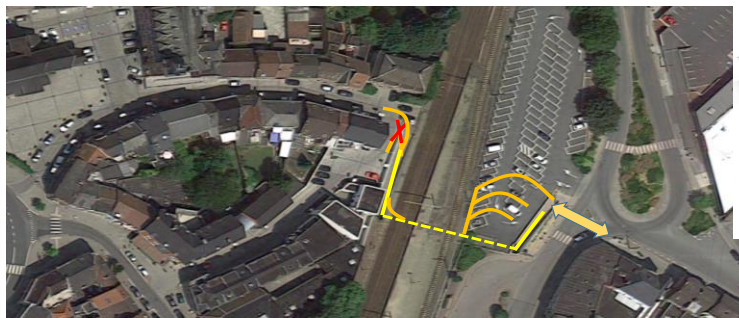


Figure 9 : Signalétique directionnelle

FICHES-PROJETS POUR LA MISE EN ŒUVRE DU SCHÉMA STRATÉGIQUE

Un développement durable et équilibré : gestion de l'urbanisation et qualité de vie

➤ Les coutures du tissu bâti : traversées du chemin de fer



© MATIERE - SNGC - EGIS - Lavigne Chemin architectes



FICHES-PROJETS POUR LA MISE EN ŒUVRE DU SCHÉMA STRATÉGIQUE

Un développement durable et équilibré : gestion de l'urbanisation et qualité de vie

➤ Des espaces publics identifiants, de qualité et adaptés à des besoins qui évoluent

Un rôle hiérarchique pour chaque voirie, qui définit son type d'aménagement : voirie de transit, de desserte ou locale

Des aménagements qui définissent une identité à la Commune

Voirie de transit :

- Voiries régionales (sauf rue des Forges)
- Limiter le trafic de transit, interdire le transit de poids lourds
- Séparation des circulations
- Hypercentre : trottoirs élargis, trottoirs traversants vers voiries locale ; stationnement latéral discontinu, traversées sécurisées.
- Ailleurs : au moins un trottoir ou accotement latéral



FICHES-PROJETS POUR LA MISE EN ŒUVRE DU SCHÉMA STRATÉGIQUE

Un développement durable et équilibré : gestion de l'urbanisation et qualité de vie

➤ Des espaces publics identifiants, de qualité et adaptés à des besoins qui évoluent

Voirie de desserte

Dans l'hypercentre

Espace réservé à la circulation automobile de largeur fixe (3 à 4 mètres). Bandes de stationnement latéral des deux côtés ou en alternance. Toute la largeur supplémentaire de l'espace-rue est réservée aux piétons et à des plantations

Trottoirs surélevés par rapport à la voirie, mais la dénivellation est faible avec une bordure en partie biseauté

Référence : Plateau de la Gare



Hors hypercentre

Au moins un trottoir ou accotement

Bandes cyclables suggérées (chevrons) ou bandes cyclables ou pistes cyclables selon la largeur

Hors agglomération :

chaussée à voie centre banalisée si largeur insuffisante



FICHES-PROJETS POUR LA MISE EN ŒUVRE DU SCHÉMA STRATÉGIQUE

Un développement durable et équilibré : gestion de l'urbanisation et qualité de vie

➤ Des espaces publics identifiants, de qualité et adaptés à des besoins qui évoluent

Voiries locales

Principe : mise à même niveau de tout l'espace public, séparation symbolique des fonctions par une variation du revêtement. Éléments linéaires de séparation, pouvant servir de filets d'eau

Deux références : Grand-Place et Fabelta

- Grand-Place et ses abords : espace partagé, choix et agencement des matériaux en lien avec le contexte patrimonial (pavés de porphyre, pierre bleue) ; rue de Mons non incluse dans l'aménagement
- Fabelta : matériau unique : pavés de béton ; variations de forme et de tonalité.



FICHES-PROJETS POUR LA MISE EN ŒUVRE DU SCHÉMA STRATÉGIQUE

Un développement durable et équilibré : gestion de l'urbanisation et qualité de vie

➤ **Des espaces publics identifiants, de qualité et adaptés à des besoins qui évoluent**

Cohérence du mobilier urbain

- Bancs, murets-bancs : pensés pour le confort des personnes âgées (dossier, accoudoirs, hauteur...)
- Poubelles
- Eclairage public : esthétique mais aussi efficace et économe en énergie (pas d'éclairage indirect)
- Vasques, bacs et supports pour plantations

Réflexion nécessaire sur les principaux usagers de l'espace

Vision du point de vue des usagers les plus faibles → promenades urbaines avec des aînés pour localiser et tester le mobilier.



Un développement durable et équilibré : gestion de l'urbanisation et qualité de vie

➤ La ville verte et bleue : la nature en ville et la valorisation des paysages

Dans un tissu urbain dense comme dans le centre-ville, il y a peu de place pour de grands jardins privés

→ Nécessité de développer des espaces publics et des espaces verts publics de qualité

Chaque habitant doit pouvoir accéder à un espace vert public d'une certaine ampleur (min 50 ares) dans un rayon de 500 mètres de son habitation. La partie de Tubize à l'Est du chemin de fer et le nord de Stierbecq ne sont pas dans ce cas.

Suite aux grands projets envisagés (Prairie des Angles, Stimbert et à plus long terme Forges de Clabecq), la couverture sera plus complète. Le quartier de la rue des Forges au Nord-Est sera le dernier grand ensemble dépourvu d'espace vert



FICHES-PROJETS POUR LA MISE EN ŒUVRE DU SCHÉMA STRATÉGIQUE

Un développement durable et équilibré : gestion de l'urbanisation et qualité de vie

➤ **La ville verte et bleue : la nature en ville et la valorisation des paysages**

Aménagement des espaces verts existants : parc communal (voir fiche-action) et parc du Coeurcq



Aménagement de nouveaux espaces verts : projets en cours + projet d'espace vert nature au nord de la rue des Forges (le long du « petit » contournement).

Valorisation et développement des potagers communautaires



Un développement durable et équilibré : gestion de l'urbanisation et qualité de vie

➤ La ville verte et bleue : la nature en ville et la valorisation des paysages

Aménagement d'espaces publics : places et placettes

Place du Remblai

Aménagement d'un itinéraire sécurisé pour les modes doux,

Rénovation du terrain de basket ou terrain multisports,

Petite plaine de jeux, nouveau mobilier urbain...

Création de poches de stationnement, à proximité du monument ainsi qu'à proximité de la rue F. Ferrer.

Schéma de circulation automobile à simplifier. Le square de la Liberté est utilisé comme un vaste giratoire avec une surface démesurée réservée à l'usage automobile. Seul le trafic local et de desserte du quartier est sensé emprunter ces voiries.



- Mise en double sens de circulation l'accès à la rue de Mons par le Sud-Ouest du square de la Liberté.
- Interdiction de la circulation automobile sur l'accès Nord-Est du même square espace piétonnier + terrasse.
- Rue du Marais en circulation prioritaire en imposant un « céder le passage » au débouché de la place du Remblai.
- Aménagement sur l'espace asphalté récupéré d'une petite poche de stationnement offrant un accès direct aux commerces de la rue de Mons.

FICHES-PROJETS POUR LA MISE EN ŒUVRE DU SCHÉMA STRATÉGIQUE

Un développement durable et équilibré : gestion de l'urbanisation et qualité de vie






➤ **La ville verte et bleue : la nature en ville et la valorisation des paysages**

Aménagement d'espaces publics : places et placettes

Espace vert entre la chaussée de Mons et le boulevard G. Deryck

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



	Poche de stationnement
	Voie résidentielle
	Espace vert paysager
	Plan d'eau
	Itinéraire modes doux

Placette de l'hôpital : voir fiche-action

FICHES-PROJETS POUR LA MISE EN ŒUVRE DU SCHÉMA STRATÉGIQUE

Un développement durable et équilibré : gestion de l'urbanisation et qualité de vie

➤ La ville verte et bleue : la nature en ville et la valorisation des paysages

Aménagement d'espaces publics : places et placettes

Petites espaces (verts) d'accompagnement

Rôle d'espaces de proximité, lieux de rencontre



Mise en valeur des perspectives visuelles

Percées visuelles vers le grand paysage

Tubize, ville de vallées et de confluences.

Sauvegarde, signalétique, panneau d'interprétation, QR code, banc ou table pique-nique...



FICHES-PROJETS POUR LA MISE EN ŒUVRE DU SCHÉMA STRATÉGIQUE

Un développement durable et équilibré : gestion de l'urbanisation et qualité de vie

➤ **La ville verte et bleue : la nature en ville et la valorisation des paysages**

Mise en valeur des ensembles patrimoniaux

Mémoire de l'histoire locale

Ex : quartier de la rue des Forges

Gestion des espaces verts privés

Information et sensibilisation des propriétaires

Gestion différenciée et participative des espaces verts publics



Nécessité face à l'accroissement souhaité des espaces verts publics et l'interdiction des herbicides impliquant une charge d'entretien plus intensive



LE SCHÉMA STRATÉGIQUE GLOBAL

LEGENDE




LES FONCTIONS URBAINES

- L'hyper centre apaisé
 -  noyau de base
 -  extension Est
-  Espace de développement économique
-  Espace à vocation mixte (économique, commerce, habitat...)
-  Equipement polarisant (hors de l'hypercentre)
-  Grand projet - Incrustation du plan masse
-  Autre projet ou proposition d'urbanisation



LES PORTES

-  Porte de l'agglomération
- Porte de l'hypercentre
 -  à aménager
 -  à créer

LES RESEAUX DE MOBILITE

- Les voiries d'accès ou de contournement
 -  à aménager
 -  à créer
 -  voirie industrielle à créer





Croisements

-  Traversée ou passage à sécuriser
-  Traversée du chemin de fer à aménager/requalifier








Les itinéraires modes doux

- | | | | |
|---|---|---|----------------|
| praticable | à aménager | à créer | |
|  |  |  | en site propre |
|  |  |  | sur voirie |







LE STATIONNEMENT

-  Parking relais
-  Poche de stationnement (Courte durée)
-  Extension possible
-  Emplacement et/ou capacité à définir

LA TRAME VERTE ET BLEUE

-  Espace vert public
 -  à créer
 -  à revaloriser
-  Jardins communautaires
-  Autre espace vert à maintenir ou aménager
-  Trame bleue à valoriser
-  Espace agricole

LE PAYSAGE URBAIN

-  Espace public structurant à requalifier
-  Espace public d'accompagnement à requalifier
-  Front bâti à refermer
-  Ouverture visuelle à mettre en valeur
-  Élément patrimonial à mettre en valeur
-  Périmètre nécessitant une réflexion d'ensemble

LE SCHÉMA STRATÉGIQUE GLOBAL

