

LE BOULEVARD URBAIN DE MARCHE-EN-FAMENNE

Projets urbains : Etudes de cas concrets



Laura Campeny | Laurent Sevrin | Philippe Valentim

Université de Liège | MCUAT | 2012/2013

00_SOMMAIRE

00_SOMMAIRE	2
01_INTRODUCTION	3
02. PÔLE PRINCIPAL DU NORD DE LA PROVINCE DU LUXEMBOURG	4
2.1. UNE SITUATION GÉOGRAPHIQUE PRIVILÉGIÉE	4
2.1.1. LOCALISATION GÉNÉRALE	4
2.1.2. DES AXES ROUTIERS	4
2.1.3. UN RÉSEAU DE CHEMIN DE FER	5
2.2. UNE INFLUENCE HISTORIQUEMENT CONNUE	5
2.2.1. UNE ANCIENNE VILLE FORTIFIÉE	5
2.2.2. EVOLUTION DE LA VILLE : UNE CROISSANCE FULGURANTE	6
2.3. UN PÔLE SOCIO-ÉCONOMIQUE IMPORTANT	7
2.3.1 LES GRANDS PÔLES DOMINANTS	9
2.3.2. LES SERVICES À L'ÉCHELLE DE LA VILLE	11
03_ENJEUX À L'ÉCHELLE DE LA VILLE	13
3.1. ENJEUX DE MOBILITÉ	13
3.2. ENJEUX D'URBANITÉ	13
3.3. ENJEUX RÉSIDENTIELS	13
3.4. ENJEUX ÉCONOMIQUES	14
3.5. MOYENS UTILISÉS	14
04_STRATÉGIES DE LA VILLE	15
A_LA RENOVATION URBAINE	16
1. APPROCHE THÉORIQUE	16
2. L'OPÉRATION DE RÉNOVATION URBAINE DE MARCHE-EN-FAMENNE	17
B_LE PROJET DE BOULEVARD URBAIN	22
1. LOCALISATION DU PROJET	23
2. HISTORIQUE DU PROJET	24
3. INTENTIONS DU PROJET	27
4. FORMALISATION DU PROJET	29
5. DE FUTURS DÉVELOPPEMENTS	31
6. LES INTERVENANTS ET LE BUDGET DU PROJET	33
05_GOUVERNANCE	35
06_CONCLUSIONS	36
07_SOURCES ET RÉFÉRENCES	38
08_ANNEXES	39

01_INTRODUCTION

Avec la métropolisation des grandes villes et le développement des villes de taille moyenne, les infrastructures autoroutières sont en train de devenir des éléments qui empêchent l'urbanité et donc un développement de qualité.

En effet, ces infrastructures routières furent implantées sans prendre compte de son entourage et sans une vision du développement des villes à long terme. Elles sont de vrais barrières physiques qui fragmentent le territoire.

C'est en ce sens que de nombreuses politiques urbaines favorisent, actuellement, la transformation de ces infrastructures en boulevards urbains.

Du point de vue durable, il serait aussi judicieux d'améliorer les conditions de déplacement par une utilisation conscientieuse des autoroutes en faveur de systèmes de transports plus respectueux de l'environnement. Ainsi qu'une prise en compte de l'évolution prévisible des mobilités individuelles et des véhicules.

Une reconquête du paysage urbain (restauration, occupation des friches...) devrait se faire aussi, à travers un projet urbain global permettant de relier les territoires aujourd'hui fragmenté par l'autoroute.

Dans ce contexte, la ville de Marche-en-Famenne a initié un projet de boulevard urbain comme stratégie de développement de son territoire.

Le changement de regard sur la N63 en un boulevard métropolitain, comme une nouvelle entrée de ville et en profitant de l'urbanité du centre ville pour la propager sur toute la ville. Cette transformation en voirie plus urbaine, associant mobilité et urbanité permet de libérer des emprises pour de nouvelles formes de déplacements, ainsi que de nouvelles activités qui contribuent à l'attractivité économique mais aussi résidentielle du territoire.

Dans un premier temps, ce rapport essayera de comprendre le rôle de Marche-en-Famenne comme pôle principal du nord de la province du Luxembourg pour ainsi voir, dans un deuxième temps, les enjeux qui en découlent.

Dans un troisième temps, seront étudiées les stratégies mises en place par la ville afin de résoudre ces principaux enjeux.

Ensuite, le rôle de la gouvernance urbaine dans ce type de projet sera abordé pour finir avec les conclusions sur le projet.

02. PÔLE PRINCIPAL DU NORD DE LA PROVINCE DU LUXEMBOURG

2.1. UNE SITUATION GÉOGRAPHIQUE PRIVILÉGIÉE

2.1.1. LOCALISATION GÉNÉRALE

La ville de Marche-en-Famenne se situe au nord de la Province de Luxembourg et est le chef-lieu d'un arrondissement administratif et judiciaire.

Commune de plus de 17.250 hab. (septembre 2009), Marche-en-Famenne occupe une position stratégique, ce qui lui a permis de se développer fortement.

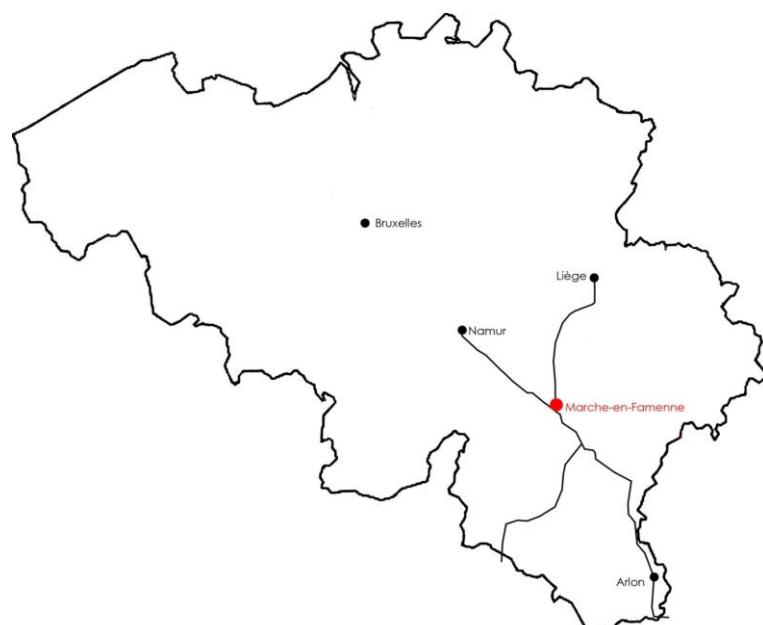
Le SDER classe d'ailleurs Marche-en-Famenne comme pôle de développement le long de l'eurocorridor Bruxelles - Luxembourg.



2.1.2. DES AXES ROUTIERS

La présence de la Nationale 4, reliant Namur à Arlon, et de la route du Condroz, menant à Liège, offre une accessibilité automobile aisée à la ville de Marche tout en la connectant facilement avec les principales villes belges et les pays voisins.

Ce positionnement, au croisement de l'axe Bruxelles - Luxembourg avec l'axe Liège - Reims, a permis le développement de la ville depuis plusieurs siècles.

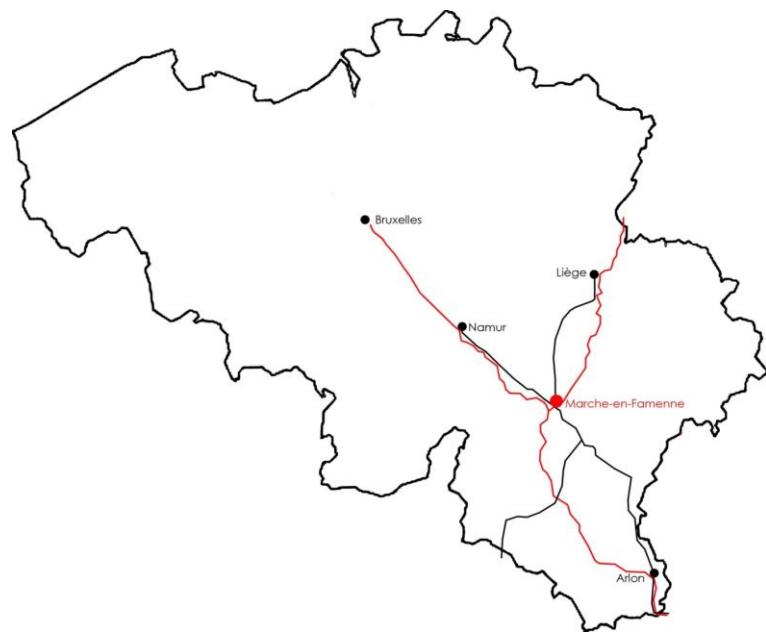


2.1.3. UN RÉSEAU DE CHEMIN DE FER

Outre les axes routiers, deux lignes de chemin de fer passent dans ou à proximité de Marche-en-Famenne.

La plus proche relie Liège à Jemelle et passe par la gare de Marche tandis que la deuxième, la ligne Bruxelles - Luxembourg, s'arrête à Marloie, à 4 kms du centre-ville.

Ce réseau ferré permet ainsi une bonne connectivité vers les grandes villes les plus proches (Namur, Liège, Bruxelles, Luxembourg,...)



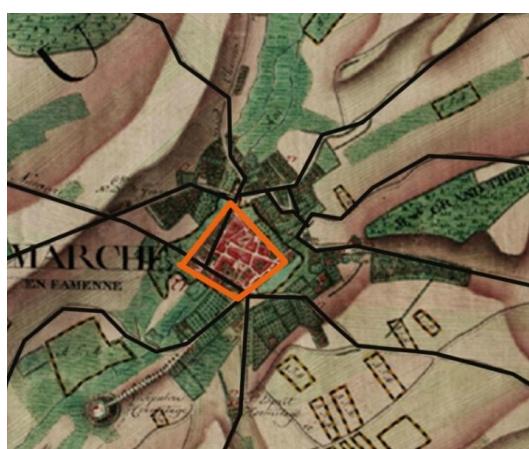
2.2. UNE INFLUENCE HISTORIQUEMENT CONNUE

2.2.1. UNE ANCIENNE VILLE FORTIFIÉE

A partir de la fin du XIII^e siècle, Marche-en-Famenne devient une ville fermée par des murailles et des fossés avec deux portes à pont-levis, la Porte-Basse, à l'angle Nord, et la Porte-Haute, à l'angle Sud. La fortification formait une ceinture rectangulaire dont les angles s'orientaient à peu près vers les points cardinaux.

Au XVII^e siècle, une série d'incendies ravagea la ville et se poursuivit durant les XVIII^e et XIX^e siècles. C'est toutefois au cours du XVIII^e siècle que le développement extra-muros eut lieu, pour se développer au XIX^e siècle avec les boulevards du Nord.

Les derniers vestiges de la présence de la fortification, excepté la tourelle du Rempart des Jésuites, furent détruits lors de la construction de l'autoroute urbaine en 1966 et aujourd'hui requalifiée en boulevard urbain. Aujourd'hui, le centre historique a conservé un réseau viaire dense et étroit ainsi que de nombreux bâtiments classés et a pu profiter d'une vaste opération de rénovation urbaine. Cela a permis à la ville de garder son aspect traditionnel et de maintenir les commerces et les habitants en plein centre-ville.



Carte de Ferraris, 1777



Carte de Vandermaelen, 1850

2.2.2. EVOLUTION DE LA VILLE : UNE CROISSANCE FULGURANTE

Comme mentionné plus haut, la ville de Marche s'est fortement développée sur les dernières décennies. Concernant les fonctions de service, celle-ci est passée d'un petit centre d'enseignement, de justice et de commerce dans les années 70, à un pôle économique d'une importance supra-locale.

Un événement important permit ce développement en 1978, ce fut l'installation du camp militaire Roi Albert, avec son afflux de soldats et de leurs familles (2.200 militaires auj.). Par la suite, une importante croissance démographique et commerciale s'ensuivit ainsi qu'industrielle grâce aux nombreux parcs d'activités économiques qui s'installèrent sur le territoire communal.

Cet important développement fut également permis grâce à la position stratégique de Marche-en-Famenne (voir point précédent). Depuis 1978, environ 5.000 habitants supplémentaires sont venus s'installer à Marche-en-Famenne, faisant passer de 12.500 à environ 17.250 le nombre de Marchois.



Vue aérienne, 1978, env. 12.500 hab.



Vue aérienne, 2004, env. 17.250 hab.

2.3. UN PÔLE SOCIO-ÉCONOMIQUE IMPORTANT

Nous avons vu qu'au XVIIIe siècle Marche était une des villes les plus importantes du sud de la Wallonie qui continuera de s'étendre au cours du XIXe siècle, avec les boulevards du Nord, jusqu'aujourd'hui.

De plus, Marche-en-Famenne est principalement connu pour être une ville regroupant de nombreux services et de multiples fonctions qui participent à son rayonnement. Pratiquement tous les domaines y sont représentés, comme nous le décrirons par la suite, ce qui en fait un pôle économique, hospitalier, scolaire, militaire, commercial, culturel, judiciaire, administratif, sportif,...

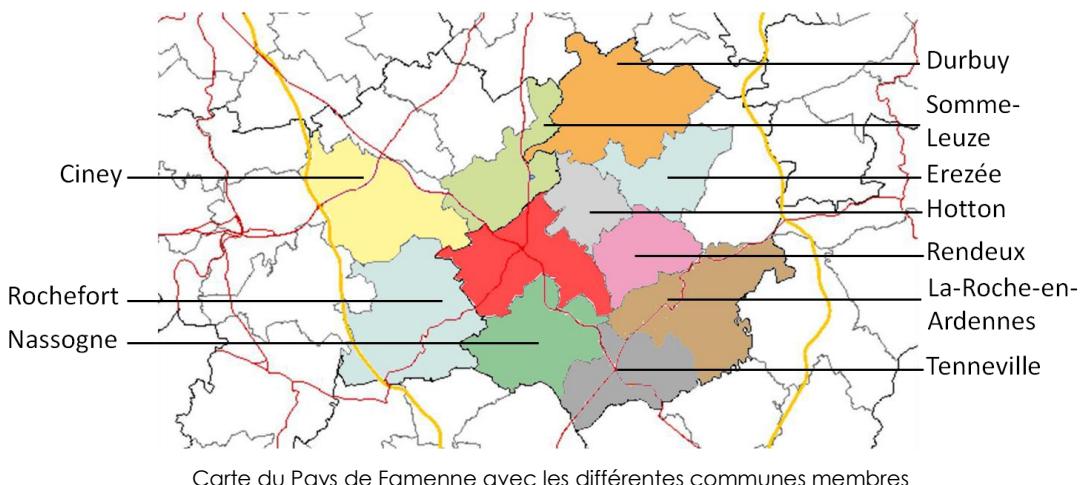
Il existe environ 11.000 emplois sur Marche-en-Famenne pour environ 17.000 habitants sur le territoire de la commune. Grâce à la présence de ces différents éléments moteurs, Marche-en-Famenne exerce un effet polarisant sur les communes voisines et, d'une certaine manière, oriente, voire entraîne leur développement. Celles-ci sont, par ailleurs, beaucoup plus rurales, hormis Ciney et Rochefort et leurs habitants ne peuvent trouver certains services et équipements que s'ils se déplacent à Marche.

Si l'on regarde d'ailleurs *Le diagnostic territorial de la Wallonie*, élaborée par la CPDT, on constate que sur les 31 aires d'influences présentes en Wallonie, neuf couvrent des territoires relativement étendus (Liège, Charleroi, Namur, Mons, Tournai, Bruxelles, Marche-en-Famenne, Libramont et Bastogne). Cela montre bien l'importance de la ville dans le territoire wallon mais aussi, avec la présence de Libramont et Bastogne, du manque de pôle urbain d'importance en province du Luxembourg et de ce fait le caractère beaucoup plus rural de la province.



Découpage du territoire wallon en aires d'influence des pôles urbains tenant compte des flux transfrontaliers/transrégionaux - CPDT Diagnostic Territorial Wallon

L'aire d'influence de Marche-en-Famenne correspond à peu près au « Pays de Famenne » qui est une association de différentes communes. Celle de Marche au même titre que celles de Rochefort, Durbuy, Hotton, Nassogne et Somme-Leuze se sont groupées pour faire reconnaître un bassin de vie qui connaît un développement dynamique. Cet organisme doit permettre dans le futur, d'aborder et traiter différentes compétences plus pertinentes à l'échelle de ce nouveau territoire comme la mobilité, l'emploi, les économies d'énergie, etc.



"Pourquoi un Pays ?

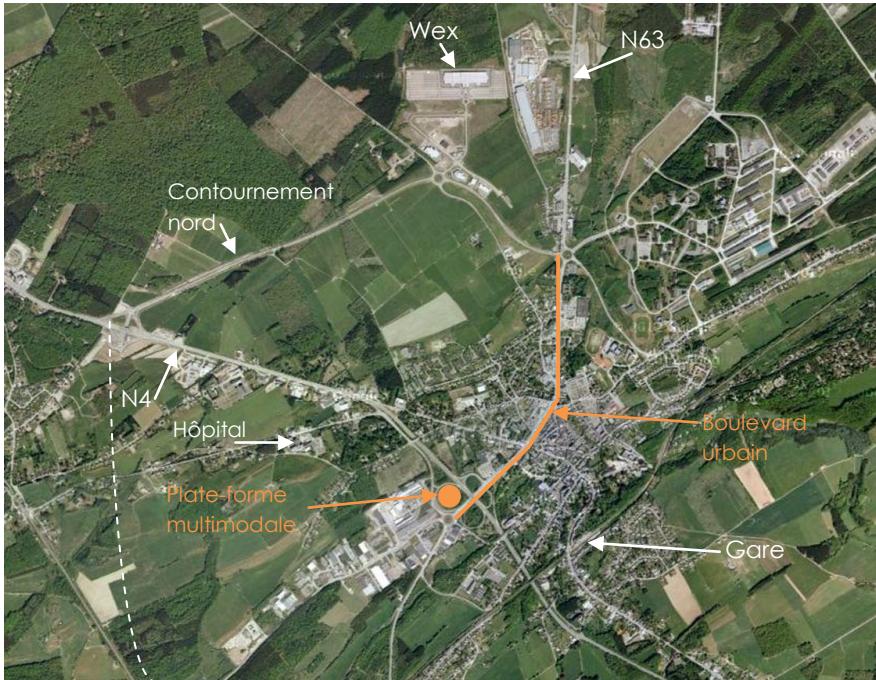
Marche-en-Famenne, Rochefort, Durbuy, Hotton, Nassogne et Somme-Leuze : six communes se sont groupées pour faire reconnaître par une image forte un bassin de vie qui connaît un développement dynamique ;

Pour renforcer la cohésion interne de ce « Pays » par l'intensification des échanges marchands comme non-marchands et des services collectifs (mobilité, emploi, santé, culture...) ;

Pour valoriser d'une même voix ses ressources actives et potentielles, en particulier vis-à-vis des autorités wallonnes et des investisseurs."¹

¹ Page d'accueil du site Internet <http://www.pays-de-famenne.be/>

2.3.1 LES GRANDS PÔLES DOMINANTS



Vue aérienne de Marche-en-Famenne, Google Maps

Au sud-est, le relief est plus pentu et la gare marque la fin du centre-ville avec la route qui rejoint la Nationale 4 et file vers Arlon. Le sud est lui occupé par une vaste zone d'activité économique qui mène à Marloie tandis que l'hôpital se trouve déjà dans le village de Aye à l'ouest.

Les pointillés blancs représentent le futur contournement ouest encore non réalisé et qui marquera la limite ouest de la ville tout en permettant au trafic de transit partant vers Marloie et Rochefort de ne plus passer par le centre-ville.

La carte ici à droite donne un rapide aperçu de la structure urbaine de la ville avec le réseau viaire (en gris) et les espaces bâtis (en noir).

On remarque le centre historique au bâti et au viaire plus denses ainsi que les quartiers périphériques aux habitations individuelles. La zone d'activités économiques au sud-ouest de la ville ressort également.

Cependant on voit l'énorme impact et importance des échangeurs routiers de la Nationale 4 et la dimension des espaces résiduels au cœur de l'échangeur.

Extrait du PLI

La carte ci-contre permet de constater les limites de la ville, marquées par différents éléments.

Au nord-ouest, se situe la partie réalisée du contournement de la ville indiquant la limite maximale pour une future urbanisation car l'espace vert au nord-ouest de ce contournement est classé zone Natura 2000.

Au nord, on retrouve la zone d'activité économique articulée autour du Wex et de la future prison, et avec, de l'autre côté de la N63, le camp militaire. Ces territoires représentent aussi la fin de la ville.



Les principaux pôles présents à Marche-en-Famenne vont être brièvement présentés ci-après afin de rendre compte de la diversité fonctionnelle et de l'importance que peut avoir la ville en termes de lieu d'échanges.

PÔLE ÉCONOMIQUE

- un des plus grands halls polyvalents de Belgique (le Wex)
- plusieurs parcs d'activité économique, dont un à vocation scientifique



Le Wex

PÔLE COMMERCIAL

- toutes les enseignes commerciales de la grande distribution
- très importante zone de chalandise



L'hôpital de Marche-en-Famenne

PÔLE HOSPITALIER

- un centre hospitalier de 181 lits et plus de 600 emplois
- hôpital principal de la zone nord de la province du Luxembourg



Le camp militaire Roi Albert

PÔLE SCOLAIRE

- une multitude d'écoles maternelles, primaires et secondaires (+ une formation supérieure depuis septembre 2012) de tous les réseaux
- env. 8.000 élèves et 800 enseignants



Le Palais de Justice

PÔLE MILITAIRE

- un des plus importants camp militaire en Belgique (2.200 militaires)



Le centre culturel et sportif

PÔLE CULTUREL

- une maison de la culture à vocation intercommunale
- complexe cinématographique
- une maison du tourisme

PÔLE JUDICIAIRE

- un palais de justice et les différentes juridictions de première instance

PÔLE ADMINISTRATIF

- env. 4.500 emplois publics
- différents organismes de formation professionnelle
- future prison de la province du Luxembourg

PÔLE SPORTIF

- un complexe permettant la pratique de nombreux sports

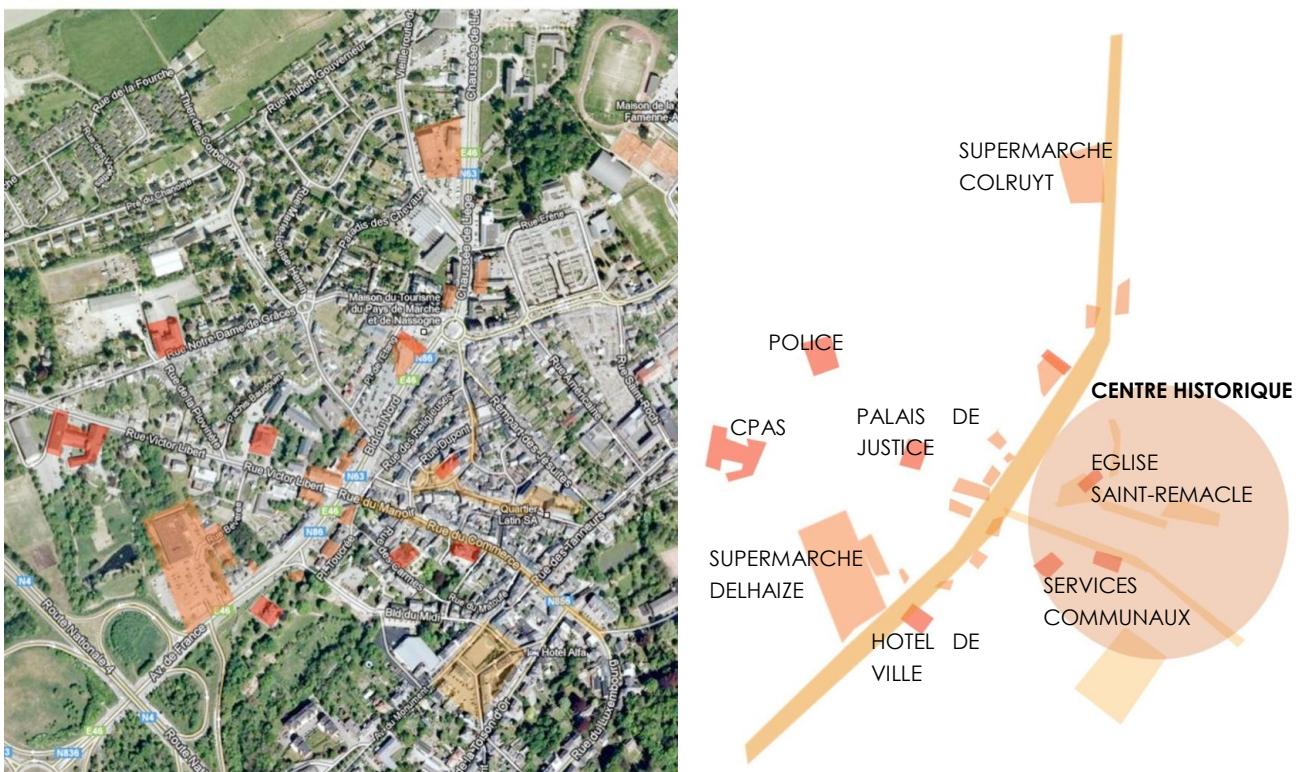
2.3.2. LES SERVICES À L'ÉCHELLE DE LA VILLE

À travers une analyse générale de la ville nous pouvons dresser sommairement deux logiques dans la distribution spatiale de ses services locaux.

D'une part, nous pouvons voir de nombreuses fonctions commerciales, administratives et de loisir dans le centre historique (rue commerciales, bâtiments administratifs, musées), représenté sur le schéma 2 par le rond rouge.

D'autre part, ces fonctions se trouvent distribuées le long du boulevard, ou à proximité directe de celui-ci. La partie droite du boulevard, à vocation plus résidentielle, compte quelques services administratifs mais elle est beaucoup moins marquée par ce type d'occupation spatiale. Ce sont surtout des bâtiments plus importants que l'on retrouve afin d'abriter certaines fonctions importantes

Situation des services commerciaux (orange) et des rues commerciales ; des services administratifs (Palais de Justice, la Police, etc.) et des loisirs (cinéma, musée, etc) (rouge).



De manière générale, on retrouve une mixité fonctionnelle sur une bonne partie du territoire de la ville même si la partie ouest reste majoritairement résidentielle et ne compte pas de commerces. Il manque ainsi de liaisons entre les espaces d'activités de la ville à l'ouest et ceux à l'est. Cette problématique s'explique principalement par la présence de l'autoroute urbaine qui a coupé la ville en deux lors de sa réalisation dans les années 1960. Et comme le centre historique avec ses différentes fonctions et ses commerces se trouve à l'est de cette coupure (l'autoroute occupant l'emplacement des anciens remparts qui ont été rasés pour la cause), la partie ouest ne s'est développée qu'au niveau résidentiel.

Par conséquent, il devenait opportun de transformer cette rupture et de diminuer l'impact de l'autoroute urbaine. Il faut noter que le trafic de transit est assez important et n'avait auparavant pas d'autre choix que de traverser la ville pour relier la N4 à la N63.

Sur base de ces constats, le projet du boulevard urbain a germé pour permettre une requalification de la voirie et des espaces adjacents ainsi que pour désengorger le centre-ville du trafic de transit en le déviant sur les voiries de contournement autour de la ville.

Il est également nécessaire que le projet puisse redynamiser et faire comprendre l'espace de la ville dans sa globalité, comme un ensemble constitué d'une multitude d'espaces à caractères différents. Ce boulevard devrait donc se lire comme une ligne de suture entre les différents éléments qui le bordent, permettant les usages contrastés de la ville (habiter, travailler, acheter, etc.). C'est dans ce but que le trafic de transit (et en particulier les poids lourds) est détourné du centre-ville.

Le cas spécifique du boulevard sera abordé dans le chapitre 4.

03_ ENJEUX À L'ÉCHELLE DE LA VILLE

De multiples enjeux doivent être pris en compte si l'on souhaite donner une réponse pertinente et appropriée à l'échelle de la ville. Nous reprenons ci-dessous plusieurs de ces enjeux en sachant bien cependant que d'autres existent mais échappent à nos compétences ou paraissent par rapport à ce travail et au projet du boulevard urbain. Suite à ces enjeux, nous tenterons de donner quelques moyens utilisés par la commune pour répondre à ses enjeux et améliorer son développement.

3.1. ENJEUX DE MOBILITÉ

- Améliorer la mobilité des modes lents dans la traversée de la ville.
- Amélioration des conditions de déplacement par une utilisation conscientieuse de la N63 transformée en boulevard métropolitain.
- Renforcer la présence des transports en commun (bus).
- Prise en compte de l'évolution prévisible des mobilités individuelles et des véhicules.
- Réduction de la circulation en centre-ville et une meilleure maîtrise de celle-ci.
- Plus grande sécurité pour les usagers, principalement les piétons, usagers faibles, que l'on cherche ici à favoriser afin qu'ils utilisent les modes doux.

3.2. ENJEUX D'URBANITÉ

- Une reconquête du paysage urbain (restauration, occupation des friches...)
- Un projet urbain global permettant de relier les territoires aujourd'hui fragmentés par l'autoroute.
- Une réappropriation des espaces délaissés et la valorisation du foncier en vue de l'émergence de nouvelles polarités.
- Une fonction d'image de la ville à développer.
- Mise en valeur de l'entrée de ville en tenant compte du contexte urbain.
- Une réduction de l'impact environnemental (physique et visuel) de l'autoroute.
- Retrouver les continuités physiques et visuelles disparues, par une intégration paysagère du réseau.

C'est-à-dire, relier visuellement et matériellement le centre ancien avec les extensions du XIX^e siècle.

- Possibilité de retrouver un certain attrait pour les propriétés situées le long du boulevard

3.3. ENJEUX RÉSIDENTIELS

- Proposer une mixité sociale dans les logements et des espaces appropriables par tous.
- Favoriser une diversité des typologies de logement.
- Faire du boulevard urbain, un lieu de vie et d'habitat plutôt qu'un lieu de passage et d'activité économique.

- Garder un développement homogène de l'habitat entre les futurs projets le long du boulevard et le reste de la ville.
- Permettre la création d'espaces résidentiels le long du boulevard via la valorisation des terrains qui le bordent.
- Donner une certaine valeur ajoutée à l'habitat présent le long du boulevard grâce à l'amélioration de son cadre de vie.

3.4. ENJEUX ÉCONOMIQUES

- Permettre une meilleure accessibilité piétonne aux différentes fonctions présentes le long du boulevard, principalement les commerces.
- Offrir plus d'attrait aux commerces et fonctions le long du boulevard en les incitant à valoriser leurs terrains pour y construire du logement en plus du commerce.
- Eviter de renforcer le commerce le long du boulevard sans tenir compte des commerces dans le centre ancien et en dehors du boulevard. Ceux-ci pouvant souffrir de la moins bonne accessibilité du centre historique et du piétonnier.

3.5. MOYENS UTILISÉS

- Redynamiser le centre urbain par un aménagement de qualité de la traversée de l'agglomération de Marche-en-Famenne (**projet du boulevard urbain**).
- Réaménagement des espaces publics de la ville via une vaste opération de **rénovation urbaine**.
- De nombreuses rénovations et requalifications de bâtiments anciens dans le centre historique.
- Provoquer un effet dissuasif sur les véhicules de transit et les obliger à emprunter le contournement pour ne plus encombrer le centre-ville.
- Création d'une plate-forme multimodale dans une des boucles autoroutières de la N4. Elle doit permettre de regrouper les camions sur un seul parking (et plus dans le centre-ville) et offrir une zone d'accueil pour le covoiturage. Cette plate-forme entraînera le parking obligatoire pour tous les camions de la commune, le passage de toutes les lignes de bus, une aire de services pour les chauffeurs poids lourds, la location de vélos ou autres modes lents, ...
- Le développement de centres commerciaux et de nombreux parcs d'activité économique et d'un parc scientifique aux abords de la ville.
- Mettre en place une dynamique de rénovation de bâtiments et de développement de projets.
- Un contrôle et des exigences strictes de la commune par rapport aux autorisations données pour de futurs projets le long du boulevard. Le but étant d'amener de nouveaux alignements, des gabarits à l'échelle du boulevard, une architecture de qualité,...

04_STRATÉGIES DE LA VILLE

Comme nous venons de l'introduire à la fin du chapitre précédent, plusieurs moyens sont mis en œuvre par les autorités de la ville pour favoriser son développement. Deux stratégies principales vont être expliquées par la suite : l'importante opération de rénovation urbaine du centre historique et le réaménagement du boulevard urbain à travers la ville.

Il existe par ailleurs d'autres développements sur le territoire de la commune mais le présent travail ne nous permet pas de les aborder tous.

Il semble toutefois important de mentionner au préalable le contexte qui a permis à Marche-en-Famenne de se développer fortement et assez qualitativement et qui continue encore à se développer aujourd'hui. Car outre sa localisation géographique et son aire d'influence importante vue précédemment, la ville profite aussi d'un contexte politique favorable.

En effet, le député-bourgmestre, André Bouchat est en place depuis 1986 et fait preuve d'une vision claire, globale et ambitieuse pour sa commune. Son rôle est essentiel dans le développement de la ville et sa présence au pouvoir depuis de nombreuses années a permis la réalisation des projets sur le long terme.

Une autre personne importante dans le développement de Marche est le directeur du service urbanisme, Philippe Peret. Par sa vision à long terme et sa rigueur dans la mise en place de projets qualitatifs, de nombreuses opérations ont pu être menées à bien.

Aujourd'hui, Marche-en-Famenne est le résultat de nombreux réaménagements, entamés depuis plus de 20 ans et qui en font une ville de plus en plus agréable et dynamique. Grâce à la stabilité et au dynamisme politique, de nombreux projets ont pu être réalisés entièrement car les opérations de rénovation urbaine et de réaménagement du boulevard, décrites par après, ont nécessité de nombreuses années de réflexion et de réalisation (plus que les 6 ans d'une législation communale).

Nous allons maintenant décrire les deux stratégies différentes utilisées par la ville afin de mettre en place les principaux enjeux décrits dans le chapitre précédent : l'opération de rénovation urbaine et le projet de boulevard urbain.



A_LA RENOVATION URBAINE

Suite à la reconnaissance du Centre Ancien Protégé de la ville historique (intérieur des remparts) en 1976, une volonté de rénovation urbaine a émergé. Celle-ci a pu commencer début des années 90 et a permis le réaménagement quasi complet de l'ensemble des espaces publics du centre historique. De nombreuses rénovations de bâtiments ont également été faites. Malgré leur réalisation au coup par coup, les différentes opérations se faisaient suivant une vision globale pratiquement aboutie aujourd'hui.

Les différents projets réalisés et à venir seront présentés par la suite après une description plus théorique de l'opération de rénovation urbaine en elle-même.

1. APPROCHE THÉORIQUE

1.1. Définition

La rénovation urbaine est un outil d'aménagement opérationnel qui existe depuis le début des années 70 en Région Wallonne

“L'opération de rénovation urbaine est une action d'aménagement globale et concertée, d'initiative communale, qui vise à restructurer, assainir ou réhabiliter un périmètre urbain de manière à y favoriser le maintien ou le développement de la population locale et à promouvoir sa fonction sociale, économique et culturelle dans le respect de ses caractéristiques culturelles et architecturales propres.”

1.2. Objectifs

L'opération de rénovation urbaine cherche à lutter contre la dégradation du milieu urbain en poursuivant différents objectifs patrimoniaux, architecturaux, urbanistiques mais aussi sociaux et économiques. Plusieurs actions de réhabilitation, d'amélioration ou de construction de logements, d'équipements collectifs, d'espaces verts mais aussi de bâtiments destinés aux commerces aux services, sont menées afin d'atteindre les différents objectifs souhaités

1.3. Procédure

Trois étapes principales :

- L'établissement d'un dossier de base et la reconnaissance de l'opération
- Les conventions-exécutions
- Le suivi de l'opération

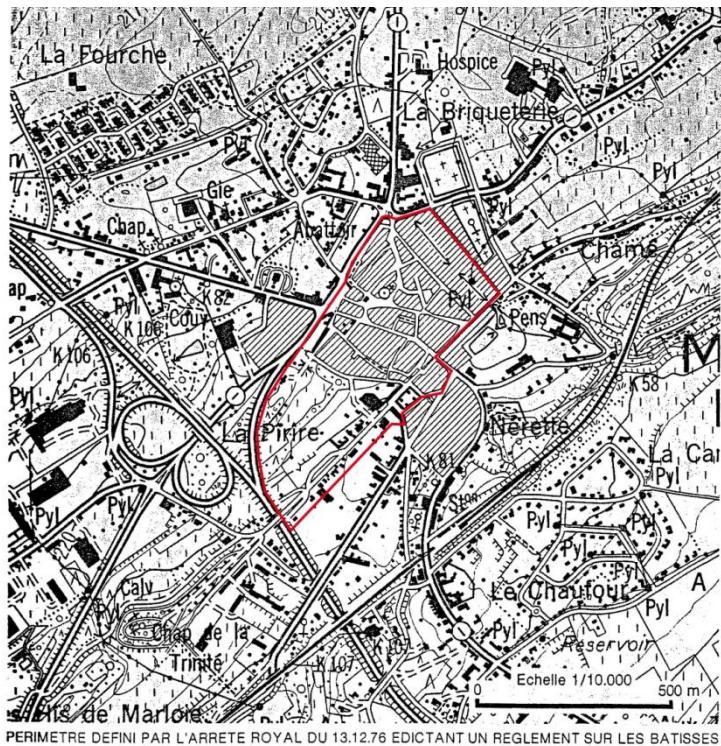
1.4. Subsides

La rénovation urbaine se caractérise par l'octroi de nombreux subsides publics aux communes afin de financer les différentes actions nécessaires. Ces subsides peuvent aller de 60% à 75% du montant en fonction du type d'intervention.

Cependant, il faut noter que la rénovation urbaine repose uniquement sur des fonds publics et peut donc durer de nombreuses années sans avancée significative.

2. L'OPÉRATION DE RÉNOVATION URBAINE DE MARCHE-EN-FAMENNE

La rénovation urbaine du centre historique de Marche était déjà envisagée avant 1977 et la fusion des communes. Il y eut par la suite deux périmètres de rénovation urbaine qui furent adoptés mais bien vite, un seul et nouveau périmètre fut approuvé en 1985.



Ministère de la Communauté française  Ministère de la Région wallonne

Dès le début, l'opération fut tournée vers la revalorisation des espaces publics et leur reconquête par les piétons. C'est ainsi que fut réaménagée la place Albert Ier et qu'un piétonnier fut réalisé dans la rue Saint-Laurent et la rue des Savoyards.

Le piétonnier ainsi que l'ensemble du centre ancien est alimenté par de petits parkings situés sur des terrains annexes. Le but recherché étant de dynamiser le centre ville en y consolidant les commerces présents, qui subissent la concurrence des grandes surfaces périphériques, tout en y améliorant la qualité de vie.

Plutôt que d'aménager quelques grands parkings, la stratégie est plutôt d'offrir de petits parkings à proximités des pôles commerciaux et fonctionnels afin d'offrir une meilleure accessibilité à ceux-ci mais aussi en limitant quand c'est possible, la place dédiée à la voiture. Avoir de plus petits parkings permet également de mieux les intégrer dans le tissu bâti et les réaménagements des espaces publics. La gestion des espaces uniquement piétons, uniquement parking ou partagés étant plus facile à mettre en place.

L'inscription du centre historique en tant que centre ancien protégé et le périmètre de rénovation urbaine ont favorisé l'octroi de primes pour l'embellissement et la rénovation des façades des particuliers.

Une opération de revitalisation urbaine a également été entreprise sur le site occupé auparavant par la caserne des pompiers et l'église des Jésuites. Un important complexe hôtelier y fut construit, le Quartier Latin.

En outre, les derniers vestiges de la présence de la fortification, excepté la tourelle du Rempart des Jésuites, furent détruits lors de la construction de l'autoroute urbaine en 1966 et aujourd'hui requalifiée en boulevard urbain.

Aujourd'hui, le centre historique a conservé un réseau viaire dense et étroit ainsi que de nombreux bâtiments classés et a pu profiter d'une vaste opération de rénovation urbaine. Cela a permis à la ville de garder son aspect traditionnel et de maintenir les commerces et les habitants en plein centre-ville.

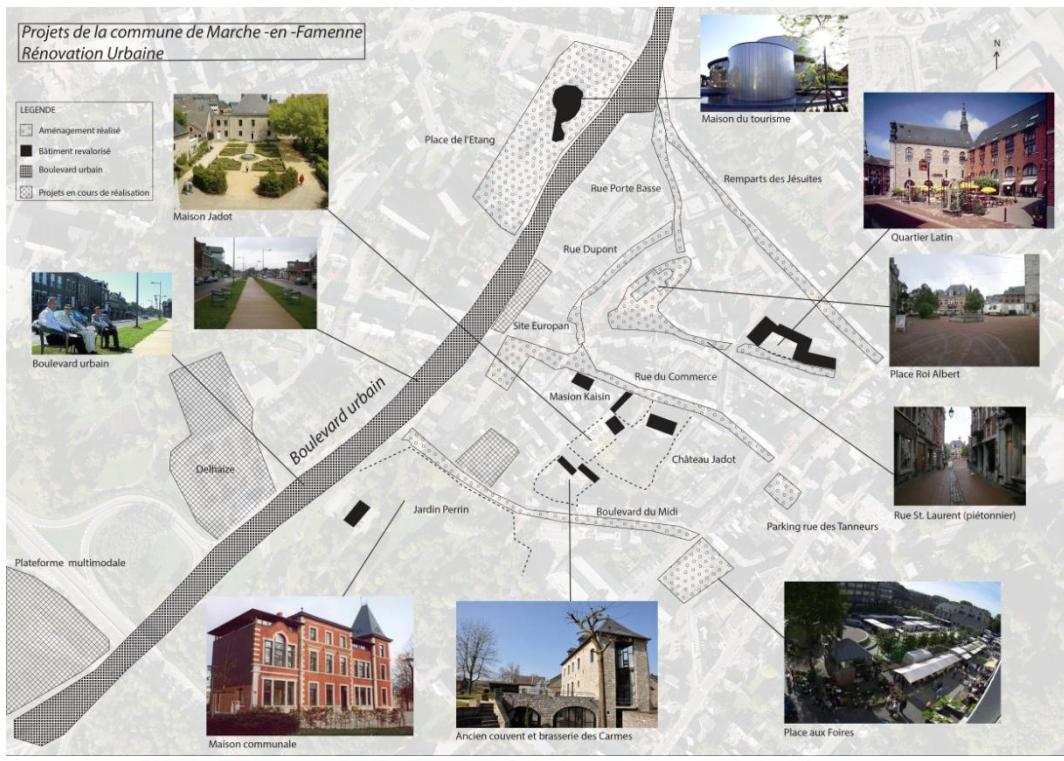
"D'une manière générale, les qualités de l'espace urbain traditionnel sont bien respectées lors des interventions architecturales récentes, tant privées que publiques."²

² Tiré du Schéma de Structure Communal de la commune de Marche-en-Famenne, 2004, réalisé par Pluris scrl en collaboration avec la commune de Marche-en-Famenne.

2.1. Les projets réalisés

De nombreux projets ont été réalisés depuis le début de la rénovation urbaine, il y a environ 20 ans. Une liste non-exhaustive des principaux projets mis en œuvre est reprise ci-dessous. Plusieurs projets privés de rénovation et transformation de bâtiments n'ont pas pu être pris en compte ici. Faute d'avoir pu obtenir les dates de réalisation des différents projets, nous ne pouvons les classer de façon chronologique

<p>□ Maison Jadot Rachat de la maison et reconversion en Musée.</p> <p>□ Brasserie des Carmes Rachat par la commune et transformation du bâtiment en Espace Public Numérique.</p> <p>□ Piétonnier et réaménagement de la place Albert Transformation des rues Saint-Laurent et des Savoyards en rues piétonnes et réaménagement de la place Albert en espace public limitant fortement les espaces de parking.</p> <p>□ Quartier Latin Construction d'un important complexe hôtelier en rénovant l'église des Jésuites et en remplaçant la caserne des pompiers.</p> <p>□ Rue des Brasseurs Réaménagement de la voirie permettant un meilleur partage de l'espace entre piéton et voiture.</p> <p>□ Remparts des Jésuites Réaménagement de la voirie permettant un meilleur partage de l'espace entre piéton et voiture.</p> <p>□ Rue des Tanneurs Réaménagement de la voirie permettant un meilleur partage de l'espace entre piéton et voiture.</p>	<p>□ Rue du Commerce Réaménagement de la voirie, agrandissement des trottoirs et mise à sens unique.</p> <p>□ Parking face à la rue des Tanneurs Aménagement d'un petit parking intégré dans le tissu bâti.</p> <p>□ Place aux Foires Réaménagement de la place en espace public limitant fortement les espaces de parking.</p> <p>□ Boulevard du Midi Réaménagement de la voirie et agrandissement des trottoirs.</p> <p>□ Maison Kaisin Rénovation et transformation d'un bâtiment en 13 logements et un commerce.</p> <p>□ Rue Dupont et rue Porte Basse Réaménagement de la voirie permettant un meilleur partage de l'espace entre piéton et voiture.</p> <p>□ Le boulevard Même s'il se trouve juste en dehors du périmètre de rénovation urbaine, le réaménagement du boulevard participe à la reconquête des espaces publics pour les piétons et à la transformation et amélioration du centre-ville.</p>
---	---



Ancien couvent et brasserie des Carmes



Maison Communale



Maison Jadot



Jardin Jadot



Place aux Foires



Quartier Latin



Boulevard urbain



2.2. Les projets futurs

Les projets ci-dessous sont les prochaines opérations de rénovation du centre historique. Certains projets ne rentrent pas directement dans le cadre de l'opération de rénovation urbaine (cas du projet Europan) mais participent à sa transformation d'ensemble. Pour Philippe Peret, directeur de l'urbanisme de la ville, de nombreux projets peuvent encore être réalisés, que ce soit en rénovant ce qui a été fait il y a 20 ans soit en requalifiant certains bâtiments pas toujours opportuns dans leurs volumétries et leurs aspects qualitatifs.

- Reconstruction des anciens remparts démolis au XIXème siècle le long du boulevard
Remise en valeur de l'emplacement des anciens remparts sur le boulevard du Nord et aux alentours de la rue Porte-Basse
- Rénovation d'une maison abandonnée, boulevard du Nord
Rénovation et transformation en plusieurs logements
- Réalisation du projet Europan le long du boulevard du Nord
Création de logements et réaménagement des abords permettant un meilleur accès au boulevard
- Place Toucrée
Réaménagement de la place en espace public limitant fortement les espaces de parking et permettant un meilleur partage de l'espace entre piéton et voiture.

B_ LE PROJET DE BOULEVARD URBAIN

Le projet de boulevard urbain fait appel à la deuxième stratégie de ville, décrite dans le chapitre précédent. Néanmoins, il peut être perçu comme un autre projet de rénovation urbaine et peut donc faire partie de la première stratégie de la ville de Marche-en-Famenne.

Comme le mentionnait la fin du chapitre 2, l'autoroute fracturait et divisait la ville en deux parties presque inatteignables. Cette voirie fort dense et polluée, (pollution atmosphérique et pollution acoustique), induisait une insécurité pour les piétons et constituait une barrière physique importante pour les habitants de Marche.

Autrefois, l'autoroute passant à côté du centre historique occasionnait d'importantes nuisances sonores et diminuait la fréquentation du centre par la population venant de la partie ouest de l'avenue de France. Le centre était caché, invisible depuis l'axe routier, cependant il souffrait de tous les désagréments inhérents à ce type d'infrastructure viaire. Le manque d'accessibilité piétonne vers le centre renforçait l'utilisation de la voiture pour s'y rendre, ce qui saturait les espaces de parking et créait de la congestion.



Situation du centre historique par rapport au boulevard

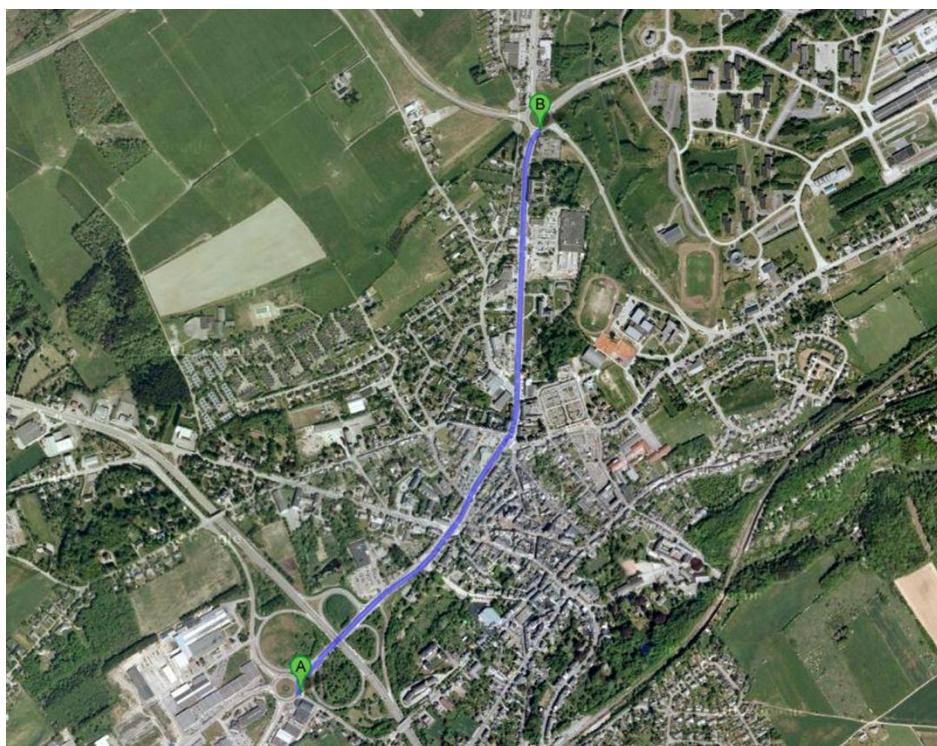
Outre ces aspects locaux, le boulevard s'inscrit également, à une plus large échelle, dans un réseau de mobilité douce supposé offrir la connexion manquante entre le Ravel venant de Rochefort et le Ravel de l'Ourthe, venant de Hotton. C'est sur base de cet aspect que les fonds FEDER ont été octroyés pour réaliser le projet de boulevard.

Après la localisation du tracé du boulevard, ce chapitre comprendra un bref historique de la mise en place du projet. Ensuite, les intentions de projet qui ont alimenté la conception seront expliquées ainsi qu'une description de sa formalisation. Finalement, les projets le long du boulevard (réalisés ou futurs) seront brièvement décrits ainsi que les intervenants et une estimation du budget.



1. LOCALISATION DU PROJET

Le projet de réaménagement s'étend sur environ 1,8 km de voiries, depuis le rond-point de la Pirire (A) jusqu'au rond-point du Carmel (B), à l'entrée du camp militaire (voir carte ci-dessous). Il emprunte l'Avenue de France, le Boulevard du Nord et la Chaussée de Liège. Le tracé traverse donc tout le centre urbain de Marche-en-Famenne. Au-delà des deux ronds-points, au nord comme au sud, se trouvent des zones d'activités économiques ainsi que les infrastructures de transport (N4 et N63) mais plus de quartiers résidentiels pouvant profiter directement du réaménagement.



Localisation du projet de réaménagement du boulevard urbain

2. HISTORIQUE DU PROJET

L'historique ci-contre ne reprend que ce qui concerne le développement du boulevard urbain depuis les premières réflexions jusqu'à la concrétisation.

Depuis plus de quarante ans, un contournement de Marche-en-Famenne est envisagé mais c'est finalement une voirie à 4 bandes qui sera construite en **1966** à l'intérieur de la ville, à l'emplacement du boulevard urbain actuel. Sa construction entraînera la destruction, en 1965, des remparts du Boulevard du Nord.

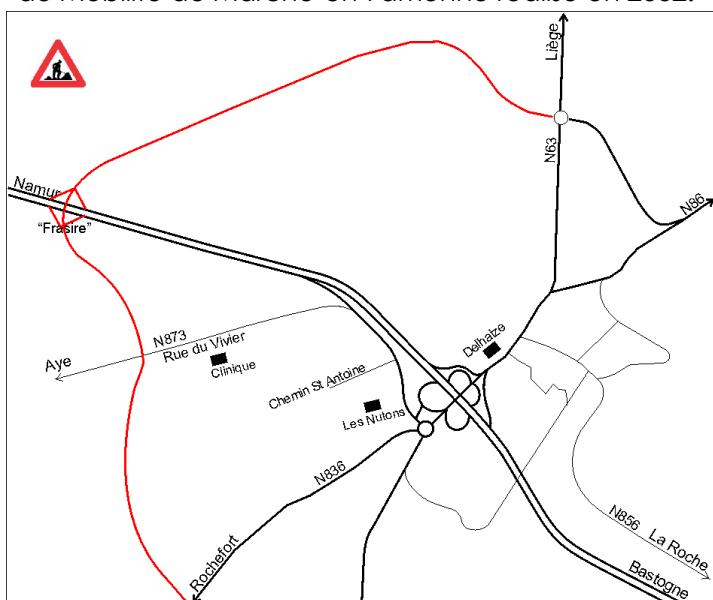
Par la suite, en **1990**, un concours d'idées fut mis en place dans le but de réconcilier la ville et la nationale à 4 bandes. Deux propositions diamétralement différentes furent retenues par le jury de l'époque.

La première invite à un dispositif cherchant à civiliser l'utilisation de la ville et de la voirie et incitant l'automobiliste à participer à la vie urbaine. Un boulevard arboré est ainsi proposé avec des parkings en surface, une promenade piétonne le long des remparts,... Le tout devant assurer une sorte de connexion entre la place de l'Étang (partie Ouest), le boulevard et des petites places à vocations multiples. Le projet, enfin, suppose un contournement de la ville.

La deuxième solution envisage de s'accommoder du trafic en créant un passage souterrain. De cette façon, une liaison réelle entre le centre historique et le reste de la ville existerait. Les autres principes comprennent la réalisation d'un immense piétonnier agrémenté de pièces d'eau, avoir peu de commerces, une intégration des différentes couches de la population et la simplicité comme règle d'or.

Notons que la première proposition se rapproche fortement de ce qui est réalisé aujourd'hui, 20 ans plus tard, malgré quelques différences et évolutions.

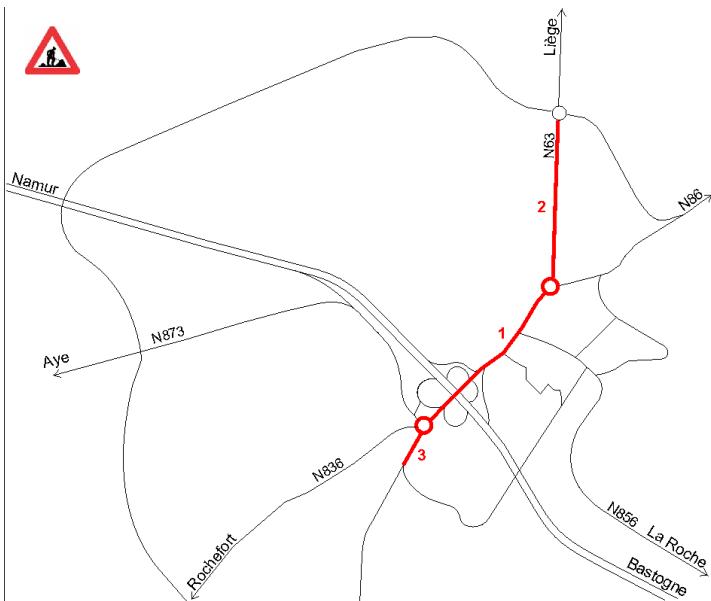
Lors des années suivantes, le réaménagement du boulevard et le contournement de la ville devint de plus en plus une évidence jusqu'à être mentionné clairement dans le Plan Communal de Mobilité de Marche-en-Famenne réalisé en **2002**.



"Dans la traversée de Marche, le trafic de transit s'ajoute au trafic de destination du centre ville, si bien que l'avenue de France connaît un trafic journalier de 24.000 véh/jour (et même 26.000 véh/jour, soit 1.000 à 1.200 véh/h par sens au carrefour Palace aux heures de pointe).

Le délestage d'une partie de ce trafic – et surtout du trafic de poids lourds – par une voie de contournement est nécessaire pour permettre de réhabiliter le centre ville, actuellement divisé en deux par l'avenue de France. L'avenue de France est dangereuse, désagréable et difficile à franchir autrement qu'en voiture, alors que les pôles d'activités, de culture et d'habitat se trouvent de part et d'autre, à des distances que l'on parcourt normalement à pied ou à vélo si l'environnement urbain s'y prête.¹³

¹³ Tiré du Plan Communal de Mobilité de Marche-en-Famenne, 2002, réalisé par le bureau Espaces & Mobilités sprl et le bureau Agua en collaboration avec le MET et la commune de Marche-en-Famenne.



"Après réalisation du contournement nord, il est possible de réaménager toute la traversée de Marche en boulevard urbain. Le charroi lourd sera interdit (sauf pour la desserte locale). La circulation automobile sera d'autant plus tentée d'emprunter le contournement (malgré l'allongement kilométrique) que l'avenue de France et la route de Liège sont remodelées en tenant compte des besoins de la vie et de la mobilité locale."⁴

En 2004, le Schéma de Structure Communal reprend les mêmes recommandations futures d'aménagement pour le contournement et le boulevard urbain et justifie son utilité. (+ voir annexes)

3 SCHEMA DES ORIENTATIONS EN MATIERE DE CIRCULATION

Les objectifs définis et les aménagements prévus ci-dessous (points 3.1, 3.2 et 3.3) proviennent du Plan Communal de Mobilité.

3.1 OBJECTIFS GÉNÉRAUX

Alléger le trafic qui traverse Marche

- Contournement Nord
- Réaménagement de la traversée de Marche (avenue de France, Route de Liège, N86 entre la Pirire et le contournement Sud)
- (...)

3.2 JUSTIFICATION DU CONTOURNEMENT

Située au croisement entre la N4 et cinq routes régionales (N63 vers Liège, N86 vers Hotton/Liège, N856-888 vers La Roche, N86 vers Marloie/Rochefort et N836 vers Rochefort/Wellin/E411), la ville de Marche est un noeud de trafic important.

L'importance de la ville comme pôle d'emploi, culturel, administratif et touristique induit une circulation de destination à laquelle s'ajoute la circulation de transit (voitures et poids lourds).

L'axe routier N836 – N63 reliant Wellin sur l'E411 à Liège connaît un trafic lourd important (500 camions par jour sur N836 en 2000) qui traverse le centre de Marche en ligne droite vers Liège ou pour rejoindre la N4 vers Namur ou Bastogne. Le trafic lourd est notamment lié à la présence de zonings industriels en bordure de cet axe.

Dans la traversée de Marche, le trafic de transit s'ajoute au trafic de destination du centre ville, si bien que l'avenue de France connaît un trafic journalier de 24000 véhicules par jour (et même 26000 véhicules par jour, soit 1000 à 1200 véhicules par heure par sens au carrefour Palace aux heures de pointe).

Le délestage d'une partie de ce trafic – et surtout du trafic de poids lourds – par une voie de contournement est nécessaire pour permettre de réhabiliter le centre ville, actuellement divisé en deux par l'Avenue de France. L'Avenue de France est dangereuse, désagréable et difficile à franchir autrement qu'en voiture, alors que les pôles d'activités, de culture et d'habitat se trouvent de part et d'autre, à des distances que l'on parcourt normalement à pied ou à vélo si l'environnement urbain s'y prête.

L'enquête Origine-Destination effectuée en mai 2001 a permis de chiffrer à 600 véhicules par heure environ le nombre de voitures et camions qui traversent Marche sans s'y arrêter (parmi ceux-ci une part ne fait que frôler le centre, en reliant par exemple la route industrielle et la N4 vers Namur).

Le projet de contournement Nord se justifie pleinement.

La réalisation de la liaison entre la N63 et la N4 est presque terminée. Dès l'ouverture de cette section, les poids lourds allant de Liège vers Rochefort emprunteront la N839 (le contournement) jusqu'à l'échangeur de la N4, redescendront la N4, prendront la sortie Aye et rejoindront la Pirire par le chemin Saint-Antoine. Un trafic lourd supplémentaire sur le chemin Saint-Antoine est très peu souhaitable. On risque une

⁴ Tiré du Plan Communal de Mobilité de Marche-en-Famenne, 2002, réalisé par le bureau Espaces & Mobilités sprl et le bureau Agua en collaboration avec le MET et la commune de Marche-en-Famenne.

recrudescence du nombre d'accidents au carrefour Bois Notre-Dame qui est dangereux et difficile à améliorer (manque de visibilité lié au relief).

En outre, il a été relevé que les mouvements principaux du trafic de transit sont les suivants :

- De Liège et Hotton vers Jemelle-Rochefort (et inversément) ;
- De Liège vers Bastogne (et inversément) ;
- De Marloie et Rochefort vers Namur.

La prolongation de la N839 pour relier la N4 et la route industrielle N836 donnera donc au contournement nord tout son sens. A ce moment, tout le trafic de transit suivant l'axe Rochefort- Liège pourra éviter la traversée de la ville. Il permettra également une accessibilité plus aisée à la clinique d'Aye ainsi qu'au zoning industriel de Marloie.

D'autre part, le projet de contournement sud ne traverse que des sites non urbanisés et évite autant que possible les sites de très grand intérêt biologique (v. carte 10-11 Situation existante : Patrimoine bâti et naturel).

Enfin, comme expliqué dans les objectifs généraux au point 3.1, le contournement est lié à un réaménagement de la traversée de Marche (Route du Condroz et Avenue de France).

Le tracé du contournement est repris sur la carte des « Mesures d'Aménagement ».

Par ailleurs, le projet de contournement sud nécessite obligatoirement une révision du plan de secteur.

3.3 AMÉNAGEMENTS DES VOIRIES

3.3.1 M ARCHE CENTRE/AVENUE DE FRANCE

Mesures :

- 1. Traiter l'axe jusqu'au rond-point de la Pîrire découle d'une option urbanistique : le noyau de la Pîrire, noyau d'entreprises artisanales et commerciales est un pôle de développement du centre de Marche qu'il est important de relier au centre ancien
- 2. Développer les relations et synergies entre ces deux centres d'emploi et de commerces dont les activités se complètent

Le même raisonnement peut se faire pour les commerces et entreprises qui se développent en bordure de la route de Liège.

3.3.2 N 63 ROUTE DE LIEGE

Mesures :

- 3. Aménager la voie en boulevard urbain et modérer les vitesses
- 4. Sécuriser les traversées et tourne-à-gauche vers les établissements riverains
- 5. Rapprocher les quartiers sis de part et d'autre

3.3.3 L IAISON CYCLE PIÉTONNE N 63 – N 86

Mesures :

- 6. Améliorer l'état du chemin
- 7. Adapter les barrières aux extrémités du terrain Libert (pour cyclistes)
- 8. Baliser l'itinéraire

Le contournement nord est opérationnel durant l'été **2006** et permet de relier la Nationale 4 à la Nationale 63, à la zone d'activité économique autour du Wex ainsi que le camp militaire et la route de Hotton.

En ce qui concerne le réaménagement du boulevard urbain, les premiers travaux débuteront en **octobre 2010** avec, en premier lieu, la réalisation du rond-point de la Porte-Basse. Les travaux relatifs à la plate-forme multimodale débuteront peu de temps après.

C'est vers la fin **août 2012** que se terminent les travaux de réaménagement. Il restera à placer le mobilier urbain et à planter les arbres, ce qui sera fait respectivement en **septembre** et **novembre 2012**.

Les prochaines échéances sont maintenant la réalisation de la dernière partie du contournement de la ville, à l'ouest, ce qui devrait être fait prochainement.

3. INTENTIONS DU PROJET

Nous avons détecté six intentions claires de projet qui se traduisent, par la suite, par le projet du boulevard urbain.

3.1. Crédation d'un front bâti continu

Le projet s'appuie sur la présence d'un front bâti important et continu tout le long du boulevard. Il vise à redonner un caractère urbain au boulevard et il mise sur la réaction positive de l'automobiliste face au sentiment d'entrer dans la ville.

3.2. Transformation de l'infrastructure routière.

Une autoroute est un axe de circulation rapide, fluide, longitudinal. C'est une infrastructure qui ne tient pas compte de son entourage et qui crée une barrière physique infranchissable.

Ainsi, elle fracture la ville et met en place des éléments artificiels qui ne rentrent pas dans le vocabulaire de la ville.

De plus, elle crée des nuisances sonores et physiques, du danger pour les personnes qui s'aventureraient à la traverser, etc.

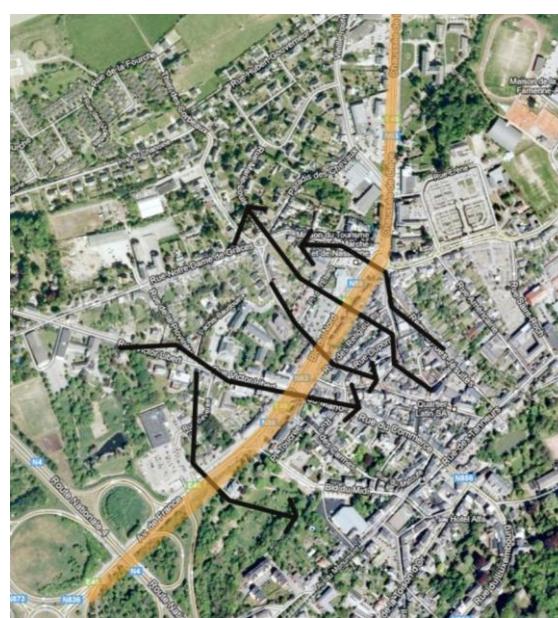
D'autant plus, une autoroute est incompatible avec la circulation des modes doux, des déplacements piétons et de l'habitat.

La présence de cette autoroute empêchait donc tout type d'urbanité à l'entrée de la ville de Marche-en-Famenne. Il fallait donc modifier, transformer, "enlever" l'autoroute afin de pouvoir créer une urbanité propice à la création de nouveaux logements et donc d'un nouveau front bâti (point 1).

3.3. Les transversalités

Il s'agit de retrouver les continués transversales existantes avant l'implantation de l'infrastructure routière ou d'en créer de nouvelles. Avec l'accentuation de ces transversalités, l'infrastructure se voit "perturbée" et perd sa force longitudinale d'axe routier haute vitesse.

D'autre part, ces transversalités peuvent générer un tissu continu entre le centre ville et les quartiers de logements à l'ouest de l'axe.



Les transversalités du boulevard

3.4. Vocabulaire du boulevard urbain

Il s'agit de transformer l'autoroute en un boulevard urbain, d'en changer donc le caractère et son vocabulaire. Cela se concrétise par la mise en place de bandes végétalisées et de mobilier urbain. Ces aménagements changent l'image de l'entrée de ville, provoquent incontestablement le ralentissement des voitures et permettent de retrouver une certaine qualité de vie.

3.5. Valorisation du foncier

Une réappropriation des espaces délaissés et la valorisation du foncier en vue de l'émergence de nouvelles polarités.

3.6. Changer l'image de l'entrée de ville

Les cinq éléments décrits ci-dessus amèneraient à une reconquête du paysage urbain (restauration, occupation des friches...) et donc de l'image d'entrée de ville.

4. FORMALISATION DU PROJET

Lors de la formalisation, le projet a démarré par un changement de la physionomie de l'infrastructure routière pour se diriger vers une transformation en boulevard urbain.

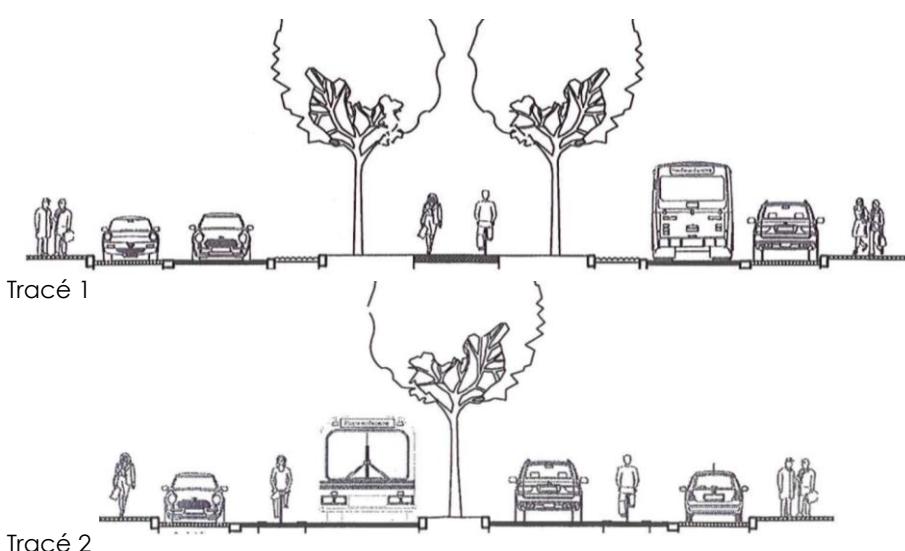
La configuration du tissu bâti n'offrant pas la même largeur de voirie de façade à façade, deux types d'aménagement ont été retenus. Le nouvel axe comprend ainsi deux tracés avec un vocabulaire similaire. Le premier occupe le plus de largeur et consiste en deux rangées d'arbres, une piste cyclable au milieu, deux types de recouvrement du sol (un minéral et un végétal), un éclairage continu, des chaises et des poubelles qui complètent le mobilier urbain. Une bande de circulation dans chaque sens est couplée à une bande de stationnement (voir coupe Tracé 1).

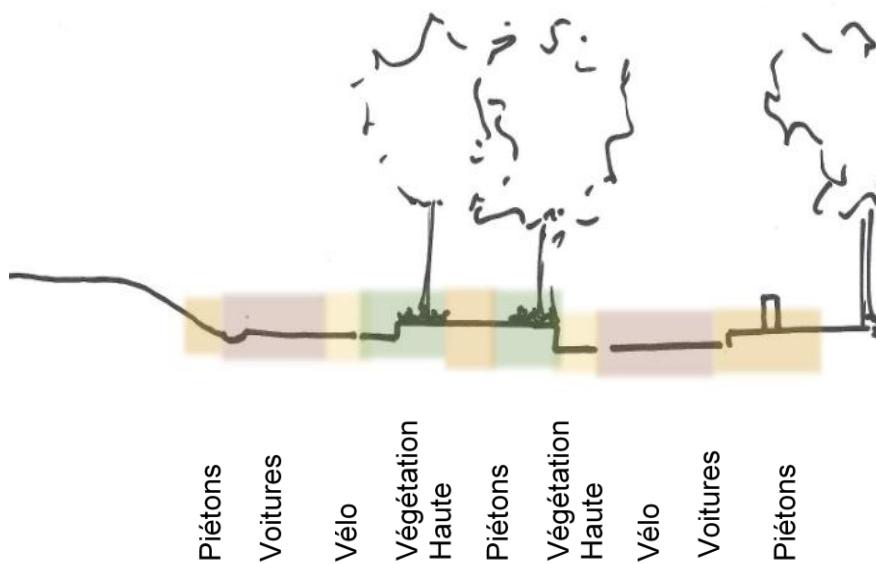
Le deuxième, moins large, compte une rangée d'arbres et un éclairage continu. La piste cyclable se positionnant au niveau des voiries où l'on retrouve également une bande de circulation dans chaque sens, couplée à une bande de stationnement (voir coupe Tracé 2)..

Le premier tracé, rond-point de la Pirire - Porte-Basse, mesure environ 1 kilomètre tandis que le second tracé couvre plus ou moins 800 mètres.



Localisation des 2 types de tracé





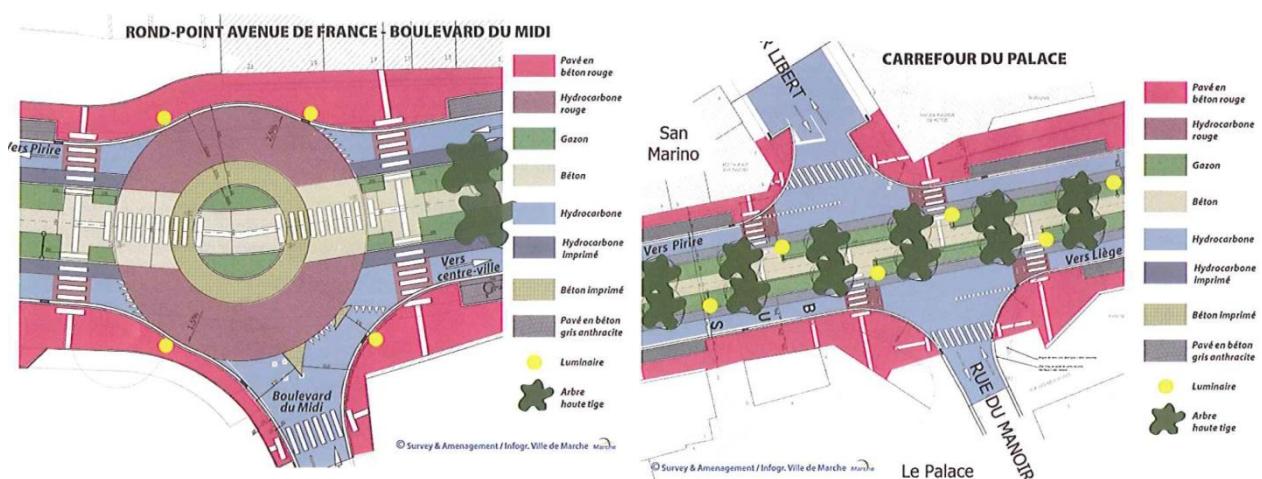
Le projet s'appuie sur la présence d'un front bâti important et continu tout le long du boulevard avec des immeubles de logements de trois à quatre niveaux.

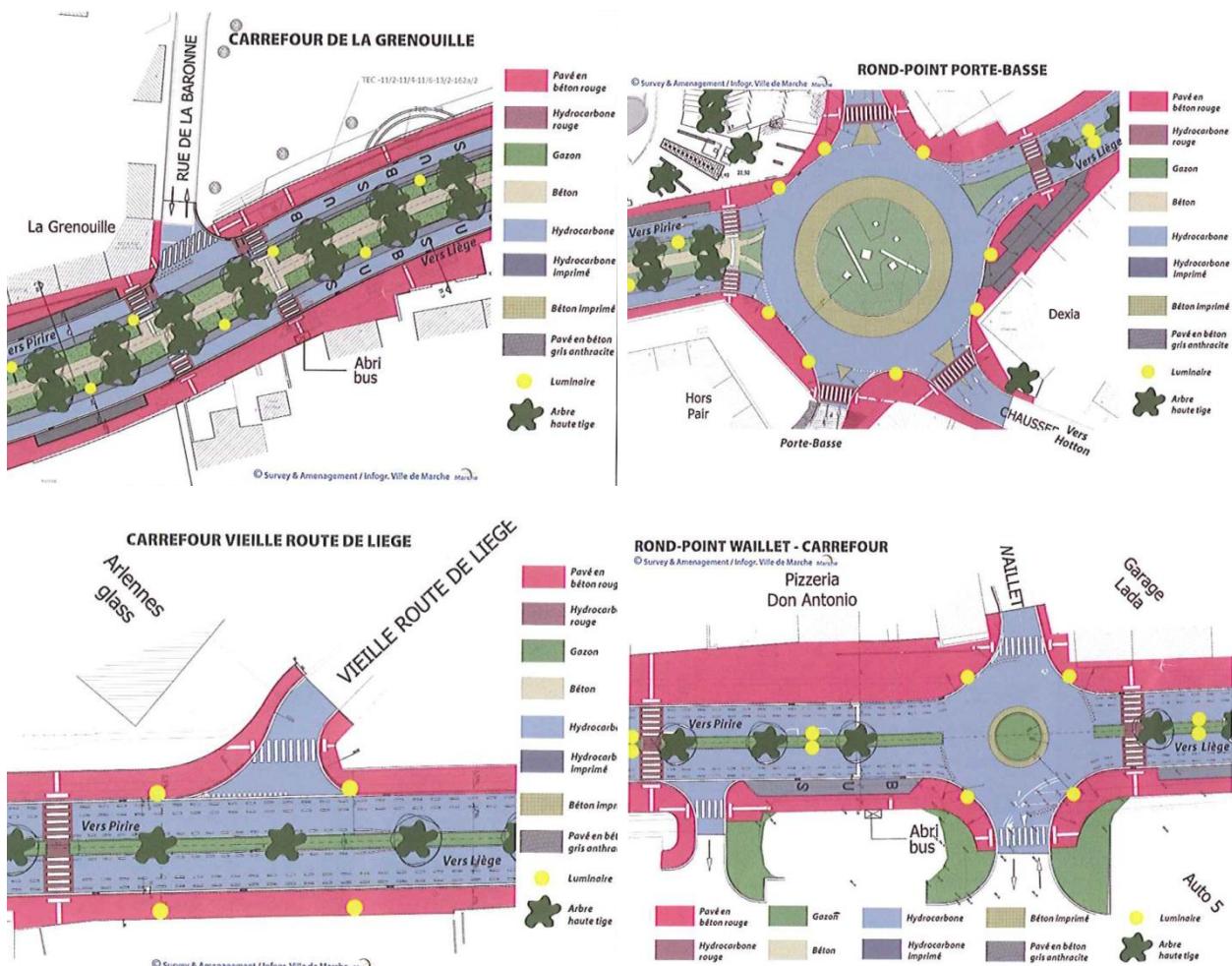
Il vise à redonner un caractère urbain au boulevard et il mise sur la réaction positive de l'automobiliste face au sentiment d'entrer dans la ville.

Cela se concrétise par la mise en place de bandes végétalisées et de mobilier urbain.

Par ces aménagements, le projet devrait provoquer le ralentissement des voitures.

Plans du nouvel espace





La connexion entre la zone plus résidentielle et le centre devient beaucoup plus claire car on peut lire la continuité des rues, les accès aux poches environnantes et un resserrage du tissu urbain.

5. DE FUTURS DÉVELOPPEMENTS

Au final, la transformation du boulevard n'en est qu'à ses premières étapes. C'est-à-dire que le réaménagement des voiries et des espaces publics a été réalisé et rend aujourd'hui les lieux attractifs pour créer un cadre propice au développement de nouvelles fonctions et au renforcement de celles existantes.

Le but étant d'attirer des investisseurs et promoteurs susceptibles de valoriser les terrains bordant le boulevard en y construisant des gabarits à l'échelle du boulevard et en recréant un alignement bâti d'un véritable boulevard urbain.

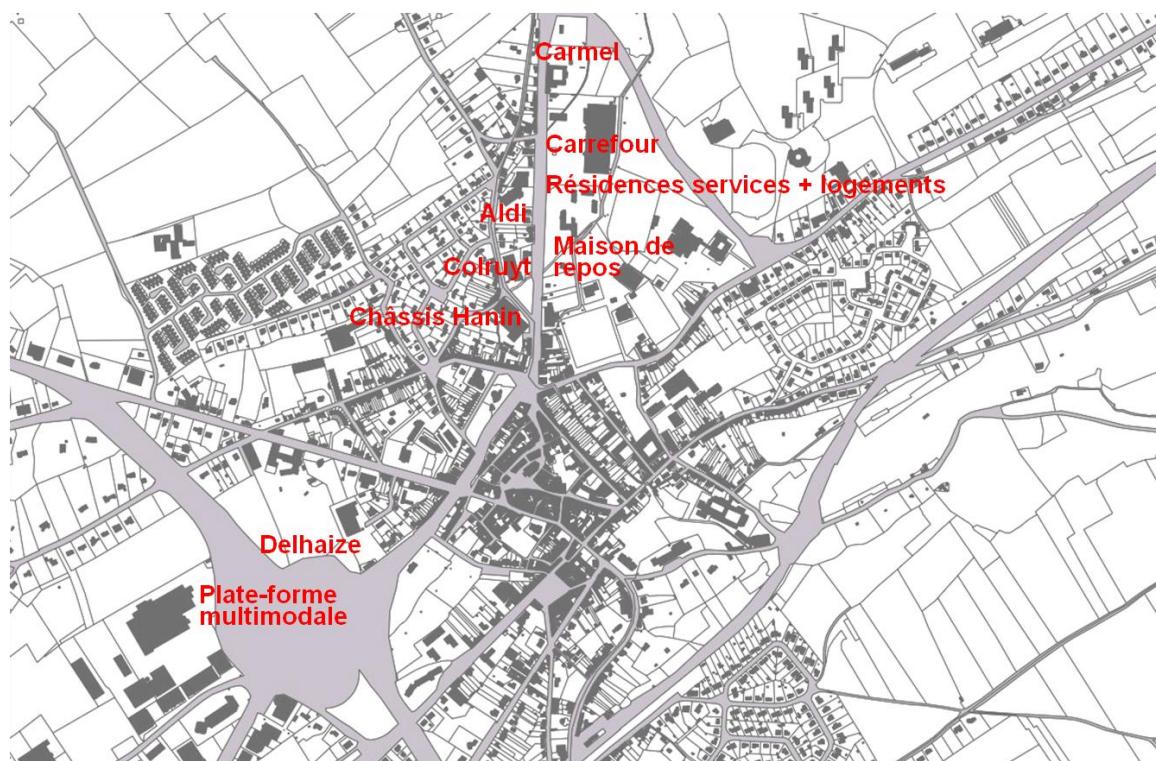
Au vu des projets envisagés le long du boulevard, le pari semble gagné. Un certain dynamisme a été insufflé par le réaménagement auprès des promoteurs. La commune met, quant à elle, tout en œuvre pour que les projets proposés s'accordent avec l'ambition voulue pour le boulevard.

Les plus importants projets sont repris sur la carte ci-dessous et seront brièvement expliqués.

- **Le Carmel** : ancien bâtiment religieux reconvertis en moyennes surfaces commerciales.
- **Le Carrefour** : hypermarché dont le bâtiment a été rénové et le parking réaménagé. Un nouveau restaurant McDonald y a été construit.

- **Résidences services et logements** : il est prévu de construire plusieurs résidences services en lien avec la maison de repos voisine ainsi que des logements.
- **Le Aldi** : le magasin sera détruit et un nouveau bâtiment va venir s'implanter en bord de boulevard avec la surface commerciale au rez-de-chaussée et des logements à l'étage.
- **Le Colruyt** : comme pour le Aldi, le magasin sera détruit et un nouveau bâtiment va venir s'implanter en bord de boulevard avec la surface commerciale au rez-de-chaussée et des logements à l'étage.
- **La maison de repos** : elle a été rénovée et agrandie avec de nouvelles constructions en bord de boulevard
- **Châssis Hanin** : cet ancien atelier sera transformé pour recevoir de nombreux logements.
- **Le Delhaize** : il est prévu que de nouvelles surfaces commerciales viennent refermer le parking ainsi que l'alignement avec le boulevard.

D'autres projets de logements sont également prévus comme celui issu du concours Europan, face à la place de l'étang. Il y a donc une véritable dynamique qui est en route et une volonté de reconstruire un véritable boulevard urbain avec des gabarits, une densité, des commerces et des logements à son échelle. Pour ce faire, les autorités communales restent fermes face aux projets qu'elles reçoivent et n'autorisent que ceux susceptibles de favoriser le dynamisme du boulevard tout en présentant une architecture et une esthétique de qualité.



Carte reprenant les grands projets prévus le long du boulevard

6. LES INTERVENANTS ET LE BUDGET DU PROJET

6.1. Les différents intervenants

Les différentes informations reprises ci-dessous ne concernent que le projet de réaménagement du boulevard urbain. Celles concernant l'ensemble de la rénovation urbaine de la ville étant beaucoup trop conséquentes pour être collectées et reprises dans ce travail.

Pouvoir adjudicateur	Service Public de Wallonie, Direction Générale Opérationnelle 1, Routes et bâtiments
Bénéficiaire	Commune de Marche-en-Famenne
Bureau d'études	Survey & Aménagement sa
Mise en œuvre	Socogetra (du rond-point de la Pirire au rond-point rue Porte-Basse et plate-forme multimodale) ABTech (du rond-point rue Porte-Basse au rond-point du Carmel)
Autres intervenants	Idelux (intercommunale de développement) Ores et Interlux (gaz et électricité) SWDE, SPGE et AIVE (eau) Belgacom (téléphonie, Internet)

Les voiries du boulevard étant des routes régionales, c'est bien le Service Public de Wallonie qui a lancé les marchés pour la réalisation du projet. On peut également voir que deux entreprises ont réalisés les travaux, chacune ayant un tracé propre. Cette solution a été choisie pour permettre une meilleure efficacité et une meilleure gestion du chantier. Cela évite également à une même entreprise d'être seule responsable pour un chantier aussi vaste. Les deux entreprises avaient 450 jours ouvrables pour réaliser le chantier.

Au niveau de la population, il ne semble pas y avoir eu de participation citoyenne dans la réalisation du projet. Des séances informatives ont cependant eu lieu et la population a pu être relativement bien informée lors du chantier au niveau des règles de circulations (itinéraires bis, voiries coupées, interdiction de circuler, etc.). Différents médias ont relayés les informations et un blog Internet (<http://boulevard.marche.be/>) à spécialement été conçu pour la période du chantier afin d'informer les gens sur l'état d'avancement et sur les contraintes à respecter. Les premières impressions des habitants sur le réaménagement sont positives bien qu'ils aient été ennuyés pendant deux ans de chantier. Celui-ci est pourtant resté en permanence ouvert, c'est-à-dire qu'une bande de circulation dans chaque sens a été maintenue durant pratiquement tout le chantier sur l'ensemble du tracé. De nouvelles habitudes d'utilisation du boulevard (surtout pour les piétons et les cyclistes) semblent doucement s'installer, d'après Philippe Peret.

6.2. Premiers chiffres de l'investissement

Ces chiffres sont repris HTVA et ont été publiés avant la fin des travaux. Le budget final serait apparemment supérieur aux données ci-dessous mais nous n'avons pu obtenir d'informations plus précises. Il est, en outre, fort probable que ces montants soient ceux de l'adjudication

Montant de l'investissement	7.785.399,60 euros
Part de la Wallonie	4.445.826,77 euros
Part du FEDER	3.095.304,52 euros
Part de la Wallonie et du FEDER	7.541.131,29 euros

Par ailleurs, un compte-rendu publié lors de la fin des travaux, sur le blog <http://boulevard.marche.be/> en date du 10 septembre 2012 reprenait différents chiffres :

"Le bourgmestre André Bouchat a encore rappelé que les travaux du boulevard étaient financés pour 50% par l'Europe, près de 45 % par la Région et le reste (200.000 €) par la Commune.
 L'échevin des travaux Jean-François Pierard a apporté quelques précisions supplémentaires après avoir rappelé le but officiel du projet qui était : " Le renforcement du pôle de Marche-en-Famenne comme moteur du Nord de la Province du Luxembourg"
 Ouverture du chantier : 6 septembre 2010.
 Durée prévue des travaux : 450 jours ouvrables (utilisés à ce jour : 370)
 Ampleur des travaux :
 - 32.000 M2 de revêtements hydrocarbonés (armac)
 - 10.000 M2 de trottoirs en auto-bloquants
 - 2.200 M2 de pistes cyclo-piétonne en béton ocre
 - 120 lampadaires
 - 163 arbres à planter (en novembre)
 - 75 barrières, 10 poubelles et 21 chaises
 - 20 totems (les éléments de la signalisation sont adoptés et adjugés)."

6.3. La fiche FEDER

Le tableau du point précédent montre la part d'investissement provenant de l'Union Européenne via les fonds FEDER (Fonds Européens de DÉveloppement Régional). Sans l'apport de ces subsides, il est probable que le réaménagement n'aurait pu se concrétiser aussi rapidement voire qualitativement.

Philippe Peret, directeur du service urbanisme de la ville, affirme que les fonds européens ont été octroyés suite à l'importance que prenait le projet en terme de mobilité douce. Le réaménagement fait effectivement la part belle aux piétons et cyclistes. Dans sa justification, il ajoute que le tronçon du boulevard urbain permet la jonction entre le Ravel Marche-Hotton et le Ravel Houyet-Rochefort. Celui-ci étant pourtant à pratiquement à 10 kilomètres de Marche-en-Famenne, sans itinéraires cyclables en site propre entre les deux. Cet élément fut pourtant important dans l'attribution des subsides.

05_GOUVERNANCE

Les différents projets présentés précédemment ont montré le dynamisme présent dans la commune et le développement important qui s'ensuit. Nous allons, ci-dessous, chercher à présenter les raisons de ce succès via les acteurs influents

Comme nous l'avons déjà mentionné au début du chapitre 4, les raisons de ce dynamisme tiennent surtout du contexte politique en la personne principalement du député-bourgmestre André Bouchat. Figure marquante et imposante, il représente pratiquement à lui seul la transformation de Marche. En place depuis 1986, sa vision globale et à long terme sur la ville lui ont permis d'être ambitieux pour Marche-en-Famenne. En valorisant les atouts de la ville et en favorisant le développement économique, il a permis une augmentation importante de la population et des emplois. Sa présence au pouvoir depuis de nombreuses années a offert des possibilités de réaliser des projets sur le long terme avec une continuité dans leur gestion et leur concrétisation. Par ailleurs, sa présence au niveau régional et son expérience en politique lui permettent d'actionner certains leviers et de profiter de ses relations.

En ce qui concerne le développement territorial et urbanistique de la commune, une autre personne importante symbolise ce dynamisme, le directeur du service de l'urbanisme, Philippe Peret. Présent à son poste depuis la fin des années 80, il porte également une vision ambitieuse et à long terme sur la ville. Sa connaissance poussée de la ville et de son histoire ainsi que sa rigueur et sa fermeté ont permis la mise en place de projets de qualité dans le cadre de la rénovation urbaine. Leur intégration dans le tissu urbain et leur cohérence offrent aujourd'hui un ensemble de qualité. Sa capacité à refuser des projets non-adéquats apporte également une certaine qualité au niveau architectural et esthétique sur la ville.

Cette stabilité politique liée à une vision à long terme et à une bonne gestion des projets explique en bonne partie le développement de la commune. Il existe certainement de nombreuses communes qui envient une telle situation ou qui, du moins, devraient suivre un peu plus l'exemple sur certains points.

Notons toutefois que de nombreux ont également été permis via les outils de rénovation ou revitalisation urbaine qui ont amené de nombreux subsides publics. Cet atout a été d'ailleurs bien utilisé par la commune.

Au niveau du développement économique, Marche-en-Famenne a pu profiter des nombreux parcs d'activités économiques présents pour attirer et maintenir de nombreuses entreprises dont certaines ayant un rayonnement international. Ceci a été possible grâce au travail de IDELUX, l'Intercommunale de développement économique de la province du Luxembourg. Son activité importante et son dynamisme ont permis le développement rapide des différents parcs ainsi que le développement d'un nouveau parc scientifique. Outre le domaine économique IDELUX intervient également dans les projets publics de logements, d'infrastructures culturelles et sportives ainsi que dans des projets d'aménagement d'espaces publics.

Enfin, Marche-en-Famenne profite également d'investisseurs privés comme Houyoux Constructions, entreprise marchoise spécialisée en construction, promotion immobilière et développement de projets et qui a réalisé plusieurs projets dans la ville comme le Quartier Latin.

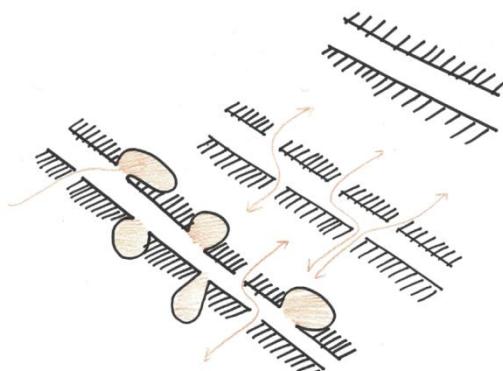
06_CONCLUSIONS

Points positifs du projet de boulevard urbain :

- Le projet permet la connexion du centre historique avec le quartier de l'autre côté du boulevard.
- La volonté de désengorger le boulevard et le centre-ville en détournant le trafic par les contournements extérieurs de la ville.
- Il permet le développement de la mobilité douce et offre une accessibilité facile aux commerces et services le long du boulevard pour les piétons et cyclistes, en mettant les véhicules au second plan.
- Il permet de transformer un axe routier important en un espace public (opération rare en Wallonie)
- Il est vu comme un levier de développement de nouveaux projets de logements et commerces avec un énorme dynamisme mis en place et une pression foncière grandissante.
- La rapidité de l'exécution du projet (mise en œuvre en 2 ans et pas de phasage en 10 ans comme proposé par la RW).
- Il s'agit aussi d'homogénéiser le centre ancien en essayant de gommer la vaste échancrure réalisée dans les années 60.

Notre avis :

Le projet ne remet pas fondamentalement en cause la logique et le caractère de l'infrastructure viaire (peut-être manque-t-il le contournement ?) L'aménagement reste principalement "linéaire", les liaisons transversales n'appelant pas suffisamment l'usager à se diriger vers le centre historique. Peut-être un aménagement des poches situées le long du boulevard pourrait donner plus de qualité à cette bande longitudinale.



D'autre part, au niveau général, le résultat de l'aménagement d'espaces publics est, théoriquement, d'améliorer la qualité de vie des habitants et de poursuivre la rénovation totale du tissu urbain. Mais les nouveaux espaces publics sont conçus, quelques fois, comme des espaces d'exclusion à d'autres activités qui ne correspondaient pas forcément au modèle de ville que les autorités et experts avaient en tête.

Le réaménagement des nombreux espaces publics permet aussi aux autorités de faire place nette pour créer quelque chose de joli, de clinquant où certaines appropriations sont malvenues. Le boulevard urbain représente la vitrine et l'image de la ville car la plupart des visiteurs extérieurs arrivent en ville via celui-ci. Il doit donc refléter le dynamisme de la ville et montrer "de belles choses". Cet aspect est compréhensible et justifié mais peut se faire au détriment des habitants. Ceux-ci ont reçu un vaste espace de promenade, des trottoirs larges pour mettre des chaises mais pas d'espaces de jeux ou de rencontres à proprement parler.

Il est évident que beaucoup de ces espaces ont, par le temps et les dynamiques de ville complexes, des usages imprévus, ou sont finalement utilisés différemment de l'idée initiale du projet.

Les espaces publics ont fini par être des espaces où se mélangent l'ancien et le nouveau, les usages traditionnels et les usages transgresseurs, et sont devenus, la plupart du temps, des espaces de frontière où l'hybridation est presque la seule possibilité. Le confort qui peut parfois être offert dans certains espaces n'est pas toujours opportun. Un manque d'intimité peut être regretté à certains endroits ainsi qu'une certaine monotonie dans les types d'aménagements et dans les utilisations de matériaux. Même s'il est indispensable de maintenir une cohérence sur l'ensemble du tracé, certains espaces auraient pu recevoir un traitement plus spécifique, plus artistique.

À titre illustratif de cette réflexion, on se pose la question, *est-ce que les habitants vont-ils vraiment aller s'asseoir sur les chaises au milieu du boulevard et y rester ?*

07_SOURCES ET RÉFÉRENCES

DOCUMENTS

- Plan Communal de Mobilité de Marche-en-Famenne, 2002, réalisé par le bureau Espaces & Mobilités sprl et le bureau Agua en collaboration avec le MET et la commune de Marche-en-Famenne.
- Schéma de Structure Communal de la commune de Marche-en-Famenne, 2004, réalisé par Pluris scrl en collaboration avec la commune de Marche-en-Famenne.
- Atlas du Patrimoine Architectural des Centres Anciens Protégés, Marche-en-Famenne, périmètre défini par l'Arrêté Royal du 13.12.1976, Ministère de la Communauté française et Ministère de la Région wallonne.

SITES INTERNETS

- <http://boulevard.marche.be/>
- <http://www.marche.be/>
- <http://www.pays-de-famenne.be/>
- <http://maps.google.be>
- <http://cpdt.wallonie.be/old/Data/colloque/2009/Posters/Exposants/Marche-en-Famenne.pdf>
- http://archives.lesoir.be/les-resultats-d-un-concours-d-idees-pour-reconcilier-la_t-19900915-Z0333Z.html
- http://archives.lesoir.be/marche-en-famenne-toute-une-artere-s-apprete-a-revivre_t-1990707-Z0GZUV.html
- http://archives.lesoir.be/marche-en-famenne-la-petite-ville_t-20120120-01RTGH.html
- http://archives.lesoir.be/la-ville-conjuguee-au-futur-simple_t-20120126-01T0J1.html
- http://archives.lesoir.be/une-liaison-marche-rochefort_t-20110615-01FMM8.html
- <http://www.europan.be/concours.php>
- <http://plushaut.europe.wallonie.be/project/renforcement-du-pole-de-marche-en-famenne>
- <http://developpement-territorial.wallonie.be>

COURS, SYLLABUS

- Dawance, S., (2011), Démarches du projet urbain et du territoire : stratégies, outils, acteurs, ULg.
- Folville, X., (2010), Architecture ancienne, traditionnelle et contemporaine en Belgique, ULg.

ARTICLE

- Bulletin Communal n°83, 1^{er} trimestre 2010, Le boulevard urbain, Commune de Marche.

ENTRETIEN

- Monsieur Philippe Peret, directeur du service de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire de la commune de Marche-en-Famenne.

08_ANEXES

A. PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ

Le texte repris ci-dessous en annexe est tiré du Plan Communal de Mobilité de Marche-en-Famenne qui reprend les différentes intentions pour le contournement de la ville et le réaménagement du boulevard.

2. ALLÉGER LE TRAFIC QUI TRAVERSE MARCHE

2.1. Cadrage

Située au croisement entre la N4 et de cinq routes régionales (N 63 vers Liège, N 86 vers Hotton/Liège, N 856-888 vers La Roche, N 86 vers Marloie/Rochefort et N 836 vers Rochefort/Wellin/E411), la ville de Marche est un nœud de trafic important.

L'importance de la ville comme pôle d'emploi, culturel, administratif et touristique induit une circulation de destination à laquelle s'ajoute la circulation de transit (voitures et poids lourds).

L'axe routier N 836 – N 63 reliant Wellin sur l'E411 à Liège connaît un trafic lourd important (500 camions/ jour sur N 836 en 2000) qui traverse le centre de Marche en ligne droite vers Liège ou pour rejoindre la N4 vers Namur ou Bastogne. Le trafic lourd est notamment lié à la présence de zonings industriels en bordure de cet axe.

Dans la traversée de Marche, le trafic de transit s'ajoute au trafic de destination du centre ville, si bien que l'avenue de France connaît un trafic journalier de 24.000 véh/jour (et même 26.000 véh/jour, soit 1.000 à 1.200 véh/h par sens au carrefour Palace aux heures de pointe).

Le délestage d'une partie de ce trafic – et surtout du trafic de poids lourds - par une voie de contournement est nécessaire pour permettre de réhabiliter le centre ville, actuellement divisé en deux par l'avenue de France. L'avenue de France est dangereuse, désagréable et difficile à franchir autrement qu'en voiture, alors que les pôles d'activités, de culture et d'habitat se trouvent de part et d'autre, à des distances que l'on parcourt normalement à pied ou à vélo si l'environnement urbain s'y prête.

L'enquête Origine-Destination effectuée en mai 2001 a permis de chiffrer à 600 véh/h environ le nombre de voitures et camions qui traversent Marche sans s'y arrêter (parmi ceux-ci une part ne fait que frôler le centre, en reliant par exemple la route industrielle et la N4 vers Namur).

Le projet de contournement Nord se justifie pleinement.

2.2. Contournement Nord

La liaison entre la N 63 et la N4 est décidée, même si sa réalisation, initialement prévue pour 2004, risque de prendre plus de temps, pour des raisons budgétaires.

Dès l'ouverture de cette section, les poids lourds allant de Liège vers Rochefort emprunteront la N 839 jusqu'à l'échangeur de la N4, redescendront la N4, prendront la sortie Aye et rejoindront la Pirire par le chemin Saint Antoine.

Un trafic lourd supplémentaire sur le chemin St Antoine est très peu souhaitable. On risque une recrudescence du nombre d'accidents au carrefour Bois Notre-Dame qui est dangereux et difficile à améliorer (manque de visibilité lié au relief).

La prolongation de la N 839 pour relier la N4 et la route industrielle N 836 donnera au contournement nord tout son sens. A ce moment, tout le trafic de transit suivant l'axe Rochefort-Liège pourra éviter la traversée de la ville.

2.3. Réaménagement de la traversée de Marche

Après réalisation du contournement nord, il est possible de réaménager toute la traversée de Marche en boulevard urbain. Le charroi lourd sera interdit (sauf pour la desserte locale). La circulation automobile sera d'autant plus tentée d'emprunter le contournement (malgré l'allongement kilométrique) que l'avenue de France et la route de Liège sont remodelées en tenant compte des besoins de la vie et de la mobilité locale.

1. Réaménagement de l'avenue de France

Dans l'optique du réaménagement de l'avenue de France, il est proposé de réorganiser les entrées/sorties de la N4 à Marche-centre. Ces accès seront moins utilisés qu'actuellement et leurs débouchés sur l'avenue de France doivent perdre leur caractère « autoroutier », être traités en carrefours urbains.

Il est proposé de supprimer deux des quatre bretelles de l'échangeur de la N4, côté Est en modifiant légèrement les deux autres pour les faire aboutir sur un rond-point "Delhaize". Sur la N4 en venant de Bastogne, la sortie se trouve avant la montée, ce qui évite les entrecroisements sur une distance trop courte.

A l'ouest de la N4, différentes solutions sont possibles. La priorité sera de réserver la sortie Aye à l'accès à la clinique (rue du Vivier) et de réserver le chemin Saint Antoine, entre la rue du Vivier et les abords de l'entreprise « les Nutons », à la circulation entre Aye et Marche (trafic auto + liaison cyclo-piétonne à aménager). Pour cela on crée une nouvelle sortie pour les conducteurs venant de Namur, après le pont

sous l'av. Bois Notre-Dame, qui rejoint le chemin St Antoine à hauteur des Nutons. La montée sur la N4 vers Bastogne est maintenue. Sur la N4, l'entrée se situe après la sortie, ce qui évite les entrecroisements des entrants et sortants sur une courte distance. La sortie "Marche centre" au-delà de l'av. de France peut alors être fermée, ce qui permet à la fois de réaffecter tout le terrain situé dans cette boucle de l'échangeur (espace vert étendu ou implantations commerciales ou artisanales à front de l'av de France?) et de limiter le nombre de débouchés routiers sur le boulevard. Ceci contribuera à la qualité de la liaison que l'on veut établir entre la Pirire et le centre de Marche (moins de traversées pour les piétons et les cyclistes qui suivent l'axe).

Telle est la situation à laquelle on devrait arriver à terme, après la construction complète du contournement nord.

Si on craint entre-temps une surcharge du rond-point de la Pirire (aux heures de pointe), on peut procéder par étapes dans la suppression des bretelles mais il faut garder à l'esprit que le boulevard sera d'autant plus agréable à parcourir à pied et à vélo que le nombre de voies transversales à franchir sera réduit. L'importance de l'enjeu urbain lié au réaménagement de l'av. de France est tel que l'on doit être très attentifs sur ce point.

2. Réaménagement de la route de Liège

Cette section de la traversée de Marche pose des problèmes de sécurité, notamment pour les piétons. Les vitesses sont excessives alors que les équipements riverains induisent de nombreuses manœuvres de tourne-à-gauche, etc.

Le développement du vélo pour les déplacements quotidiens vers les commerces, le complexe sportif, le camp militaire, ... exige de créer des pistes cyclables sur cette route, sorte de passage obligé et logique car presque plat.

Il est logique de réaménager cette section, dans le prolongement de la section centrale.

3. Réaménagement de la N 86 entre la Pirire et le contournement sud.

Cette section de voie (au caractère trop routier) est amenée à se développer (entreprises et commerces). Le réaménagement urbain de cette section doit favoriser son développement et valoriser le contournement Sud en tant que voie d'accès vers Marche-Haut.

Un effet de "porte d'entrée" à Marche sera aménagé sur le N 86 à l'endroit du carrefour avec le contournement sud, carrefour qui sera modifié, de façon à permettre tous les mouvements. A ce moment la liaison entre Aye et la Porte de Rochefort ou la Place aux Foires se fera effectivement par le contournement Sud, ce qui délestera d'autant le centre ainsi que la rue de la Pirire et l'Allée du Monument, dédiées plutôt à une circulation locale et à la promenade piétonne.

B. SCHÉMA DE STRUCTURE COMMUNAL

Les textes repris ci-dessous en annexe sont tirés du Schéma de Structure Communal de Marche-en-Famenne réalisé en 2004. Ils ne reprennent que les parties en lien avec ce présent travail. Les projets réalisés aujourd'hui y sont déjà mentionnés, il y a donc 10 ans de cela.

PARTIE 1: SITUATION EXISTANTE DE FAIT

[...]

PÉRIMÈTRES ET TERRITOIRES PROTÉGÉS AU SENS DE L'ARTICLE 309:

Le périmètre de protection du centre ancien est défini dans la plaquette de l'Atlas du Patrimoine Architectural des Centres Anciens Protégés.

Le périmètre de protection est délimité comme suit:

boulevard du Midi jusqu'à l'Avenue de France, parc communal, avenue de France, bld. du Nord, chauss. de l'Ourthe, r. Américaine, chauss. de Marenne, r. des Tanneurs, du Luxembourg, chauss. de Rochefort, r. des Déportés, pl. aux Foires, avenue du Monument.

La zone protégée s'étend au-delà du périmètre indiqué au plan sur une profondeur de 30 mètres s'il s'agit de rues, 50 mètres s'il s'agit de boulevards ou de places.

PÉRIMÈTRES DE RÉNOVATION AU SENS DE L'ARTICLE 80:

Le périmètre de rénovation urbaine est celui de l'étude préalable à la publication de l'Atlas des Centres Anciens Protégés (étude Dombar); le solde du territoire communal est couvert par un périmètre de rénovation rurale (programme communal de développement rural, selon la terminologie adoptée aujourd'hui).

Contrairement à ce qui est repris dans ce paragraphe du rapport de février 1994, il faut entendre ici les périmètres couverts par des opérations de sites d'activités désaffectés.

➤ Sites identifiés:

• SAE/MLR2	Dépôt SNCV	Marche-en-Famenne
• SAE/MLR3	Scapi	Marche-en-Famenne

• SAE/MLR4	Luximport	Marche-en-Famenne
• SAE/MLR5	Brasserie des Carmes	Marche-en-Famenne
• SAE/MLR6	Marbre de St.-Martin	Marche-en-Famenne
• SAE/MLR7	Carrière Maréchal	Marche-en-Famenne
• SAE/MLR8	Carrière Wautriche	Hollogne
• SAE/MLR18	Résimobil	Marche-en-Famenne
• SAE/MLR21	Ets Ansotte et Cohertia	Marche-en-Famenne
• SAE/MLR40	Lechapelier	Marloie
• SAE/MLR41	Garage Lambert	Marche-en-Famenne
• SAE/MLR42	Ferme Brugge	Marloie
• SAE/MLR43	Carrière Cocray	Humain
• SAE/MLR44	Tour de la Famenne	Aye
• SAE/MLR45	Gare de Marche	Marche-en-Famenne

➤ Opérations déjà réalisées, en cours d'étude ou en projet:

• Dépôt SCNV	Réaménagement locaux TEC
• SCAPI	Réaménagement gare des bus TEC
• Luximport	Réaménagement en dépôt communal
• Brasserie des Carmes	Réaménagement en centre culturel
• Resimobil	Réaménagement en centre d'entreprises par Idélux
• N.B. Ansotte et Cohertia	Réaménagé hors SAE en caserne des pompiers
• Ferme Brugge	Réaménagement hors SAE dans le cadre de la rénov. Rurale

Le dernier rapport annuel disponible (1998) sur l'administration communale mentionne au chapitre "Aménagement du territoire":

➤ **Les opérations de rénovation urbaine**

➤ Mise en adjudication des dossiers:

- Rempart des Jésuites et rues avoisinantes;
- Aménagement du parc Jadot;
- Aménagement de la place Jadot;
- Aménagement de la place aux Foires;
- Aménagement de la rue Neuve;
- Aménagement de la rue des Tanneurs;

➤ Travaux en cours:

- Aménagement du jardin Perrin;
- Aménagement de la maison Olivier;
- Aménagement éclairage public intra muros;

➤ Demandes de conventions:

- Aménagement de la maison Kaisin;
- Création de logements et de parkings à l'ancienne banque nationale;
- Aménagement de la rue du Commerce, 2^e phase;
- Aménagement de l'immeuble sis 9 rue aux Fours;

➤ Poursuite des études consacrées à la circulation et austérisation dans le centre urbain.

➤ **Développement rural: actualisation et poursuite de la révision du PCDR**

➤ Voir inventaire détaillé ci-après, au paragraphe "PCDR":

- Travaux en cours à Champlon;
- Travaux d'aménagement d'appartements à On;
- Idem à Aye avec aménagement d'une maison de village;
- projets en cours pour la Vieille Cense à Marloie et pour l'aménagement des abords de l'église de Waha;
- étude confiée à l'association Qualité Village pour l'élaboration d'un outil didactique portant sur le patrimoine des villages de Humain et de Roy;

➤ **Autres financements:**

- Aménagement de la rue aux Loups à Marche;
- Création de logements dans l'ancienne école communale de Hargimont;
- Aménagement d'un espace public rue du Stade à Aye

A l'échelle du centre urbain, la connexion avec le réseau routier se traduit par trois ronds-points ou carrefours importants:

- rencontre de la N 63 et de la N 86 au nord du centre, à la Porte Basse,
- rencontre de la N 63 avec l'ancienne N 4 (N 856) à l'ouest du centre, au carrefour du Palace,
- rencontre de la N 4 en site propre et de la N 86 au sud du centre; ce carrefour est complété par un rond-point de distribution, notamment vers la zone industrielle et la N 836; une bretelle supplémentaire de raccordement est à l'étude.

Ces connexions sont d'une manière générale traduites sur un mode routier et non sur un mode urbain; elles demandent une requalification, tout particulièrement pour les deux premières citées.

Par exemple:

- toute la partie en site urbanisé de la N 86 et de la N 63 doit être reconSIDérée: gabarit et nombre des bandes de roulement, aménagement des traversées piétonnière, plantations, ...
- les deux premiers carrefours ci-dessus doivent également être retraités, par exemple sous forme de ronds-points.
- l'axe routier de l'ancienne N 4 emploie une trame viaire ancienne de petit gabarit; il y a ici contradiction entre deux échelles d'utilisation de la ville.

PROJETS

Un important projet de contournement nord ouest, déjà évoqué, est à l'étude qui permettra d'assurer une meilleure liaison de la N 86, de la N 63, de la N 4 et de la N 836:

Ce projet est illustré par la carte (cfr. carte 6.10.) qui montre schématiquement la modification dans la hiérarchie des réseaux permise par ce nouveau tracé:

- délimitation par le contournement d'une couronne qui définit nettement les points d'entrée vers le réseau urbain au départ de 'portes-carrefours'. Les connexions ainsi réalisées permettent de supprimer toutes les contradictions entre le trafic de transit et les lieux habités.
- aucun trafic de transit dans l'ensemble urbain,
- trafic urbain et local à Marche, Marloie, Holligne, Hargimont et On,
- trafic local seul à Aye (partiellement), Humain, Verdenne, Champlon, Roy, Grimbiémont et Lignières.

La principale amélioration réside évidemment dans l'accroissement d'habitabilité de tout l'axe urbanisé, depuis la route de Liège jusqu'à la jonction avec Rochefort.

Les zones industrielles de Marche, Aye et Marloie sont très bien desservies sans que leur trafic perturbe les lieux affectés à d'autres activités.

Le retraitement en boulevard urbain de toutes les voies ci-dessous, situées à l'intérieur du contournement, peut alors être envisagé: (retraitement des bandes de roulement, plantations, signalisation, modes d'éclairage, aménagement des abords, à).

- partie de la chaussée de l'Ourthe sur la N 86,
- partie de la chaussée de Liège sur la N 63,
- boulevard du Nord et avenue de France,
- rue V. Libert sur la N 856,
- rues du Commerce et du Luxembourg sur la N 856,
- chaussée de Rochefort jusqu'à On sur la N 86.

Pour ce faire, la N4 doit être au maximum utilisée comme accès principal au centre au départ du carrefour de la Pirîre, afin d'alléger autant que possible tout trafic sur la N 856 au nord et au sud.

Les principes d'aménagement suivants seront proposés:

- pas de modifications au RGG,
- pas de modification des parties RESI extérieures aux carrefours d'urbanisation: (traitement "routier" de la voirie):
 - N 86 à l'est du contournement,
 - N 63 au nord du contournement,
 - N 836 au sud du contournement,
 - N 896 à l'est de la zone d'habitat de Jemeppe Hargimont,
 - N 888 à l'est du carrefour avec les N 4 et N 856.
- tronçons de voiries à traiter en mode "urbain" (boulevard):
 - N 86 depuis le contournement: depuis le nord-est: Centre Culturel et Sportif, chaussée de l'Ourthe, boulevard du Nord, avenue de France; depuis le sud-ouest: avenue de France, chaussée de Rochefort, rue Beau Revoir, rue de la Commanderie, rue Antiémont, rue des Combattants, rue Delvigne, jonction avec Rochefort,
 - N 63 depuis le contournement: chaussée de Liège, Porte Basse,
 - N 856 depuis l'embranchement avec la N 4: rue V. Libert, rue du Commerce, rue du Luxembourg, gare de Marche, route de Bastogne,
 - N 836 depuis le contournement: rue de la Pirîre,
 - aménagement des carrefours de distribution du réseau:
- type "routier":
 - carrefour de la N 4 au nord et du contournement à Borchamps,
- type "mixte": formant des portes urbaines au point de passage vers des aménagements en boulevards urbains et à la rencontre de voies de statuts différents:
 - carrefour de la Pirîre à la rencontre du trèfle de la N 4,
 - carrefour de la N 86 au nord-est et du contournement près de la Briqueterie,
 - carrefour de la N 63 au nord et du contournement à l'entrée du camp militaire,
 - carrefour de la N 4 au nord et de la N 856 à l'entrée de la rue V. Libert,
 - carrefour de la N 836 au sud-ouest et du contournement aux Grands Prés,
 - carrefour de la N 4 au sud et des N 888 et N 856 à la Rochette,
- type "urbain": à la rencontre de plusieurs boulevards:

- carrefour de la Porte Basse,
- carrefour de la rue V. Libert, rue du Commerce avec le boulevard du Nord,
- carrefour de la N 86 et de la N 896 à Jemeppe Hargimont,
- nouveaux carrefours à créer en fonction de la réorganisation de la circulation du centre, par ex. Rue St.-Roch et chaussée de l'Ourthe.

[...]

14. SYNTHÈSE

[...]

1e PARAMETRE : CADRE GENERAL

La commune de Marche-en-Famenne occupe une position remarquable, à la rencontre de plusieurs régions géographiques très individualisées : Condroz, Famenne et bande à calcaire, Ardenne. Ceci offre l'avantage d'une grande diversité de paysages et de types d'occupations du sol.

Elle bénéficie également d'une excellente localisation au regard des infrastructures régionales de communications, ce qui a contribué au développement dynamique des activités et de la population.

Marche est un important centre de commerces et de services desservant une population beaucoup plus importante que la sienne propre, ce qui explique le niveau et la qualité de ses équipements.

Cependant, cet avantage se traduit par une perturbation importante du centre et de plusieurs noyaux habités par un trafic de transit important.

Marche est enfin une ville historique disposant d'un important patrimoine architectural, bien mis en valeur dans le centre urbain et les villages mais menacé par des constructions récentes parfois inadéquates.

[...]

6e PARAMETRE : VOIES DE COMMUNICATIONS ET ESPACES PUBLICS

Les voies de communication traversant le territoire communal doivent être hiérarchisées en fonction de leur position et de leur rôle dans le système de déplacements.

Le projet de contournement nord-ouest de la ville permet de procéder à une nouvelle classification fonctionnelle des voiries, au traitement de portes et ronds-points et à l'aménagement de boulevards urbains plus respectueux des activités riveraines.

Depuis l'installation du rond-point de la Pirîre, le principal point noir dans la circulation a été supprimé.

Une évaluation de la distribution de la circulation dans le centre est en cours par ailleurs afin de chercher des solutions alternatives aux principaux problèmes rencontrés : excès de circulation sur la chaussée de Rochefort, coupure de la ville par le boulevard du Nord, inconfort dans l'utilisation de la rue du Commerce, difficultés de desserte des écoles, ...

Dans le domaine du transport public, Marche est bien connecté avec le réseau SNCB ; le réseau TEC dessert très inégalement les parties de la commune et s'intéresse principalement à la population scolaire.

Il a également été procédé à un premier inventaire des places et autres lieux publics à requalifier.

[...]

PARTIE 2 : OPTIONS D'AMÉNAGEMENTS

1 OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT SELON LES PRIORITÉS DÉGAGÉES

1.1 OBJECTIFS GÉNÉRAUX

1.1.1 MARCHE-EN-FAMENNE – CENTRE RÉGIONAL

[...]

1.1.2 ACCROISSEMENT DE LA POPULATION À MOYEN TERME

[...]

1.1.3 DÉVELOPPEMENT DE L'URBANISATION EN HARMONIE AVEC LES CARACTÉRISTIQUES DE LA COMMUNE

[...]

1.1.4 DÉVELOPPEMENT DU LOGEMENT

[...]

1.1.5 ASSURER LA PROTECTION DU PATRIMOINE PAYSAGER

[...]

1.1.6 DÉVELOPPEMENT DES COMMERCES, ÉQUIPEMENTS ET SERVICES

[...]

1.1.7 ACCESSIBILITÉ ET MOBILITÉ

[...]

1.2 MESURES CONCRÈTES ET MOYENS D'ACTION

1.2.1 ENVIRONNEMENT ET PAYSAGES

[...]

1.2.2 COMMUNICATIONS ET CIRCULATIONS :

1.2.2.1 Mesures d'aménagement concernant l'ensemble du territoire communal :

- Organiser le délestage des trois axes principaux de communications régionales : Hotton porte Basse, Holligne Bas-Champs, Liège Pirîre,
- Retraiter les voies et carrefours en fonction de l'étude menée en collaboration avec le MET,
- Poursuivre l'installation des itinéraires de contournement (notamment le contournement nord-ouest)

complet de la ville) et limiter le transit par les quartiers du centre,

- Implanter des ronds-points et des portes urbaines,*
- Hiérarchiser les voies de communication et adapter leurs dimensions à leur statut,*
- Retraiter les profils et abords de divers tronçons de voiries (affectations des portions de chaussées, systèmes de ralentisseurs ou chicanes, matériaux, éclairage, plantations,...) de façon notamment à marquer la priorité donnée aux activités locales,*
- Améliorer le confort et la sécurité des usagers lents (piétons, cyclistes) dans le centre-ville, le long des routes de traversée, dans les zones bâties des villages,...: Installer des trottoirs et pistes cyclables,*
- Mettre en place une politique de hiérarchisation des espaces publics et veiller à leur meilleure lisibilité grâce au traitement des équipements de voirie, de mobilier urbain,...*
- Améliorer la coordination des transports en commun,*
- Renforcer la lisibilité des entrées de villages et quartiers d'habitat,*
- Regrouper les accès et planter des voies de desserte là où les affectations et le statut des voiries sont mal adaptés (notamment N4),*
- Aménagements de sécurité à effectuer à différents carrefours, principalement aux rencontres entre voiries principales et secondaires (traversée d'Aye, de On, d'Hargimont, de Marloie,...),*
- Travailler sur l'esthétique de l'aménagement de ces carrefours (couleurs et types de matériaux des éléments assurant la sécurité, présence de végétation,...),*
- Contrôler la pollution sonore par les vélos-moteurs,*
- Réserver de plus grands espaces pour les piétons,*
- Limiter le dimensionnement des routes (bd. Du Nord, avenue de France, chée. De Liège, route de Rochefort...),*
- Contrôler la vitesse de circulations, notamment par le placement de ralentisseurs,*
- Développer les transports en commun, (solution "minibus"),*
- Développer les trajets cyclistes et piétons, leur réservant des emprises plus importantes et améliorer le confort et la sécurité des usagers lents,*
- Poursuivre l'installation de trottoirs (prioritairement de l'avenue de France vers la Pirire) et pistes cyclables,*
- Améliorer le fonctionnement des transports scolaires,*
- Aménager les abords des équipements collectifs,*
- Coordonner PCM, SSC, PCA,...*
- Eviter la spécialisation fonctionnelle excessive du territoire générant des déplacements nombreux (habitat, école, travail, loisirs, achats,...) et affirmer la priorité aux activités riveraines dans tous les noyaux bâties, urbains et ruraux,*

1.2.2.2 Dans la zone urbaine :

- Limiter l'accès des véhicules dans le centre,*
- Poursuivre la réorganisation du système de stationnement dans le centre-ville (courte et longue durée, desserte des commerces et des écoles localisés au centre,...) et effectuer des plans tenant compte des besoins des résidents, des commerces, des écoles,...*
- Assouplir le fonctionnement et les tarifs des horodateurs,*
- Améliorer le fonctionnement des transports scolaires et gérer la circulation aux abords des écoles,*
- [...]*

1.2.2.4 Mesures d'aménagement concernant une partie précise du territoire communal :

- Améliorer divers carrefours :*
- Route de Waillet et chaussée. de Liège,*
- N 86 à Hargimont,*
- Toison d'Or et rue du Commerce,*
- Bois Notre Dame,*
- Chée de Marenne vers Lorichamps,*
- N 4 et rue Libert,*
- St.-Roch et chée de l'Ourthe*
- rue du Maquis et chée de Rochefort*
- ND de Grâce et rue Libert,*
- Saint-Roch et chaussée de l'Ourthe,*
- Route d'Aye, chemin de Humain et rue de Borzilleux,*
- Départ de la rue de Gerny et portion de la rue d'Aye,*
- Aménager la place Toucrée (notamment pour les activités des mouvements de jeunesse),*
- Revoir l'aménagement de la rue du Stade à Aye,*
- Assurer la sécurité au niveau de l'accès aux résidences, commerces et industries situées le long de la nationale 4 et réaliser les aménagements nécessaires ;*
- Améliorer le stationnement avenue de la Toison d'Or,*
- Améliorer l'accessibilité de la Poste rue Libert,*
- Contrôler les encombres autour des écoles,*
- Améliorer la circulation des piétons vers les équipements publics,*

- Contrôler la pollution sonore causée par la N 4,
- Réorganiser la carrefour rue ND de Grâce (rond-point inutile),
- Limiter le nombre de sens uniques au centre,
- Améliorer l'accessibilité à la gare SNCB, mal localisée,
- [...]

1.2.4 POPULATION ET LOGEMENT :

1.2.4.1 Mesures concernant l'ensemble du territoire communal :

- Établir de nouvelles zones d'habitat, notamment en fonction de l'implantation du futur contournement, entre la chaussée de Liège à l'est et la RN4 au sud ouest ainsi qu'au nord de Waha, sur une partie des terres agricoles enclavées (cfr enquête publique 1996),
- Assurer une bonne disponibilité en terrains à bâtir,
- Poursuivre la politique de développement du logement social, en évitant les grosses cités qui peuvent devenir des ghettos et en entretenant celles existantes,
- Améliorer l'offre de logements de prix modestes et moyens,
- Limiter les lotissements répétitifs,
- Continuer à aménager des zones de jeux pour les enfants,
- Poursuivre la politique d'aménagement de « vraies » places dans les villages,
- Assurer une bonne mise à disposition de terrains à bâtir (en cours),
- Limiter les interventions d'urbanisme tatillonnes,
- Poursuivre la rénovation des étages des commerces en centre urbain,
- Améliorer la gestion du secteur du logement social,
- Mettre en place une politique de logement pour les militaires rapatriés,
- Concentrer les zones bâties afin d'assurer les possibilités rationnelles d'égouttage,
- Privilégier le logement comme reconversion d'anciennes exploitations agricoles,

1.2.4.2 Mesures concernant une partie du territoire communal :

- Réhabiliter la cité sociale de la Fourche,

[...]

1.2.6 EQUIPEMENTS COLLECTIFS, COMMERCES, SERVICES :

- Recentrer les services (MCFA, Hôtel de Ville,...),
- Améliorer l'accessibilité aux petits commerces, rendue difficile à cause des horodateurs,
- Améliorer la perception du Camp Militaire en remédiant aux problèmes suivants:
 - gêne causée par les déplacements d'engins,
 - accès difficile à l'Académie (Franciscains),
 - améliorer les transports publics le soir (notamment vers MCFA),
 - Améliorer les fréquences SNCB en début et fin de journée,
 - Améliorer l'accessibilité des écoles,
 - Renforcer la sécurité aux abords des écoles,
 - Encourager le maintien d'activités de commerces et de services ainsi que l'implantation d'équipement dans les noyaux villageois existants,

1.2.7 ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES :

1.2.7.1 Mesures concernant l'ensemble du territoire communal :

- Stimuler les emplois sur place et limiter les navettes,
- Veiller à l'équilibre des commerces du centre-ville et des nouvelles zones de moyennes et grandes surfaces,
- Développer des commerces de proximité dans les nouvelles zones résidentielles et dans les villages,
- Recentrer les services (MCFA, Hôtel de Ville,...),
- Poursuivre le développement des zones industrielles (non polluantes),
- Continuer à développer le tourisme de ville d'étape,
- Développer le commerce,
- Organiser au SI un système de répondeur 24/24,
- Organiser des actions de vulgarisation et d'éducation sur l'environnement,
- Limiter le commerce en périphérie,
- Développer de grandes et moyennes surfaces spécialisées,

1.2.7.2 Dans la zone urbaine :

- Préserver l'attractivité du centre urbain par l'équilibrage des localisations des divers commerces, services, mettre en place des mesures de stimulation des implantations de commerces et services spécialisés dans le centre ancien,
- Poursuivre la rénovation du centre urbain avec l'aide des commerces et services locaux,
- [...]

2.2 ANALYSE, PAR VILLAGE, DES AFFECTATIONS

PRÉVUES AU PLAN DE SECTEUR ET CONFRONTATION AVEC LA SITUATION EXISTANTE DE FAIT :

[...]

2.2.1.8 Marche :

Zone d'habitat : (art. 170 ancien, art. 26 nouveau)

La délimitation de la zone d'habitat du centre urbain confirme la destination déjà réalisée et prévoit utilement des zones périphériques non ou peu constructibles (zones vertes, zones de parcs) ou encore affectées à des usages plus précis du sol (équipements communautaires,...). En plus du remplissage des vides existant dans le tissu déjà partiellement bâti, de nouvelles zones d'habitat sont prévues au nord de l'Ecole de la Fourche et au sud du Chaufour à proximité de la réserve N de Aux Tombes.

Il faut seulement regretter la "dilution" de la délimitation des zones constructibles entre Marche et Aye, ainsi qu'entre Marche et la route de Rochefort ; la zone d'habitat le long de la route de Bastogne pourrait utilement être interrompue là où d'autres affectations actuelles le permettent encore.

Zone d'extension d'habitat, modifiée en zone d'aménagement différé (art. 170 ancien, art. 33 nouveau)

Plusieurs zones sont prévues : au nord de La Fourche, sur le site du GB chaussée de Liège, entre la chaussée de l'Ourthe et le chemin de fer (en cours de réalisation), à la Campagnette.

Zone de parc résidentiel : repris en zone d'habitat (art. 171 ancien, art. 26 nouveau)

Une importante zone est inscrite sur le versant nord aux His de Verdenne, elle joue un rôle paysager considérable dans les vues à longue distance sur la ville depuis le nord.

Une petite zone très isolée, actuellement occupée par une seule construction, est prévue au lieu-dit Famenne au nord de Borchamps.

Zone d'habitat d'intérêt culturel, historique et /ou esthétique : (art. 171 ancien, art. 40,4 nouveau)

Tout le centre urbain ancien est compris dans cette zone ; y ont été adjoints les quartiers situés au sud et à l'ouest du centre, jusqu'au-delà de la Gare. Il est surprenant que ce périmètre soit totalement distinct de celui du centre ancien protégé (art. 309 du CWATUP) et de celui de rénovation urbaine.

Zone industrielle, modifiée en zone d'activité économique industrielle : (art. 172 ancien, art. 30 nouveau)

Une vaste zone industrielle, très largement occupée aujourd'hui est dessinée à l'est de la Pirire, remarquablement reliée au réseau routier régional ; d'importants espaces verts tampons ont été inscrits.

Zone d'extension de l'artisanat, modifiée en zone d'activité économique mixte (art.30 nouveau) :

Une zone d'extension de l'artisanat est dessinée le long de la chaussée de Liège ; elle ne correspond à aucune affectation particulière actuelle.

Zone de services, modifiée en zone d'activité économique mixte (art. 174 ancien, art.30 nouveau) :

Une zone est inscrite le long de la N4 à St.-Martin, une autre près du GB chaussée de Liège ; le découpage de cette dernière ne correspond pas aux affectations de fait ;

Une nouvelle zone est implantée au lieu-dit Famenne, par arrêté du Gouvernement Wallon du 11 décembre 1997 portant modification partielle du plan de secteur Marche – La Roche. Cette zone comprend l'implantation d'un vaste hall de foires (« WEX ») et prévoit l'implantation d'activités économiques mixtes qui auront à prendre en compte la biodiversité et à assurer le respect de prescriptions architecturales, urbanistiques et paysagères particulières. Se référer également au RCU accompagnant le présent SSC.

Des affectations de services de fait (moyenne distribution notamment) s'implantent de manière désordonnée, notamment le long de la chaussée de Liège ; des zones de regroupement, comme à la Pirire sont à programmer dans un souci de qualification et de non banalisation des entrées de ville.

Zone rurale modifiée en zone agricole : (art. 175 ancien, art. 35 nouveau)

Zone agricole : (art. 176 ancien, art. 35 nouveau)

D'une manière générale, la zone rurale dessine une couronne limitant positivement le périmètre de la zone bâtie du centre et ménageant des transitions suffisantes vers les zones d'habitat de caractère plus rural ou villageois :

Zone forestière : (art. 177 ancien, art. 36 nouveau)

Affectation peu importante dans le voisinage du centre, sauf au Fond des Vaux, au voisinage du camping Paola heureusement implanté sous un couvert boisé dense et de la réserve naturelle.

Cet ensemble est à préserver scrupuleusement tant pour des raisons paysagères que comme zone de promenade à proximité du centre.

Zone d'espaces verts : (art. 178 ancien, art. 37 nouveau)

De vastes zones ont été réservées autour du raccordement autoroutier de La Pirire, à l'entrée du parc résidentiel des His de Verdenne (rôle paysager très important sur le versant nord) ainsi que le long de la tranchée de la N 4 et le long du chemin de fer de Marloie aux His de Marloie. Le site classé du Monument ne fait l'objet d'aucune indication particulière de protection.

Zone naturelle d'intérêt scientifique ou réserve naturelle, modifiée en zone naturelle : (art. 178 ancien, art. 38 nouveau)

une partie du Fond des Vaux, qui pourrait être étendue en zone de protection paysagère,

aux Tombes.

Zone de parc : (art. 179 ancien, art. 39 nouveau)

Sont classés en zone P: (zone de parc):

le site de Borchamps,

une partie du front du carrefour de la Pirire dont l'affectation en cours n'est pas conforme au PDS,

le site de parc résidentiel de Nérette,

- une petite partie des His de Verdenne.

Le parc de l'Hôtel de Ville et son "jardin sauvage" humide devraient être identifiés en zone P avec d'éventuelles mesures de protection.

- Zone de loisirs (avec ou sans séjour): art. 181 ancien, art. 29 nouveau)

Inscription de la zone du vaste camping résidentiel Paola ; malgré l'implantation sur un site de crête, la couverture végétale dense en élimine les nuisances paysagères.

- Domaine militaire : (non classé dans l'ancien CWATUP, repris en zone de services et d'équipements communautaires (art. 182 ancien, art. 28 nouveau)

Vaste ensemble compris entre la chaussée de Liège et la route de Hotton et "gelant" le développement nord du centre urbain. Le nouveau classement de ce site en zone de services publics et d'équipements communautaires à usage militaire conduit à y définir deux sous-zones respectivement destinées et non destinées à la construction de bâtiments, infrastructures ou équipements à usage militaire. La partie nord du Camp Militaire constitue un ensemble seminaturel qui demande des mesures de gestion spécifiques.

- Zone d'équipements communautaires ou de services publics : (art. 182 ancien, art. 28 nouveau)

Le PDS détaille assez minutieusement toutes les affectations publiques et garantit ainsi leurs affectations futures. Cependant, certains découpages ne correspondent pas à l'extension des installations actuelles (AR de Marche ou Institut St.-Roch, par ex.)

Inventaire:

- école de la Fourche,
- couvent chaussée de Liège,
- centre culturel et sportif communal,
- gendarmerie (N.D. de Grâce),
- palais de Justice,
- cimetières chée. de l'Ourthe et rue St.-Roch,
- Institut St.-Roch,
- Institut N.D.
- Poste,
- Hôtel de Ville,
- AR Marche,
- Le Chaufour (école?).

La station d'épuration AIVE n'est pas inscrite au PDS.

- Zones de servitudes : (art. 183 ancien, art. 40,6 nouveau)

Comme à Aye, voir la modification à apporter au tracé du contournement nord-ouest. Une réservation complémentaire est prévue pour compléter le trèfle de raccordement avec la N 4.

- Sites archéologiques et sites classés : (art. 40,10 nouveau)

Seul le site classé de la Maison Jadot est répertorié.

L'ensemble dit du Monument n'est pas repris.

Le périmètre de protection du centre ancien art. 309 n'est pas dessiné.

Les zones à risque archéologique (zones sensibles décrites au chapitre 10.2.) ne sont pas représentées.

[...]

2.3 DÉFINITION ET DÉLIMITATION DES ZONES D'AMÉNAGEMENT PROPRES AU SSC

2.3.1 Z ONE D'HABITAT :

2.3.1.1 Z one d'habitat, périmètre de centre ancien de Marche

Les objectifs prioritaires sont la préservation et la mise en valeur du patrimoine urbain, par la prise en compte de l'échelle, des typologies, des formes parcellaires et viaires,...

La densité construite, la fonction installée et l'échelle d'intervention doivent rester compatibles avec la vocation polyfonctionnelle et centrale de cette zone, caractérisée par ailleurs par une trame de voiries et de parcelles et par une architecture historiques.

La destination de cette zone est donc le regroupement, sur un espace limité, de la diversité des fonctions assurant un centre urbain équilibré (habitat, commerces, services,...). Ces fonctions y seront privilégiées.

Les commerces et services sont d'une superficie maximale au sol de 150 m² et s'intègrent dans le tissu existant. L'occupation des étages au-dessus des commerces est de nature résidentielle et l'accès en sera indépendant.

La densité y est de minimum 40 logements par hectare.

[...]

2.3.1.2 Z one d'habitat contiguë au centre ancien.

Ces zones s'organisent dans le prolongement du centre ancien. Les affectations sont similaires à celle proposée dans le centre ancien, à savoir une mixité habitat, commerces et services.

La typologie similaire est cependant organisée selon une trame plus large et moins dense.

Des surfaces commerciales d'une superficie maximale au sol de 200 m² sont autorisées à l'intérieur de cette zone.

La densité y est de minimum 30 logements par hectare.

[...]

2.3.1.3 Z one d'habitat à caractère urbain.

Cette zone est caractérisée par une grande mixité des fonctions et des gabarits. Elle s'organise en étroite interaction avec le centre ville et les zones de services proches.

Les affectations rencontrées sont : de l'habitat, des équipements collectifs importants ayant une fonction phare, des équipements commerciaux nécessitant une grande visibilité et accessibilité le long des axes.

La densité y est de minimum 20 logements par hectare.

[...]

2.3.1.4 Zone d'habitat à relativement forte densité

Cette zone est affectée à de l'habitat unifamilial. Les fonctions autres que la résidence définies à l'article 25 du CWATUP peuvent également y être autorisées. Afin de se voir autorisée, les conditions nécessaires liées à une quelconque activité précitée sont, sans que cette liste soit exhaustive, les suivantes :

- Elle ne peut augmenter de manière considérable le flux d'automobiles dans cette zone,
- Elle doit respecter la quiétude des quartiers,
- Le niveau d'ambiance sonore du quartier devra rester inchangé,
- Elle ne peut générer de dépôts extérieurs, susceptibles de nuire au confort visuel de l'ensemble,
- Le transport non motorisé est privilégié pour son accessibilité,
- Un maximum de 5 places de parking est autorisé par activité autre que l'habitat.

Les exploitations agricoles y sont proscrites.

Les espaces verts et/ou de rencontre y sont privilégiés.

La densité y est de minimum 12 logements par hectare et de maximum 20 logements par hectare.

[...]

3 SCHEMA DES ORIENTATIONS EN MATIERE DE CIRCULATION

Les objectifs définis et les aménagements prévus ci-dessous (points 3.1, 3.2 et 3.3) proviennent du Plan Communal de Mobilité.

3.1 OBJECTIFS GÉNÉRAUX

Alléger le trafic qui traverse Marche

- Contournement Nord
- Réaménagement de la traversée de Marche (avenue de France, Route de Liège, N86 entre la Pirire et le contournement Sud)

Augmenter la sécurité routière

- Lifting de la N4
- N86 dans la traversée de Hargimont et On
- Modération des vitesses (modification des vitesses autorisées, zone 30 dans les quartiers, brise-vitesse efficaces, zones 30 par la gestion du stationnement)

Favoriser l'usage des transports publics

- Améliorer l'intermodalité à la gare de Marloie
- Améliorer la sécurité et le confort à la gare d'Aye
- Améliorer la ligne de chemin de fer 43 Marloie – Liège
- Restructurer l'offre TEC
- Diffuser l'information sur les possibilités de trajets en transport public

Développer la pratique du vélo

- Création d'itinéraires cyclables
- Infrastructures
- Aménagements de parkings pour vélos
- Ramassage scolaire à vélo
- Initiatives de démonstration et de promotion

Améliorer les cheminement piétons

- Répondre aux besoins des personnes à mobilité réduite

Améliorer l'accès au centre ville

- Structure du réseau et sens de circulation
- Gestion du stationnement

Signalisation directionnelle

Poids lourds

- Itinéraires pour poids lourds
- Aménagement d'un parking poids lourds
- Interdiction zonale de stationnement dans les quartiers

Cellule communale de mobilité

3.2 JUSTIFICATION DU CONTOURNEMENT

Située au croisement entre la N4 et cinq routes régionales (N63 vers Liège, N86 vers Hotton/Liège, N856-888 vers La Roche, N86 vers Marloie/Rochefort et N836 vers Rochefort/Wellin/E411), la ville de Marche est un noeud de trafic important.

L'importance de la ville comme pôle d'emploi, culturel, administratif et touristique induit une circulation de destination à laquelle s'ajoute la circulation de transit (voitures et poids lourds).

L'axe routier N836 – N63 reliant Wellin sur l'E411 à Liège connaît un trafic lourd important (500 camions par

jour sur N836 en 2000) qui traverse le centre de Marche en ligne droite vers Liège ou pour rejoindre la N4 vers Namur ou Bastogne. Le trafic lourd est notamment lié à la présence de zonings industriels en bordure de cet axe.

Dans la traversée de Marche, le trafic de transit s'ajoute au trafic de destination du centre ville, si bien que l'avenue de France connaît un trafic journalier de 24000 véhicules par jour (et même 26000 véhicules par jour, soit 1000 à 1200 véhicules par heure par sens au carrefour Palace aux heures de pointe).

Le délestage d'une partie de ce trafic – et surtout du trafic de poids lourds – par une voie de contournement est nécessaire pour permettre de réhabiliter le centre ville, actuellement divisé en deux par l'Avenue de France. L'Avenue de France est dangereuse, désagréable et difficile à franchir autrement qu'en voiture, alors que les pôles d'activités, de culture et d'habitat se trouvent de part et d'autre, à des distances que l'on parcourt normalement à pied ou à vélo si l'environnement urbain s'y prête.

L'enquête Origine-Destination effectuée en mai 2001 a permis de chiffrer à 600 véhicules par heure environ le nombre de voitures et camions qui traversent Marche sans s'y arrêter (parmi ceux-ci une part ne fait que frôler le centre, en reliant par exemple la route industrielle et la N4 vers Namur).

Le projet de contournement Nord se justifie pleinement.

La réalisation de la liaison entre la N63 et la N4 est presque terminée. Dès l'ouverture de cette section, les poids lourds allant de Liège vers Rochefort emprunteront la N839 (le contournement) jusqu'à l'échangeur de la N4, redescendront la N4, prendront la sortie Aye et rejoindront la Pîrière par le chemin Saint-Antoine.

Un trafic lourd supplémentaire sur le chemin Saint-Antoine est très peu souhaitable. On risque une recrudescence du nombre d'accidents au carrefour Bois Notre-Dame qui est dangereux et difficile à améliorer (manque de visibilité lié au relief).

En outre, il a été relevé que les mouvements principaux du trafic de transit sont les suivants :

- De Liège et Hotton vers Jemelle-Rochefort (et inversément) ;
- De Liège vers Bastogne (et inversément) ;
- De Marloie et Rochefort vers Namur.

La prolongation de la N839 pour relier la N4 et la route industrielle N836 donnera donc au contournement nord tout son sens. A ce moment, tout le trafic de transit suivant l'axe Rochefort- Liège pourra éviter la traversée de la ville. Il permettra également une accessibilité plus aisée à la clinique d'Aye ainsi qu'au zoning industriel de Marloie.

D'autre part, le projet de contournement sud ne traverse que des sites non urbanisés et évite autant que possible les sites de très grand intérêt biologique (v. carte 10-11 Situation existante : Patrimoine bâti et naturel).

Enfin, comme expliqué dans les objectifs généraux au point 3.1, le contournement est lié à un réaménagement de la traversée de Marche (Route du Condroz et Avenue de France).

Le tracé du contournement est repris sur la carte des « Mesures d'Aménagement ».

Par ailleurs, le projet de contournement sud nécessite obligatoirement une révision du plan de secteur.

3.3 AMÉNAGEMENTS DES VOIRIES

3.3.1 M ARCHE CENTRE/AVENUE DE FRANCE

Mesures :

- 1. Traiter l'axe jusqu'au rond-point de la Pîrière découle d'une option urbanistique : le noyau de la Pîrière, noyau d'entreprises artisanales et commerciales est un pôle de développement du centre de Marche qu'il est important de relier au centre ancien
- 2. Développer les relations et synergies entre ces deux centres d'emploi et de commerces dont les activités se complètent

Le même raisonnement peut se faire pour les commerces et entreprises qui se développent en bordure de la route de Liège.

3.3.2 N 63 ROUTE DE LIEGE

Mesures :

- 3. Aménager la voie en boulevard urbain et modérer les vitesses
- 4. Sécuriser les traversées et tourne-à-gauche vers les établissements riverains
- 5. Rapprocher les quartiers sis de part et d'autre

3.3.3 L IAISON CYCLE PIÉTONNE N 63 – N 86

Mesures :

- 6. Améliorer l'état du chemin
- 7. Adapter les barrières aux extrémités du terrain Libert (pour cyclistes)
- 8. Baliser l'itinéraire

[...]

4 PRINCIPALES ACTIONS A ENTREPRENDRE ET PRINCIPAUX MOYENS D'EXECUTION A METTRE EN OEUVRE PAR L'AUTORITE COMMUNALE

Remarque générale concernant l'inventaire des opérations ci-dessous :

Afin de permettre l'appréciation du degré de réalisation des opérations prévues lors de la première étude du SSC (Options et enquête publique 1996), le même listing a été repris et actualisé en fonction des informations fournies par la Commune (juin 2003).

4.1 OPÉRATIONS DE RÉNOVATION URBAINE :

- Opérations déjà réalisées, en cours d'étude ou en projet :

Se référer aux cartes du survey indiquant les modifications du périmètre de rénovation urbaine et l'étendant à l'ensemble du centre ancien.

- Nouvelles opérations à programmer :

rue Dupont et rue Porte Basse (voies MET) : aménagement des voiries,

aménagement de la promenade piétonne vers le Monument : en cours, à compléter par le projet de parc urbain en direction de Marloie (bois Jean Mollet),

Aménagement de la rue du commerce : phase II et III : en cours,

Aménagement du terrain Parga (rue du commerce) : en cours,

Aménagement de la propriété Kaisin, création de logement : en cours.

[...]

4.6 OPÉRATIONS D'AMÉNAGEMENT DES ESPACES PUBLICS :

[...]

4.6.8 MARCHE :

La requalification de plusieurs espaces publics est incluse dans la proposition de hiérarchisation du réseau des voies et de marquage plus tranché des entrées urbaines :

ronds-points ou carrefours,

retraitement matériel (sols, éclairage, plantations, tracés, signalisation,...) des voiries de manière à rendre lisible leur fonction principale dans le nouveau réseau.

On ne traitera ici que des autres espaces publics majeurs qui méritent une requalification :

la place aux Foires : aménagement terminé,

l'accès de l'allée du Monument,

le parking Hanin : réalisé,

la place de l'Etang : en cours,

l'espace disponible devant le cimetière chaussée de l'Ourthe : en cours d'étude,

en mentionnant évidemment parmi les réalisations positives déjà effectuées le piétonnier autour de l'Eglise et son prolongement vers le Quartier Latin.

[...]

5 PRIORITÉS DE MISE EN ŒUVRE ET AFFECTATION DES ZONES D'AMÉNAGEMENT DIFFÉRÉ.

5.1 OBJECTIFS.

Les données établies dans ce chapitre préparent et orientent le programme communal de mise en œuvre des zones d'aménagement différé (v. contenu du programme au point 2.3.7.§3).

Toutefois, ces options n'engagent pas la Région wallonne quant aux choix des affectations et priorités par le futur programme. En particulier, l'option de mettre en œuvre simultanément en priorité 1 trois zones actuellement non occupées devra être confirmée par les études complémentaires du programme communal de mise en œuvre des zones d'aménagement différé.

Compte tenu de leur taille et de leur localisation, toutes les zones d'aménagement différé situées sur le territoire communal, hormis celle le long de la Chaussée de Liège, sont destinées à de l'habitat sur le plan d'affectation. Toutefois, une d'entre elles, moins prioritaire, pourraient avoir une autre destination :

zone d'aménagement différé située à proximité de la voie des Lutons à On : demande de révision en zone forestière.

Etant donné que la révision de sa destination n'est pas possible pour l'instant, cette zone sera donc de priorité 3. Il en sera de même pour la ZAD entre "Les Rocailles" et "Aux Montenées" vu son actuelle vocation agricole.

Certains projets prioritaires ont été identifiés, parmi les zones non mises en œuvre à ce jour :

zone d'aménagement différé au lieu-dit Aux Marones à Marloie ;

zone d'aménagement différé au lieu-dit La Justice au nord du centre ;

zone d'aménagement différé située le long de la Chaussée de Liège ;

zone d'aménagement différé proche de la Zone de la Famenne ;

Afin de tenir compte de la situation existante de fait, la ZAD Chaussée de Liège devait être affectée à de la zone d'activités économiques mixtes.

[...]