

FICHE PROJET N°11 :

VOIRIES, ESPACES PUBLICS ET MOBILIER URBAIN

1.1 DESCRIPTION DU PROJET

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

1.2 CONTEXTE ET OBJECTIFS

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

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

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

1.3 ETAT DES LIEUX

1.3.1 LES AMÉNAGEMENTS EXISTANTS

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

La Grand-Place et ses abords

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

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

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



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

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

Fabelta

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



Les autres aménagements : le Plateau de la Gare

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

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

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

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



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

1.4 ACTIONS À RÉALISER ET RECOMMANDATIONS

1.4.1 UNE TYPOLOGIE DES VOIRIES

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

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

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

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



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

Voiries de transit

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

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

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

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

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



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

En dehors de l'hypercentre

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

Voiries de liaison et de desserte

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

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

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

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

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

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



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

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

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

Voiries locales

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

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



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

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

Sur l'axe de la RN66 (rues de Mons et de Bruxelles), les accès aux voiries locales pourraient être aménagés en trottoirs traversants, ce qui accentue l'aspect local de la rue et rend la circulation des piétons sur le trottoir beaucoup plus fluide et sécurisée.



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

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



1.4.3 LA COHÉRENCE DU MOBILIER URBAIN

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

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

Les bancs



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

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

Les poubelles



L'éclairage public

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

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



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

Les vasques, bacs et supports pour plantations



Vasques suspendues très décoratives en été, beaucoup moins en hiver



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



Jardinière fixe marquant un élargissement de trottoir

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

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

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