
RAPPORT FINAL

AMO

Projet de ville

Tamines

Maître d'ouvrage
Ville de Sambreville
Equipe
BEP
ALPHAVILLE
JANVIER 2022

Sommaire



PARTIE 1

**Constats & objectifs
du projet de ville**

PARTIE 2

**3 enjeux stratégiques
pour Tamines**

PARTIE 3

**Déclinaison des enjeux
en fiches-actions**

PARTIE 4

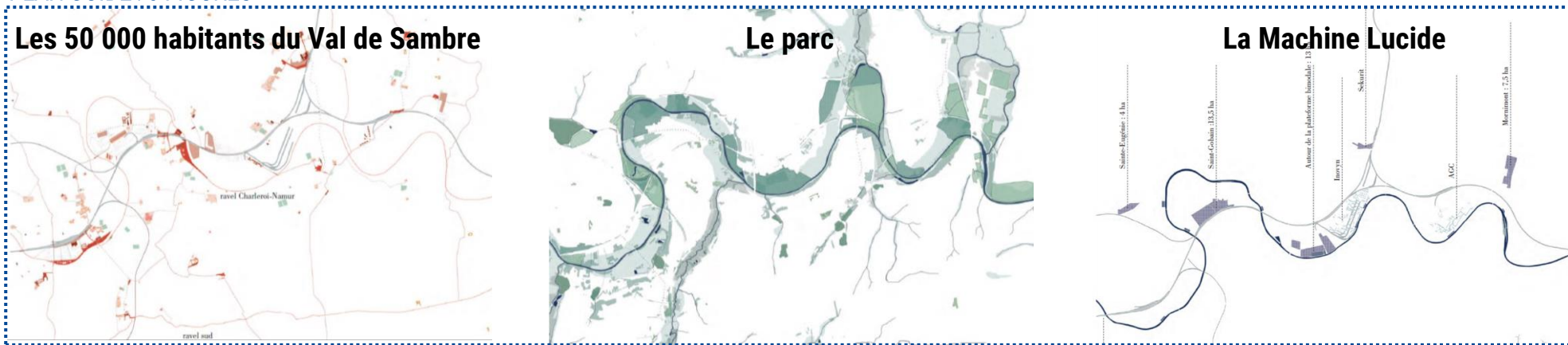
Stratégie de mise en œuvre

PARTIE 1

Constats & des objectifs

Objectif du projet de ville Appliquer localement les préconisations de l'étude Vigano

PLAN GUIDE : 3 FIGURES



25/02/21

PHASE 1 : CONSTATS ET REFLEXIONS DU PROJET DE VILLE

Habitat

- Le choix d'une projection de croissance démographique pour Tamines
- L'estimation du nombre de logements à produire
- Des localisations préférentielles, au regard de la disponibilité du foncier, de la centralité et du cadre de vie

Espaces publics et mobilité

- La volonté de réduire l'emprise d'un stationnement aujourd'hui omniprésent
- Une place plus importante à donner aux espaces publics et à la Sambre (RAVeL)
- Des possibilités de mutualisation du stationnement (gare, site Samera)

Activité

- Le constat d'une perte d'attractivité rue de la Station et d'un renouvellement spontané vers des logements
- De nombreux locaux semblent vacants sur le PAE, notamment rue Lagneau (peu d'informations sur les occupants)
- Des constructions en bord de Sambre pouvant nuire à sa qualité paysagère

04/06/21

PHASE 2 : ACTIONS

Formuler les enjeux et les actions du projet de ville

Faire de Tamines un Parc habité au bord de l'eau

Une trame verte et bleue amplifiée

L'objectif pointé par l'étude de Vigano est l'évolution du Val de Sambre vers **un grand parc continu le long de l'eau**, où s'associent bâti et nature. Pour concrétiser cet objectif, il s'agit de s'appuyer sur **la trame bleue de la Sambre**, de la mettre en valeur et de retrouver **une trame verte continue et amplifiée** grâce à des espaces publics accordant une place majeure à la végétalisation.

3 polarités à renforcer ou créer

Les zones de centralités taminoises se structurent autour de foyers clés à proximité des berges, notamment la **place Saint-Martin**, le **site SAMERA** et le **pôle gare** un peu plus haut.

Une attention particulière pour le centre de Tamines

En suivant les centralités relevées par Vigano et pour faire vivre le projet du Parc du Val de Centre, le projet de ville s'est concentré essentiellement sur la partie sud de Tamines, entre Sambre et voie ferrée. Cette partie intègre aussi le centre historique et la gare. Ceci se justifie aussi par la volonté de **renforcer les cœurs de villages, redynamiser le pôle urbain de Tamines et limiter l'étalement urbain**.

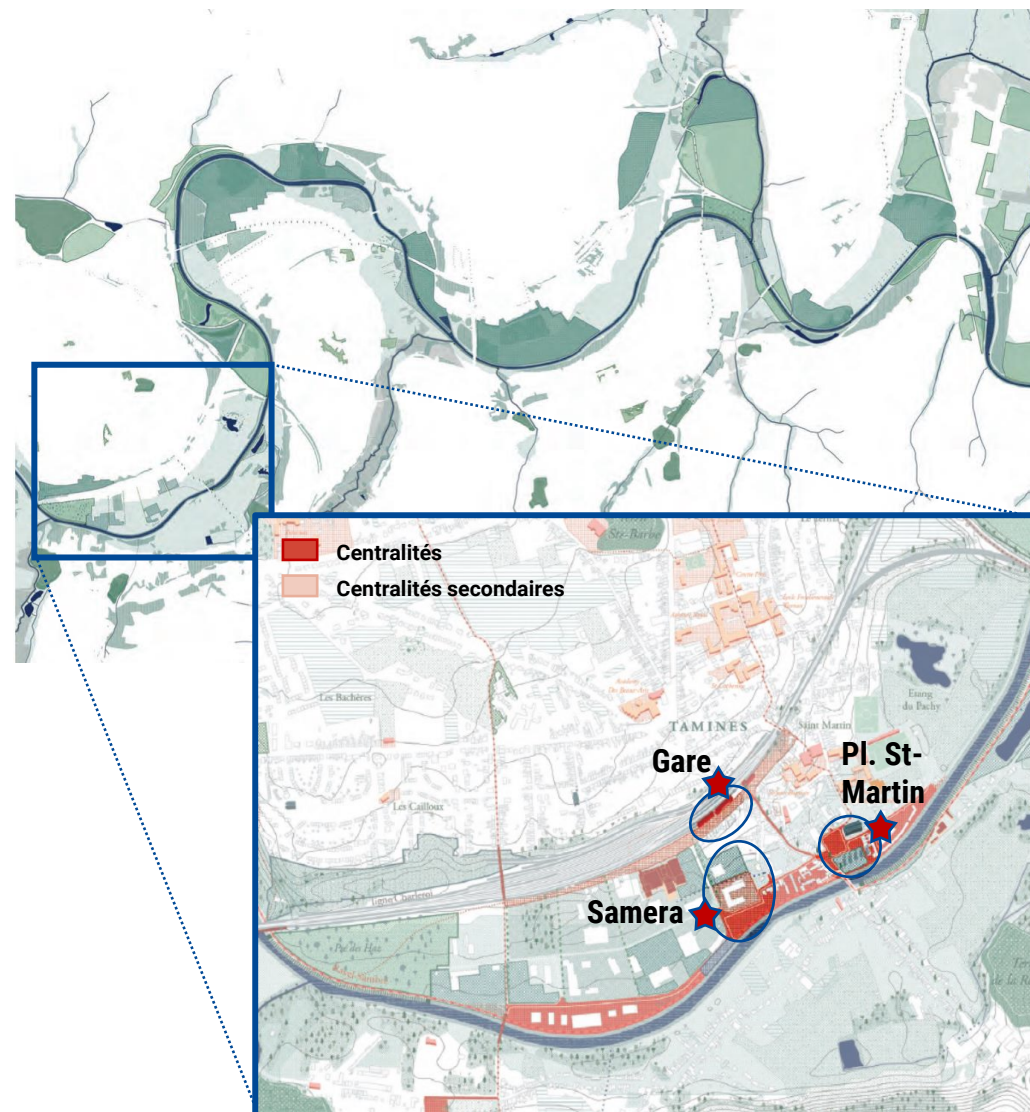
Le Paysage et la Nature en ville comme préalables

Concrétiser le parc habité implique **d'intégrer la réflexion sur les habitats naturels, leur structure et leurs besoins**, préalablement à tout projet.

Les éléments naturels sont déjà présents à Tamines. Mais ceux-ci pourraient être encore plus considérés et mis en avant, pour ne pas être délaissés face à l'urbanisation. Pour concrétiser l'intention de Nature en Ville, il s'agit d'assurer des **actions de verdissement** parallèlement à tout projet. La Sambre, les espaces boisés et naturels sont des « déjà-là » à intégrer aux projets.

→ Les projets en lien avec le RAVeL (nouvelle liaison et Namur au fil de l'eau) et du réaménagement de la place Saint-Martin contribuent à cet objectif.

Ces objectifs sont traduits dans une action-phare « Paysage », qui chapeautera les suivantes et sera à considérer comme préalable à toute autre action ou mesure



Rappel des réflexions de la phase précédente +1 130 logements d'ici 2035, dont 320 à Tamines

Une croissance démographique de 2000 habitants d'ici 2034

La croissance démographique projetée par l'IWEPS est de près de 2 000 habitants, soit une croissance de +7% par rapport à la population actuelle.

En suivant les projections de l'IWPES, la taille des ménages resterait autour de **2,30 pers./ménage** privé, en poursuivant la tendance générale de desserrement des ménages.

320 logements à Tamines au minimum pour un équilibre démographique conservé

Il est proposé ici de conserver l'équilibre démographique actuel entre les entités sambrevilloises : Tamines compte 28% des ménages sambrevillois (Auvélais, 30%).

Toutefois ce chiffre est un minimum et la situation de Tamines qui possède la seule gare de la commune lui confère un rôle de centralité qui peut être renforcé.

Une densité forte conseillée pour les zones de centralité

Pour limiter l'étalement urbain et garantir une qualité de vie urbaine, les zones de centralité sont à privilégier pour la production de logements. Dans ces zones, à proximité notamment des équipements, commerces, des gares une densité forte est conseillée : **min. 60 lgts/ha** (les ateliers du territoire, SPW).

Cette densité est nécessaire pour avoir des logements en R+2 et dégager des espaces publics de qualité. Selon cette densité, une surface de 18 ha serait nécessaire pour répondre au besoin de production de logements.

	2020 Situation actuelle		2034 IWEPS
Habitants	28 372	→ + 7%	30 325
Ménages	12 346	→ + 7%	13 213
Personnes par ménage	2,30	→ Léger desserrement	2,29
Logements actuels occupés	12 142		X
Vacance courante	6%		6%
Parc de logements estimé	12 870		14 000
Logements à construire d'ici 2034 à Sambreville			+ 1 130 logements
Surface nécessaire estimée <i>densité 60 lgts/ha</i>			+ 18 ha
Poids démographique de Tamines par rapport à Sambreville (<i>ménages</i>)			28%
Logements à construire d'ici 2034 à Tamines, en conservant les équilibres démographiques actuels entre les entités sambrevilloises			+ 320 logements
Surface nécessaire estimée <i>Densité 60 lgts / ha</i>			+ 6 ha

Une mobilisation des sites mutables pour des logements centraux

HABITAT

6 sites mutables au centre, pour réaliser l'ensemble de l'objectif de logements

A hauteur de 50-60 logements / ha, les sites ci-contre sont suffisants pour atteindre l'objectif de production d'un minimum de 320 logements à Tamines.

Site	Surface	Logements potentiels
1 Samera	1,8 ha	100
2 Friche industrielle	5,2 ha	300
3 Poste	0,2 ha	10
4 Police	0,2 ha	10
5 Foncier agricole en zone d'habitat	3 ha	90 (pavillonnaire dense)
6 Ancien abattoir	0,3 ha	Programme à déterminer (logements, activités, parking...?)



Un centre moins et mieux circulé

ESPACES PUBLICS ET MOBILITÉ

La restructuration du maillage viaire et l'apaisement de la circulation

Le maillage de Tamines doit faciliter le lien entre le centre historique et le Pré des Haz et restructurer des îlots lisibles dans le centre.

La priorité aux modes actifs pourrait être donnée à terme dans le cœur de Tamines autour de la rue de la Station et de la gare. Ce choix peut également encourager à dédier le commerce à des besoins de proximité, et non au grand commerce qui demande une accessibilité par la route.

Le Ravel, axe cyclable régional et structurant, peut être ponctué d'aménagements cyclables qui participeraient aussi à retrouver un lien entre le centre et les berges (mobiliers urbains, signalisation...). L'aménagement d'un parc est d'ores et déjà prévu dans le cadre du projet Namur au fil de l'eau.

- Voie ou cheminement existant | à créer ou à réaménager
- RAVeL
- Cœur de Tamines
- Polarité structurante existante | à créer ou à renforcer
- Future entité résidentielle potentielle

Différentes polarités à relier :

- Parc, plaine de jeux | ouverture du parc sur une nouvelle zone habitée ?
- Salle des fêtes >> Liaison piétonne à travers le jardin de la salle ?
- Equipements scolaires >> Circulation apaisée



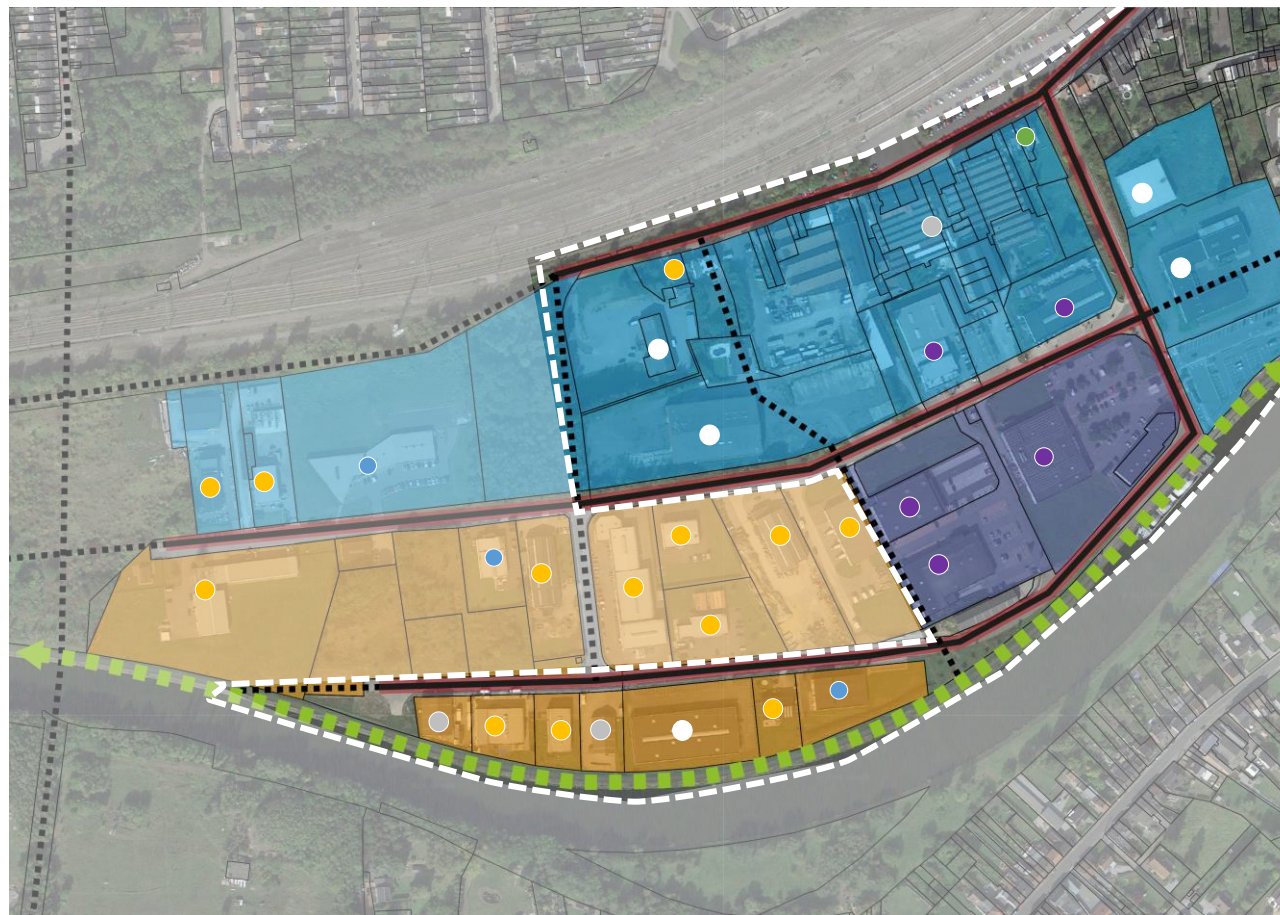
Diversification et requalification du PAE du Pré des Haz

ACTIVITÉ

La requalification du Pré des Haz

Le projet urbain à venir sur le site Samera va enclencher un **processus de reconversion et d'intégration urbaine** à l'entrée du PAE. Les parcelles voisines peuvent progressivement suivre cette dynamique et muter vers d'autres fonctions et formes. Ces mutations sont à anticiper afin de les intégrer dans une stratégie d'ensemble pour ce secteur :

- Les sites industriels en friche au nord du site pourraient faire l'objet d'une **reconversion et ouvrir ainsi la porte de la mixité au Pré des Haz (logements, activités tertiaires)**, dans la continuité du site Samera.
- Il est toutefois essentiel de **conserver les emplois présents** : les entreprises d'artisanat (BTP) sont à maintenir, tout en favorisant leur densification, en mobilisant le foncier disponible et en veillant à leur intégration urbaine et paysagère (proximité de la Sambre).
- **L'îlot commercial en proue** du PAE intègre d'importantes surfaces de parking privées, la clientèle venant principalement en voiture. Ces supermarchés à proximité du centre sont à maintenir, mais une discussion peut être engagée avec les enseignes pour les intégrer à une réflexion d'ensemble sur la requalification du site dans une logique plus urbaine (espaces extérieurs, forme urbaine, etc.) voire pour les intégrer au projet Samera (mutation dans un format « Carrefour City » en RDC ?)
- **L'ensemble des espaces publics peuvent être réaménagés** pour que le secteur soit mieux intégré au tissu urbain (voirie et RAVeL requalifiés notamment) et la qualité architecturale et urbaine des prochains projets sont à garantir.



Trame viaire :

- Voie à créer
- Voie à requalifier
- ← → RAVeL

Vocation préconisée :

- Mixte, logements tertiaire
- Activités artisanales
- Commerces

Usage actuel dominant :

- Tertiaire
- Artisanat
- Commerces
- Habitat
- Vacant
- Inconnu

Requalifications urbaines prioritaires, à proximité du centre et de la gare :



Repenser le tissu commercial

ACTIVITÉ

L'accompagnement de la transition commerciale de Tamines

Les commerces rue de la Station sont en perte de vitesse. Les locaux sont vieillissants et l'offre peine à se renouveler. Il ne s'agit pas de multiplier les efforts pour contrer une mutation qui est déjà engagée. Au contraire, la tendance actuelle est à accompagner pour assurer le maintien de bonnes conditions de vie dans le centre et de laisser la possibilité à la rue de se renouveler.

Contrôler le renouvellement des locaux vers du logement

Il est proposé d'accepter la mutation de cette rue vers une concentration et une intensité commerciale moins importantes, au profit de logements (maisons unifamiliales). Ceux-ci seront dans une situation avantageuse, entre la gare et la place St-Martin. Ces opérations de renouvellement urbain sont à contrôler afin de garantir un habitat décent et dans un environnement de qualité.

Proposition 1 → Il peut être utile de fixer un **pourcentage maximal de transformation de commerces en logements** afin de maîtriser la transition

Conserver des commerces de proximité dans la rue de la Station

Au vu de l'étroitesse des locaux commerciaux de la rue, ceux-ci s'avèrent plus adaptés à des **commerces de proximité** (boulangerie, pharmacie, presse...) qu'aux commerces occasionnels et de destination (habillement, ameublement). Le renouvellement des commerces serait donc plutôt à orienter vers l'alimentaire, l'économie sociale et solidaire, les services de proximité, etc.

Proposition 2 → Il peut aussi être donnée aux commerçants **la possibilité d'agrandir leur local commercial**, en fusionnant deux locaux dont l'un est vacant. La faisabilité des opérations reste à vérifier.

Proposer des opérations de relocalisation commerciales

Proposition 3 → Pour les commerces souhaitant se maintenir à Tamines mais dont les locaux ne correspondent plus à leurs besoins (vieillessement, taille, etc.), des opérations-tiroir peuvent être envisagées parallèlement aux opérations du site Samera. Celui-ci intégrerait alors des locaux calibrés pour eux. Cette opération présente le double avantage d'être une garantie de débouché pour le promoteur et un avantage pour la pérennité du commerce.



Un centre qui redonne place aux modes actifs

ESPACES PUBLICS ET MOBILITÉ

Des franchissements améliorés

○ | ● Infrastructure de franchissement existante | potentielle ?

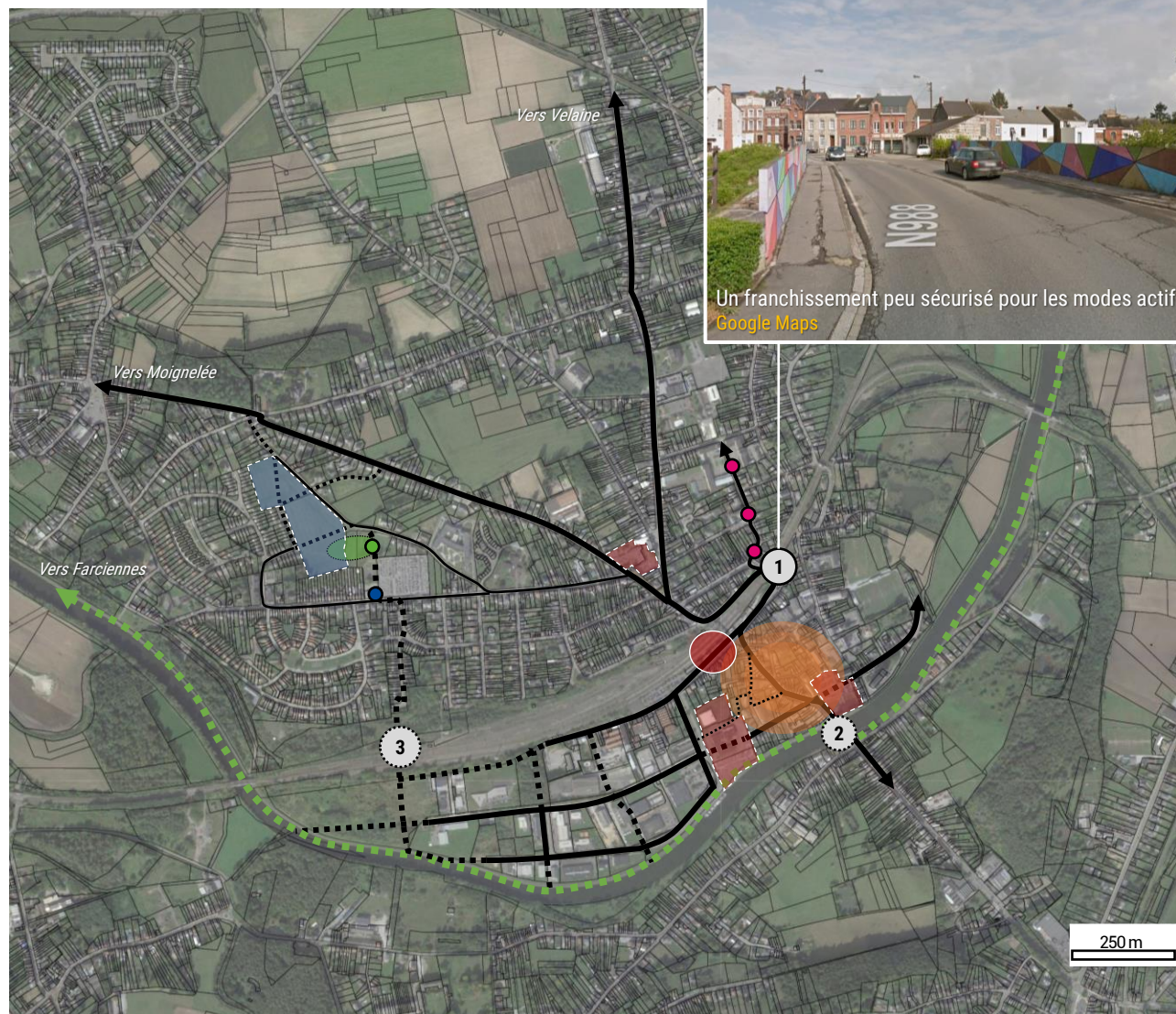
Une priorité : Requalifier la liaison entre nord et sud

1 Le pont rue du Roi Albert, unique franchissement de la voie ferrée
Le passage de la voie ferrée s'effectue pour tous les usagers (piétons, vélos, voitures) par ce pont. Actuellement très circulé, son réaménagement pour agrandir l'espace dédié pour les modes actifs est conseillé, afin de **sécuriser cette traversée** et de la rendre plus agréable.

Des perspectives à moyen-long terme

2 Une traversée de la Sambre améliorée pour les modes actifs? (voir options page suivante)
Le projet d'élargissement du pont existant ou de création d'une nouvelle passerelle derrière la place St-Martin est à l'étude. Il pourrait être inscrit dans l'**appel à financement FEDER** (09/2021). Il renforcerait la connexion entre la place St-Martin, la Sambre (projet Namur Province au Fil de l'Eau) et le RAVeL.

3 Un nouveau franchissement de la voie ferrée, à long terme ?
Dans la perspective de la réhabilitation du Pré des Haz et de son insertion dans le tissu urbain, une passerelle pour les modes actifs pourrait être imaginée à l'ouest du Pré des Haz, à l'endroit où l'emprise des voies ferrées s'amoindrit. Elle permettrait une connexion plus directe entre nord et sud et participerait à la requalification de la voie est-ouest qui longe le sud de la voie ferrée.



Analyse approfondie du stationnement

Une OFFRE de stationnement dispersée et peu réglementée

1/ Une offre saturée à la gare et bientôt réservée aux navetteurs

L'offre existante actuellement à la gare est importante mais saturée :

- ① Une poche principale de **170 places**
- ② Une récente poche complémentaire, asphaltée, de **40 places**
- ③ Un ancien parking au nord de la gare, mais qui est aujourd'hui **fermé**
- ④ Ce qui entraîne un « **stationnement sauvage** » de voitures sur un espace libre à l'ouest

Par ailleurs, la SNCB souhaite prochainement **rendre payant son parking et le réserver aux navetteurs**, fermant ainsi son accès aux autres usagers.

Quelle est le nombre de places à la gare occupées par des personnes se rendant dans le centre (chalands, employés du PAE, professeurs...) et où les relocaliser ? La SNCB accepterait-elle de mutualiser une partie de son parking avec la ville (mais alors ce sont des places publiques payantes, par souci de concurrence)

De plus, il y a un **risque à ce que les navetteurs se stationnent dans le centre** pour éviter de payer le parking de la SNCB, si ces autres poches publiques ne sont pas réglementées.

2/ La place Saint-Martin dédiée au stationnement, une offre à destination de la fréquentation du centre ?

Le parking comporte **125 places**, permettant l'accès au centre ainsi qu'aux écoles. Toutefois, **sa gratuité** laisse place à un **stationnement résidentiel** ou à des **voitures « ventouses »**, aux dépens des autres usagers. Le projet de ville envisage de supprimer des places **pour libérer un espace public lié aux berges**.

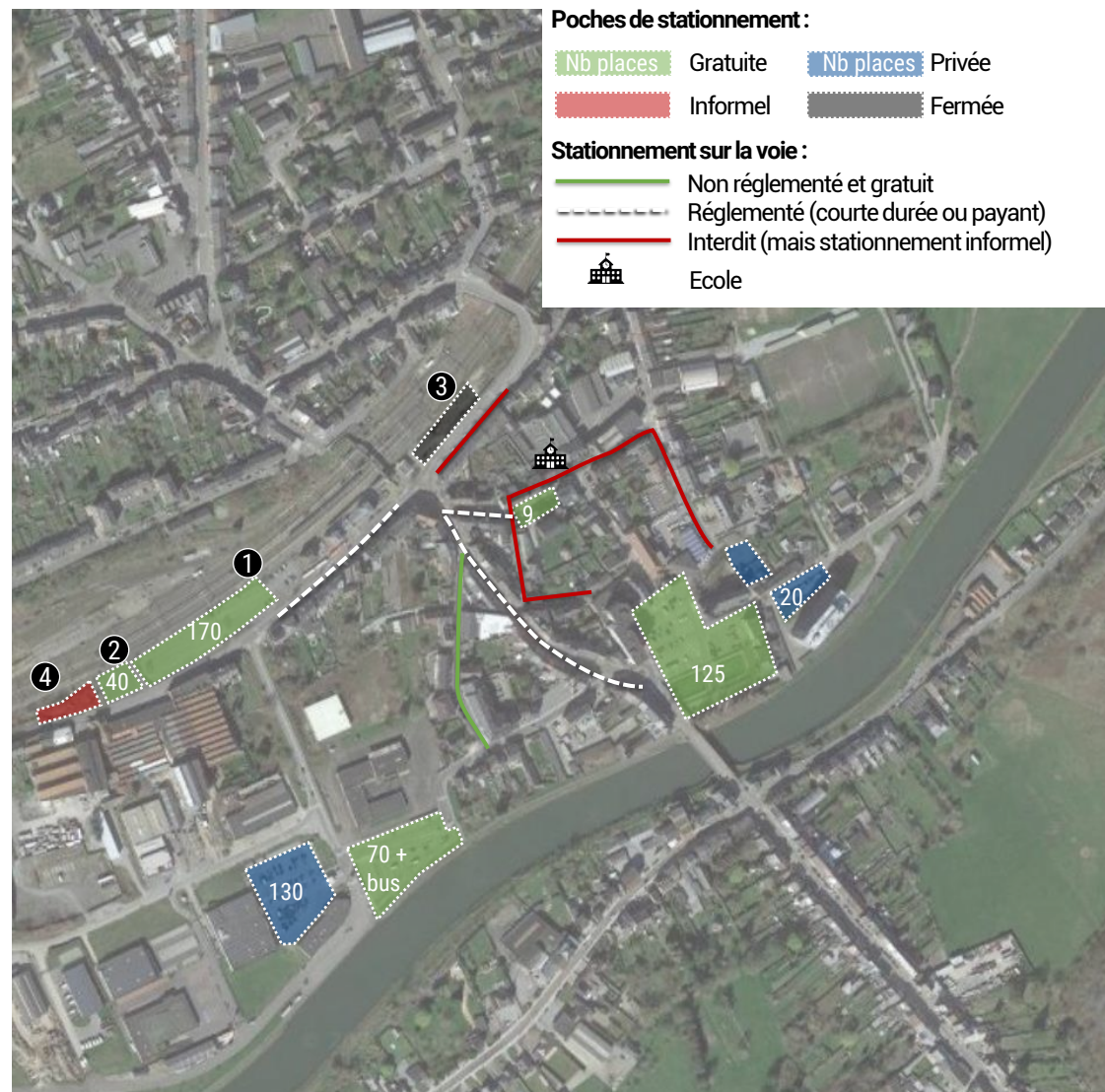
Comment conserver une offre de stationnement à proximité du centre tout en requalifiant l'espace public place Saint-Martin ?

3/ Une offre en bord de Sambre et aux portes du PAE

70 places sont disponibles gratuitement à mi-chemin entre le PAE et le centre-ville. Il est également le lieu de stationnement des bus. Ce parking serait réinterrogé par un projet urbain d'ensemble sur le site Samera, intégrant du stationnement.

4/ Une offre en voirie faiblement réglementée

Des places dans les rues complètent l'offre mais leur faible réglementation ne favorise pas la rotation et donc la fréquentation du centre.



Analyse approfondie du stationnement

Une demande importante mais pour des besoins différents

Une demande qui fait pression sur l'espace public

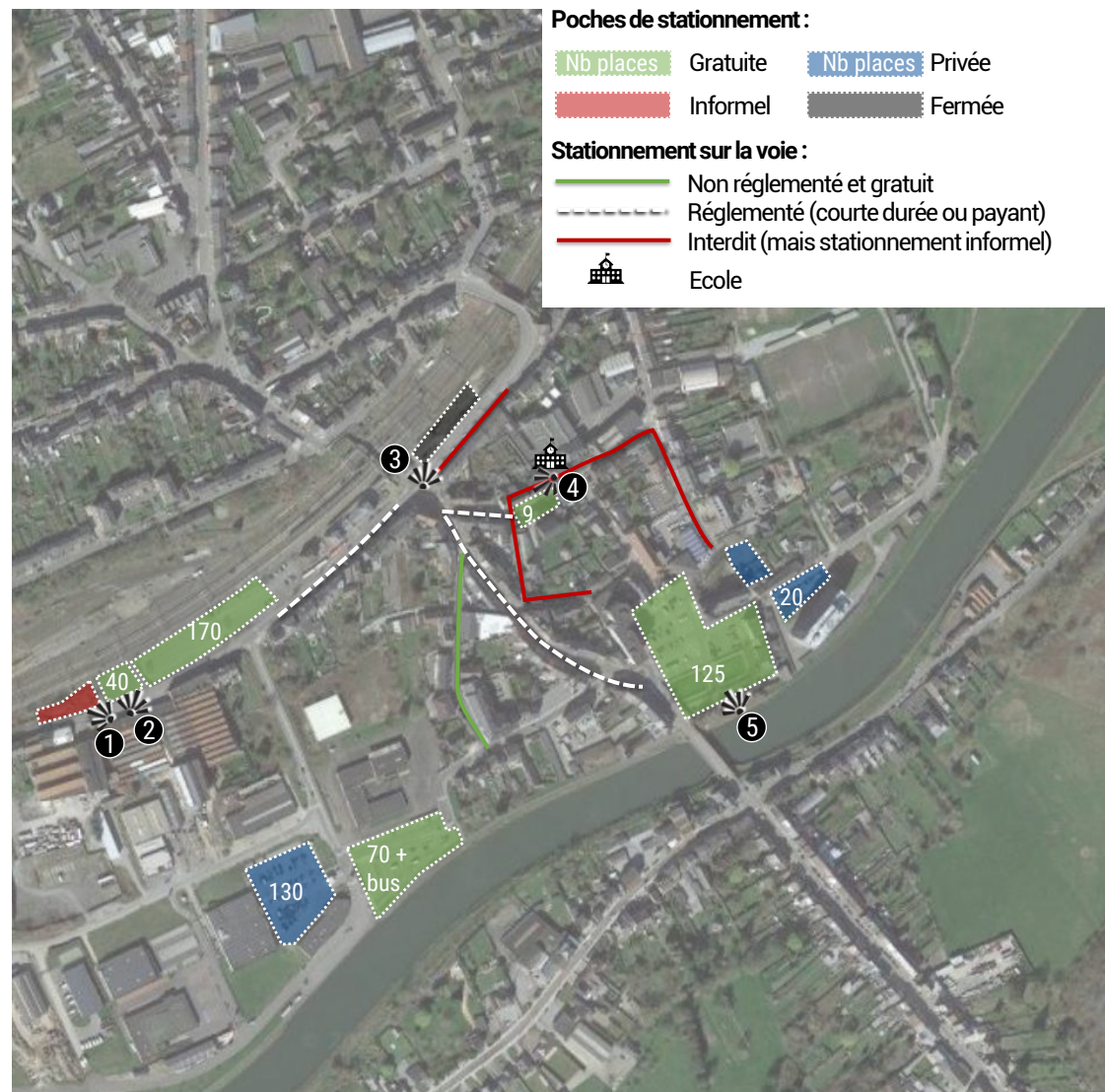


Une demande différente selon les usagers

Usage	Navetteurs	Travailleurs	Chalands	Parents d'élèves
Lieu	Gare	Ecole (prof.) / Centre / PAE	Rue de la Station	Ecole du centre
Durée	Longue : journée entière	Longue : journée entière	Courte : quelques heures, surtout les week-end et soirs	Très courte : Arrêt-minute, surtout en semaine aux heures de pointe



Une volonté de localiser le stationnement longue durée hors de la voirie
Une volonté de réduire au maximum le stationnement place Saint-Martin pour recréer un espace public végétalisé. L'option d'un parking souterrain place Saint Martin est écartée (travaux trop importants et coûteux et maintien d'une circulation intense rue de la Station et autour de la place).
Un besoin particulier pour les professeurs : l'offre actuelle dans la rue est-elle suffisante, peut-elle être mieux réglementée ? Si non, une offre complémentaire peut-elle se trouver sur une poche de stationnement un peu plus loin (gare) ?



Analyse approfondie du stationnement

Options de réorganisation du stationnement possibles (1/2)

1/ Un stationnement réglementé sur l'espace public

- Favoriser les arrêts de courte durée dans les rues du centre (zone bleue)
- Conserver quelques places de stationnement place Saint-Martin, intégrées paysagèrement dans l'espace public réaménagé à destination des travailleurs du centre ou des chaland.

2/ Une nouvelle offre de stationnement public maximisée dans l'opération Samera

Il est possible de proposer différents types de tarifications, selon les besoins et les capacités de l'opération.

- Une **offre très courte durée** pour favoriser le passage dans le centre (gratuite)
- Une **offre spécifique pour les travailleurs** (forfait jour)
- Une **offre résidentielle** en lien avec la production de logements (privée)

Des études techniques pourraient préciser les possibilités de construire en silo ou en souterrain sur ce site, ce qui augmenterait grandement la capacité de stationnement.

→ **Quelle capacité d'offre publique est souhaitée sur ce site ?**

3/ Une poche supplémentaire à l'ancien abattoir ?

Si des besoins de stationnement supplémentaire persiste, une nouvelle poche pourrait être créée de l'autre côté de la Sambre, sur le site vacant de l'abattoir. Sans démolir le bâtiment, la surface mobilisable serait de 700m² environ, soit une capacité de **30 à 40 places**.

Cette localisation en bord de RaVel amène plusieurs recommandations :

Avantages

- > Dans la continuité d'une potentielle **passerelle piétonne** en face de la place St-Martin
- > N'impacte pas la future **reconversion de l'abattoir** (tiers-lieu, station vélo...)
- > Eloignement de la **gare** (absence de report du stationnement des navetteurs)

Inconvénients

- > Un parking de rabattement ne doit pas être en défaveur de la **qualité paysagère du bord de Sambre**
- > Eloignement du PAE et de l'école : quels seraient les usagers de ce parking ?

- 1 RUES DU CENTRE + ST MARTIN :**
Courte durée (hors exceptions*?), gratuit
- 2 SAMERA :** Courte et longue durée, payant
- 3 ABATTOIR :** Longue durée, gratuit

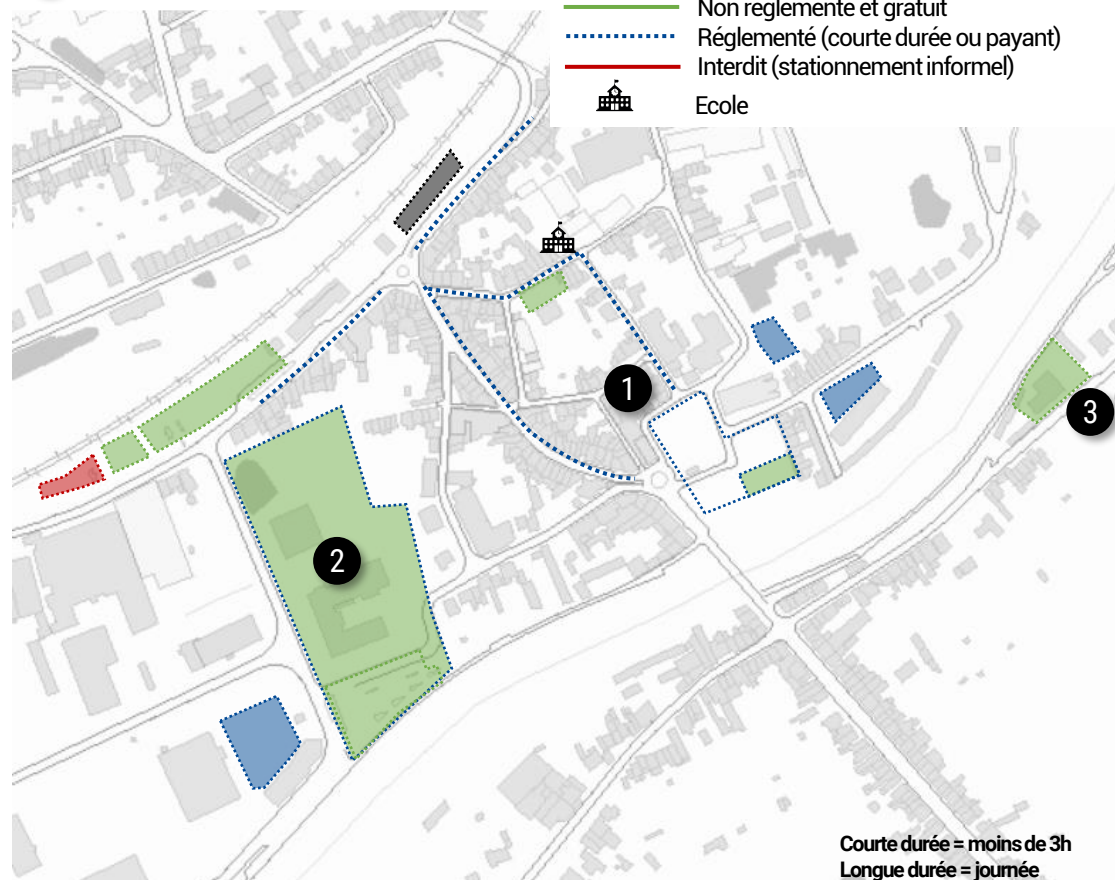
Poches de stationnement :

- Gratuite (vert clair)
- Privée (bleu)
- Informel (rouge)
- Fermée (gris)
- Réglementée (payante ou durée limitée) (vert foncé)

Stationnement sur la voie :

- Non réglementé et gratuit (ligne verte)
- Réglementé (courte durée ou payant) (ligne bleue pointillée)
- Interdit (stationnement informel) (ligne rouge)

 Ecole



Courte durée = moins de 3h
Longue durée = journée

Analyse approfondie du stationnement

Options de réorganisation du stationnement possibles (2/2)

4/ Un Mobipôle à la gare + stationnements publics ?

Un **Mobipôle** renforce la centralité de la gare en assumant son rôle de parking-relais et de services de mobilité :

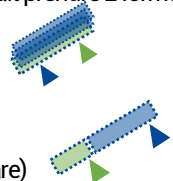
- Une offre de **stationnement de grande capacité** accompagnée de **services** : covoiturage, arceaux vélo, bornes électrique, free floating
- Un regroupement de l'**offre de transport en commun** en un même lieu

Comme des places sur l'espace public seront supprimées ou plus réglementées, et si l'opération Samera n'est pas en capacité de combler tous les besoins en stationnement restant, la **gare semble pertinente pour la vocation de stationnement public**. En coopération avec la SNCB, une offre publique pourrait être maintenue, en appliquant des tarifs de stationnement selon les usagers :

1. **Forfait navetteurs** pour les usagers de la SNCB
2. **Forfait courte durée et public** (max. ½ journée) pour désengorger le centre, mais dont le tarif serait désavantageux pour les usagers restant toute la journée, ce qui empêche les navetteurs d'utiliser ces places publiques.

→ Spatialement, cette mutualisation avec la SNCB pourrait prendre 2 formes :

1. Un parking silo avec un plus grand nombre de places (séparation des usages selon les étages) ;
2. Un partage du parking de plain-pied de la SNCB avec le public (soit sur le parking existant, soit en remobilisant l'ancien parking au nord de la gare)



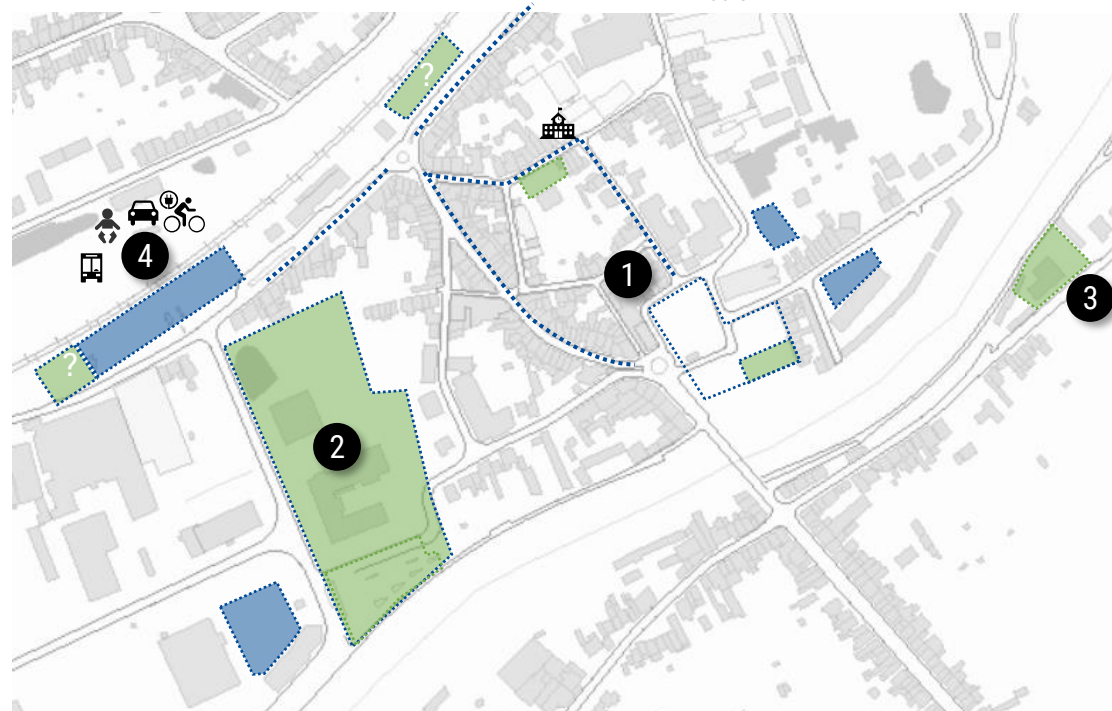
- 1 **RUES DU CENTRE + ST MARTIN :**
Courte durée (hors exceptions*?), gratuit
- 2 **SAMERA :** Courte et longue durée, payant
- 3 **ABATTOIR :** Longue durée, gratuit
- GARE :**
4 **Longue durée, payant (SNCB)**
+ **Courte durée, payant (public) ?**

Poches de stationnement :

- | | | | |
|--|--|--|--------|
| | Gratuite | | Privée |
| | Informel | | Fermée |
| | Réglementée (payante ou durée limitée) | | |

Stationnement sur la voie :

- | | |
|--|-------------------------------------|
| | Non réglementé et gratuit |
| | Réglementé (courte durée ou payant) |
| | Interdit (stationnement informel) |
| | Ecole |



*Des exceptions à la réglementation de la zone bleue peuvent être fixées : pour les professeurs du collège, ou les autres personnes travaillant dans le centre

Courte durée = moins de 3h
Longue durée = journée

Analyse approfondie du stationnement

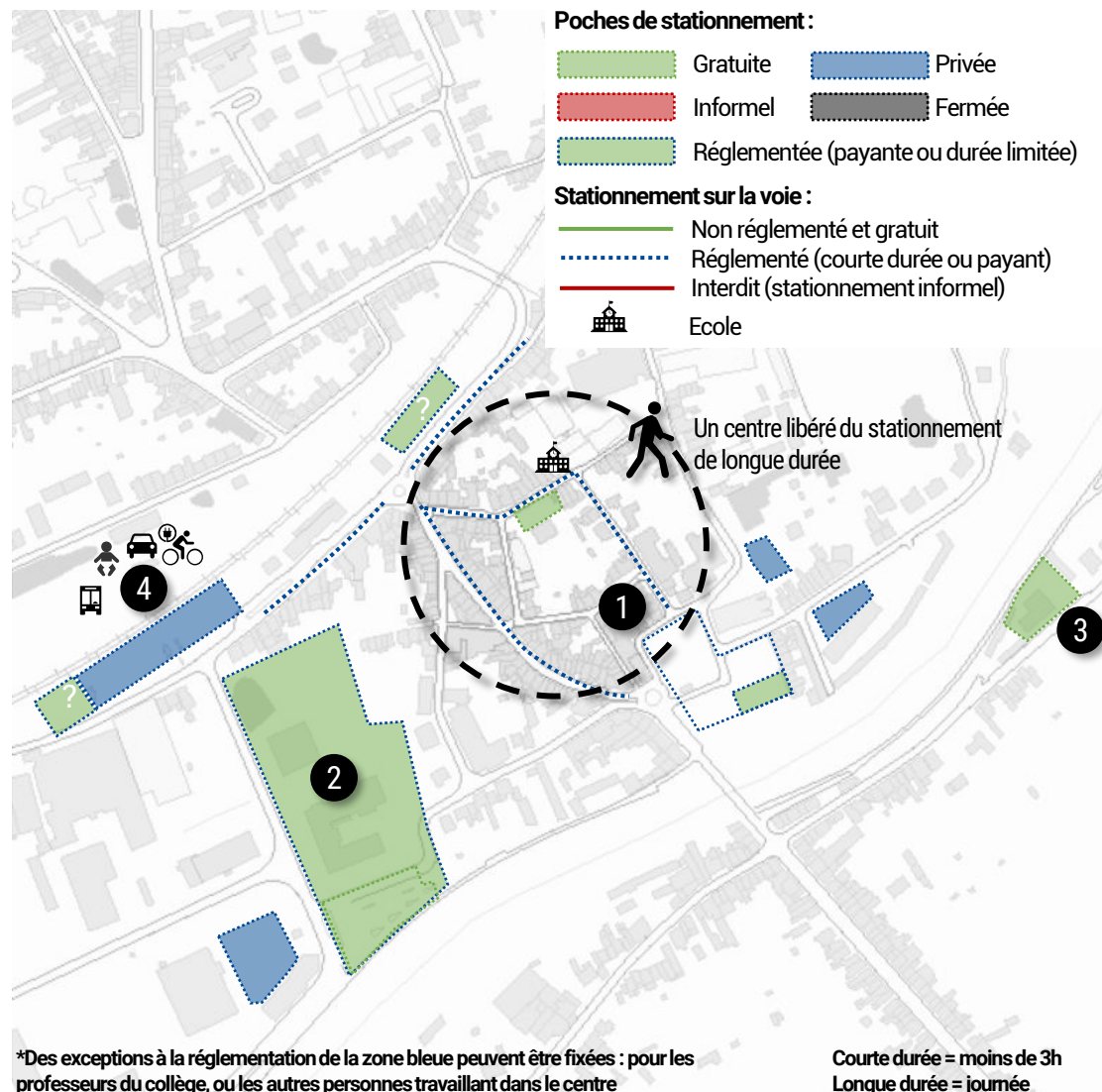
Options de réorganisation du stationnement possibles (bilan)

Pour réduire le stationnement long dans le centre : La réorganisation de 4 espaces de stationnement...

- 1 **RUES DU CENTRE + ST MARTIN** :
Courte durée (hors exceptions*), **gratuit**
- 2 **SAMERA** : Courte et longue durée, **payant**
- 3 **ABATTOIR** : Longue durée, **gratuit**
- 4 **GARE** : Longue durée, **payant (SNCB)**
+ Courte durée, **payant (public)** ?

...Adressés à différents types d'utilisateurs

Usage	Navetteurs	Travailleurs	Chaland	Parents d'élèves
Lieu	Gare	Ecole (prof.) / Centre / PAE	Rue de la Station	Ecole du centre
Durée	Journée entière	Journée entière	Quelques heures, surtout les week-end et soirs	Arrêt-minute, surtout en semaine aux heures de pointe
Projet	> Parking privé SNCB de la gare	> Samera (abonnement payant) > Abattoir (gratuit) > Places résiduelles sur l'espace public (quelques exceptions sur les zones bleues?)	> Samera (courte durée gratuite) > Places résiduelles sur l'espace public en zone bleue	> Kiss&Ride dédié devant l'école ? > Places résiduelles sur l'espace public en zone bleue



Bilan des principaux arbitrages

HABITAT

+1 130 logements d'ici 2035, dont 320 à Tamines

La densité considérée pour cet objectif de production de logements est de 60 logements par hectare, afin de limiter l'étalement urbain et de garantir une qualité de vie urbaine. Cette densité permet aussi la création de zones de respiration.

La répartition de cette croissance du parc de logements entre les villages conserve les équilibres démographiques actuels : Tamines représente 28% de la population sambrevilloise.

6 sites mutables à moyen terme + 1 secteur urbanisable en périphérie ?

Avec une production de logements :

1. Le site Samera, incluant le parking en bord de Sambre : 1,8 ha
2. La friche industriel à l'ouest de la gare : 5,2 ha
3. La Poste : 0,2 ha
4. La Police : 0,2 ha
5. + une mobilisation de la zone habitée au Plan de Secteur au nord de Tamines actuellement agricole, 3 ha
+ une mobilisation de la ZACC en cours d'urbanisation

Pour un espace public :

6. La place Saint-Martin : 0,7 ha

Un autre espace à intégrer à la réflexion :

7. L'ancien abattoir, 0,3 ha

MOBILITÉ

La restructuration du maillage viaire et apaisement de la circulation

Le maillage de Tamines doit faciliter le lien entre le centre historique et le Pré des Haz et restructurer des îlots lisibles dans le centre.

La priorité aux modes actifs pourrait être donnée à terme dans le cœur de Tamines autour de la rue de la Station et de la gare. Ce choix peut également encourager à dédier le commerce à des besoins de proximité, et non au grand commerce qui demande une accessibilité par la route.

Le Ravel, axe cyclable régional et structurant, peut être ponctué d'aménagements cyclables qui participeraient aussi à retrouver un lien entre le centre et les berges (mobilier urbain, signalisation...)

Une emprise du stationnement réduite

Le stationnement a fait l'objet d'une analyse approfondie, comme les ambitions du projet de ville (requalification de l'espace public, Mobipôle...) et les retours de terrain (besoins des professeurs, projet SNCB de privatiser son parking) ont un impact direct sur les possibilités de se stationner à Tamines. Les réflexions sur les options de stationnement sont donc une **résultante** des arbitrages du projet de ville.

4 temps apparaissent dans les options de stationnement :

- La réglementation du stationnement en voirie
- L'intégration d'un maximum de stationnements publics sur le site Samera pour faire participer l'opérateur immobilier aux coûts
- La mobilisation du foncier de l'abattoir pour un parking gratuit de longue durée
- Une mutualisation du parking de la gare pourra compléter l'offre de stationnement publique de courte durée.

ACTIVITÉ

La requalification du Pré des Haz

Le projet urbain à venir sur le site Samera va enclencher un processus de reconversion et d'intégration urbaine à l'entrée du PAE. Les parcelles voisines peuvent progressivement suivre cette dynamique et muter vers d'autres fonctions et formes. Ces mutations sont à anticiper afin de les intégrer dans une stratégie d'ensemble pour ce secteur. Si la diversification du secteur à proximité de la gare peut s'enclencher (commerces reconfigurés, logements), il convient de maintenir les emplois artisanaux du parc, tout en requalifiant les espaces publics.

L'accompagnement de la transition commerciale de Tamines

Les commerces rue de la Station sont en perte de vitesse. Les locaux sont vieillissants et l'offre peine à se renouveler. Il ne s'agit pas de multiplier les efforts pour contrer une mutation qui est déjà engagée. Au contraire, la tendance actuelle est à accompagner pour assurer le maintien de bonnes conditions de vie dans le centre et de laisser la possibilité à la rue de se renouveler. Il s'agit alors de :

- Contrôler le renouvellement des locaux vers du logement
- Conserver des commerces de proximité dans la rue de la Station
- Proposer des opérations de relocalisation commerciale

Vue d'ensemble potentielle à long terme

Des sites mutables réaménagés et intégrés au centre participant à son attractivité résidentielle

- 1 Samera, site-rotule entre le centre et le PAE, pouvant accueillir logements, commerces, équipements (petite-enfance, personnes âgées?)
- 2 Des espaces industriels potentiellement délaissés à l'ouest de la gare, revalorisant les abords de la gare et le PAE
- 3 L'intégration des fonciers de la police et de la poste au centre habité

Des espaces publics requalifiés dans le centre pour un meilleur cadre de vie

- 1 Samera, site raccroché au RAVeL
- 1 Piétonisation de la rue de la Station
- 2 Retour d'un espace végétalisé place St-Martin
- 3 Réflexion autour de la traversée de la Sambre par les modes actifs (passerelle piétonne / réaménagement du pont)
- 4 Mise en valeur de la Sambre et du RAVeL dans le cadre de « Namur au fil de l'eau » (premier avant-projet sur la noue)
- 5 La revalorisation de l'ancien abattoir, vers une vocation à définir (événements, parking, marché thématique?....)
- 6 Un franchissement de la voie ferrée plus sécurisé pour les modes actifs ?

Renforcement des polarités taminoises, pour un centre équipé

- ★ Création d'un pôle culturel place du Jumelage à la place de l'actuel CPAS qui déménage de l'ancien hôtel de ville. Ce bâtiment sera désormais utilisé en extension des activités de l'Académie des Beaux-Arts. Une réflexion autour de la place et du rôle de la bibliothèque est également en cours
- ★ Intégration de la Maison des Jeunes et d'un espace de danse dans la maison à côté de la gare



PARTIE 2

3 enjeux stratégiques pour Tamines

La mise en œuvre du projet de ville

Stratégie

3 Enjeux stratégiques

Le projet de ville retient trois enjeux majeurs. Ils sont les axes stratégiques pour la réalisation du projet de ville qui a été discuté et validé conjointement. Ils guident la vision d'avenir pour Tamines.

Mise en œuvre

1 Action-phare paysage et 6 Actions thématiques

L'action-phare est l'action qui surplombe et englobe les autres. Elle est à prendre en compte dans toutes les autres actions et à mettre en œuvre à travers chaque mesure opérationnelle.

Les actions sont la traduction directe des enjeux stratégiques. En les hiérarchisant par thématiques (habitat, activité...), elles précisent les enjeux généraux.

12 Mesures opérationnelles

Les mesures sont des réponses opérationnelles aux actions et aux enjeux. Elles peuvent aussi bien être transversales, ou thématiques, localisées ou multi-sites. Une même action peut donc répondre à plusieurs actions et enjeux.

I Faire du centre-ville un quartier habité

Catégorie : HABITAT

Tamines a été identifiée comme une entité urbaine complémentaire d'Auvelais dont le poids résidentiel est à maintenir, voire à accroître. Une production globale de 1 130 logements supplémentaires à l'échelle de la Ville a été fixée pour répondre à la croissance démographique projetée sur les 15 prochaines années. Parmi ces logements, **320 au minimum sont à localiser à Tamines, pour conforter voire renforcer sa centralité.**

II Faire place aux modes actifs pour renforcer la qualité de vie

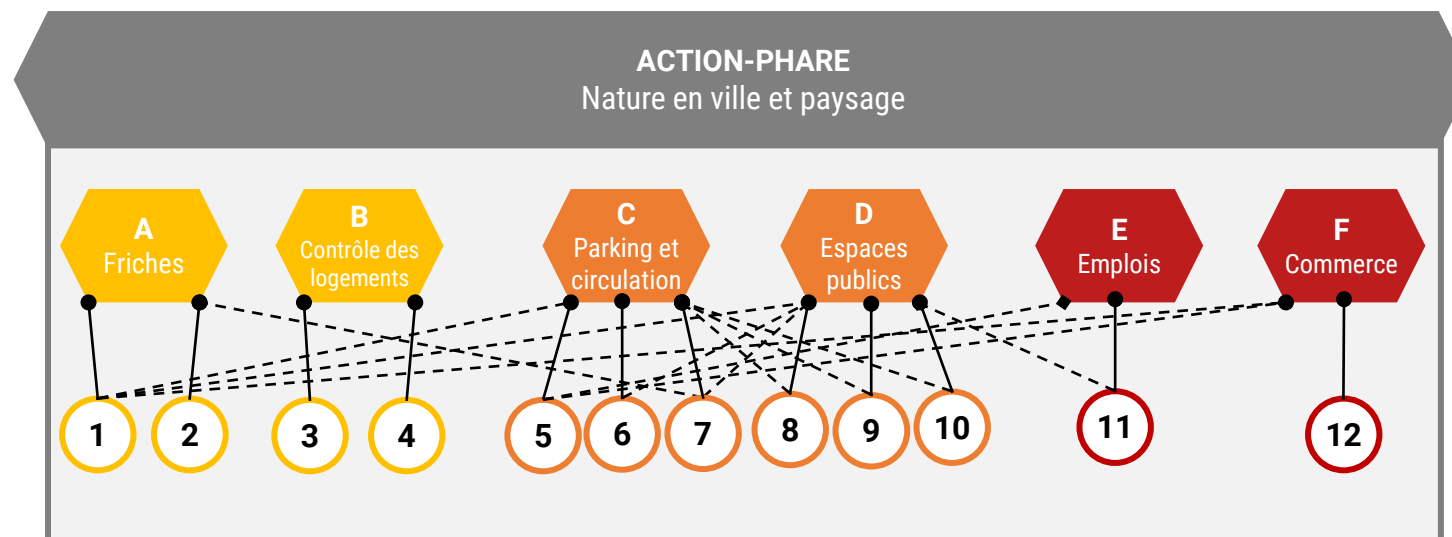
Catégorie : MOBILITÉ

Tamines est fortement circulée, à l'image d'un rond-point à l'échelle du centre historique. Les habitants ont besoin de retrouver le **confort d'espaces publics partagés**, voire piétons. La gare de Tamines étant désormais la seule de la commune, cette polarité est à aménager comme un **pôle multimodal**. De plus, il est important de profiter de chaque projet pour rendre l'espace plus lisible et unifié, en **redressant les axes de la voirie.**

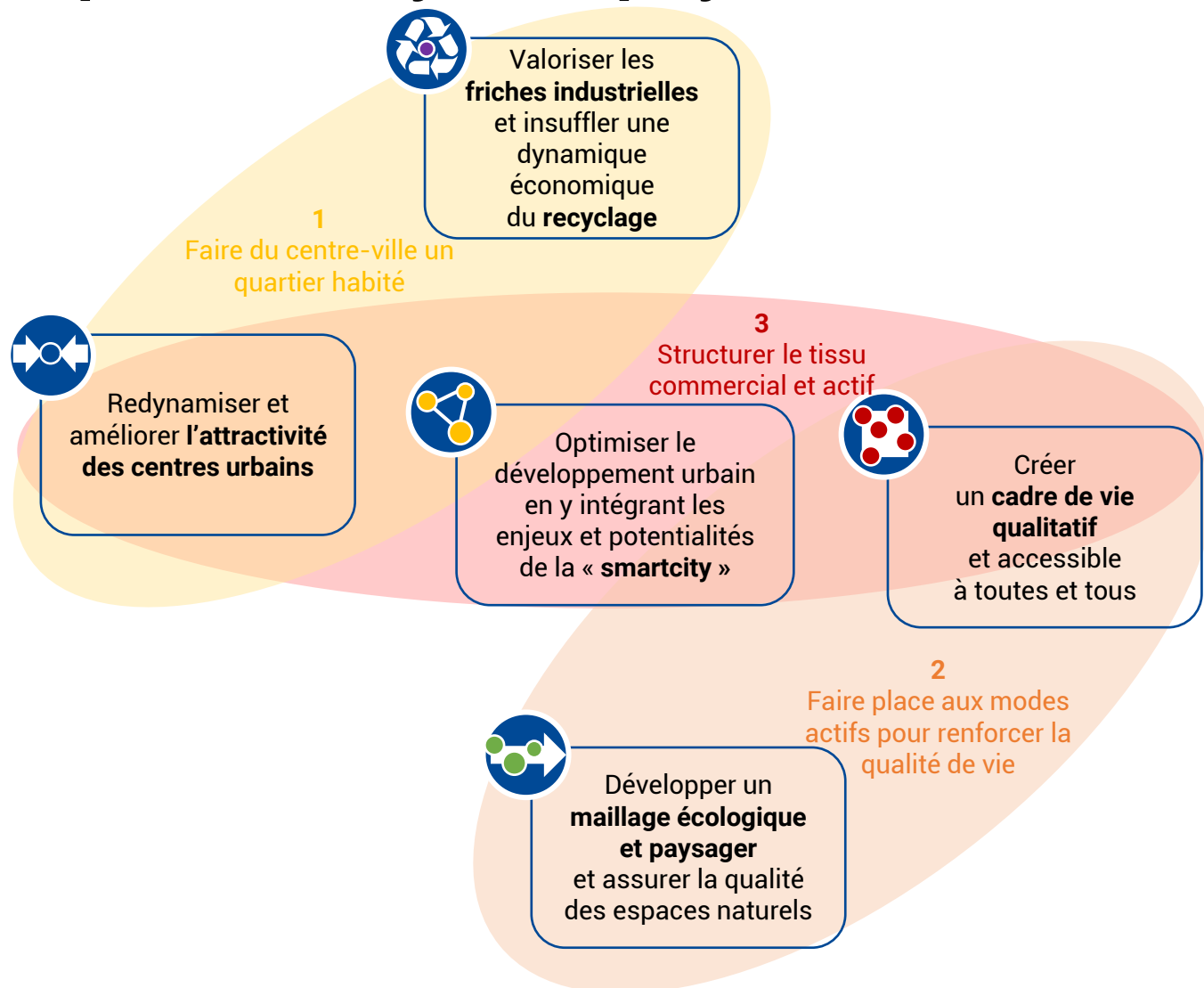
III Structurer le tissu commercial et actif

Catégorie : ACTIVITÉ

Un centre vivant est un centre actif, avec des commerces, des services et des équipements. Le centre de Tamines doit affirmer sa vocation de **pôle de proximité** pour ses habitants. L'activité sur le PAE du Pré des Haz est porteuse d'emplois et donc de **dynamisme économique** pour Tamines, sa place est à conforter, pour assurer sa polarité à plusieurs niveaux : résidentiel, équipé, serviciel et actif.



5 ambitions de la PDU auxquelles répondent 3 enjeux du projet de ville



De l'ambition aux actions

3 enjeux


6 actions

Projets

12 mesures opérationnelles

Description de la mesure

✓ en cours
? en réflexion

Action-phare		Cette action demande une prise en compte différente de la nature en ville. Au lieu de considérer la nature et le paysage comme des aménagements « résiduels », après avoir programmé les constructions et autres éléments pour les humains, ils sont à intégrer en amont. Les besoins qui leur sont propres appellent ainsi à des aménagements particuliers qui viennent ensuite contraindre les développements et permettre de réaliser le parc habité projeté par le plan guide.		
Réaliser le parc habité				
 <p>Faire du centre-ville un quartier habité</p>	<p>A</p> <p>Envisager des projets sur les friches ou les sites mutables</p>	<p>✓ Maison des Jeunes à côté de la gare</p>	<p>1</p> <p>Lancer un SAR sur le site SAMERA</p>	<p>Lancer un marché d'aménagement urbain (logements, stationnements, espaces publics, commerces). Et classer le site en SAR de droit pour d'une part financer son réaménagement et d'autre part permettre la création d'un véritable projet urbain (logements, commerces, stationnement, espaces publics) en dérogation au plan de secteur.</p>
			<p>2</p> <p>Lancer des études urbaines sur les sites mutables à moyen-long terme : poste, abattoir, police</p>	<p>Des projets de reconversion, ou d'occupation temporaire dans un premier temps, sont à envisager sur ces sites, au regard des autres projets en cours et des possibilités permises sur chaque site.</p>
	<p>B</p> <p>Contrôler la production de logements</p>	<p>X</p>	<p>3</p> <p>Créer un observatoire du logement pluriannuel pour suivre la production immobilière</p>	<p>L'observatoire apporte une connaissance sur le marché du logement local, et donne ainsi un cadre aux politiques de l'habitat (nombre de logements produits, prix, qualité, etc.). Il permet de suivre la quantité et la qualité des logements produits.</p>
			<p>4</p> <p>Créer une charte promoteur pour assurer la place des espaces publics et la qualité des logements (densité, isolation...)</p>	<p>Une charte est un document permettant à la Ville de fixer des préconisations (environnementales, paysagères, architecturales, etc.) au sujet de la construction immobilière.</p>

De l'ambition aux actions

3 enjeux


6 actions

Projets

12 mesures opérationnelles

Description de la mesure

✓ en cours
? en réflexion

Action-phare		Description de la mesure	
Réaliser le parc habité		Cette action demande une prise en compte différente de la nature en ville. Au lieu de considérer la nature et le paysage comme des aménagements « résiduels », après avoir programmé les constructions et autres éléments pour les humains, ils sont à intégrer en amont. Les besoins qui leur sont propres appellent ainsi à des aménagements particuliers qui viennent ensuite contraindre les développements et permettre de réaliser le parc habité projeté par le plan guide.	
 <p>Faire place aux modes actifs pour renforcer la qualité de vie</p>	<p>C Réorganiser le stationnement et la circulation</p>	<p>? Passerelle cyclo-piétonne derrière la place St-Martin ou en élargissement du pont existant</p>	<p>5 Renforcer la centralité de la gare, comme pôle multimodal et serviciel</p> <p>En plus du stationnement, l'intégration de nouvelles fonctions à un futur « pôle gare » renforcerait sa centralité et faciliterait l'usage de modes actifs (location, réparation de vélos) et celui d'autopartage et de covoiturage.</p>
		<p>? Passerelle cyclo-piétonne derrière la place St-Martin ou en élargissement du pont existant</p>	<p>6 Libérer les espaces publics du stationnement</p> <p>Place St-Martin, le stationnement pourrait être supprimé à certaines occasions pour des événements, dans le but de préfigurer un réaménagement de l'espace au profit des citoyens. Il s'agit de reporter un maximum de stationnements publics vers le site Samera.</p>
		<p>? Passerelle cyclo-piétonne derrière la place St-Martin ou en élargissement du pont existant</p>	<p>7 Evaluer les coûts et les montages à envisager pour relocaliser le stationnement</p> <p>Il s'agit de trouver une opération immobilière sur le site Samera à laquelle peut être associé un parking public ; puis d'étudier la pertinence de construire un parking silo à la gare, selon le nombre de places supplémentaires à créer.</p>
	<p>D Requalifier les espaces publics et naturels</p>	<p>✓ Namur au fil de l'eau ✓ Réaménagement de la place du Jumelage</p>	<p>8 Réaménager la place Saint Martin en espace public végétalisé</p> <p>Il s'agit de lancer un marché public d'aménagement paysager intégrant la suppression progressive du stationnement.</p>
		<p>✓ Namur au fil de l'eau ✓ Réaménagement de la place du Jumelage</p>	<p>9 Piétonniser la rue de la Station</p> <p>La piétonisation sera progressive afin de laisser le temps aux usagers de s'habituer : certains samedis / dimanches au départ, avant d'être de plus longue durée.</p>
		<p>✓ Namur au fil de l'eau ✓ Réaménagement de la place du Jumelage</p>	<p>10 Aménager les berges pour les dédier aux modes actifs et les lier au centre-ville</p> <p>Du mobilier urbain à destination des cyclistes et promeneurs (tables de picnic, arceaux pour vélos, etc.) peut être installé sur les berges, ainsi que des éléments de signalétiques indiquant le centre de Tamines, pour en faire une « étape » le long du RAVeL. Les projets urbains à proximité des berges (place St-Martin, Samera) auront à intégrer une dimension paysagère les ouvrant vers la rivière.</p>

De l'ambition aux actions

3 enjeux


6 actions

Projets

12 mesures opérationnelles

Description de la mesure

✓ en cours
? en réflexion

Action-phare		Description de la mesure		
Réaliser le parc habité		Cette action demande une prise en compte différente de la nature en ville. Au lieu de considérer la nature et le paysage comme des aménagements « résiduels », après avoir programmé les constructions et autres éléments pour les humains, ils sont à intégrer en amont. Les besoins qui leur sont propres appellent ainsi à des aménagements particuliers qui viennent ensuite contraindre les développements et permettre de réaliser le parc habité projeté par le plan guide.		
 Structurer le tissu commercial et actif	E Maintenir et développer l'emploi sur le Pré des Haz	X	11 Favoriser l'implantation d'activités générant peu de nuisances face au RAVeL et à la proximité de l'habitat	Ce PAE est à dédier aux petites entreprises d'artisanat locales (<10 salariés), afin de limiter les nuisances induites par l'activité (flux, bruit...). Dans un souci de Stop Béton, le foncier actuellement disponible gagnera à être densifier.
	F Accompagner la transition du commerce	X	12 Actualiser l'étude de marché commercial de GeoConsulting (2014)	Selon les conclusions de l'étude de 2014, le site pourrait accueillir 4000m ² de commerces (nous préconisons 1100m ²), en ciblant une offre complémentaire aux supermarchés alimentaires (et à la future vocation de commerces de proximité du centre) : équipements à la personne (vêtement, chaussures) et équipement de la maison (jardinage, décoration, jeux). Ces conclusions pourraient toutefois être réévaluées à l'aune des tendances actuelles.

PARTIE 3

Déclinaison des enjeux en fiches-actions

<table border="1"> <tr> <td>Enjeu I <i>Centre habité</i></td> <td>A</td> </tr> <tr> <td></td> <td>B</td> </tr> <tr> <td>Enjeu II <i>Centre mobile</i></td> <td>C</td> </tr> <tr> <td></td> <td>D</td> </tr> <tr> <td>Enjeu III <i>Centre actif</i></td> <td>E</td> </tr> <tr> <td></td> <td>F</td> </tr> </table>	Enjeu I <i>Centre habité</i>	A		B	Enjeu II <i>Centre mobile</i>	C		D	Enjeu III <i>Centre actif</i>	E		F	<p>Ambitions PDU</p>	<h1>Mesure 1 – Lancer un SAR sur le site SAMERA</h1>	<p>Autres mesures liées 3 - 4 - 5 - 6 - 7 - 12</p>
Enjeu I <i>Centre habité</i>	A														
	B														
Enjeu II <i>Centre mobile</i>	C														
	D														
Enjeu III <i>Centre actif</i>	E														
	F														
<p>CIBLE</p>	<p>MOTS-CLÉS Habitants / Actifs / Chaland Reconversion, Centralité</p>	<p>TEMPORALITE Permanent / Court terme</p>													
<p>DESCRIPTION</p>	<p>Pour lancer un marché d'aménagement urbain (logements, stationnements, espaces publics, commerces), il s'agit de classer le site en SAR pour d'une part financer son réaménagement et d'autre part permettre la création d'un véritable projet urbain (logements, commerces, stationnement, espaces publics) en dérogation au plan de secteur.</p>														
<p>REFERENCES</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Opération Cœur de Ville, Les Sornières (Fr., agglomération nantaise) : reconversion industrielle en logements (80 lgts, 4975m²), commerces en RDC (1870m²), et parkings (170 pl.), HUCA Architecture & Urbanisme, 2019 														
<p>MOYENS</p>	<p>Acteurs</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Ville (propriétaire foncier : facilite les opérations) • Région wallonne (classement en SAR) • Promoteur immobilier 	<p>Bloc résidentiel du parc habité Funenpark, Amsterdam (Pays-B.), NL Architects Archdaily.com</p>												
	<p>Horizon</p>	<p>2024</p>													
	<p>Mise en œuvre</p>	<p>Temps 0 : Réaliser le dossier de reconnaissance du périmètre SAR Temps 1 : Arrêter le programme du site :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Programmation principale : nombre et types de logements, nombre de places de stationnement publiques (essentiellement le report du parking St-Martin) et privées (résidents) • Programmation complémentaire : surfaces commerciales (dont déplacement de commerces de la rue de la Station), intégration de la Poste, intégration d'une halle alimentaire <p>Temps 2 : Dépollution éventuelle du site et démolition des bâtiments présents Temps 3 : Lancer un marché public d'aménagement urbain</p>													
<p>Guide financier</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Financements FEDER pour la reconversion d'un site industriel (dossier avant fin 2021) • Commercialisation de logements et de cellules commerciales (marché de promotion) 														
<p>REMARQUES</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Nécessité d'avoir une vision globale sur la réorganisation du stationnement : transferts du stationnement de place Saint-Martin et création ou non d'un parking silo à la gare (voir mesures 5, 6, 7) • Interroger la pertinence d'intégrer des commerces sur le site et, le cas échéant, prendre en compte les besoins des commerçants de la rue de la Station souhaitant se relocaliser dans la nouvelle opération (voir mesure 12) • Le site Samera, îlot-rotule entre le PAE et le centre peut intégrer en RDC des activités ou services peu nuisants comme la poste qui peut être amenée à déménager 		<p>Reconversion d'une friche en cœur de ville, HUCA Architecture & Urbanismes</p>												

<table border="1"> <tr> <td>Enjeu I <i>Centre habité</i></td> <td>A B</td> </tr> <tr> <td>Enjeu II <i>Centre mobile</i></td> <td>C D</td> </tr> <tr> <td>Enjeu III <i>Centre actif</i></td> <td>E F</td> </tr> </table>	Enjeu I <i>Centre habité</i>	A B	Enjeu II <i>Centre mobile</i>	C D	Enjeu III <i>Centre actif</i>	E F	Ambitions PD Mesure 2 – Lancer des études programmatiques sur les sites mutables à moyen-long terme		Autres mesures liées 3 – 4
Enjeu I <i>Centre habité</i>	A B								
Enjeu II <i>Centre mobile</i>	C D								
Enjeu III <i>Centre actif</i>	E F								
	CIBLE Habitants / Actifs / Chaland	MOTS-CLÉS Reconversion	TEMPORALITE Ponctuel puis permanent / Long terme						
DESCRIPTION	Des projets de reconversion, ou d'occupation temporaire dans un premier temps, sont envisageables sur les sites de la Poste, de la Police et de l'ancien Abattoir , au regard des autres projets en cours et des possibilités permises sur chaque site.								
REFERENCES	<ul style="list-style-type: none"> • Supermarché et logements, Trélazé (Fr., agglomération d'Angers) : reconversion d'anciennes halles marchandes, 52 logements locatifs et 1400m² de vente, architecte ATOME, 2018 • Les Anciens Abattoirs (Mons) : reconversion d'abattoirs en salle polyvalente et d'exposition d'arts plastiques, halle principale de 700m², 2006 								
MOYENS	Acteurs	<ul style="list-style-type: none"> • Ville • Porteurs de projets privés 							
	Horizon	2024 à 2036, selon la libération des sites							
	Mise en œuvre	<ul style="list-style-type: none"> • Temps 0 : Lancer des études de programmation pour évaluer les possibilités de mutation de ces sites vers d'autres vocations et leur intégration urbaine • Temps 1 : Après libération des sites, possibilité de lancer un appel à projets pour des occupations temporaires (locaux associatifs, lieu évènementiel, expérimentation de renaturation...) • Temps 2 : Arrêter une programmation pour le site (logements, activités, équipement public, espace vert...) • Temps 3 : Lancer des marchés publics d'aménagement urbain 							
REMARQUES	Guide financier	<ul style="list-style-type: none"> • Financements publics pour les études • Commercialisation de logements et/ou de cellules commerciales (marché de promotion) 							



Le site de l'abattoir aujourd'hui Google Maps, 2019.



Reconversion d'une halle en logements et supermarché, Trélazé (Fr.) Google Maps, 2020

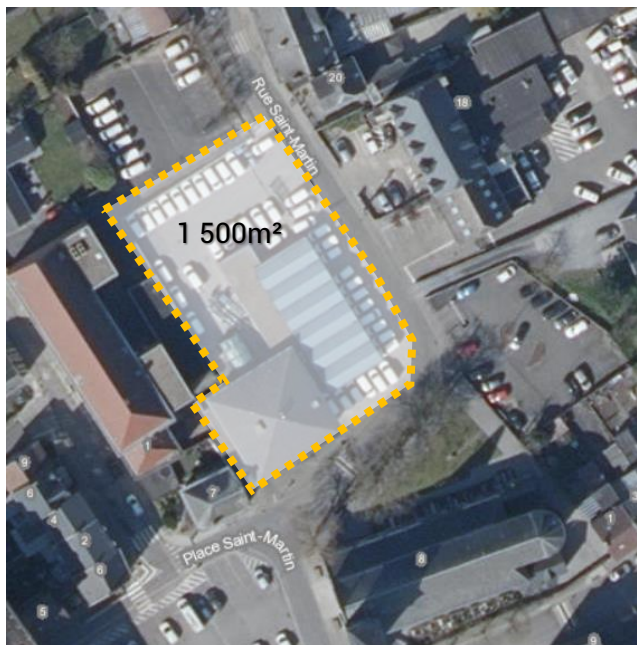
Mesures 2

Zoom sur les possibilités de déménagement de la Poste

Un site logistique de 1 500m², amené possiblement à déménager

La poste peut être amenée à déménager et à reporter ses activités sur un autre site. Aujourd'hui d'une surface de 1 500m² (dont extérieur), le site peut être reporté à l'identique dans le cadre d'une autre opération d'aménagement, notamment sur le site Samera, îlot rotule entre le PAE et le centre habité. Il s'agit néanmoins de savoir si la fonction de centre de tri sera conservée ou s'il a vocation à n'être plus qu'un simple bureau de poste en rez-de-chaussée de logements.

→ S'entretenir avec la poste pour connaître les raisons qui motivent son déménagement et identifier ses besoins.



Quelle forme pour la nouvelle poste ?

Un bureau de poste en rdc de logements...

- Intégration en RDC des opérations de logements
- Un service pour les Taminois, conférant au site un rôle de centralité
- Une opération qui participe à l'intégration du site à un tissu plus urbain

Logements collectifs + RDC serviciels / commerciaux

Jardins suspendus au-dessus des commerces
Les Sornières (Fr.)
SDP : 5 000 m² logements + 1 870 m² commerces/services

HUCA Architecture & Urbanisme



...ou un centre de tri

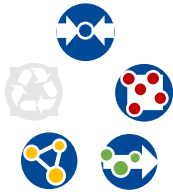


- Une vocation d'activité conservée sur le site Samera
- Mais une activité logistique pouvant nuire à une destination résidentielle

Centre de distribution urbaine de la Poste

Clermont-Ferrand (Fr.)
SDP : 2 250 m²
Emprise au sol : 2000m² bâti + 2500m² extérieur non bâti

Îlot Architecture



<p>Enjeu I A <i>Centre habité</i></p> <p>Enjeu II C <i>Centre mobile</i></p> <p>Enjeu III E <i>Centre actif</i></p>	<p>Ambitions PDU</p> 	<h1>Mesure 3 – Créer un observatoire du logement</h1> <p>pluriannuel</p> <p>MOTS-CLÉS Habitants / Ville Habitat, Vacance, Construction</p> <p>TEMPORALITE Permanent / Court terme</p>	<p>Autres mesures liées</p> <p>1 – 2 – 4</p>	
<p>DESCRIPTION</p>	<p>L'observatoire apporte une connaissance sur le marché du logement local, et donne ainsi un cadre aux politiques de l'habitat (nombre de logements produits, prix, qualité, etc.). Il permet de suivre la quantité et la qualité des logements produits.</p>			
<p>REFERENCES</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Centre d'Etudes en Habitat Durable (CEHD) • Plan Local de l'Habitat (Fr.), document d'urbanisme français communal ou intercommunal comportant un diagnostic (fonctionnement du marché local du logement, conditions d'habitat et de logement), des orientations stratégiques et un programme d'actions. 			<p>Logements rue Saint Martin, <i>Google Maps 2017</i></p>
<p>MOYENS</p>	<p>Acteurs</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Instance technique de la Ville • Promoteurs immobiliers • Etablissements publics de données statistiques (Iweps par exemple) • Région wallonne, province namuroise 		
	<p>Horizon</p>	<p>Evaluation tous les 5 ans</p>		<p>Observatoire des loyers CEHD, <i>CEHD</i></p>
	<p>Mise en œuvre</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Temps 0 : mettre en forme l'observatoire • Réaliser un diagnostic de l'habitat sur la commune (nombre de logements, classement selon une grille qualitative, vacance...). Pour cela, des relevés de terrains ainsi que des échanges avec les acteurs qui disposent de données statistiques sur le logement (Centre d'Etudes en Habitat Durable CEHD, Iweps...) sont à envisager. • Temps 1 : Réaliser un suivi de la production de logements en organisant un recensement exhaustif de chaque projet immobilier sur la commune, selon différents critères (surface, pièces, prix, situation...) • Temps 2 : Fixer des objectifs quantitatifs et qualitatifs sur la production de logements, sur la réhabilitation de logements et sur les politiques publiques en matière d'habitat • Temps 3 : Evaluer la réalisation des objectifs tous les 5 ans environ 		
<p>REMARQUES</p>	<p>Guide financier</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Budget de fonctionnement interne (personnel communal) 		
<p>• Ce document constitue également un support de discussion avec les promoteurs, pour inciter à produire certains logements répondant aux objectifs fixés (lien avec la mesure 4 – charte promoteur)</p>				

<table border="1"> <tr> <td>Enjeu I <i>Centre habité</i></td> <td>A</td> </tr> <tr> <td>Enjeu II <i>Centre mobile</i></td> <td>C</td> </tr> <tr> <td>Enjeu III <i>Centre actif</i></td> <td>E</td> </tr> </table>	Enjeu I <i>Centre habité</i>	A	Enjeu II <i>Centre mobile</i>	C	Enjeu III <i>Centre actif</i>	E	<p>Ambitions PDU</p> 	<h1>Mesure 4 – Créer une charte promoteur</h1>	<p>Autres mesures liées 1 - 2 - 3</p>
Enjeu I <i>Centre habité</i>	A								
Enjeu II <i>Centre mobile</i>	C								
Enjeu III <i>Centre actif</i>	E								
<p>CIBLE</p> <p>Habitants / Ville et Promoteurs</p>	<p>MOTS-CLÉS</p> <p>Habitat, Construction, Qualité</p>	<p>TEMPORALITE</p> <p>Permanent / Court terme</p>							
<p>DESCRIPTION</p>	<p>Une charte est un document permettant à la Ville de fixer des préconisations (environnementales, paysagères, architecturales, etc.) au sujet de la construction immobilière.</p>								
<p>REFERENCES</p>	<ul style="list-style-type: none"> • « Engagement au Logement » de Namur, 2015 : les promoteurs immobiliers se sont engagés à confier une partie des logements créés à l'Agence immobilière sociale namuroise (AIS) en vue de les rendre accessibles aux personnes à plus faibles revenus, pour une durée de 3 à 9 ans. • Charte Promoteur de la Ville de Bagneux (Fr., agglomération parisienne) : document valable 3 ans, fixant un certains nombre de prérequis aux opérations et au processus de construction : plafonds de prix selon la localisation de la construction, impératifs sur la qualité des logements (réversibilité, confort thermique...), commercialisation en priorité aux ménages d'une « liste d'intérêt à l'accession à la propriété », etc. 								
<p>MOYENS</p>	<p>Acteurs</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Instance technique de la Ville 							
	<p>Horizon</p>	<p>Evaluation tous les 5 ans</p>							
	<p>Mise en œuvre</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Temps 0 : Echanger avec les acteurs qui disposent de donner statistiques sur le logement (Centre d'Etudes en Habitat Durable CEHD, Iwepe...) • Temps 1 : <ul style="list-style-type: none"> • Organiser un recensement exhaustif de chaque projet immobilier sur la commune, selon différents critères (surface, pièces, prix, situation...) • Fixer des objectifs quantitatifs et qualitatifs de production de logements • Temps 2 : Evaluer la réalisation des objectifs tous les 5 ans 							
	<p>Guide financier</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Budget de fonctionnement interne 							
<p>REMARQUES</p>	<ul style="list-style-type: none"> • L'intérêt d'un tel document est double, à la fois pour la ville, qui garantit des constructions de qualité et des prix maîtrisés, et pour les promoteurs, qui s'assurent une bonne relation partenariale (risques de recours réduits, règles claires préétablies) avec la commune et garantissent les débouchés de leurs constructions. • Ce document reste un outil de négociation, il n'a aucune valeur réglementaire. Une certaine souplesse existe donc vis-à-vis de cette charte. 								



Construction récente rue des Prairies, Google Maps 2019

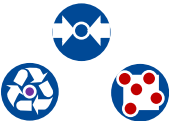




Charte de la Construction et de la Promotion

Charte de la Construction et de la Promotion de Bagneux, Ville de Bagneux

<p>Enjeu I A <i>Centre habité</i></p> <p>Enjeu II C <i>Centre mobile</i></p> <p>Enjeu III E <i>Centre actif</i></p>	<p>Ambitions PDU</p>	<h1>Mesure 5 – Renforcer la centralité de la gare</h1> <h2>comme Mobipôle</h2>	<p>Autres mesures liées</p> <p>6 – 7</p>	
	<p>CIBLE</p> <p>Habitants / Navetteurs</p>	<p>MOTS-CLÉS</p> <p>Centralité, Mobilité, Services</p>	<p>TEMPORALITE</p> <p>Permanent / Court terme</p>	
<p>DESCRIPTION</p>	<p>En plus des places de stationnement, l'intégration de nouvelles fonctions à un futur « Pôle gare » ou « Mobipôle » renforcerait sa centralité et faciliterait l'usage de modes actifs (location, réparation de vélos) et celui d'autopartage et de covoiturage. L'objectif est également de libérer le centre-ville du stationnement de longue durée et de le reporter à cet endroit.</p>			
<p>REFERENCES</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Parking silo de Roubaix (Fr.) : intègre une station d'entretien automobile et divers services (info trafic, kiosque à journaux, aire de covoiturage), architecte de Alzua+, 2018 • Parking végétalisé de Sarrebourg (Fr.) : ce parking silo à la gare accueillera les navetteurs réguliers (abonnement) 			
<p>MOYENS</p>	<p>Acteurs</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ville • Infrabel • SNCB 	<p>Horizon 2023</p>		
	<p>Mise en œuvre</p> <ul style="list-style-type: none"> • Temps 0 : Négocier avec la SNCB pour relocaliser le stationnement des bus à la gare • Projet SNCB parallèle : Réservation du parking SNCB aux navetteurs (parking payant) • Temps 1 : Evaluer avec la SNCB la fréquentation du parking navetteurs : observer les besoins en stationnement dédiés aux navetteurs réguliers • Temps 2 : Discuter de la possibilité et pertinence d'ouvrir une partie du parking SNCB à un stationnement public payant courte durée (au regard des autres poches de stationnement publiques) et participer à la création d'un Mobipôle en définissant les programmes complémentaires : covoiturage, station vélo, services... (voir Mesure 7) • Temps 3 : Lancement d'un appel d'offre pour la réalisation de l'espace public et du parking (éventuel parking silo, selon dimensionnement) 		<p>La gare et son parking aujourd'hui <i>Google Maps, 2019.</i></p>	
	<p>Guide financier</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ville • Région wallonne (budget annoncé en 2021 pour les Mobipôles) • SNCB, Infrabel 			
<p>REMARQUES</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Entre Charleroi et Namur, Sambreville a un rôle de pôle multimodal à jouer sur une liaison inter-métropole. La réorganisation du stationnement à la gare est l'occasion de faciliter la multimodalité dans la ville en y associant plusieurs services. • ⚠ Phasage : Ces opérations doivent être réalisées conjointement avec le réaménagement du site Samera : en effet, les stationnements bus doivent être reportés à la gare avant qu'ils ne soient supprimés du site Samera. 			<p>Parking silo végétalisé de 200 places sur deux niveaux, <i>Ville de Sarrebourg (Fr)</i></p>

<table border="1"> <tr> <td>Enjeu I <i>Centre habité</i></td> <td>A</td> </tr> <tr> <td></td> <td>B</td> </tr> <tr> <td>Enjeu II <i>Centre mobile</i></td> <td>C</td> </tr> <tr> <td></td> <td>D</td> </tr> <tr> <td>Enjeu III <i>Centre actif</i></td> <td>E</td> </tr> <tr> <td></td> <td>F</td> </tr> </table>	Enjeu I <i>Centre habité</i>	A		B	Enjeu II <i>Centre mobile</i>	C		D	Enjeu III <i>Centre actif</i>	E		F	<p>Ambitions PDU</p> <p>CIBLE</p> <p>Habitants Chalands</p>	<h1>Mesure 6 – Libérer les espaces publics</h1> <h2>du stationnement</h2> <p>MOTS-CLÉS</p> <p>TEMPORALITE</p>	<p>Autres mesures liées</p> <p>5 – 7 – 10</p>
Enjeu I <i>Centre habité</i>	A														
	B														
Enjeu II <i>Centre mobile</i>	C														
	D														
Enjeu III <i>Centre actif</i>	E														
	F														
<p>DESCRIPTION</p>	<p>Les zones piétonnes sont propices aux modes actifs, ainsi qu'à la déambulation, à la restauration, au magasinage, au repos, ou encore au jeu. Souvent aménagées de manière permanente (comme le piétonnier de Bruxelles par exemple), il est également possible d'en faire une action temporaire, pour tester l'appréciation des usagers.</p>														
<p>REFERENCES</p>	<p>Ixelles : pendant le confinement, la fermeture du tronçon de l'avenue Charles de Gaulle, qui longe les étangs a redonné l'espace public aux promeneurs, joggeurs et cyclistes.</p>														
<p>MOYENS</p>	<p>Acteurs</p> <p>Horizon</p> <p>Mise en œuvre</p> <p>Guide financier</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Ville • Association des commerçants, ADL <p>2024 et actions ponctuelles dès à présent</p> <ul style="list-style-type: none"> • Temps 1 : Ouvrir ponctuellement un partie du parking place Saint-Martin et/ou de la rue de la Station à des usages autres que le stationnement, comme en dédiant une partie de l'espace aux piétons un dimanche par mois, en lançant un appel d'offre pour occupation temporaire (restauration, mobilier...), en installant une semaine en été du mobilier temporaire (bancs, plantes...) • Temps 2 : Mise en place d'une concertation pour recueillir les retours des usagers sur les aménagements temporaires (réunion, sondage en ligne...) • Temps 3 : <ul style="list-style-type: none"> • Lancer un marché public d'aménagement paysager pour le réaménagement de la place Saint-Martin en espace public. • Piétonniser entièrement la rue de la Station (éventuellement) : espace public homogénéisé (lissage trottoirs/voie, revêtement du sol...) <ul style="list-style-type: none"> • Ville 													
<p>REMARQUES</p>	<ul style="list-style-type: none"> • La piétonnisation temporaire permet de tester les nouveaux usages sur l'espace public, sans être un point de non-retour ! Le projet peut être réajusté constamment, selon les avis des habitants. • Ajouter quelques aménagements légers permet ne demande pas de lourds investissements mais augmente les chances d'appropriation de l'espace : bancs, plantes, peinture au sol... • Il s'agit de reporter un maximum de stationnements publics vers le site Samera (accès aux commerces, stationnement résidentiel...). Toutefois, quelques places peuvent être conservées place Saint Martin, à destination des professeurs notamment, mais s'insérant dans un aménagement paysager d'ensemble. • La mise en place de zones bleues rue de la Station et dans les espaces centraux permettra d'augmenter la rotation du stationnement. 														
			<p>Saturation de l'espace public place Saint-Martin par l'emprise du stationnement <i>Google Maps, 2017</i></p>												
			<p>A Reims, piétonnisation partielle de la rue du Tambour (zone partagée) et réaménagement du pavage, <i>L'Union</i></p>												











<p>Enjeu I Centre habité</p> <p>Enjeu II Centre mobile</p> <p>Enjeu III Centre actif</p>	<p>A</p> <p>B</p> <p>C</p> <p>D</p> <p>E</p> <p>F</p>	<p>Ambitions PDU</p>  <p>Mesure 7 – Evaluer les coûts et les montages pour relocaliser le stationnement</p> <p>CIBLE</p> <p>Habitants / Promoteurs</p> <p>MOTS-CLÉS</p> <p>Mobilité</p>	<p>Autres mesures liées</p> <p>5 – 6 – 9 – 10</p> <p>TEMPORALITE</p> <p>Permanent / Très court terme</p>
<p>DESCRIPTION</p>	<p>Il s'agit de réorganiser le stationnement sur deux localisations stratégiques :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sur le site Samera, les opérations immobilières peuvent équilibrer la création d'un parking public à destination principalement des chalands vers la rue commerçante (stationnements brefs) • A la gare, un parking de plus longue durée sera destiné aux navetteurs, voire aux actifs du PAE (logique de mobipôle) 		
<p>REFERENCES</p>	<p>X</p>		
<p>MOYENS</p>	<p>Acteurs</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ville • Promoteur • SNCB 	<p>Horizon 2022</p>	 <p>Logements intégrés dans la pente libérant des espaces de parking possibles, Saint-Nazaire (Fr.) Atelier Philippe Madec</p>
<p>Mise en œuvre</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Temps 1 : Réglementer le stationnement en voirie dans le centre (zone bleue) • Temps 2 : Lancer un marché d'aménagement urbain sur le site Samera en demandant dans le cahier des charges l'intégration de places publiques (courte durée) et résidentielles en sous-sol et/ou en RDC des opérations immobilières (condition lors de la vente du foncier à l'opérateur) <i>NB : nombre de places actuellement parking Saint-Martin : 125 environ</i> • Temps 3 : Au besoin, créer une poche de stationnement longue durée gratuite sur le site de l'ancien abattoir (possibilité d'actualiser l'étude stationnement à un périmètre élargi) • Temps 4 : Discuter avec la SNCB des possibilité d'intégrer des stationnement public courte durée (pour ne pas concurrencer le parking longue durée et payant adressé aux navetteurs) à la gare, dans une logique de Mobipôle (voir Mesure 5) • Temps 5 : Lancer un marché de réaménagement des abords de la gare comprenant une part importante de stationnements, éventuellement en silo (stationnements pour les navetteurs, services et espaces publics) <i>NB : nombre de places actuellement parking gare : 200 environ</i> 		 <p>Parking silo végétalisé de 200 places sur deux niveaux, Ville de Sarrebourg (Fr)</p>
<p>REMARQUES</p>	<p>Il s'agit d'une opération de négociation entre l'opérateur désigné pour le site Samera et la Ville.</p>		

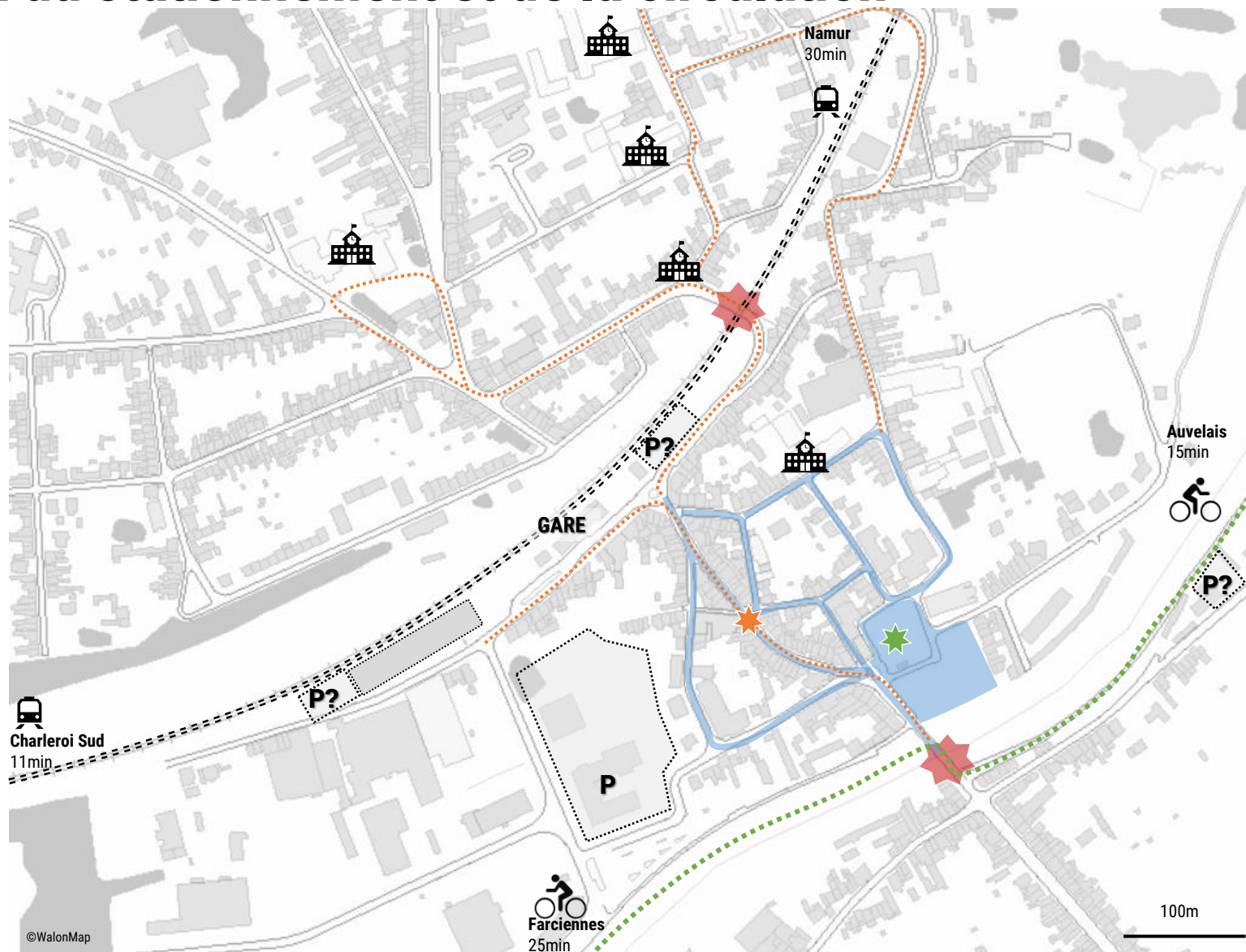
Mesures 5 – 6

Réorganisation du stationnement et de la circulation

Légende

Mesures à réaliser

-  1 - Stationnements courts et/ou réservés (zone bleue)
-  2 - Réaménagement site Samera avec stationnements publics (courte durée)
-  3 - Possible parking longue durée gratuit à l'abattoir
-  4 - Intégration de places publiques à la gare (parking silo ?)
-  5 - Modes doux prioritaires : piétonisation ou circulation apaisée
-  6 - Connexions cyclables inter-communales grâce au RaVel
-  7 - Piétonisation temporaire et progressive
-  8 - Réaménagement temporaire et progressif de la place Saint-Martin
-  9 - Franchissements à optimiser pour les modes doux
-  Ecoles



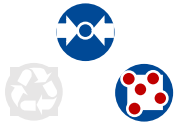


<p>Enjeu I A <i>Centre habité</i></p> <p>Enjeu II C <i>Centre mobile</i></p> <p>Enjeu III E <i>Centre actif</i></p>	<p>Ambitions PDU</p>	<h1>Mesure 8 – Réaménager la place Saint-Martin en espace public végétalisé</h1> <p>CIBLE Habitants</p> <p>MOTS-CLÉS Espace public, Patrimoine</p> <p>TEMPORALITE Permanent / Moyen-long terme</p>	<p>Autres mesures liées</p> <p>6 - 7</p>
<p>DESCRIPTION</p>	<p>Il s'agit de lancer un marché public d'aménagement paysager intégrant la suppression progressive du stationnement.</p>		
<p>REFERENCES</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Parvis piéton à Berchem-Sainte-Agathe : 3 750m², 700 000€ TTC (dont études), le parvis est aménagé de plain-pied en zone piétonne d'une part et à circulation apaisée d'autre part. Le revêtement du sol permet de continuer d'organiser le marché et d'autres événements. 		
<p>MOYENS</p>	<p>Acteurs</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Ville (propriétaire foncier) • Bureau d'urbanisme transitoire 	
<p>Horizon</p>	<p>2026</p>		
<p>Mise en œuvre</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Temps 0 : Supprimer peu à peu le stationnement, en commençant par des opérations d'urbanisme temporaire (voir Mesure 6) • Temps 1 : Lancer un marché d'aménagement paysager sur la place Saint-Martin intégrant peu ou aucun stationnement. 		
<p>Guide financier</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Ville • Financements publics avec des subventions (FEDER, Région) 		
<p>REMARQUES</p>	<ul style="list-style-type: none"> • La place Saint-Martin, aménagée comme espace public, est à ouvrir sur les berges de la Sambre via l'espace mémorial. Ce projet est donc à penser conjointement avec une mesure sur l'aménagement des berges (voir mesure 10) • La circulation sur la place est à apaiser et la trame viaire pourra être redressée pour être dans la continuité de la rue Sous la Ville et la rue des Prairies. 		



Parvis piéton, circulation apaisée mais maintien de quelques places de stationnement permettant une mise en valeur du bâti et de nouveaux usages à Berchem-Ste-Agathe *espace-mobilités.com*



Un espace public entièrement végétalisé, Place d'Austerlitz à Strasbourg (Fr.) *Digitale Paysage*

<p>Enjeu I A <i>Centre habité</i> B</p> <p>Enjeu II C <i>Centre mobile</i> D</p> <p>Enjeu III E <i>Centre actif</i> F</p>	<p>Ambitions PDU</p>  <p>CIBLE</p> <p>Habitants / Commerçants</p>	<h1>Mesure 9 – Piétonniser la rue de la Station</h1>	<p>Autres mesures liées</p> <p>6 - 7</p>
<p>DESCRIPTION</p>	<p>La piétonisation sera progressive afin de laisser le temps aux usagers et aux commerçants de s'approprier les nouveaux usages de cette rue : certains samedis / dimanches au départ, avant d'être de plus longue durée.</p>	<p>MOTS-CLÉS</p>	<p>TEMPORALITE</p>
<p>REFERENCES</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Rues du centre-ville de Mons : Initialement en raison des mesures de distanciation sociale, la piétonisation temporaire des rues a permis de donner une plus grande place aux piétons, rapidement et sans travaux importants. • Rue Saint-Jean à Laon (Fr.): la rue commerçante a été piétonnisée et réaménagée, participant à la revalorisation et à la redynamisation de cet axe commercial 	<p>Espace public, Mobilité</p>	<p>Ponctuel-Permanent / Moyen-long terme</p>
<p>MOYENS</p>	<p>Acteurs</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ville • Bureau d'urbanisme transitoire • ADL, association des commerçants <p>Horizon 2025, mais des opérations ponctuelles dès aujourd'hui</p> <p>Mise en œuvre</p> <ul style="list-style-type: none"> • Temps 1 : Dédier ponctuellement la rue aux piétons, certains dimanches ou en été, en fermant le trafic automobile (reporté vers le Pré des Haz,) • Temps 2 : Pérenniser ce fonctionnement en piétonnisant complètement la rue • Temps 3 : Lancer un marché de réaménagement de la rue, notamment pour lisser le revêtement du sol (trottoir / rue) <p>Guide financier</p> <ul style="list-style-type: none"> • Faible coût pour les premiers temps • Ville 		<p>A Mons, des zones de rencontre limitent les voitures à 20km/h, <i>mobileservice.ch</i></p>
<p>REMARQUES</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Les mesures de piétonisation temporaires ou expérimentales ont été multipliées pendant le confinement : les mesures de distanciation sociale obligeaient à laisser plus d'espace pour les piétons. Elles ont dans beaucoup de cas rencontré un succès, ce qui a incité les villes à pérenniser ces espaces piétons. • Un espace public réaménagé, c'est aussi des espaces plus accessibles aux personnes à mobilité réduite : trottoirs de plus d'1,5m, pentes de max. 2%, sans obstacle et continu ! 		<p>Piétonnisation de la rue commerçante à Laon (Fr.), qui réussit aux commerçants <i>L'Union</i></p>

<p>Enjeu I A <i>Centre habité</i></p> <p>Enjeu II C <i>Centre mobile</i></p> <p>Enjeu III E <i>Centre actif</i></p>	<p>Ambitions PDU</p>  <p>CIBLE</p>	<h1>Mesure 10 – Aménager les berges</h1> <h2>pour les dédier aux modes actifs et les lier au centre-ville</h2> <p>MOTS-CLÉS</p> <p>TEMPORALITE</p>	<p>Autres mesures liées</p> <p>6 – 7 – 8 – 11</p>
		<p>Habitants / Commerçants</p>	<p>Espace public, Mobilité, Qualité de vie</p>
<p>DESCRIPTION</p>	<p>L'aménagement des berges permettra mettre à profit le potentiel paysager de la Sambre et d'améliorer la qualité de vie des habitants du centre. Il concourt également à la réduction de la part modal de la voiture, en incitant à effectuer les liaisons inter-villages ou inter-communales par des cheminements doux.</p>		
<p>REFERENCES</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Aménagement des quais du canal de Bourgogne, Dijon (Fr.) : l'espace est exclusivement réservé aux modes doux et fait partie de la véloroute du canal de Bourgogne • Place Mossé ouverte sur les berges, à Nevers (Fr.) : projet de réaménagement de la place Mossé avec la volonté de l'ouvrir sur la Loire, à l'image d'un belvédère. Architecte TN+ 		
<p>MOYENS</p>	<p>Acteurs</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ville • Bureau de conception urbaine et paysagère • Région Wallonne : Wallonie Cyclable, subside piétons... 	<p>Horizon</p> <p>2030, mais des opérations ponctuelles dès aujourd'hui</p>	 <p>Aménagement continu entre le quai haut et le quai bas dans un écoquartier de Dijon (Fr.) metropole-dijon.fr</p>
	<p>Mise en œuvre</p> <ul style="list-style-type: none"> • Temps 1 : Intégrer les bords de Sambre au projet de réaménagement de la place Saint-Martin, pour avoir un espace continu et ouvert vers la rivière. • Parallèlement : Optimiser le franchissement de la Sambre pour les modes doux : nouvelle passerelle ou agrandissement du pont existant ? 	<p>Guide financier</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ville • Subsidés (FEDER, Région wallonne pour le RaVel...) 	
<p>REMARQUES</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Le réaménagement de ce linéaire suit l'ambition du parc du Val de Sambre développé par Vigano. • Du mobilié urbain (tables de pic-nic, arceaux pour vélos, etc.) peut être installé sur les berges, ainsi que des éléments de signalétiques, pour faire de Tamines une « étape » le long du RAVeL. • Un projet de réaménagement sera à penser conjointement avec le réaménagement de la place Saint-Martin, pour lier les deux espaces et reconnecter le centre avec la Sambre (voir mesure 8). • Il s'agit également de rendre « crédible » le déplacement à vélo : des pistes cyclables le long des routes principales (connexion optimale), de préférence séparées de celles-ci (sécurité) ou en jouant sur la perception (marquage coloré au sol...) ; disposer d'une offre en stationnement vélo suffisante et intelligemment placée (emplacements sécurisés à la gare, RaVel, place principale...) 		

Mesures 10

Options de franchissement de la Sambre pour les modes doux

Avantages & Inconvénients

1 Elargissement du pont actuel

- Coût et travaux moindres
- Sur l'itinéraire du RaVel
- Participe à la requalification de la voirie
- Absence de séparation nette entre voitures et modes doux

2 Création d'une nouvelle passerelle piétonne dans le prolongement de la place St Martin



- A l'écart du flux automobile
- Dans la continuité de la place Saint-Martin réaménagée
- Sur l'itinéraire du RaVel
- Coûts importants

3 Création d'une nouvelle passerelle piétonne à l'ouest du PAE

- A l'écart du flux automobile
- Invite à la requalification du PAE
- Facilite l'accès à Tamines pour les habitants de Oignies
- Suit le tracé des grands axes proposés par Vigano
- Coûts importants
- Appelle une 2ème passerelle au dessus de la voie ferrée
- Absence de continuité avec le RaVel



<table border="1"> <tr> <td>Enjeu I <i>Centre habité</i></td> <td>A</td> </tr> <tr> <td></td> <td>B</td> </tr> <tr> <td>Enjeu II <i>Centre mobile</i></td> <td>C</td> </tr> <tr> <td></td> <td>D</td> </tr> <tr> <td>Enjeu III <i>Centre actif</i></td> <td>E</td> </tr> <tr> <td></td> <td>F</td> </tr> </table>	Enjeu I <i>Centre habité</i>	A		B	Enjeu II <i>Centre mobile</i>	C		D	Enjeu III <i>Centre actif</i>	E		F	<p>Ambitions PDU</p>	<h1>Mesure 11 – Favoriser les activités</h1> <p>généralant peu de nuisances face au RaVel et à proximité de l'habitat</p> <p>CIBLE Actifs / Habitants</p> <p>MOTS-CLÉS Activités, Mixité</p> <p>TEMPORALITE Permanent / Long terme</p>	<p>Autres mesures liées</p> <p>10</p>
Enjeu I <i>Centre habité</i>	A														
	B														
Enjeu II <i>Centre mobile</i>	C														
	D														
Enjeu III <i>Centre actif</i>	E														
	F														
<p>DESCRIPTION</p>	<p>La centralité du PAE du Pré des Haz invite à diversifier ses activités et à introduire du logement sur la partie Est. Le PAE du Pré des Haz est plutôt à dédier aux petites entreprises d'artisanat locales (<10 salariés), afin de limiter les nuisances induites par l'activité (flux, bruit...).</p> <p>Un enjeu de paysage est primordial, pour intégrer cet espace au linéaire de la Sambre</p>														
<p>REFERENCES</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Le Village des Métiers d'Avignon (Fr.) : la collectivité souhaitait garantir des locaux artisanaux à prix accessibles à proximité du centre et adaptés aux activités. Les toitures sont recouvertes de panneaux solaires • House Unimog, une maison-atelier à Ammercuch (All.) : en zone pavillonnaire, cette construction illustre la possibilité de lier activité (70m²) et habitat (50 m²), Fabian Evers Architecture et Wezel Architektur 														
<p>MOYENS</p>	<p>Acteurs</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Ville • BEP (structure gestionnaire du PAE) • Entreprises présentes sur le PAE, dont les parcelles en dehors du périmètre du BEP 		<p>Le Village des Métiers d'Avignon (Fr.), une conception dense et écologique (bois, panneaux solaire) citadis.fr</p>											
	<p>Horizon</p>	<p>2026</p>													
	<p>Mise en œuvre</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Temps 0 : Avoir une connaissance précise des activités présentes et des propriétaires • Temps 1 : Questionner les entreprises sur leurs besoins, leurs projets, puis leurs capacités de mutation (densification, spécialisation fonctionnelle...) et accompagner éventuellement les entreprises dans leurs projets • Temps 2 : Réguler grâce au GCU l'implantation de futures entreprises par rapport à la Sambre et aux habitations (site Samera notamment) 													
<p>Guide financier</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Ville • BEP • Entreprises 														
<p>REMARQUES</p>	<ul style="list-style-type: none"> • L'organisation du PAE est à penser en lien avec la Machine Lucide du plan guide de Vigano : les activités en lien avec le recyclage et l'expérimentation peuvent être des filières à cibler. • Au vu de la proximité de l'écopôle de Farciennes, il ne semble pas pertinent de prévoir une capacité d'accueil supplémentaire sur le Pré des Haz pour les industries du Val de Sambre. De plus, dans un souci de Stop Béton, le foncier actuellement disponible gagnerait à être densifier. 			<p>La mixité à l'échelle du bâtiment : atelier et logement à Ammercuch (All.) aa13.fr</p>											

<p>Enjeu I A <i>Centre habité</i></p> <p>Enjeu II C <i>Centre mobile</i></p> <p>Enjeu III E <i>Centre actif</i></p> <p>F</p>	<p>Ambitions PDU</p>  <p>CIBLE</p> <p>Chalands</p> <p>Commerçants</p>	<h1>Mesure 12 – Actualiser l'étude</h1> <h2>de marché commercial de GeoConsulting</h2> <p>MOTS-CLÉS</p> <p>Activités, Commerces</p>	<p>Autres mesures liées</p> <p>9</p> <p>TEMPORALITE</p> <p>Permanent / Long terme</p>
<p>DESCRIPTION</p>	<p>L'étude de marché commercial aurait un double sujet à étudier, au regard des secteurs alentours (concurrence) et de l'état des activités actuelles (vacance, manque) :</p> <ul style="list-style-type: none"> le potentiel d'évolution / de spécialisation du commerce existant, rue de la Station notamment Le potentiel d'intégration de surfaces commerciales sur le site Samera 		
<p>REFERENCES</p>	<ul style="list-style-type: none"> Etude de dimensionnement et de positionnement commercial de GeoConsulting (2015) 		
<p>MOYENS</p>	<p>Acteurs</p> <ul style="list-style-type: none"> Ville Bureau d'études ADL, association des commerçants <p>Horizon 2026</p> <p>Mission 1 : Diagnostic commercial</p> <ul style="list-style-type: none"> Mener un état des lieux des commerces actuels rue de la Station : type de commerces, vacance, taille, transformation en logement... Questionner les commerces sur leurs projets à court ou moyen terme (déménagement, agrandissement, cessation d'activité...) Questionner la pertinence et la vocation des RDC du site Samera : halle alimentaire, services de proximité, recyclerie, autre commerces...? <p>Mission 2 : Selon le diagnostic :</p> <ul style="list-style-type: none"> Fixer des enjeux de développement commercial : de proximité seulement, services à la personne... Proposer des opérations de restructuration commerciales, comme par ex. : Agrandissement de locaux d'activité : fusion de 2 cellules commerciales) ; Négociation avec le promoteur sur le site Samera pour un déménagement vers des cellules « sur-mesure » ; Définition de la vocation future des locaux commerciaux rue de la Station (habitat, équipements... ?) ; Définition de périmètres précis où se concentrent les efforts publics d'une part, et où les mutations sont laissées libres d'autre part <p>Guide financier</p> <ul style="list-style-type: none"> Ville 		
<p>REMARQUES</p>	<ul style="list-style-type: none"> Un commerce alimentaire de proximité peut prendre la forme d'un « point relais » pour les agriculteurs : la commercialisation de leur production y est assurée, sans leur demander de temps de travail supplémentaire car ce lieu peut être tenu et géré par un commerçant. Une autre option serait d'avoir un commerce associatif, qui dans ce cas est autogéré par les commerçants. Dans un cas comme dans l'autre, la consultation des agriculteurs à ce sujet est nécessaire. 		



Logements intégrés dans la pente, Saint-Nazaire (Fr.)
Atelier Philippe Madec

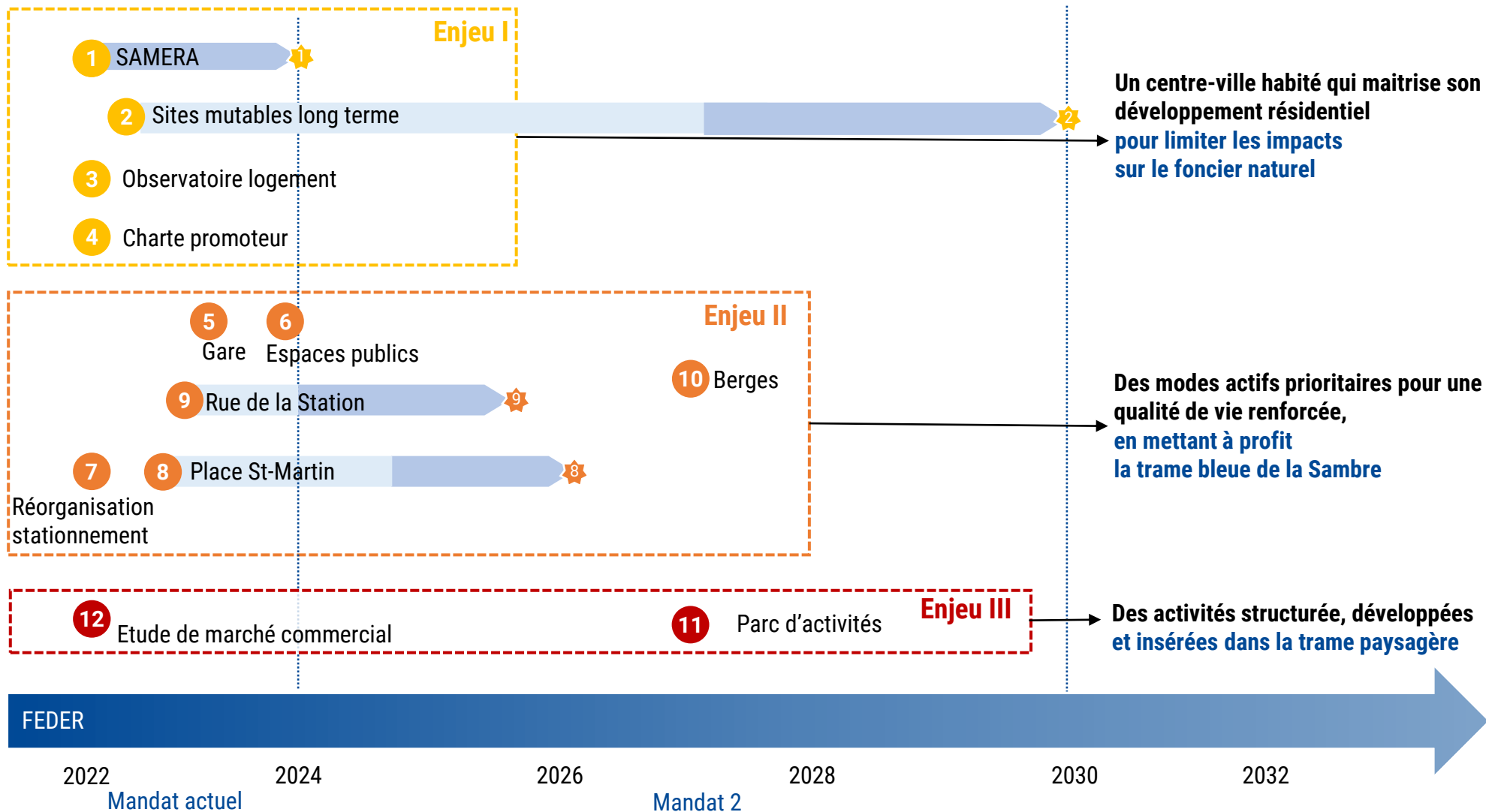
PARTIE 4

Stratégie de mise en œuvre

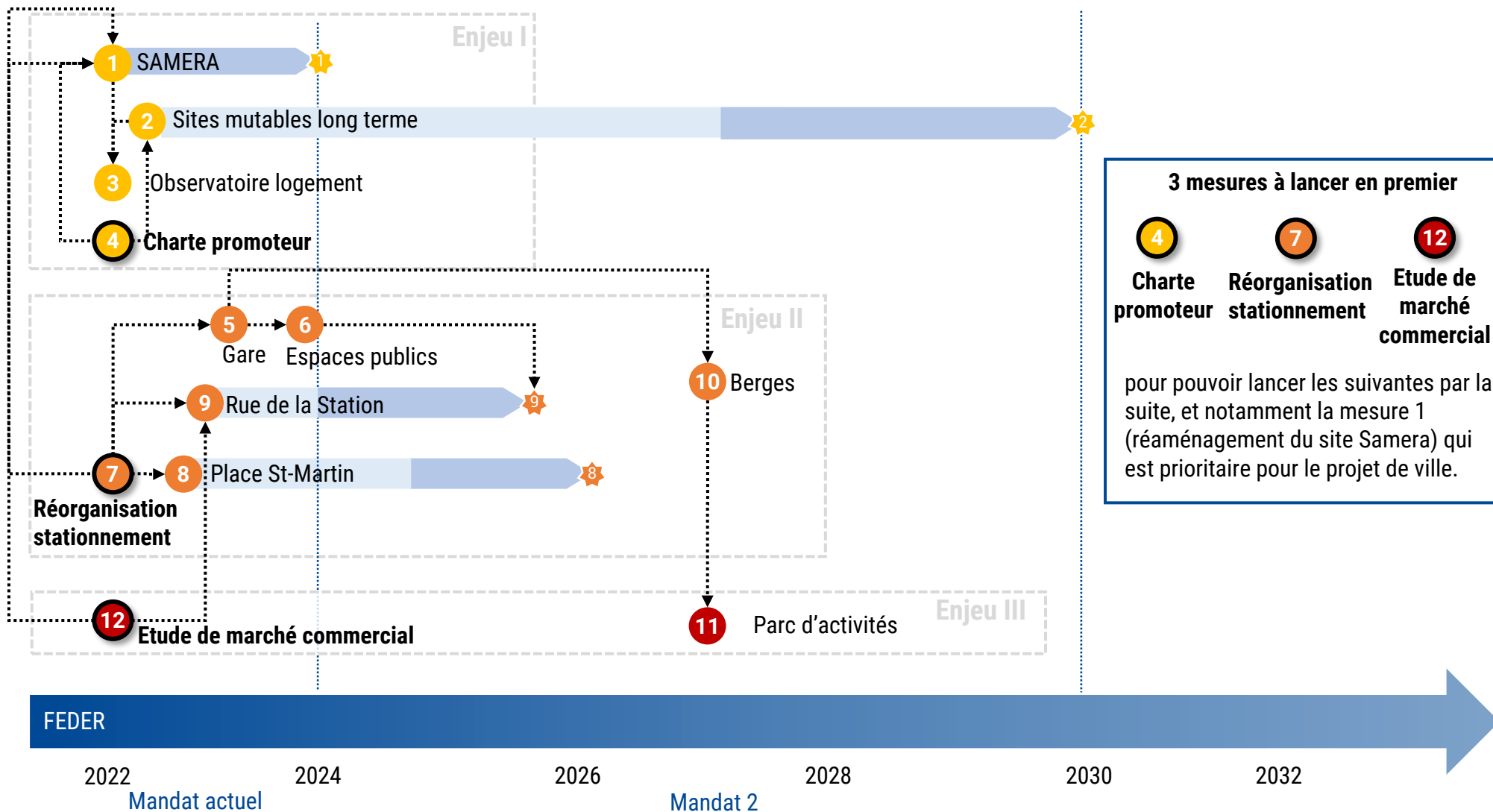
Lecture transversale



**Un Projet de ville
autour d'une Ambition-phare
sur le Paysage**



Lecture transversale



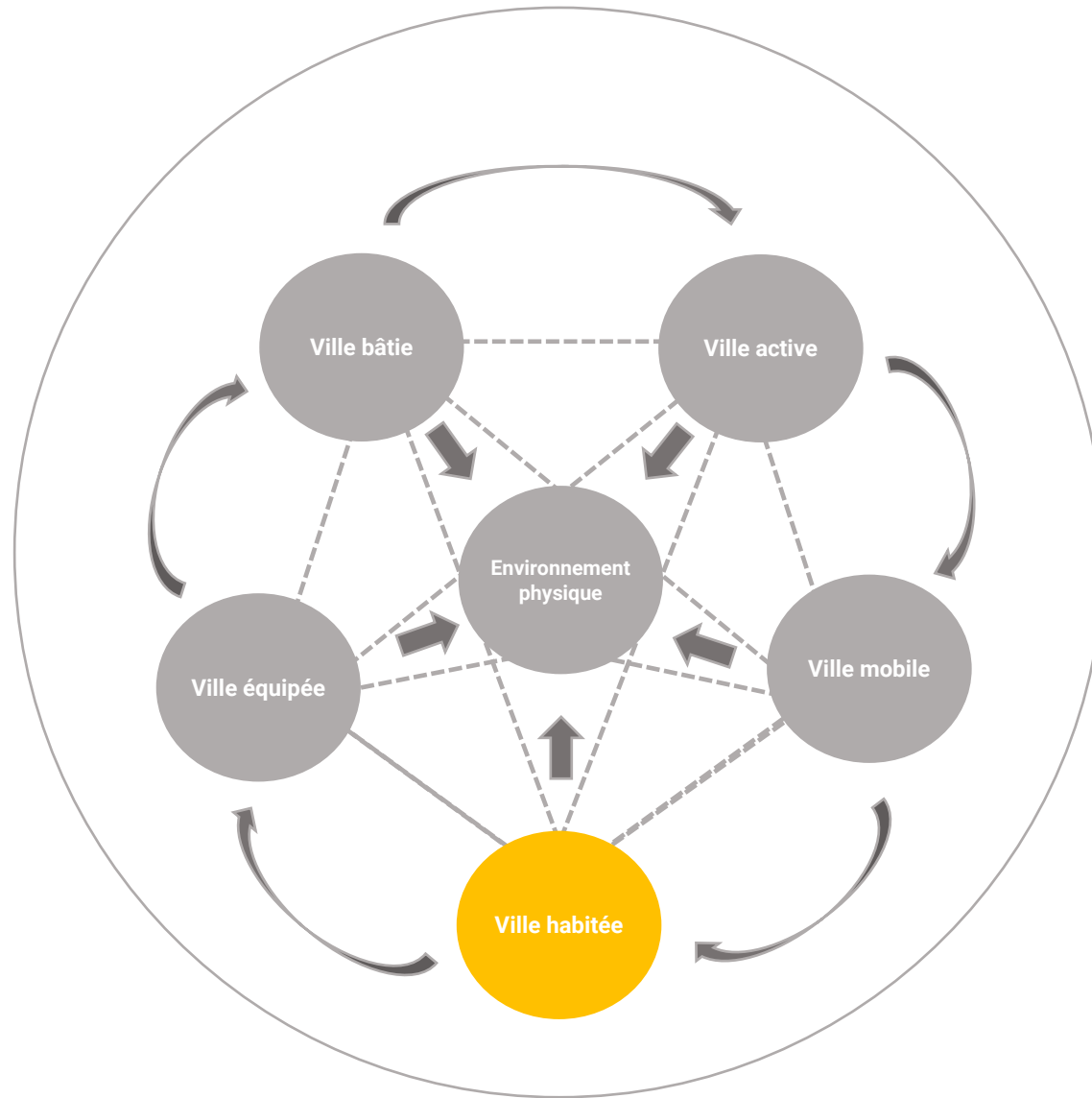
ANNEXE

Approche systémique

Approche systémique



Ville habitée



Une croissance de 2000 habitants à Sambreville à horizon 2034

Données WALSTAT

Population

1992 = 27 262 habitants
2012 = 27 507 habitants
2019 = 28 228 habitants

2020 = 28 372 habitants

Population de Sambreville = 9% de l'arrondissement
Densité de la commune = 8,28 habitants / ha

Ménages privés

1996 = 10 590 ménages
2012 = 11 854 ménages
2019 = 12 257 ménages

2020 = 12 346 ménages

2,30 personnes / ménage privé
Taille de ménages égale à l'arrondissement (2,28) et à la région (2,26)

Logements – données Ville

2020 = 12 142 logements occupés

Synthèse dynamique

Depuis 2012 = +3,1% habitants, soit +0,4%/an

Depuis 2012 = +3,9% ménages, soit 0,5%/an

Croissance démographique semblable à l'arrondissement (3,8%) et de la région (2,8%)

Prospectives à horizon 2034 Selon l'IWEPS

Sambreville

30 325 habitants → soit **+ 1 953 habitants**
13 213 ménages privés → soit **+ 867 ménages**
soit +7% en 14 ans
Soit 2,29 personnes par ménage → poursuite de la tendance de desserrement
des ménages privés

Arrondissement de Namur

337 194 habitants → + 18 963 habitants
152 166 ménages → + 14 635 ménages
Soit +6% habitants et +10% ménages
2,22 personnes par ménages → desserrement des ménages (2,31 en 2020)

+1 045 logements / an à produire

Croissance démographique : des répercussions à anticiper

Une croissance démographique de 2 000 habitants questionne la capacité des infrastructures en place

De nouveaux habitants engendrent :

- Une nouvelle demande pour les commerces et les services
- Une nouvelle demande pour les activités culturelles et artistiques
- De nouveaux emplois mais aussi de potentiels nouveaux demandeurs d'emplois inoccupés
- De nouveaux véhicules et donc une demande croissante de place de stationnement
- De nouveaux élèves et donc de nouveaux besoins scolaires et périscolaires

Quid des équipements petite enfance déjà en sureoccupation ?

Ratio scolaire = 1 groupe scolaire de 26 classes pour 1500 habitants environ

→ Une réflexion sur l'adaptation et le développement des équipements publics peut être menée.

	2020		2034	
	NOMBRE	RATIO / nombre d'habitants	Hypo + 2000 hab.	DIFFERENCE 2019 → 2034
Nombre d'habitants	28 372	X	30 370	+ 2 000
Nombre d'établissements actifs	549	0,02	588	+ 39
Lits MR/MRS pour 1000 personnes de 80 ans et plus	346	0,01	370	+ 24
Nombre de voitures privées	13 318	0,47	14 256	+ 938
Nombre de stationnements réglementés centre-ville	700	0,02	750	+ 50
Nombre d'élèves du secondaire	2 936	0,10	3 037	+ 101
Nombre d'élèves	5 212	0,18	5 466	+ 254

Plus de 1 100 logements nécessaires à Sambreville

Une tendance de desserrement des ménages privés

En suivant les projections de l'IWPES, la taille des ménages resterait autour de **2,30 pers./ménage** privé, en poursuivant la tendance générale de desserrement des ménages.

Une densité forte conseillée pour les zones de centralité

Selon le plan guide de Vigano, entre 20 et 70 ha seraient nécessaires pour atteindre l'objectif de production de logements, soit une densité comprise entre 23 et 80 lgts/ha.

Pour limiter l'étalement urbain et garantir une qualité de vie urbaine, les zones de centralité sont à privilégier pour la production de logements. Dans ces zones, à proximité notamment des équipements, commerces, des gares une densité forte est conseillée : **min. 60 lgts/ha** (les ateliers du territoires, SPW).

Cette densité est nécessaire pour avoir des logement en R+2 et dégager de l'espace pour des espaces publics de qualité. Selon cette densité, une surface comprise de 18 ha seraient nécessaires pour répondre au besoin de logements.

	2020 Situation actuelle		2034 IWPES
Habitants	28 372	→ + 7%	30 325
Ménages	12 346	→ + 7%	13 213
Personnes par ménage privé	2,30	→ Léger desserrement	2,29
Logements actuels occupés	12 142		X
Vacance courante	6%		6%
Parc de logements estimé	12 870		14 000
Logements à construire d'ici 2034			1 130 logements
Densité projetée fourchette basse du plan guide : 20 ha			57 lgts/ha
Densité projetée fourchette haute du plan guide : 70 ha			16 lgts /ha
Surface nécessaire estimée densité 60 lgts/ha			18 ha

Tamines et Auvelais, des localisations privilégiées pour du logement

14 ha de zones de centralité dont 10 ha à Tamines

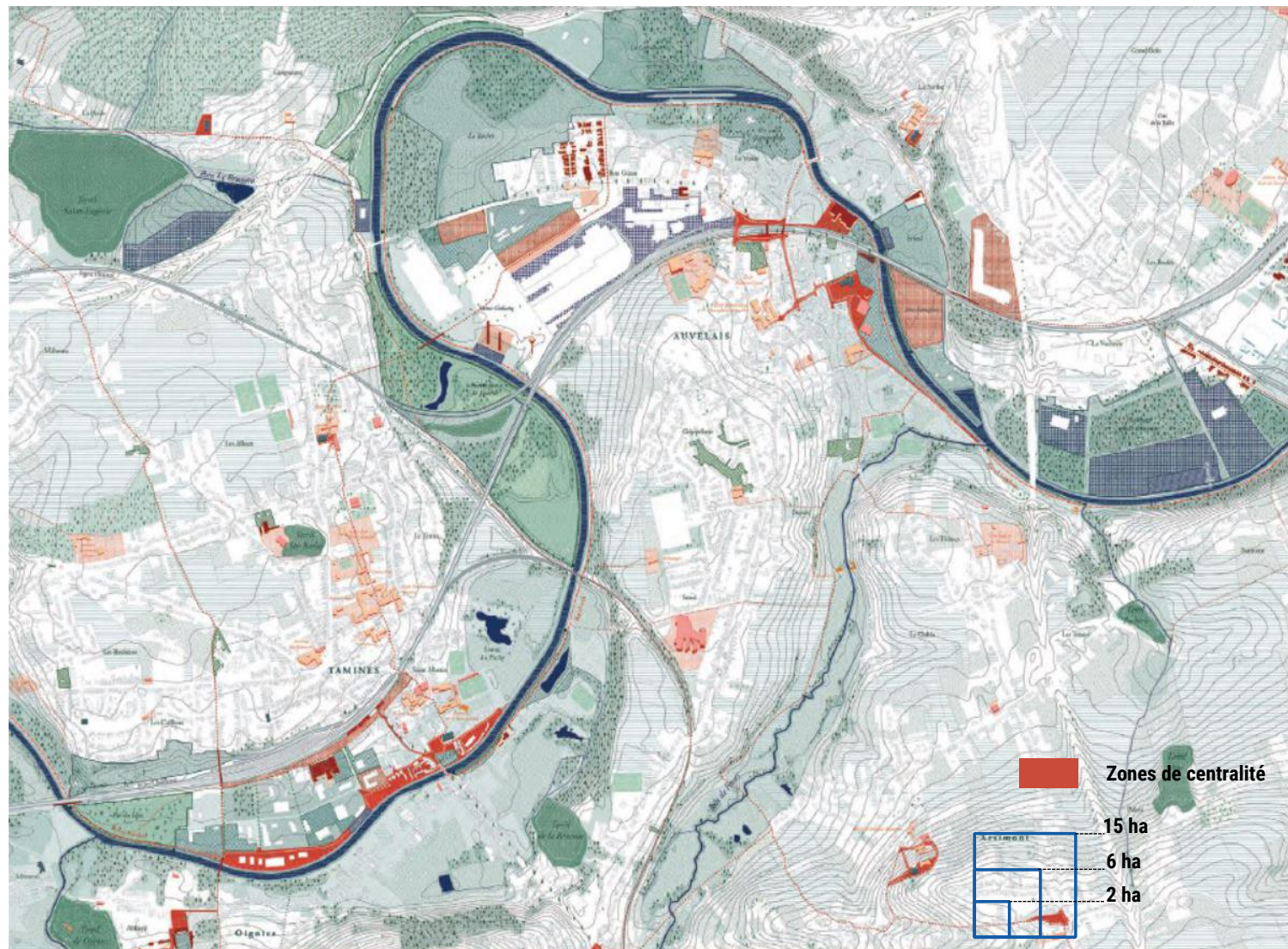
La production de logements dans les espaces centraux vise à limiter l'étalement urbain.

Les zones de centralité que le plan guide a identifiées sont ici priorisées pour la production de logements en fonction de **critères de qualité** qu'elles remplissent :

- Proximité d'une gare
- Proximité d'un arrêt de bus
- Proximité d'écoles
- Proximité d'espaces verts, de la Sambre
- Proximité des cheminements piétons et cyclistes

A ce titre, les zones de centralité de Tamines et d'Auvelais semblent propices à accueillir des programmes de logements

→ **En faveur d'un scénario de croissance démographique importante à Tamines**



320 logements à produire à Tamines, selon un scénario équilibré

Scénario 1 : Une centralité limitée

Le plan guide de Vigano projette 125 logements sur le Pré des Haz, à Tamines. De cette valeur peut être tiré un ratio de production de logements à destiner à Tamines, en estimant qu'aucun autre projet ne s'y développe. Il limite fortement les capacités de production à Tamines.

Scénario 2 : Construire selon le poids démographique actuel de Tamines par rapport à la commune

Ce scénario propose de conserver les équilibres démographiques entre les entités communales. 28% des ménages sambrevillois vit à Tamines.

Scénario 3 : Assurer une centralité à Tamines et construire dans les zones de centralité

Cette option privilégie les zones de centralité repérées par le plan guide qui sont à proximité de la gare d'Auvelais et de Tamines. Dans ce cas, la production de logements est concentrée dans ces deux entités. 30% des zones de centralité dessinées par Vigano proches des gares sont à Auvelais, 70% sont à Tamines.

	Scénario 1 Une centralité limitée	Scénario 2 Des équilibres démographiques conservés	Scénario 3 Une zone de centralité renforcée
Sambreville	1 500 logements	12 339 ménages (comptage ville)	5 ha centraux
Tamines	125 logements	7 566 ménages (comptage ville)	1,6 ha centraux
Ratio pour Tamines	10%	30%	70%
Logements projetés à Tamines Hypothèse IWEPS : + 1 130 lgts à Sambreville	+ 90 logements	+ 320 logements	+ 760 logements
Surface nécessaire approchée – densité estimée de 60 lgts/ha	2 ha	6 ha	13 ha

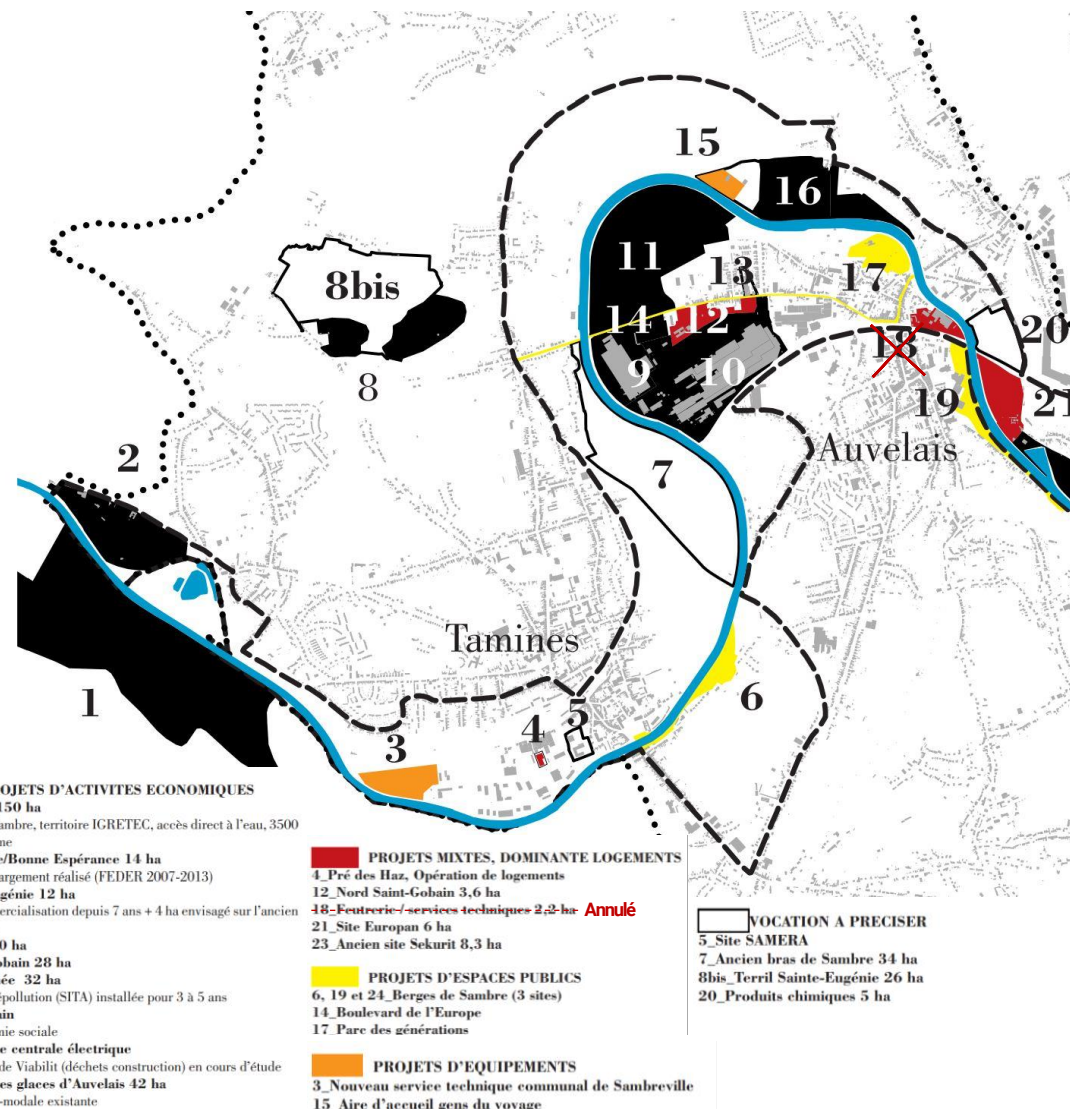
Peu de sites en projet pour la production de logements à Tamines

Près de 50% de la production à échéance 2035
possiblement engagée, mais à peine 2% à Tamines

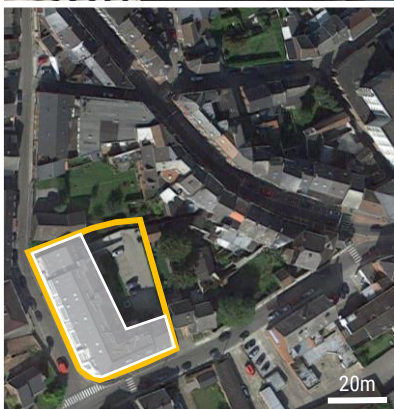


60 logements / ha : Des localisations privilégiées incitant à une densité importante : proximité des gares, des équipements, de la Sambre.

Site	Surface	Densité	Logements potentiels / prévus
4: Ancienne carrosserie	0,3 ha	60 lgts /ha (estimée)	18 lgts potentiels
12: Nord Saint-Gobain	3,6 ha		215 lgts potentiels
21: European	5 ha	50 lgts/ha (réelle)	264 lgts prévus
Place Communale à Auvelais	0,4 ha	185 lgts/ha (réel)	74 lgts prévus
TOTAL	+ de 10 ha		570 lgts

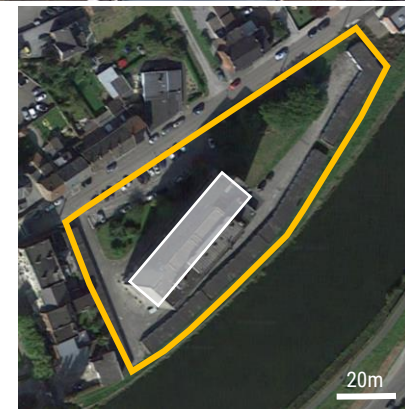


La possibilité d'augmenter la densité dans le centre urbain



Des densités comparables, des formes urbaines différentes

18 logements	Nombre de logements estimé	50 logements
2 000 m ²	Surface de la parcelle	4 700 m ²
R+2 +attique	Niveaux	R+9
750 m ²	Emprise bâtie au sol	650 m ²
90 lgts/ha	Densité de logements à l'hectare	106 lgts/ha



Quels espaces urbanisables mobiliser ?

Près de 100 ha disponibles pour du logement dans les ZACC

ZACC	1	2	3	4
Centralité	-	-	+	+
Intérêt naturel et paysager	++	++	+	+++

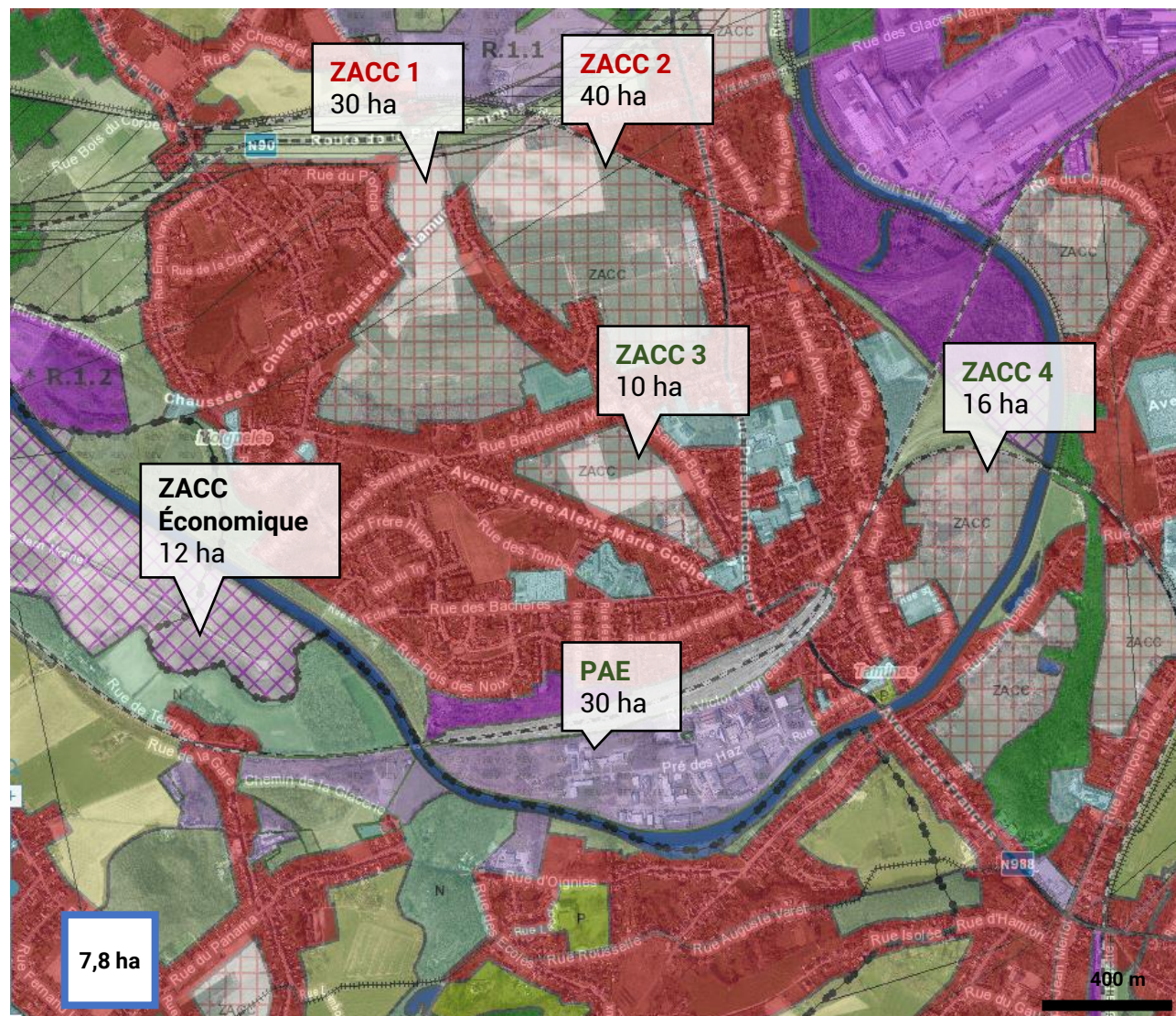
Il s'agit de se positionner sur la localisation de l'habitat. Il est préférable qu'il se situe à proximité du centre et de ses services, qu'il soit desservi par les transports en commun et à proximité de la gare.

Le PAE du Pré des Haz est implanté sur un espace qui pourrait être propice au logement : sa proximité avec la gare, la Sambre, et le centre-ville le rend intéressante pour diversifier la vocation de cet espace vers l'habitat, avant d'ouvrir à l'urbanisation des ZACC excentrées, au nord de Tamines.

6 ha nécessaires pour le scénario 2 de production de logements : une concentration possible

En reprenant une densité minimale de 60 lgts/ha et en considérant l'objectif de production de 320 logements à Tamines, 6 hectares seraient nécessaires. Au vu de cette surface, l'urbanisation des ZACC les plus au nord ne semble pas souhaitable.

En augmentant la densité à 100 lgts / ha, comme sur l'exemple précédent, il n'y aurait besoin que de 3,2 ha.



La densification du secteur de la gare

Plus de 5 ha autour de la gare, priorités de renouvellement

Au vu de sa proximité avec la gare, de la ravel, le Pré des Haz est un secteur propice au renouvellement urbain et à l'habitat. En regardant les sites potentiellement renouvelables sur ce secteur, plus de 5 ha peuvent faire l'objet de nouveaux projets :

- le site SAMERA,
- l'ensemble en friche à l'ouest de la carrosserie (ancienne entreprise Mercier etc.)
 - Un périmètre restreint de 2,3ha
 - Un périmètre élargi de 6 ha

Ces sites participent également au renouvellement des abords de la gare.

En fixant une densité élevée pour ces espaces à proximité du centre urbain et de la gare, l'ensemble de la production de logements pourrait avoir lieu sur ces fonciers. Le choix de l'ouverture de ZACC relève donc principalement d'un choix de typologie urbaine et de localisation des futurs logements.

Surfaces	6 ha	1,8 ha
Densité	60 lgts / ha	
Logements	360	108



La mobilisation des fonciers publics

Plus de 4 000 m² de fonciers publics mutables

La police est amenée à déménager à Auvelais d'ici 2022.

Le devenir de la poste est encore incertain, mais il est possible qu'à terme, ce foncier puisse muter.

Ces fonciers, à proximité directe de la place Saint Martin peuvent permettre de prolonger cet espace de centralité vers le nord tout en proposant des logements de qualité.

Surfaces	2 000 m ²	2 100 m ²
Densité	60 lgts / ha	
Logements	12	13



L'urbanisation possible d'un périmètre en zone d'habitat

3 ha en zone d'habitat propices au logement, des surfaces mobilisables

L'espace au nord-ouest du cimetière regroupe plusieurs conditions qui le rendent propice à la construction de logements :

- Sa situation en zone d'habitat au plan de secteur
- L'existence d'un maillage viaire prolongeable pour organiser son urbanisation
- Sa proximité relative avec la gare (1,3 km par la voirie existante) et les équipements scolaires

Au total, ce sont 3 ha disponibles pour une urbanisation moins dense que dans le centre urbain. En appliquant une densité de pavillonnaire dense (30 lgts / ha), il serait possible de construire 90 logements.

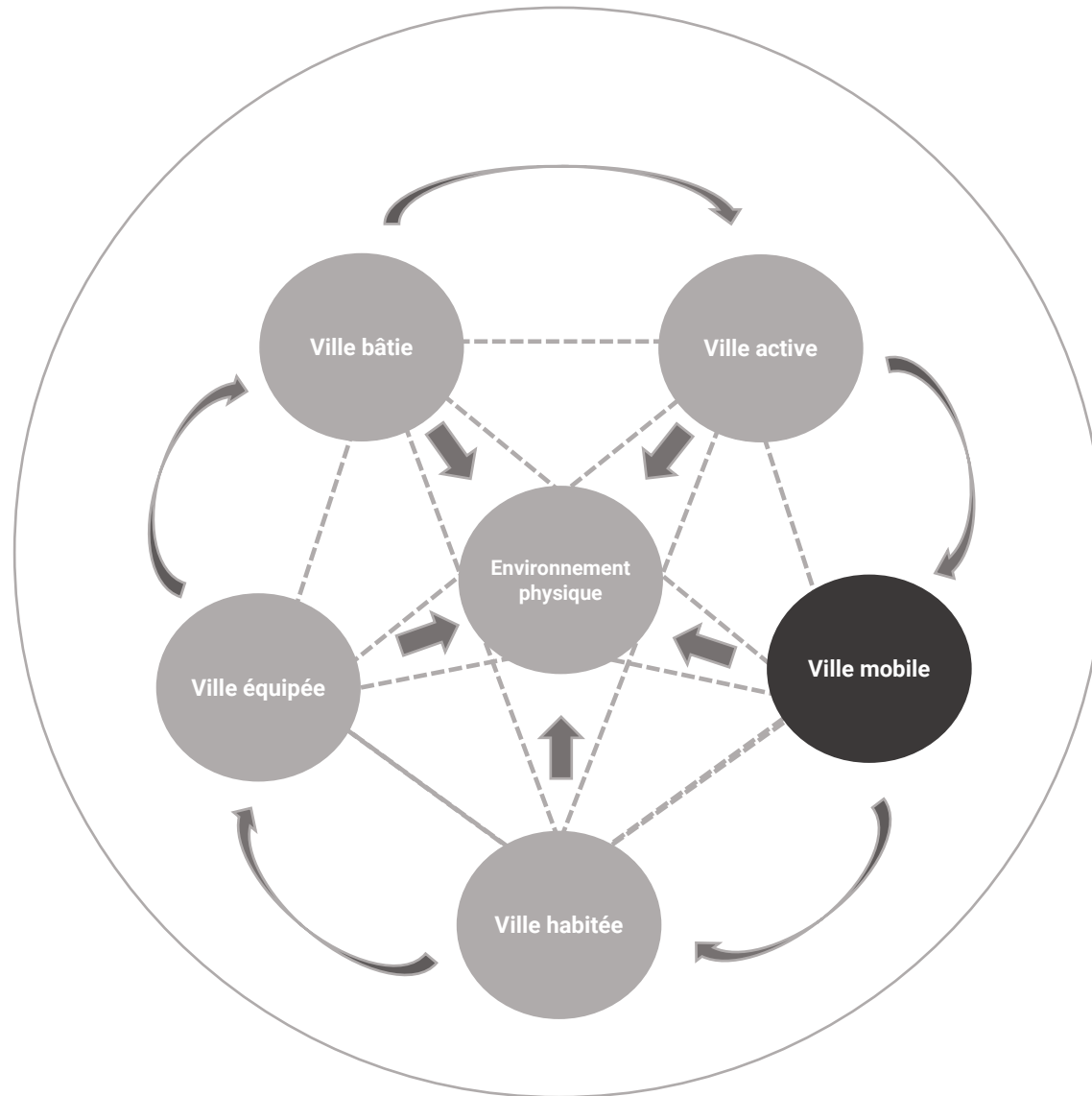
Il est donc conseillé :

1. **D'urbaniser priorité les espaces de renouvellement urbain**
2. **De mobiliser ces surfaces en zone habitée, pour un habitat plus individuel**

Et ainsi, il est possible de sanctuariser les ZACC et les autres espaces encore naturels, tout en répondant à l'objectif de production de logements proposé.



Ville mobile



Un stationnement omniprésent

Plus de 750 places

	Places	Superficie (m ²)	Densité (m ² /pl)
Gare	170 + 40 210	4 800 + 1 000 5 800	28
Pl. St Martin	125	3 500	28
Pré des Haz	70 +aire de repos de bus	4 400	62
Carrefour	130	4 400	34
Aldi	95	2 700	28
Extra	55	1 400	25
Rue de la station	24	500	20
Rue St Martin	20	750	37
Rue sous la ville	20 +65 box indiv	1 800	/
Total	Environ 750	25 000	33 (moy.)



Réduire l'emprise du stationnement

Parking souterrain ou parking silo ?

	Parking silo à la gare	Parking souterrain Place St-Martin
Coût par place	10 000 €	30 000 €
Coût pour un parking de 500 places	5 M€	15 M€
Avantages	<ul style="list-style-type: none"> - Flux automobiles à l'écart de la place St Martin et du centre - Coûts et travaux moins importants - Fonction de parking relais associée 	<ul style="list-style-type: none"> - Espaces publics dégagés
Inconvénients	<ul style="list-style-type: none"> - Volumineux sur l'espace public 	<ul style="list-style-type: none"> - Flux automobiles attirés vers la place St Martin et traversant le centre - Coûts et travaux importants



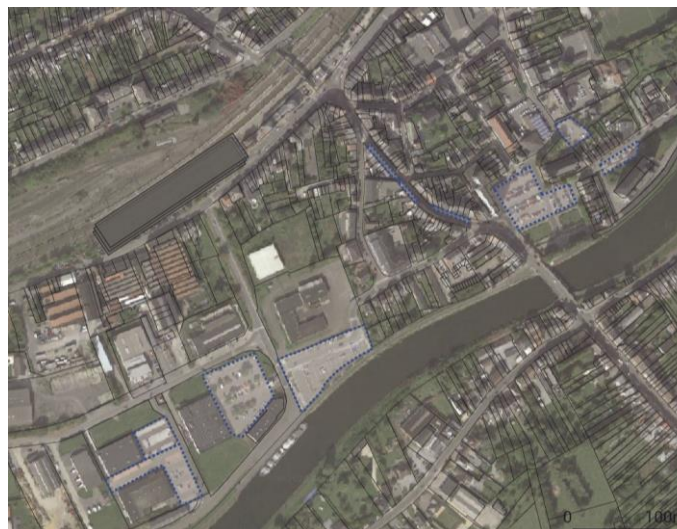
Deux hypothèses de mutualisation du stationnement

Option minimaliste : Mutualisation des parkings publics centraux



Parkings mutualisés	Gare, Pré des Haz, Place saint Martin, Rue de la Station
Places reportées vers le parking silo	430
Emprise actuelle	12 000 m ²
Surface nécessaire Densité silo (25 m ² /pl)	12 500 m ²
Silo nécessaire	3 600 m ² x3 (R+2)

Option maximaliste : Mutualisation de l'ensemble du stationnement



Parkings mutualisés	Gare, Pré des Haz, Place saint Martin, Rue de la Station, Carrefour (privé), Aldi (privé), Extra (privé), Rue Saint Martin (privé), Rue sous la ville
Places reportées vers le parking silo	690
Emprise actuelle	21 700m ²
Surface nécessaire Densité silo (25 m ² /pl)	17 000 m ²
Silo nécessaire	6 000 m ² x3 (R+2)



METZ
271 places
Livré en 2015
2 800m² emprise au sol

R+2
3,1 M€

Façade artistique (Esther Stocker)
Maîtrise d'œuvre : Mariotti et associés architectes

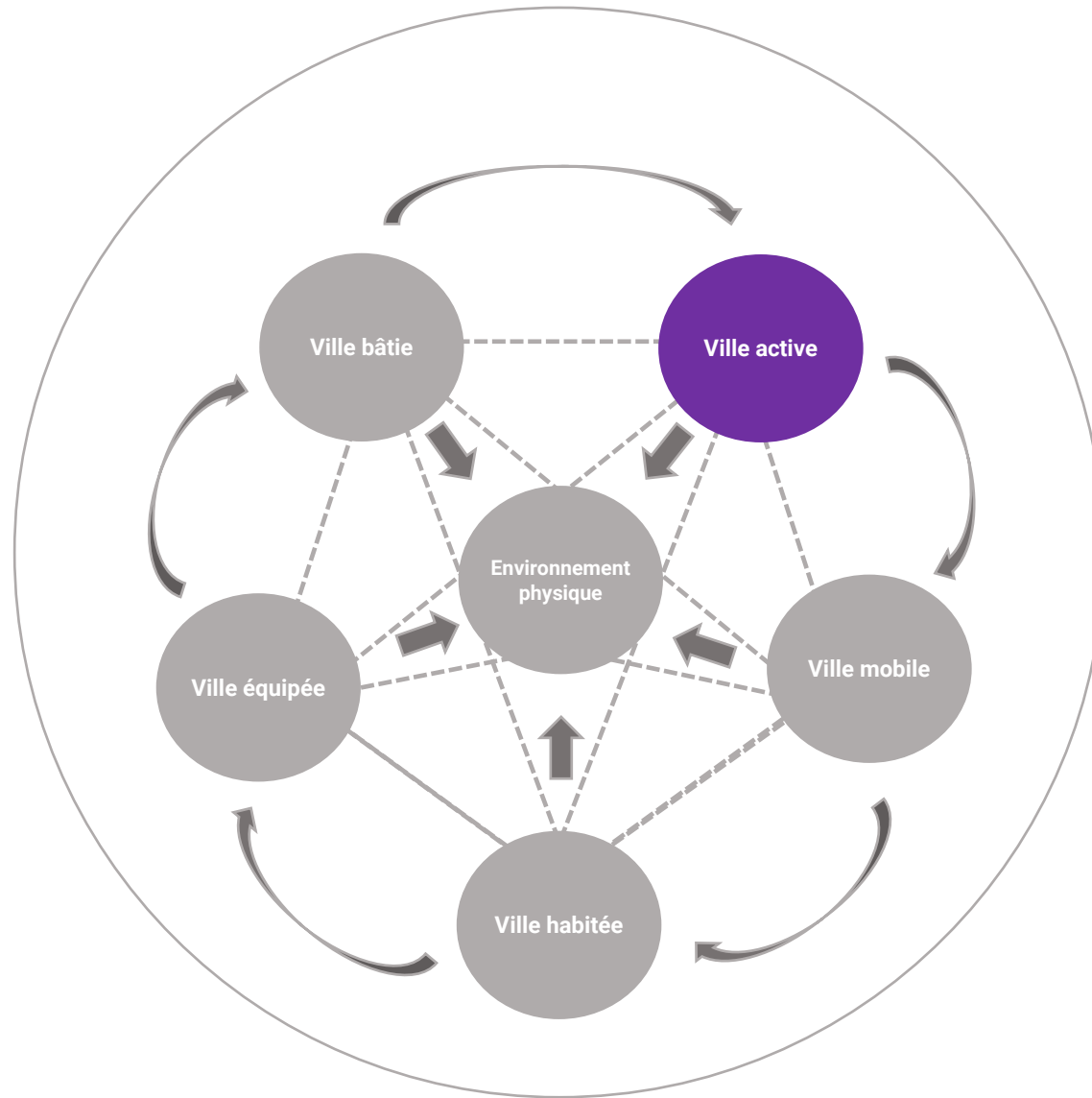


ROUBAIX
389 places
Livré en 2014

3 100m² emprise au sol
R+3

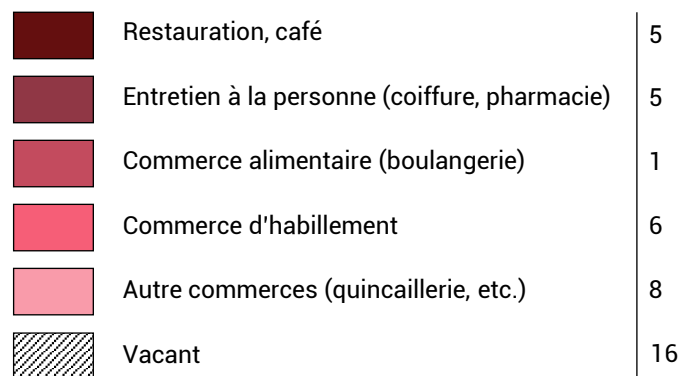
5,4 M€
Intègre une station d'entretien et des bornes d'information (trafic, covoiturage, kiosque journaux)
Réversible en bureaux
Maîtrise d'œuvre : de Alzua+ /Ekoa (architectes) / HDM Ingénierie /TW Ingénierie /SL.2EC (BET)

Ville active



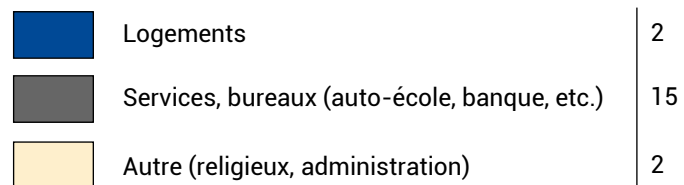
Une perte d'attractivité de la rue commerçante

De moins en moins de commerces rue de la Station



Et de nombreuses locaux « inanimés »

Dans cette catégorie se trouvent les locaux **sans vitrine** et non propice à la flânerie dans un centre-ville (auto-école, assurances, banque, cabinets médicaux...). Se rendre dans ces locaux est généralement prévu et n'est **pas un motif d'attractivité** pour un centre-ville.



Quel avenir pour la rue de la Station ?

Une rue commerçante redynamisée



Rue Saint-Jean à Laon, source : L'Union

Une rue résidentielle



11 rue Carpeaux (18^{ème} arrt)
Avant changement de destination



12 rue des Envierges (20^{ème} arrt)
Avant changement de destination



11 rue Carpeaux (18^{ème} arrt)
Après changement de destination

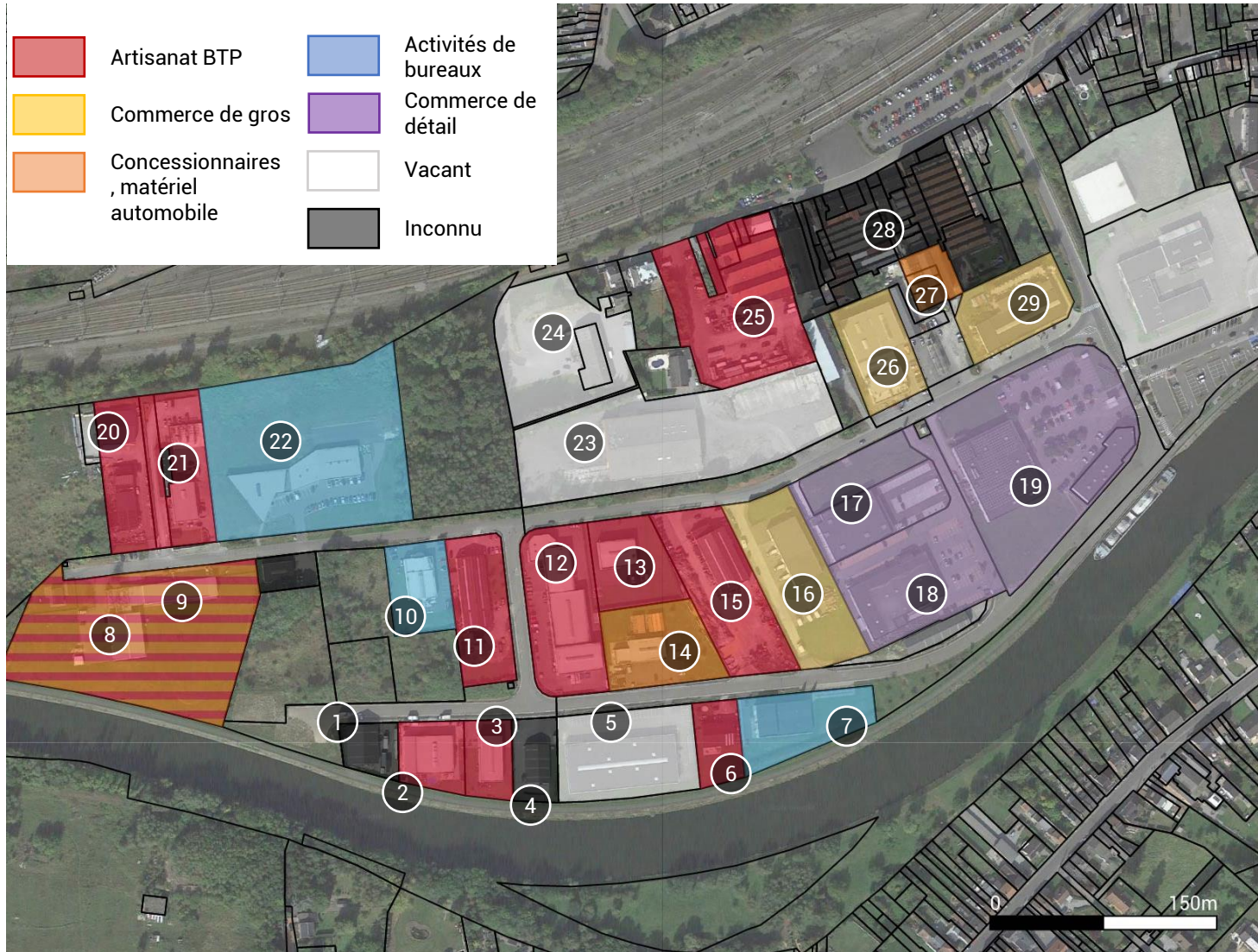


12 rue des Envierges (20^{ème} arrt)
Après changement de destination

Source : Atelier parisien d'urbanisme, 2008

Les activités du Pré des Haz

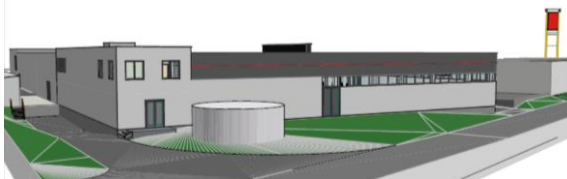
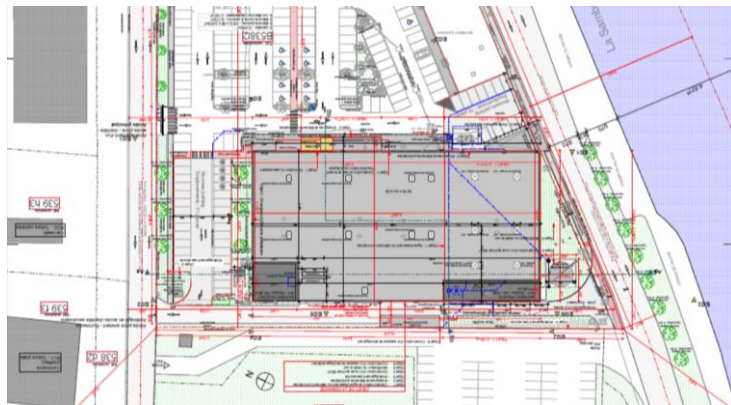
1	Inconnu
2	AMS Déménagement
3	Ferronnerie et métallerie A.D.N.
4	Inconnu
5	Toufâne - fermé
6	Chauffage Cornille Pascal
7	Papeterie Jet d'encre
8	Fraire Automobiles
9	Todario Peinture + Garage G Motors + Bertoni Menuiserie
10	I love printing
11	IGETC Artisan bâtiment
12	MG Pose Menuiserie
13	Cinergec électricien
14	Passion Pneu
15	TMS Menuiserie
16	Debroux et fils grossiste en volaille
17	Extra supermarché
18	Aldi supermarché
19	Carrefour Market supermarché
20	Abaca Toitures La Charpenterie
21	SB Parachèvement (plafonnage) + Mysteria Hôtel
22	Sambr'habitat
23	Mercier, commerce de combustibles et de matériaux de construction - fermé
24	vacant
25	Toitures Bergeret Patrick
26	Defitec cuisiniste
27	Carrosserie Lino
28	Inconnu
29	M. Bricolage



Une réduction et une dévalorisation de l'espace des berges par les projets en cours

Un linéaire entre le quai de déchargement et le dos des bâtiments de la zone d'activités

- Quelle intégration paysagère du bâtiment du Carrefour ?
- Carrefour peut-il participer à l'aménagement de l'espace public adjacent (charges d'urbanisme) ?





ALPHAVILLE

62, rue Planchat, 75005 PARIS
laurent.pinon@alphaville.fr
www.alphaville.fr