



## Synthèse de la réunion de techniciens du 11/12/2003

**Cadre :** programme Interreg IIIa, intitulé de la fiche : Beaugard

**But pour la commune de Lobbes :** obtenir des orientations et des propositions concrètes de mise en œuvre de la fiche du Phasing out « cœur de Ville » et plus particulièrement pour le réaménagement de la place de Lobbes, à partir de pistes d'aménagement présentées lors de la réunion.

**Présents :**

- André Bondroit, Bourgmestre de Lobbes.
- Guy Hermans, Secrétaire communal, Administration communale de Lobbes.
- Chantal Dehut-Jacobs, 1er attaché, MRW-DGPL, Div. Infrast. Routes subsidiées.
- Jean-Marie Gillon, MRW-DGATLP, Dir. urbanisme et architecture.
- Paul Lerot, MET, Dir. routes Charleroi D942.
- Frédéric Razée, Ing. indust., responsable bur. d'études, MET, Dir. routes Charleroi D942.
- F. Gabriel, MRW, DGRNE, Direction des espaces verts.
- V. Léonard, MRW-DGEE, Commissariat général au Tourisme.
- François Coutel, Urbaniste, Direction régionale des équipements, département du Nord.
- Jean-Marc Lemoing, Chargé d'études, CAUE du Nord (France).
- Jean-Alexandre Pouleur, Sociologie et urbanisme, Espace Environnement.
- Line François, Géographie et urbanisme, Espace Environnement.
- Cédric Swennen, Ingénieur Agronome AT, Espace Environnement.
- Intersud, non présent, a fait parvenir les documents nécessaires à la compréhension de la fiche de projet Phasing out.

Toutes les administrations sollicitées ont participé à cette réunion de travail, permettant l'échange de connaissances et de points de vue.

## 1. Contexte de la réunion

Cette réunion de techniciens s'intègre dans le processus du projet Beauregard - Interreg IIIa et dans la mise en œuvre de la fiche du Phasing out « cœur de ville » de Lobbes.

D'une part, dans Beauregard, l'approche de l'identité culturelle du Val de Sambre transfrontalier et le diagnostic issu des consultations (élus-population-techniciens) a mis en évidence la nécessité de traiter de manière prioritaire l'amélioration de la qualité du cadre de vie du centre de Lobbes. Amélioration bénéficiant tant aux habitants qu'à la valorisation touristique globale du Val de Sambre.

D'autre part, le Gouvernement wallon a reconnu l'importance de requalifier le « cœur de Ville » de Lobbes, améliorant ainsi le potentiel touristique du pôle Thuin-Lobbes. Cette reconnaissance se base sur une fiche-projet reprenant les espaces à traiter et les budgets globaux à attribuer par secteur de compétence régionale.

De nombreux services régionaux sont concernés. Les techniciens ont été réunis dans le but d'orienter la commune et son futur auteur de projet dans les projets à mettre en œuvre pour valoriser le centre de la commune.

La réunion animée par Espace Environnement s'est déroulée en deux temps :

- Présentation d'un diaporama jetant un regard culturel sur Lobbes-centre mettant d'abord en évidence les qualités paysagères, urbanistiques et patrimoniales du site puis abordant de manière plus précise, les projets concernant le centre et, essentiellement ceux retenus dans le cadre de la fiche Phasing out.
- Discussion entre techniciens concernant les projets eux-mêmes et leur financement mais aussi leur intégration dans le contexte plus global du développement de la commune. Sont abordés les choix urbanistiques à effectuer pour améliorer la vie locale et valoriser les potentialités touristiques, ainsi que des conséquences de ces choix, entre autres en terme de mobilité et de stationnement.

## 2. Synthèse des données présentées par Espace Environnement

### 2.1 Vision globale sur le centre

- Le centre de Lobbes, lié à la présence de l'Abbaye en fond de vallée et à la Collégiale en rupture de pente, rive gauche de la Sambre, noyau urbain étagé sur le versant.
- L'existence ancienne d'un axe nord-sud franchissant la Sambre mais aussi est-ouest : escalier de liaison entre la Collégiale et la place actuelle.
- Les importantes modifications urbanistiques survenues à partir du milieu du XIX<sup>ème</sup> siècle : le chemin de fer qui « transperce » le site de l'Abbaye démantelé depuis la révolution française et la création d'un important axe routier nord-sud qui va entraîner le développement de l'habitat en ruban vers le nord de la commune.

- Les points forts paysagers, urbanistiques et patrimoniaux comme autant de potentiels touristiques :
  - les vues vers le noyau urbain aggloméré depuis l’extérieur du site;
  - les vues des vallées de la Sambre et du Laubach et des versants très verts depuis le centre-ville;
  - la Sambre avec le RAVeL et la halte fluviale;
  - la Collégiale, patrimoine majeur de Wallonie, restaurée et ses abords, particulièrement intéressants côté sud avec les venelles et jardins étagés sur le versant de la Sambre : harmonie du minéral et du végétal;
  - les éléments subsistants de l’ancienne abbaye : la portelette et les bâtiments de l’ancienne ferme abbatiale (privés);
  - la place communale : espace dégagé, apte à accueillir diverses activités, de bonne dimension, en rapport avec sa fonction et le bâti qui le ferme, situation centrale, proche de sites à potentiel touristique, bonne inscription paysagère perceptible (dans la pente du versant, entre la vallée et la colline);
  - sans oublier les qualités d’ambiance urbaine de l’ensemble du centre, placé en zone d’habitat protégé en matière d’urbanisme.

## 2.2 Les pistes de travail

1. **La place communale et ses abords**, considérée par la commune comme une priorité dans les lieux à aménager.

Quelques données :

- Espace bordé par une voirie régionale supportant un trafic important. C’est un espace asphalté uniquement consacré au stationnement des véhicules qui s’effectue de manière diffuse, donnant l’impression d’une occupation totale de l’espace. Il n’y a pas de marché, deux manifestations festives y sont organisées par an.
- Elle est bordée de petits commerces de proximité : pharmacie, boulangerie, épicerie, librairie et horeca et de quelques services administratifs ou associatifs.
- Un petit espace vert est situé à l’arrière de la place; son accès est peu visible.
- Une estimation du stationnement<sup>1</sup> donne les indications suivantes : 46 places sont offertes. En journée, de 30 à 35 sont occupées en permanence (en comptant les places occupées le long de la Grand’rue, face à la place); la nuit, environ 20 riverains y sont stationnés (30 si on établit un comptage depuis la rue des Gaulx jusqu’au pont de chemin de fer). 15 à 20 véhicules peuvent être considérés comme des voitures ventouses (restant stationnés toute la journée).

Esquisse 1, parti urbanistique :

- axe piéton principal dans le prolongement des escaliers de la Collégiale avec marquage du cheminement;
- dégagement d’un espace entre la maison communale et la voirie;
- dégagement d’un espace horeca (+ livraison et cars touristiques) près du café partie ouest de la place);

---

<sup>1</sup> Ailleurs, le stationnement est de 200 places pour l’hôpital, 15 places devant la gare, +/- 25 places à l’administration communale rue du Pont, 30 places entre la rue Albert Ier et la rue des Gaulx (nord de la place).

- stationnement « regroupé » en partie ouest de la place, séparé par un alignement d'arbres qui donne également accès au parc + stationnement de manière longitudinale en bordure de la Grand'rue (30 à 35 places disponibles au total);
- vitesse réduite par dévoiement de la voirie et léger rétrécissement.

Esquisse 2, parti urbanistique :

- Idem voirie et espace devant la maison communale,
- stationnement plus important en nombre : partie ouest de la place + petit parc + de manière transversale en bordure de la Grand'rue (50 à 55 places disponibles)

Esquisse 3, parti urbanistique :

- Permettre un dégagement plus important de la place en déplaçant le stationnement (essentiellement le stationnement ventouse) à l'extérieur, proposition de déplacement vers le terrain boisé situé en bordure du vicinal à l'arrière de la place (une cinquantaine de places en occupant environ 60 % du terrain).

Dans la fiche rentrée pour le projet « cœur de Ville », sont repris la place, le petit espace vert situé à l'arrière et la Grand'rue, même si celle-ci ne figure pas dans le plan financier puisque la voirie est régionale (compétence du MET). Les travaux prévus sur l'espace sont : revêtement du sol, égouttage, bordures, éclairage, mobilier urbain, signalétique, pelouse, parterre, plantations et murets pour l'espace vert et une fontaine en aménagement particulier.

## **2. Les abords de la Collégiale**

L'ensemble des abords serait à traiter, depuis la rue Albert jusque la rue de l'Eglise et depuis la Grand'rue jusque la rue Paschal.

Dans la fiche rentrée pour le projet « cœur de Ville », seuls sont repris les abords directs de la Collégiale, y compris les escaliers d'accès à la place : remise en état du revêtement de sol (abords et escaliers), pose d'un égouttage, rejointoyage de murets existants, création de plantations, éclairage, mobilier et signalétique.

## **3. Les venelles et « parc » dans les jardins étagés**

L'ensemble du versant situé entre la Collégiale et la vallée se présente sous la forme de jardins étagés avec un réseau de venelles. Il serait souhaitable de traiter à la fois le domaine public et le domaine privé afin de redonner à l'ensemble un cachet patrimonial de qualité, propre à favoriser le tourisme.

Dans la fiche rentrée pour le projet « cœur de Ville », il s'agit de l'amélioration de trois venelles situées au sud de la Collégiale : renouvellement du pavage, pose d'un égouttage, rejointoyage des murs, éclairage, signalétique, pose de poubelles.

Et de la création d'un parc (terrain communal) situé dans l'étagement des terrains sur le versant, entre deux des venelles réaménagées : création ou remise en état de cheminements (pavage, bordure, marches), pose d'un égouttage, création de murets entre différentes zones aménagées, rejointoyage de murets existants, pose d'un portail, création des pelouses et plantations, mise en lumière, mobilier et signalétique.

## **4. Les liaisons entre les différents lieux à vocation touristique**

Hormis la liaison entre la place communale et la Collégiale (voir point 2), sont également importantes à améliorer pour le piéton et pour d'autres usagers lents : la place communale vers le RAVeL et la halte fluviale, la place communale vers la portelette et la place communale vers la gare. Il s'agit au minimum d'améliorer la qualité des trottoirs (prioritairement : Grand'rue, rue du Pont, rue de l'Abbaye), de sécuriser les traversées, d'éclairer et de signaler ces différents accès.

Ce point figure dans la fiche-projet mais ne bénéficie pas d'un poste budgétaire.

## 2.3 Les finances liées à la fiche Phasing out

Une première fiche rentrée affichait les montants suivants :

Projets	Montants en FB HTVA ni honoraires	Conversion en euros
Place communale	25.300.000	627.171 €
Abords Collégiale	10.850.000	268.964 €
Venelles et parc	12.680.000	314.329 €
Total	48.830.000	1.210.464 €
Total + honoraires	54.689.600	1.355.704 €

Le montant total a été revu à la baisse, il est maintenant de 1.016.464 euros HTVA y compris les honoraires, soit une diminution de 339.240 euros ou 25 %.

Aucune nouvelle répartition n'a été faite entre les différents postes. Les administrations régionales attendent actuellement la définition du projet, pour ensuite répartir le budget selon les différents postes que chaque administration peut prendre en charge. **Une nouvelle répartition par poste doit par conséquent être faite.**

Total HTVA + honoraires	DGPL	DNF	CGT	Commune	FEDER
1.016.464 €	254.370 €	135.012 €	85.096 €	33.753 €	508.231 €

La commune a pour priorité actuelle l'aménagement de la place mais celle-ci pourrait être affectée dans un budget de plan triennal classique, la voirie devant, elle, entrer dans les budgets du MET.

## 3. Les remarques qui intègrent le projet d'aménagement de la place dans un cadre plus général

- Stratégie touristique de la commune

*CGT :*

- Une étude de l'influence sur le parking du développement touristique visé par la commune de Lobbès est nécessaire.

*CAUE (Jean-Marc Lemoing) :*

- Les pistes d'aménagements doivent être tributaires de l'ambition touristique de la commune. Il peut être nécessaire pour la place de prévoir des aménagements à court terme (avec des aménagements temporaires comme des lignes de stationnement dessinées au sol par exemple) et d'attendre 5 ans par exemple pour voir comment va évoluer le centre de la commune. Ceci afin de ne pas bloquer de futures pistes d'aménagement qui pourraient n'apparaître que dans quelques années.
- Des expériences françaises prouvent qu'il est possible de réaménager une place sans que le mobilier installé ne souffre de manifestations touristiques comme le carnaval, la fête villageoise,...

- Qualité des aménagements des espaces publics

*DGATLP :*

- Ne pas privilégier le 'tout à la voiture', même si les obstacles à d'autres options proviennent souvent des locaux.

- Il existe beaucoup de projets d'aménagement de places qui se contentent de réaménager 'en plus propre et plus net' la situation existante, sans ajouter une mise en valeur intéressante à la place.
- L'espace face aux escaliers descendant de la Collégiale doit être dégagé pour préserver une certaine atmosphère à la place.
- L'inconvénient des zones non délimitées pour le stationnement est qu'elles deviennent souvent occupées de fait.
- Les options de parking du projet Phasing out ne doivent pas empêcher l'inscription sur le même espace d'autres projets futurs.
- Il ne faut pas trop espérer que l'auteur de projet qui sera désigné apporte plusieurs pistes de réflexion, car il arrive malheureusement assez souvent que l'auteur de projet n'ose pas contredire la commune, ce qui peut conduire à un projet qui ne soit qu'une simple addition de l'ensemble des contraintes d'aménagement formulées par la commune.

#### DGPL :

- Les espaces publics libres de la voiture sont un atout. Il est utile de trouver les affectations de ces espaces publics. Souvent des besoins apparaissent auprès de deux groupes de la population : les personnes du 3ème âge et les jeunes. Il faut les consulter.
- Il faut préciser le programme qui définira le cahier des charges urbanistiques de l'auteur de projet.

- **Le problème général du stationnement sur la commune**

#### *Administration communale :*

- Les places de parking disponibles sur le centre de Lobbes sont insuffisantes à certains moments.
- Les 15 places 'officielles' devant la gare sont actuellement insuffisantes. De plus, des aménagements prévus par les TEC vont diminuer le nombre de places disponibles.
- Le parking de la mutuelle est privé et ne peut normalement pas venir en appoint des autres emplacements disponibles près de la gare (même s'il est possible que cela soit parfois le cas).
- Il y a aussi un problème de parking devant la maison communale (rue du Pont). Les clients du restaurant et des autres commerces avoisinants utilisent parfois les places de parking réservées aux besoins de l'administration communale.
- Le parking de la poste (rue de l'Entreville) est un terrain ouvert au parking public mais reste une propriété privée.
- Où garer les véhicules des personnes se rendant à la salle des fêtes ailleurs que sur la place ?
- Il sera peut-être difficile de trouver un emplacement pour les cars touristiques près des éléments d'attrait touristique (notamment la Collégiale).

#### *Bourgmestre :*

- Beaucoup de personnes passent par Lobbes via la Grand'rue et ne voient pas la Collégiale. Il faut donc créer des aménagements pour inviter les gens à s'arrêter.

#### *Espace Environnement :*

- Après vérification, le parking de l'hôpital compte en moyenne, en journée, 55 emplacements utilisés pour le personnel médical et 100 emplacements pour les visiteurs. On peut considérer que ce parking est occupé de manière importante.
- La configuration des rues situées aux abords de la Collégiale (plans, étroitesse,...) n'est pas ou peu adaptée à la voiture; le piéton y est plus à sa place.

*CGT :*

- Il est nécessaire de maintenir l'usage de la place pour les riverains, de créer des parkings de dissuasion pour les touristes ainsi que des parkings de délestage et des emplacements pour les cars ou les personnes à mobilité réduite, à proximité de la Collégiale.

*F. Coutel :*

- Les propositions de pistes d'aménagements se ciblent fort sur la place communale alors que le lien entre le parking et la stratégie touristique montre que des orientations globales seraient nécessaires. Il existe d'autres localisations possibles pour le parking, comme par exemple à l'arrière de l'ancienne maison communale (peut-être en achetant un terrain ou une maison pour créer de l'espace parking,...). D'autres options sont donc envisageables.

*DNF :*

- L'auteur de projet qui aura à proposer un projet pour la place risque d'être coincé dans ses propositions par les options prises en matière de parking.

#### **4. Les éléments généraux de réflexion sur le réaménagement de la place et les remarques sur les pistes d'aménagements proposées**

- Parking de délestage et de dissuasion

*F. Coutel :*

- Une alternative peut être de créer un parking de dissuasion qui, lors des fêtes de village, permet de laisser les voitures en périphérie.

*Bourgmestre de Lobbes :*

- Le problème du charroi passant par la place communale est important et est renforcé actuellement par le problème de la Portelette. Que faut-il envisager en terme de délestage, sachant qu'il n'est pas possible de connaître l'avancement de la RN 54 ? De plus, de nouveaux aménagements sur le zoning industriel (rue des Waibes) risquent d'augmenter ce type de trafic.
- Un parking de délestage peut-être intéressant mais il est nécessaire de garder des places de parking devant l'ancienne maison communale.
- Il existe une possibilité de parking de délestage à la cité, rue Paschal, utilisé récemment lors de l'inauguration de la Collégiale.

*Espace Environnement :*

- Les pistes de stationnement à l'arrière de la maison communale doivent tenir compte des connexions éventuellement possibles avec le vicinal.
- Un parking de dissuasion peut s'envisager à proximité de la drève. Le classement de la drève n'est pas nécessairement une imposition de ne toucher à rien. Il impose simplement des interventions de grande qualité.

*Administration communale :*

- La situation topographique de Lobbes laisse envisager peu de possibilités pour un parking de délestage qui n'entraîne pas un chemin d'accès trop pentu vers les points d'attrait de Lobbes.
- Il existe une possibilité de créer un parking de délestage près de la voie ferrée. Mais la traversée des voies de chemin de fer est actuellement accompagnée par une personne de la SNCB. Si jamais ce poste était supprimé, il faudrait créer un passage sous la voie qui devrait probablement utiliser cet espace le long de la voie.

*CGT :*

Si un parking de dissuasion est envisagé, il doit être accueillant (panneau d'information, poubelles,...) et reliés par des cheminements piétons aux principaux sites touristiques (place communale, collégiale, relais nautique) .

- **Les trottoirs et les cheminements piétons**

*DGATLP :*

- Selon une enquête récente de l'INS, Lobbes est la commune qui a le plus grand nombre de mécontents sur l'état des trottoirs et des routes.

*Bourgmestre de Lobbes :*

- Des trottoirs sont au moins nécessaires d'un côté de la chaussée pour établir un cheminement piéton entre la place et le pont.

*CGT :*

En matière de stratégie touristique, le relais nautique de Lobbes, la place communale et la Collégiale doivent être reliés par des cheminements piétons.

*MET :*

- Le réaménagement de la chaussée est à une distance de visibilité du passage pour piéton trop faible à la sortie du virage.

- **Les arrêts pour autocars**

*Espace Environnement :*

- Un arrêt pour cars devant la Collégiale éviterait aux personnes âgées de devoir monter depuis la place vers la Collégiale (forte déclivité).

*MET :*

- Les arrêts de bus peuvent éventuellement servir pour le débarquement des cars.

*Administration communale :*

- Il va être difficile de trouver un emplacement pour les cars touristiques près des éléments d'attrait touristique (notamment la Collégiale). Les cars peuvent difficilement arriver à proximité de la Collégiale (sens interdit, 2 écoles, maisons sans garage qui impliquent du stationnement sur la voirie, carrefour étroit).

- **Les arrêts de bus**

*MET :*

- Au niveau des pistes, l'intérêt de l'espace dégagé dans le creux de la courbe de la voirie (à hauteur de l'ancienne maison communale) est mal perçu. S'il s'agissait d'y placer un arrêt de bus, il vaudrait mieux privilégier un arrêt en créneau qui empêcherait de bloquer la circulation (chaussée avec un trafic de +/- 7000 à 8000 véhicules par jour).

- **Le parking rotatif**

*DGATLP :*

- En général, les expériences de parking rotatif ne marchent pas car les voitures restent stationnées en permanence.

*Espace Environnement :*

- Du parking rotatif pourrait tout à fait fonctionner sur la place si la police dont les locaux sont situés sur la place organise une certaine surveillance.

*F. Coutel :*

- Si des voitures de riverains sont stationnées sur la place, c'est probablement par manque de garages privés, il peut être intéressant de construire de nouveaux garages. N'y a-t-il pas de possibilité à l'arrière de la Grand'rue (côté du vicinal), en créant un accès entre les maisons (porche).

- **Piste 1**

*DNF :*

- L'espace vert derrière l'ancienne maison communale est peu valorisé.

*Espace Environnement :*

- les 30 à 35 places de parking proposées correspondent à une offre minimum qui impose de déplacer les personnes stationnées toute la journée sur la place (15 à 20 véhicules) si on veut préserver le stationnement rotatif important à la vie des commerces.

- **Piste 2**

L'espace vert semble actuellement peu utilisé. La commune n'est pas opposée à son changement d'affectation.

Par contre, il serait peut-être dommage de sacrifier un espace vert dans une zone qui en compte peu.

- **Piste 3**

*DGPL :*

- On perçoit mal que l'espace devant l'ancienne maison communale ne permet pas le parking.

*Administration communale :*

- La dénivellation est importante entre l'emplacement proposé pour le parking et la place communale. De plus, la voie vicinale et la situation privée des terrains qui la bordent posent problème. Il s'agit d'une piste intéressante qui ne répond pas aux besoins dans l'immédiat.

*Espace Environnement :*

- Le parking de délestage proposé est intéressant mais des obstacles existent : il s'agit d'un terrain privé inscrit en zone d'habitat au plan de secteur. De plus, l'accès est une concession de l'ASVI (projet de tram touristique certains week-ends) mais cela ne doit pas pour autant empêcher des négociations avec l'ASVI puisque l'utilisation commune de l'assiette du vicinal ne serait que sur une courte distance (50 à 100m) et ponctuellement.

*CGT :*

- Attention : il ne faut pas que cette voirie d'accès au parking empêche d'amener des visiteurs par le vicinal.

## **5. Montants financiers Phasing out**

Sur la dia présentant les apports financiers du Phasing out, les montants ont été inversés entre ceux apportés par la DNF et ceux du CGT.

Pour le CGT, il faut distinguer dans la fiche-projet les équipements publics relevant des éléments touristiques.

Pour la DGPL, le poste relatif à l'éclairage public est à voir globalement (pour éviter une surcharge d'éclairage due à une ventilation des éclairages selon les différents subsides).

Pour le MET, la voirie est liée à l'aménagement de la place et relève du plan triennal.

En matière d'égouttage, les travaux prévus dans la fiche-projet concernent le raccordement de particuliers au collecteur.