

Réunion sur les pistes locales de Thuin Hôtel de Ville de Thuin, 28 juin 2001

Le travail est mené avec l'ensemble des participants, thème par thème. A la demande du Collège, les espaces sont traités dans le cadre général de la mobilité en centre-ville, les éléments de valorisation du patrimoine bâti sont traités séparément.

La mobilité en général

1. Recensement des problèmes (hormis ceux traités de manière autonome : voir ci-dessous)

- L'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite est très peu prévue à Thuin. Ex. Administration et Maison communales, service social, banques, pharmacies, bibliothèque, marché. Les trottoirs étroits où des marches et perrons entravent encore la circulation des piétons (Grand'rue). Il n'y a aucun emplacement accessible aux handicapés à Thuin.
- Grand'rue, il est impossible de passer sur les trottoirs avec une voiture d'enfant ou de passer soi-même sans accrocher s'il y a un grand rétroviseur.
- Rue Parfait Namur : problème aux entrées et sorties de l'école car il y a un important trafic en plus des voitures ventouses du Palais de Justice, des employés, du corps enseignant, des riverains, des parents qui viennent chercher leurs enfants et attendent et de l'Administration communale. Idée d'un participant (qui la pratique par beau temps) : se parquer en bas et faire le trajet à pied mais cette idée est très difficilement mise en application car la Gripelotte n'est plus praticable et la chaussée Notre-Dame est très dangereuse (il faut quitter le trottoir). Comment venir à pied à l'école en sécurité ? Les pavés sont irréguliers; le trafic est abondant et les voitures garées partout. Il faudrait « déplacer les écoles hors de la Ville Haute » ou instaurer une navette pour amener les écoliers.
- Insécurité aux alentours de l'Institut Notre-Dame : le stationnement d'attente à proximité peut amener des risques en cas d'intervention d'urgence. Le véhicule des pompiers ou une ambulance ne peut pas passer (même si on a fait des frais pour la sortie d'urgence, elle aurait été mieux placée à l'angle et non au milieu de la rue). Lors de fêtes et réunions, on a parfois utilisé la cour comme parking. Ce n'est plus le cas actuellement (pourquoi?). Lors des réunions, les voitures ne sont pas garées dans la cour mais dans les rues, ce qui est gênant pour les riverains.
- A l'Athénée royal, ils ont aussi un parking qu'ils n'utilisent jamais, une petite cour abandonnée à droite de l'entrée principale. Ne serait-ce pas également un dégagement sécurisé en cas d'incendie ?
- Il faudrait y prévoir mieux que des pavés en béton, plutôt aplanir les pavés existants comme on l'a fait à la place du Vieux Marché aux Légumes à Namur.
- Où mettre le stationnement dans une ville historique ? Le moins possible en surface, si possible en souterrain ou à l'extérieur. Attention, un parking de dissuasion ne doit pas être trop loin du centre sinon il ne sera pas utilisé.
- Autres parkings possibles :
 - Projet de 50 places à la Demi-lune qui prend du retard mais est prévu.
 - Parking souterrain envisagé un temps sous le terrain de sport de l'Institut Notre-Dame où l'entrée serait très naturelle et peu visible (longeant le rempart Nord).
 - Gare de l'ouest pour le musée du tram. Il serait surtout utilisé le week-end et donc libre pour les autres usagers la semaine.
 - Parquer des deux côtés en dessous du viaduc (rue du Rivage mais aussi face à l'école industrielle).
 - Au Chant des Oiseaux où la rue est très large : mise à sens unique + emplacements en épis sécurisés par la présence de la gendarmerie en face.

- Début de la Drève des Alliés (attention, déjà occupée par le personnel de l'Athénée), ensuite, l'éloignement du centre devient grand.
- Rampe Notre-Dame, si elle est à sens unique (est-ce possible techniquement, la rampe étant déjà à reconsolider ?).
- Gare du nord où il y a beaucoup de places mais « des trous qu'on y mettrait un veau » et comment amener les piétons à la Ville Basse (passerelle ?) pour éviter le viaduc ?
- Parking de dissuasion rue de Ragnies et accès via les venelles piétonnes à remettre en circulation correcte mais ce système n'est pas valable pour les moins valides ou pour aller faire ses courses Ville Haute.
- Comment inciter à utiliser les parkings de délestage ?
 - pouvoir se déplacer à pied sans encombre (praticable et sécurisé);
 - trottoirs lisses pour pouvoir tirer son caddie, pas comme les pavés;
 - faire appliquer la réglementation et la signalisation : verbaliser les stationnements illicites pour que les trottoirs restent accessibles;
 - comme à Mons, minibus qui fait le tour de tous les parkings excentrés pour amener les gens au centre et les reconduire à leur auto.
- Comment faire pour parquer les véhicules des riverains dans les petites rues (de + en + de voitures par ménage) ?
- Même si son effectif est complet actuellement, la police est totalement absente en ville pour réglementer la circulation et le stationnement, même lors des marchés : « C'est l'anarchie totale non réprimée ».
- Ex. On prend la rue 't Serstevens à contresens tant le parking est anarchique. L'emplacement du tram est réservé aux livraisons et au déchargement, mais il est abandonné au parking sans que la police ne sévise. Les camions doivent alors s'arrêter au milieu de la rue pour livrer, bloquant tout. L'arrêt de bus de la Ville Basse, rue 't Serstevens aussi, est toujours occupé par des voitures et il n'y a jamais d'enlèvement ou de PV. (Etude faite (architecte paysagiste française) montre que 60 places sont suffisantes à la rue 't Serstevens) pour une rotation normale des clients des commerces.
- Le passage de transit (voitures + camions) doit actuellement passer par la Ville Haute. Peut-on laisser passer des camions en transit dans un centre historique comme Thuin ? Si un camion doit y livrer et s'arrêter, il bloque la moitié de la ville. Au carrefour Grand'rue/rue Liégeois, un gros semi-remorque ne peut pas passer. Il y arrive car ce n'est pas signalé. S'il est bloqué, il doit prendre le sens interdit vers la gendarmerie. Ceci arrive aussi à certains autocars. Il faudrait limiter le tonnage et le gabarit à la Ville Haute et placer des signalisations dès la sortie des grands axes routiers (place de Gozée, sortie Anderlues-Lobbès, ...). Dans le centre-ville, le projet des années '70 de prolonger le viaduc jusqu'à la Drève des Alliés poursuivait aussi cet objectif !
- Les gros camions occasionnent aussi des vibrations causant la fissuration de certains bâtiments comme « la voûte » rue du Moustier qui a déjà dû être stabilisée il y a dix ans, ou le mouvement d'une partie de maçonnerie à la poste.
- Il faudrait réouvrir l'arrière du Sacré Coeur aux piétons : il y a une belle vue sur la Sambre pour les touristes et ce bâtiment est aussi inadapté au site de l'enceinte primitive de la Ville.
- Affectation des bâtiments de grande valeur architecturale : l'Athénée primaire devrait être à côté du secondaire à la Drève des Alliés. Les Oratoriens seraient réouverts au public ou réaffectés en culturel. On devrait aussi changer l'affectation de la poste car on a beaucoup parlé de la déplacer (à la gare du nord ou ailleurs, la caserne n'est-elle pas bientôt libre ?). Cela éviterait pas mal de charroi et de dégradations encore plus fortes sur le porche d'entrée. La Maison communale par contre doit rester en ville.

- Quelques réflexions ont également été émises sur le quartier des Waibes :
 - Au niveau voiries, deux quartiers abandonnés : les Waibes et le Nespériat. On y casse ses amortisseurs dans les trous et il y a des odeurs fortes lors des grandes chaleurs à cause des égouts.
 - La sécurité rue du Nespériat laisse à désirer. Il n'y a aucun trottoir sur toute la longueur, c'est un danger permanent. La limite de vitesse est à 50 km/h mais on roule beaucoup plus vite. « Il y a beaucoup de circulation, on n'ose pas laisser les enfants aller à l'école seuls. ».
 - Ca irait si la limitation de vitesse était respectée. On a essayé le sens unique mais ça ne résout pas tout.
 - Aux Waibes, un passant a été renversé en 2000 et déjà deux cette année.

Carrefour rue Cambier : discussion sur base d'esquisses (qui tiennent compte de l'existant et des possibilités d'investissement de la Commune)

- Reconstruire l'angle rue Cambier/Grand'rue : à l'identique ou en moderne intégré ? Il y a du pour et du contre pour chaque option.
- Si l'accès à double sens par le rempart nord est créé, cela va amener une véritable coupure de la Ville Haute pour les piétons.
- Le stop de la rue Cambier est mal placé : il faut s'avancer pour mieux voir ce qui se passe ou il faudrait placer au minimum une glace mais c'est inesthétique et peu efficace.
- Le problème est particulièrement aigu à 8h du matin lors de la rentrée des classes (tous doivent-ils aller jusqu'à l'école ?) ou avec des gens qui ne connaissent pas bien Thuin car ils s'arrêtent ou se déportent vers la gauche pour mieux voir. Les piétons sont mis en danger par la densité du trafic.
- Autre avantage de raser les deux maisons du MET : on peut faire découvrir une vue inattendue en faisant coïncider le débouché de la rue Cambier avec la rue des Ombiaux.
- Pourquoi ne pas enlever le stop mais ralentir physiquement la circulation, par exemple par un plateau ?
- Si les maisons de la rue Cambier sont rasées, les piétons venant de la Grand'rue ou de la place vont entrer dans une zone très insécurisée. Pourquoi ne pas rendre aux piétons prioritairement l'ensemble de l'espace allant de la place à la rue Liégeois et détourner la circulation automobile le long de la place du Chapitre, ensuite en longeant le bas du quartier du beffroi sur son flanc nord ou en rejoignant la place Albert Ier ? Via le rempart nord, cela serait peu visible du bas; le morceau de rempart à modifier est une reconstruction. Voir si la consolidation du mur est faisable techniquement et si ce n'est pas trop cher.
- Attention, passer ainsi de part et d'autre de la place du Chapitre en ferait une autoroute. Des options de ce type ont été repoussées dans les années 1960-70.

Grand'rue : discussion sur base d'esquisses (qui tiennent compte de l'existant et des possibilités d'investissement de la Commune)

- Au-delà de la poste, il n'y a que 30 cm de trottoir et les pavés sont déchaussés.
- Devant la poste, le stationnement est en principe limité à 10 minutes mais non respecté.
- Le Bourgmestre a dit dans une interview à la presse qu'elle serait mise en semi-piétonnier, que le rempart nord serait mis à double sens, qu'on détournerait les poids lourds, qu'en est-il ?
- Si le piétonnier pose problème pour louer les immeubles car il n'y a pas de stationnement juste devant pour « surveiller son auto », ce sera par contre plus calme, plus convivial et on aura plus de commerces, avec des plus-values immobilières.

Patrimoine bâti de la Ville Haute

- De quoi peut-on discuter : « tout est classé, on ne peut rien faire » ?
- Chapelle des Soeurs grises : actuellement sécurisée, seule l'enveloppe est classée et on peut faire ce qu'on veut à l'intérieur. Il y a d'autres bâtiments périphériques à démolir ou à réaffecter aussi. Elle fait 150 m² au sol, on peut faire 2 ou 3 étages. La toiture provisoire devrait encore tenir 2 ou 3 ans.

Réaffectation possible : restaurant, tel que le « quartier Latin », restaurant à Marche-en-Famenne ou une église transformée en centre informatique à Ittre. Un opérateur privé pourrait être intéressé si les abords étaient plus en ordre et le développement touristique déjà entamé.

Une destination culturelle serait souhaitée pour accueillir les projets de plusieurs ASBL (une c'est trop peu). On pourrait en faire une annexe à l'Académie de musique au rez-de-chaussée (salle à l'étage). Mais attention à l'accessibilité ! Et coût élevé en bâtiment public car il faut des ascenseurs.

Viaduc : discussion sur base d'une esquisse (qui tient compte de l'existant et des possibilités d'investissement de la Commune)

- Pourquoi ne pas mettre la rue du Pont également à sens unique en descente, comme il est prévu de le faire (sur l'esquisse) rue de l'Abreuvoir qui monte déjà à sens unique ! Au niveau du 15 rue du Pont, après mise à sens unique, prévoir une placette ou un espace vert avec fontaine, car il n'y en a pas (il y aura plus de parkings sous le viaduc).
- Intérêt pour le parking de délestage pour les commerçants sous le viaduc.
- Le rond-point n'est-il pas un danger plus qu'une sécurité ? On risque de le percuter en descendant en venant de Lobbes car il serait peu visible. Prévenir les personnes qui ne sont pas de Thuin. Actuellement déjà, la visibilité est perturbée à cause des arbres existants : retailler ces arbres et réorganiser la perspective à l'entrée de Thuin.
- Prévoir la sortie de la ruelle Saint-Roch : actuellement, on en sort souvent en marche arrière.
- Passages piétonniers surélevés pour réduire la vitesse ou surélever l'ensemble du carrefour, changer le revêtement qui est trop autoroutier.
- Les participants présents à la réunion regrettent la prise de pouvoir trop importante de certains commerçants de la Ville Basse lors du réaménagement de la rue 't Serstevens, il y a 10 ans : on nous a pris la place, c'est dommage.

Friche Gare de l'Ouest

- En faire un jardin public convivial car on nous a « pris la place de la Ville Basse » pour garer la voiture. On pourrait y mettre des jeux pour jeunes et enfants et des espaces pour adultes, en faire un lieu de rencontre intergénérationnel.
- Il y a eu un projet de logements mais aussi de galerie commerciale, c'est un terrain privé : qui est propriétaire ? Dans le cas de la création d'un parc, il faudra exproprier.
- Le Ravel devrait passer dans les environs pour rejoindre le chemin de halage.
- Il y a en contrebas deux maisons ayant hébergé des bateliers lors des cales sèches.
- On ne voit pas du tout la Biesmelle : elle devrait être mise en valeur dans une perspective conviviale.

Explication technique : le relief a été modifié par l'homme, lorsque le lieu était construit. Cette modification n'était pas perturbante. Aujourd'hui, si le lieu reste dégagé, il faudrait réaménager le relief (par exemple en paliers) pour que l'oeil retrouve la sensation de la pente naturelle.

- Le projet doit être compatible, dialoguer avec l'espace protégé de Notre-Dame del Vaux et les restes de l'ancienne gare.

Gare du Nord : discussion sur base d'une esquisse (qui tient compte de l'existant et des possibilités d'investissement de la Commune)

- La réduction de largeur de circulation automobile du pont permettrait un accès piéton par un escalier.
- Une passerelle piétonne sur la Sambre permettrait de redynamiser le quartier de la gare qui se meurt : exemple, les maraîchers n'aiment pas être déplacés vers la gare lorsque ce déplacement est nécessaire pour des raisons d'occupation de la rue 't Serstevens, ils ne viennent pas.
- On parle d'une gare automatique. Elle serait à proximité du parking et l'ancienne serait désaffectée : quelles sont les intentions de la SNCB ?
- Dans ce cas, on pourrait y faire une vitrine du parc naturel pour les voyageurs en train et une structure sanitaire pour les mobilhomes.
- Il est possible que le tri postal déménage à cet endroit, ce qui permettrait de désengorger la Ville Haute et de libérer un bâtiment patrimonial.
- Pourquoi pas également un hôtel : totalement absent à Thuin.
- L'aménagement tel que proposé devrait se poursuivre vers la friagerie et plus loin vers la place Cuisenaire qui est une zone de stationnement assez laide.