



## Ville de Marche

### Aménagement du boulevard urbain

Typologie : Axe structurant en centre urbain

Cas représentatif des défis suivants :

- Convivialité
  - Facteurs physiques, perçus et vécus
- Sécurité
  - Facteurs de sécurité / d'insécurité liés à l'aménagement, au perçu et au vécu
- Qualité
  - Aspects structurels de l'aménagement
  - Aspects liés à l'investissement budgétaire
- Opportunités et freins au processus
  - Identification des besoins et définition du programme
  - Approche sectorielle et transversalité
  - Evaluation continue

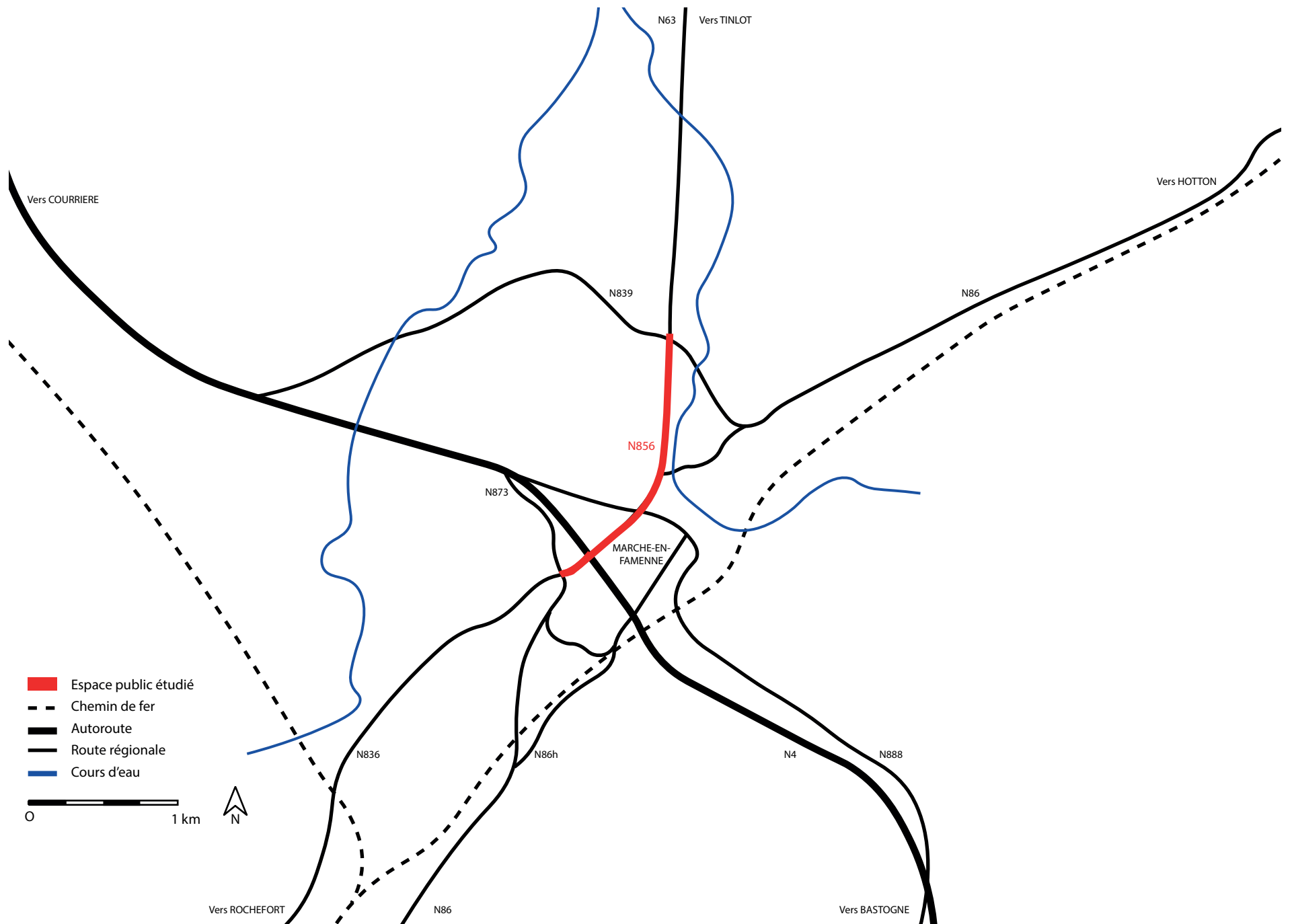
Justification du choix :

- Reconfiguration d'une traversée d'agglomération
- Concept fort et affirmé, vecteur de reconquête urbaine et paysagère
- Passer de l'omniprésence spatiale des véhicules motorisés à un espace plurimodal

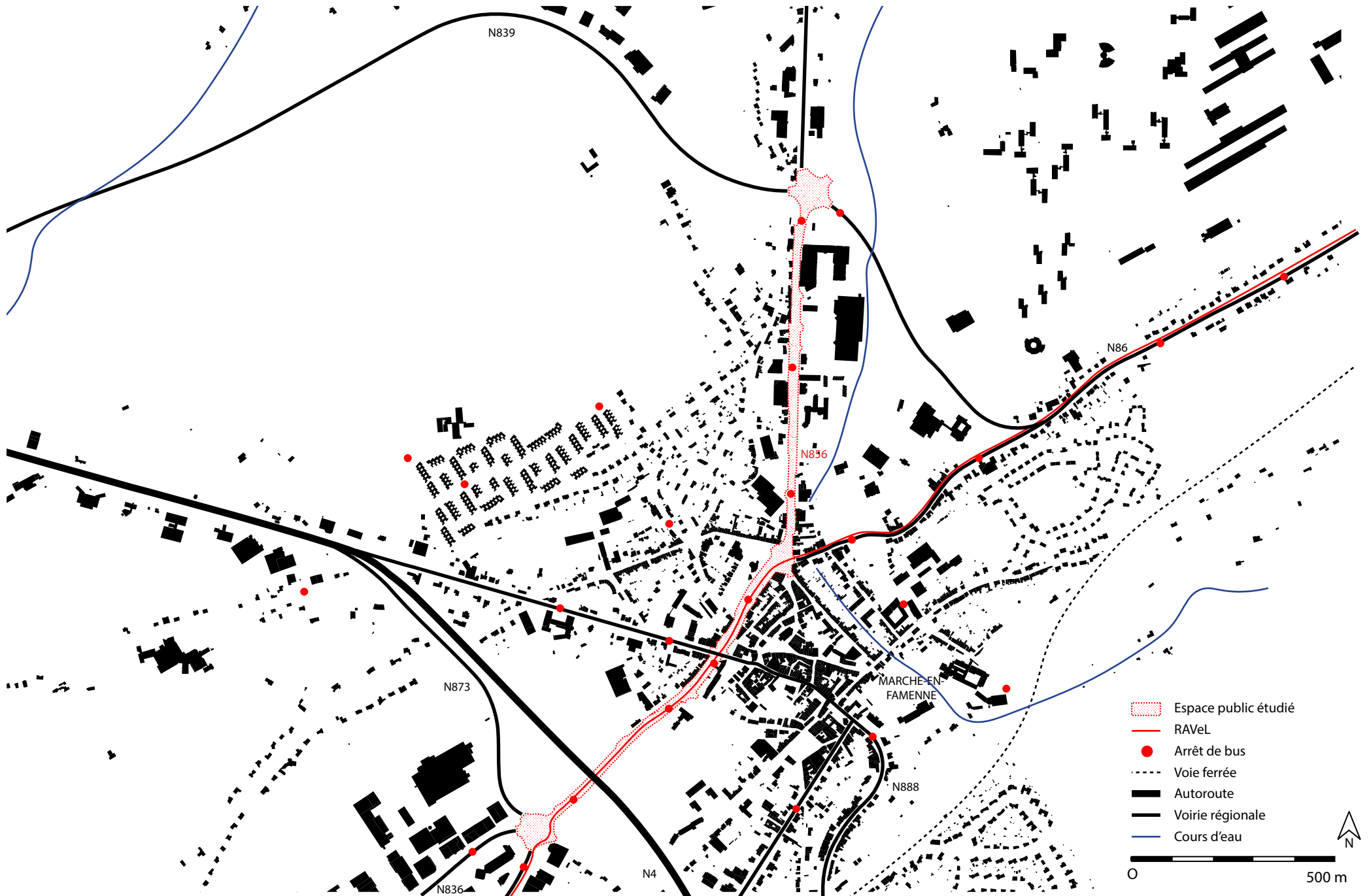




## I. Contextualisation



Marche-en-Famenne - Localisation



## 1. Localisation

Marche-en-Famenne est une commune de la province du Luxembourg qui compte quelques 17.500 habitants.

L'espace public étudié est l'axe principal traversant l'agglomération de part en part, entre le quartier dit de la 'Pirire' (accès N4) et de la 'Briqueterie'. L'aménagement a été effectué entre ces deux portes d'entrée de la ville: le rond-point de la 'Pirire' sur la RN 86 en direction de Rochefort et le rond-point du Carmel sur la RN 63 en direction de Liège.

## 2. Typologie

Le boulevard étudié est un axe historique de liaison régionale entre Liège et Rochefort en passant par Marche-en-Famenne. Il constitue un maillon important du réseau régional, un axe structurant au sein de l'agglomération marchoise et du centre urbain. Il dessert en effet les différents quartiers de Marche, dont le cœur urbain, et constitue l'accès principal à la N4. Le boulevard urbain a une empreinte importante sur le territoire, tant dans son histoire que dans son organisation et sa structure.

Avant son réaménagement, l'axe était une voirie de traversée d'agglomération aménagée avec un caractère routier affirmé (2X2 bandes et feux tricolores) et relativement accidentogène. L'aménagement de l'axe en boulevard urbain a permis de revoir le profil de la voirie et de permettre une circulation apaisée - sans remettre en cause sa vocation de transit et de desserte-, de donner une place plus importante aux différents modes de déplacement et d'augmenter la perméabilité entre les quartiers situés de part et d'autre.

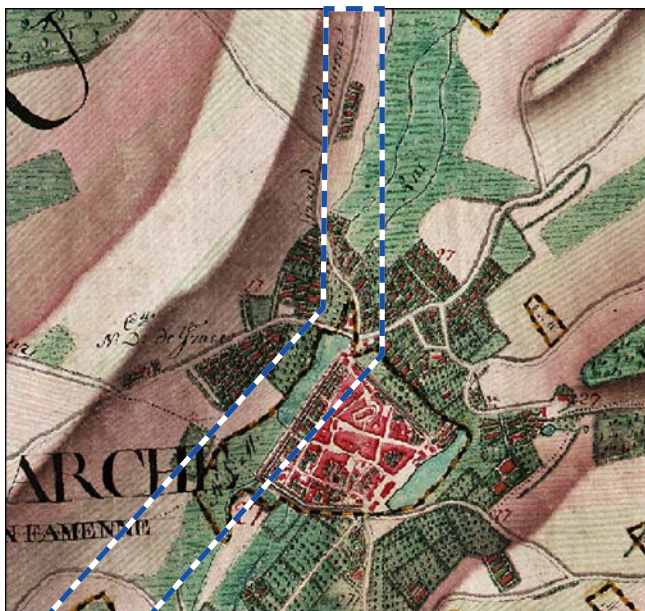
Un espace public de type 'place' jouxte le boulevard urbain à hauteur du cœur de ville. Connecter davantage la place de l'Etang au centre urbain fut un enjeu sous-jacent au réaménagement de la traversée d'agglomération.

## 3. Morphologie du tissu bâti

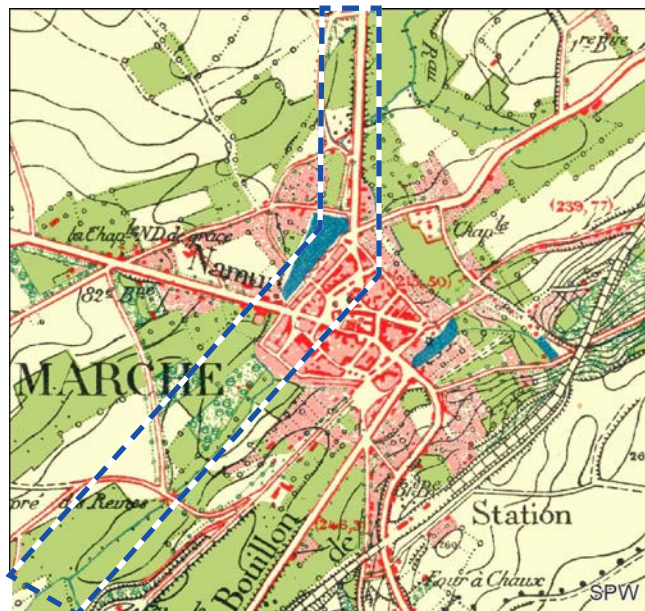
Le cadre bâti du boulevard urbain est hétérogène. Différentes urbanisations se juxtaposent, au gré de l'histoire et des développements récents de la ville de Marche. On peut ainsi pointer :

- Un bâti traditionnel en ordre continu et semi-continu implanté à l'alignement ; dont les urbanisations de centre urbain laissant apparaître les traces des anciens remparts,
- Un bâti de type 'immeubles à appartements' de gabarit plus important et de qualité architecturale variable, érigé dès les années 70',
- Plusieurs opérations récentes -et en cours- visant à reconfigurer un tissu à l'alignement ou en faible recul et à structurer l'entrée de ville depuis Liège,
- L'entrée de ville depuis Rochefort et la N4 est marquée par l'aménagement de la maison communale et son parc aux abords.

Les opérations immobilières menées sous l'impulsion de l'aménagement du boulevard (et des autres dynamiques de développement) montrent le lien étroit et les effets induits entre un aménagement d'espace public et la structure du bâti.



1777 : Carte de Ferraris



1865 : Carte du dépôt de la guerre

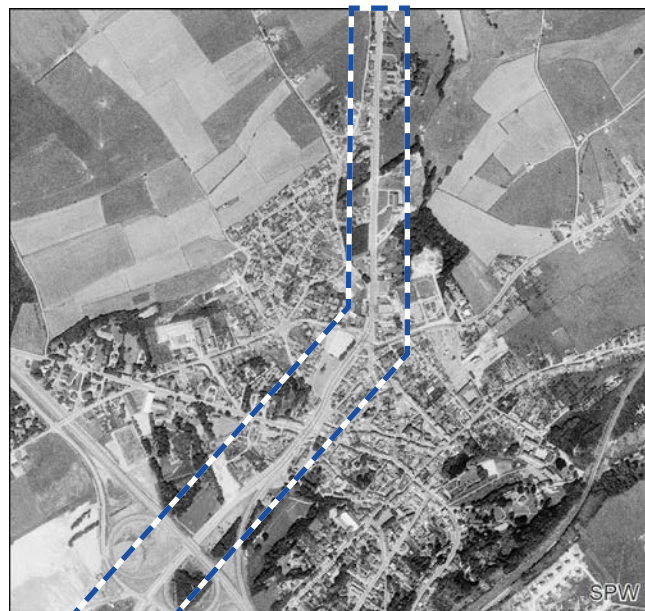


Carte IGN

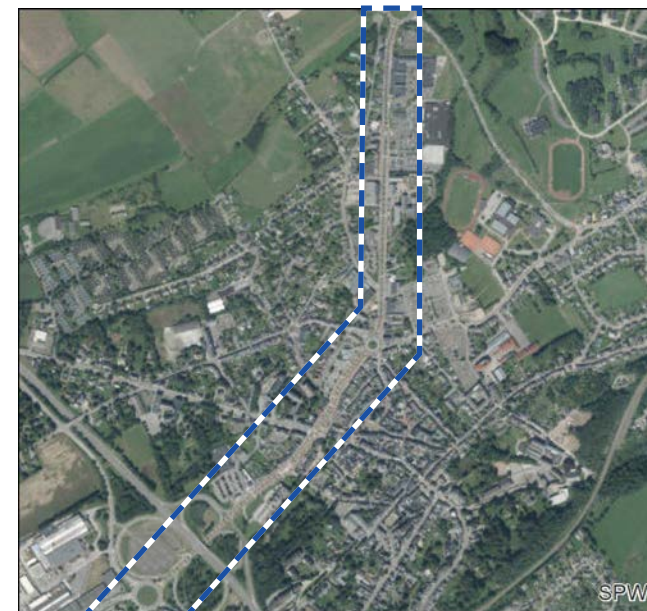
#### 4. Morphogenèse

Marche-en-Famenne est un pôle visible dès la cartographie Ferraris de 1777. Elle s'est intensifiée au fur et à mesure de l'histoire, en bénéficiant notamment d'une bonne accessibilité routière et d'une desserte ferroviaire. Les dernières décennies ont été particulièrement dynamiques avec des développements conséquents qui ont permis d'affirmer le centre ancien urbain, de développer les quartiers résidentiels périphériques au centre, de développer deux polarités commerciales de part et d'autre du centre et de développer une importante zone d'activités économiques drainée par une voirie de contournement.

Ces développements urbanistiques ont renforcé la position centrale et le rôle stratégique du boulevard urbain- en tant que colonne vertébrale de l'agglomération.



1971 : Orthophoto



2016 : Orthophoto    ▲ Nord    — 100 mètres

## 5. Affectations du bâti

Les affectations du bâti situé le long du boulevard se caractérisent par différentes séquences fonctionnelles. On peut ainsi distinguer :

- Des centres commerciaux de part et d'autre des extrémités Nord (le Carmel) et Sud (la Pirire),
- Venant de Liège et se dirigeant vers Marche, une longue séquence d'entrée de ville caractérisée par une mixité fonctionnelle habitat, commerces-services / équipements. Ces urbanisations connaissent une restructuration importante tentant de qualifier cette entrée de ville. On y passe progressivement d'une entrée de ville au bâti hétérogène (peu qualitatif) et très routière à un boulevard structuré par un bâti qui gagne en homogénéité et qualité architecturale,
- Une traversée de cœur de ville avec, d'un côté, un centre ancien mixte et, de l'autre côté, la place de l'Etang qui accueille la maison du tourisme et du stationnement,
- La séquence entre le centre et la N4 et Pirire ponctuée par la maison communale et son parc d'un côté et par des développements commerciaux de l'autre côté (site voué à être restructuré dans un avenir proche).

## 6. Vocations de l'espace public :

En tant qu'axe principal de traversée d'agglomération, le boulevard urbain a une vocation de transit et de desserte urbaine. Sa position lui confère un rôle majeur permettant d'affirmer une cohérence territoriale et de renforcer la cohésion inter-quartiers.

### Circulation :

- L'axe a une vocation de transit et de desserte du cœur de Marche. Marche est en effet un carrefour où converge le trafic en provenance de Liège, Hotton, Rochefort. Le boulevard urbain absorbe un trafic à destination de la N4 (Bruxelles-Namur-Bastogne), ainsi que de la gare de Marloie (trafic ferroviaire régional). La réalisation du contournement Nord (la N839 qui lie la N4 et la N63) permet d'alléger la charge de trafic sur la traversée urbaine. La mise en œuvre de ce contournement fut une condition préalable pour revoir le profil de la voirie de traversée d'agglomération et ajuster la capacité d'absorption de trafic.
- Le cœur de Marche est également traversé par le RAVEl (Hotton --> Rochefort). L'aménagement du boulevard s'est appuyé sur cette donnée.
- Plusieurs lignes de bus desservent le centre de Marche et transitent par le boulevard urbain.

**Desserte** : Le boulevard est voué à la desserte de plusieurs quartiers, dont le cœur de ville, et plusieurs équipements, maison communale, office du tourisme de Marche, résidence 3ème âge... Il constitue une colonne vertébrale essentielle du réseau viaire de distribution et de collecte.

**Séjour** : Par définition, un tel axe n'a pas pour vocation première le séjour des usagers. Toutefois, le caractère apaisé que vise le réaménagement du boulevard permet davantage d'introduire la notion de séjour sur l'axe. C'est néanmoins aux abords du boulevard que la vocation de séjour s'exprime davantage. Citons la place de l'Etang ou encore l'allée de desserte locale localisée à proximité des anciens remparts réaménagée avec la volonté d'affirmer la fonction résidentielle et de séjour de l'espace public.







# MARCHE-EN-FAMENNE

CPDT 2018 R6 : Des espaces publics de qualité, conviviaux et sûrs. Sources : IGN, SPW, TEC

0 50 mètres  
1:12.000





## II. Défis et objectifs visés

## 1. Eléments déclencheurs

Marche-en-Famenne est animée depuis près de 30 ans par une volonté politique forte de développement et d'affirmation régionale de pôle urbain. Parmi les leviers pour asseoir cette stratégie, la rénovation urbaine du cœur de Marche dès les années 80', suivie ensuite du développement des zones d'activités économiques -commerciales et entreprises- et du contournement Nord de Marche ont été parmi les principaux chantiers entrepris et menés à bien. La requalification de la traversée d'agglomération ; d'un axe routier vers un boulevard urbain s'est ensuite imposée. La valeur structurante et identitaire de l'axe a motivé une approche globale. En effet, outre le nécessaire réaménagement de la voirie pour y assurer une meilleure sécurité des automobilistes et garantir une meilleure prise en compte des modes doux, la volonté fut une reconfiguration globale de l'axe et ses abords et la qualification urbanistique et paysagère de la traversée urbaine.

L'aménagement du boulevard s'est appuyé sur le schéma de structure transposant la stratégie territoriale de la Commune, ainsi que sur un plan communal de mobilité et a bénéficié des mesures du plan 'Escargot' en faveur des modes doux.

Il est justifié de considérer aujourd'hui que l'aménagement du boulevard urbain de Marche participe à l'affirmation régionale du pôle urbain.

## 2. Objectifs visés par le projet

Le projet d'aménagement du boulevard urbain de Marche vise à :

- Améliorer la qualité d'accès et de traversée de l'agglomération,
- Augmenter la sécurité des usagers par une plus grande maîtrise des vitesses et une approche multimodale de l'espace public,
- Requalifier le cadre bâti aux abords : y renforcer la densité et maintenir la mixité, y dessiner une façade urbaine en reconfigurant les alignements et les gabarits,
- Réduire les ruptures urbaines entre le centre-ville et les quartiers résidentiels de part et d'autre de l'axe.

Les outils tels le SSC et le PCM ont intégré ces objectifs et ont permis de donner le cadre nécessaire à leur mise en œuvre.





### III. Aménagements

L'aménagement du boulevard se caractérise par :

- Une reconfiguration générale du profil de la voirie : 2X2 bandes --> 2X1 bande ;
- Une réduction des largeurs de bandes de circulation incitant à une vitesse réduite, tout en maintenant une sur-largeur nécessaire aux engins de grande emprise. Cette sur-largeur est aussi d'application au niveau des ronds-points ;
- Remplacement des carrefours à feux par des ronds-points ou simples tourne à gauche. La traversée motorisée du boulevard n'est rendue possible que via les ronds-points ;
- Aménagement d'un cheminement cyclo-piéton au centre du boulevard sur la section jouxtant le centre urbain (du rond-point de Hotton jusqu'au rond-point de la Pirire). Ce cheminement est intégré au RAVeL. Sa largeur permet le croisement et le partage aisé des vélos et piétons.
- Sur cette section, deux zones engazonnées séparent le cheminement modes doux et la voirie. Ces zones accueillent des bancs, des luminaires, et équipements poubelles ;
- Plusieurs traversées sont aménagées. D'emprise généreuse, elles sont aussi bien signalées ;
- Un double alignement d'arbres structure la séquence paysagère ;
- Sur la section nord, le cheminement modes doux central laisse place à des trottoirs élargis de part et d'autre et des pistes cyclables marquées au sol;

- Aménagement des arrêts de bus en voirie. A noter que les choix d'aménagement du boulevard ont contraint de revoir la situation existante où les arrêts de bus étaient aménagés hors voirie ;
- La capacité de stationnement en bordure de voirie a été légèrement réduite au profit des trottoirs et traversées. L'offre en stationnements aux abords du centre urbain permet de compenser largement cette perte.

D'après les personnes rencontrées, les mesures d'aménagement adoptées ont permis d'améliorer la sécurité des différents usagers sur cet axe. L'aménagement du boulevard participe à la qualité du cadre urbain. L'engorgement excessif décrié par certains n'a été objectivé par aucune étude indépendante.





i  
MAISON DU  
TOURISME

de naissance  
IDS  
cœliculture

Entrée



## IV. Processus, acteurs et financement

### 1. Financement

La voirie aménagée est une voirie régionale. Le budget d'aménagement du boulevard est de 10M€ dont 4M€ pour le poste 'impétrants'. 50% du financement est assuré par les fonds FEDER, 40% par la Région Wallonne et le solde de 10% par la Commune.

L'entretien de la voirie et des abords –et le remplacement si nécessaire- est assuré par la Commune-service travaux : entretien voirie, propreté, mobilier, végétation (gazon et arbres),... Le remplacement des arbres est à charge de la Région.

### 2. Processus et acteurs

#### Porteur de projet, validation et financement

Le projet est initié par la Commune.

Le portage du projet a été assuré en premier chef par le SPW en tant que maître d'ouvrage. Un comité de suivi, composé du SPW, Commune, Auteur de projet, SRWT, les impétrants et la police a été mobilisé tout au long du projet et sa réalisation.

Le premier montage de projet prévoyait un financement assuré par le SPW et la Commune et un phasage travaux en 6 étapes. L'accession à des fonds européens FEDER a permis de revoir ce premier montage et optimiser le calendrier de réalisation des travaux.

Les travaux ont été lancés en 2010 suite à un appel d'offres public.



#### Acteurs participation citoyenne :

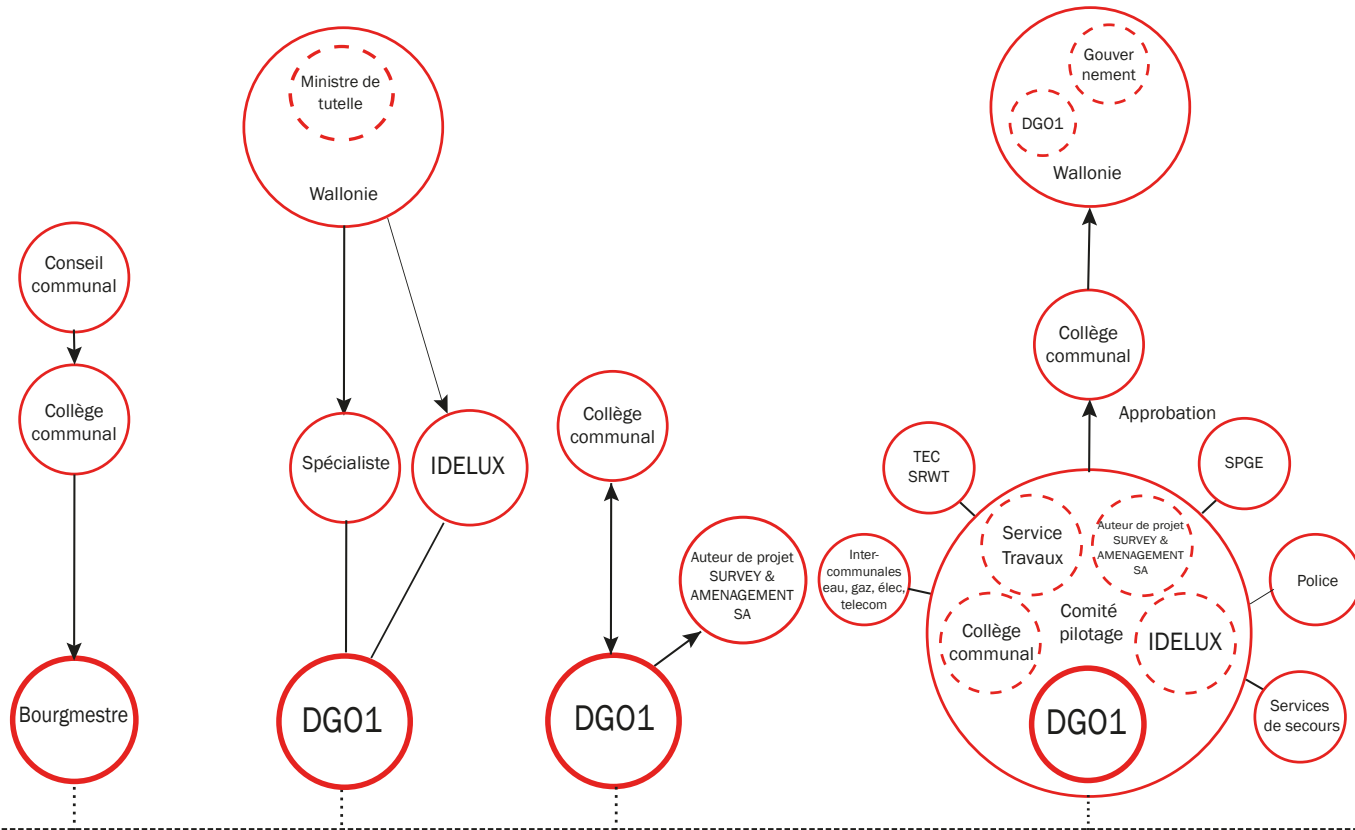
Dès l'avant-projet, de nombreux canaux de communication ont été mis en place par la Commune afin d'informer la population du processus et du calendrier de réalisation des travaux : folders, maquette, toutes boîtes... Hormis cette information, aucune consultation particulière n'a été organisée avant l'enquête publique.

ACTEURS  
VALIDATION  
FINANCEMENT

ACTEURS  
ACCOMPAGNEMENT  
EXPERTISE

ACTEUR  
PORTEUR DE PROJET +  
TRANSVERSALITE

ACTEUR  
PARTICIPATION  
CITOYENNE



Années 2000

IMPULSION  
PROGRAMMATION

PREMICES :

- ELABORATION D'UN PCM
- ADOPTION PLAN ESCARGOT
- MASTERPLAN CENTRE HISTORIQUE (RENOVATION URBAINE)
- CONTOURNEMENT VILLE

2006 ?

FINANCEMENT  
(FONDS FEDER)

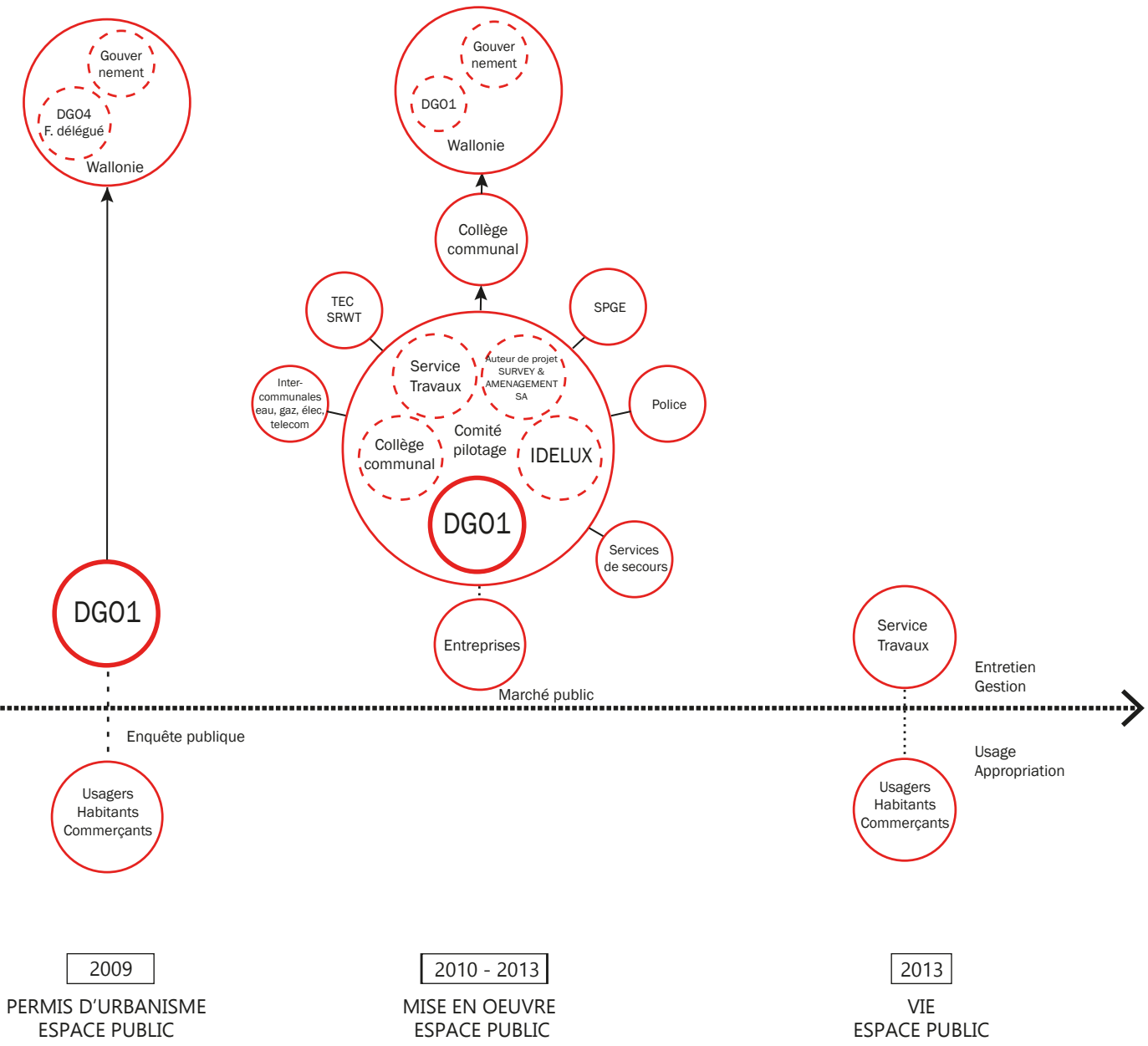
2007 ?

APPEL +  
DESIGNATION  
AUTEUR DE PROJET  
ESPACE PUBLIC

2008 ?

CONCEPTION  
ESPACE PUBLIC







## V. Bilan et évaluation

L'aménagement du boulevard n'a pas fait l'objet d'une évaluation formalisée. On peut toutefois souligner quelques points d'évaluation :

- Le bilan peut être jugé positif en termes de restructuration urbaine et effets induits sur l'identité urbaine et le développement de la ville ;
- La transformation de la traversée de ville s'accompagne d'un changement d'habitudes des usagers à opérer. De tels changements sont souvent générateurs de réticence. Un bilan 'pausé' demande de laisser un temps d'adaptation aux nouvelles pratiques. En effet, si l'engorgement ne semble pas accru, le sentiment existe toutefois pour un certain nombre d'usagers. Il est probable que ce sentiment soit davantage dû à une vitesse amoindrie de la traversée contrebalancée par une meilleure fluidité globale de l'axe et une sécurité améliorée pour l'ensemble des usagers.
- Le bilan peut également être apprécié positivement quant à la prise en compte des modes doux, ainsi que la sécurité effective et ressentie au niveau des traversées.

## Enseignements

L'exposé du projet de reconfiguration de la traversée de Marche et l'aménagement d'un boulevard urbain nous permet de dégager quelques enseignements:

- L'aménagement d'une traversée d'agglomération est une opportunité pour accompagner une restructuration urbaine. Dans le cas de Marche en effet, l'aménagement du boulevard est tout autant l'occasion de repenser le profil de la voirie et l'organisation des flux que de restructurer les urbanisations adjacentes qui participent au même titre à la qualité de la traversée de l'agglomération. L'étude du profil et de l'aménagement du tracé est ici un levier pour travailler des coutures urbaines et augmenter la porosité entre les quartiers que les axes de circulation ont fragmentés.
- L'aménagement du boulevard urbain de Marche constitue un exemple riche d'enseignements pour bien d'autres situations similaires en Région Wallonne. Le projet a relevé le défi de reconfigurer un axe de traversée en lui donnant un visage résolument urbain, sans en revoir la vocation de transit et de desserte.

- L'aménagement du boulevard s'accompagne d'une qualification paysagère participant à l'image et l'identité de la ville.
- L'aménagement permet le maillage du RAVeL, apporte à ce réseau une efficacité et une visibilité qui participent à ancrer les alternatives modales dans les pratiques quotidiennes.
- Le projet montre ici également l'intérêt de disposer, en amont, d'outils globaux d'aménagement du territoire et de mobilité permettant de baliser les objectifs pertinents pour l'aménagement des espaces majeurs.
- Le projet d'aménagement du boulevard de Marche montre qu'un projet volontaire est possible, et ce, en dépit de la complexité de capter les budgets nécessaires et de gérer les différents niveaux décisionnels.

Données issues de la rencontre le 18/05/2018, entre

- Anne Schmitz, coordinatrice administrative des services Travaux et Urbanisme, conseillère en mobilité
- Alain Leriche, directeur du service Travaux
- Julien Descamps, chercheur CPDT
- Jonas Hanssens, chercheur CPDT