

---

## Mémoire de fin d'études: "Territoires résiliants - Cohabiter demain au sein des vivants".

**Auteur :** Paulus, Thomas

**Promoteur(s) :** Barcelloni Corte, Martina; Pigeon, Virginie

**Faculté :** Faculté d'Architecture

**Diplôme :** Master en architecture, à finalité spécialisée en art de bâtir et urbanisme

**Année académique :** 2023-2024

**URI/URL :** <http://hdl.handle.net/2268.2/21168>

---

### Avertissement à l'attention des usagers :

*Tous les documents placés en accès ouvert sur le site le site MatheO sont protégés par le droit d'auteur. Conformément aux principes énoncés par la "Budapest Open Access Initiative"(BOAI, 2002), l'utilisateur du site peut lire, télécharger, copier, transmettre, imprimer, chercher ou faire un lien vers le texte intégral de ces documents, les disséquer pour les indexer, s'en servir de données pour un logiciel, ou s'en servir à toute autre fin légale (ou prévue par la réglementation relative au droit d'auteur). Toute utilisation du document à des fins commerciales est strictement interdite.*

*Par ailleurs, l'utilisateur s'engage à respecter les droits moraux de l'auteur, principalement le droit à l'intégrité de l'oeuvre et le droit de paternité et ce dans toute utilisation que l'utilisateur entreprend. Ainsi, à titre d'exemple, lorsqu'il reproduira un document par extrait ou dans son intégralité, l'utilisateur citera de manière complète les sources telles que mentionnées ci-dessus. Toute utilisation non explicitement autorisée ci-avant (telle que par exemple, la modification du document ou son résumé) nécessite l'autorisation préalable et expresse des auteurs ou de leurs ayants droit.*

---



# {Co}existences

Learning from the East Belgium Park







# Table des Matières



Table des Matières	5
Cadre académique	9
Avant-Propos	10
Un territoire développé autour de la voiture	13
Les Enseignements de l'East Belgium Park	14
La Strip un espace partagé ?	43
Connaitre les différents acteurs et leurs espaces	69
Enquêter plus précisément : la parcelle	85
Espaces exclusifs	101
Co-existences	107
Stratégies	113
Le projet	153
La Strip	157
La Parcelle	163
Point final	171



00

Cadre  
académique

# Avant-Propos

Avant toute chose, il nous semblait important de re-contextualiser ce travail en prenant en compte le contexte académique et les enjeux de l'atelier auquel nous prenons part.

Le document que nous présentons aujourd'hui est une collection de documents réalisés dans le cadre de l'atelier de la *Ælière* Territoire, Espace, Lieu : Habiter le territoire.

Au cours des trois dernières années cette *Ælière* a travaillé en atelier en suivant différentes thématiques en lien avec les inondations qui ont frappé la vallée de la Vesdre en juillet 2021.

Le thème choisi pour conclure ce travail est "Au-delà de l'obsolescence", c'est donc sur base ce dernier que nous avons appréhendé le territoire.

# Le territoire

Les travaux académiques que nous, et les autres étudiants au sein de la manière de territoire, avons réalisés se basent sur le Schéma stratégique multidisciplinaire du bassin de la Vesdre.

Dans le rapport de ce-dernier, des zones d'enjeux ont été mises en évidence et lors de ces trois dernières années, les étudiants ont travaillé sur une zone différente parmi celles-ci.

Lors de cette troisième année d'atelier autour de cette thématique, la zone d'enjeux sélectionnée est celle de l'East Belgium Park

## Les zones d'enjeux

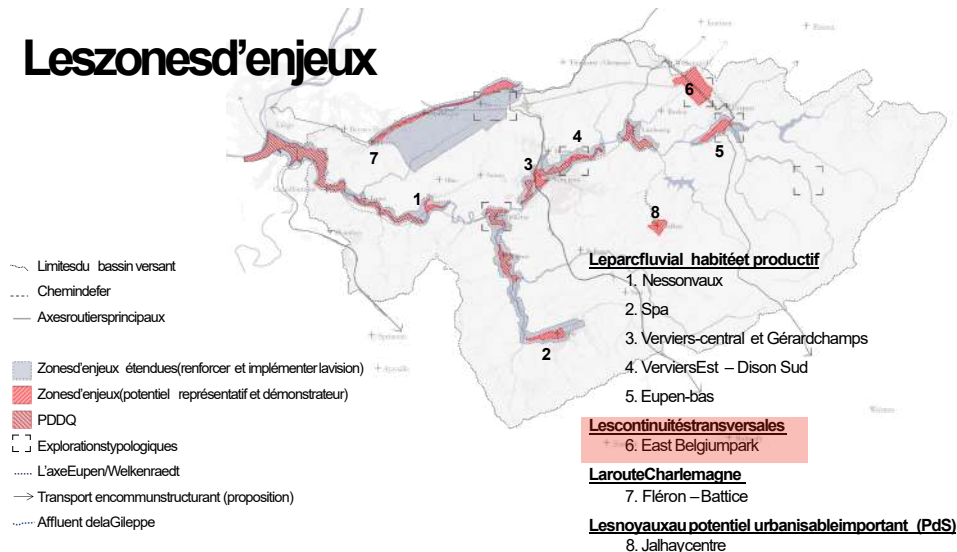


Planche des zones d'enjeux du Schéma stratégique multidisciplinaire du bassin de la Vesdre

## L'East Belgium Park (EBP)

Comme la majorité du territoire wallon, l'EBP se caractérise par deux typologies urbaines prépondérantes : les lotissements de maisons individuelles à quatre façades et les Zones d'Activités Economique (ZAE). Ces deux façon d'investir le territoire se sont développées à partir des années 1960 dans nos régions, cela en partie avec la création du plan de secteur mais également par le développement économique, plus précisément de la croissance industrielle et de la désindustrialisation.



Image Satellite de l'East Belgium Park



# 01

Un territoire développé  
autour de la voiture

# Les Enseignements de l'East Belgium Park

Tout d'abord, il nous semblait primordial de préciser que notre groupe possède une configuration particulière. En effet, deux des trois étudiants le constituant sont originaire de la région. C'est donc un territoire que la majorité du groupe connaissait déjà, ce qui a

empreint le travail d'une perception pré-existante du site. Nous avons l'habitude de nous rendre dans le parc d'activités économique ou à Eupen en général, en voiture.



# La graine d'une référence

Lors de notre première visite dans le cadre de cet atelier, nous avons eu l'occasion de rencontrer différentes personnes dont le but était de nous présenter le territoire de l'EBP.

L'une de celles-ci est la bourgmestre de Eupen, Claudia Nyssen.

*« La rue d'Herbesthal, qui relie Welkrenraedt à Eupen, ressemble à la Strip de Las Vegas. Il y a une abondance de point de vente de grandes marques et le site est réellement marqué par les voitures et les camions. »*

La bourgmestre d'Eupen, Claudia Nyssen.



Lors de son intervention, elle a comparé un élément marquant du territoire, la rue mitoyenne à la Strip, la rue principale de Las Vegas.

Cette comparaison nous questionna et nous avons décidé de nous plonger dans un ouvrage de référence, *Learning From Las Vegas*, par D.S. Brown, S. Izenour et R. Venturi, 1972.

*Learning From Las Vegas*, l'Enseignement de Las Vegas, notre ouvrage de référence, est connu pour sa façon révolutionnaire d'envisager l'urbanisme mais surtout l'étude

des figures urbaines. Denise Scott Brown, Steven Izenour et Robert Venturi innoveront en s'intéressant à ce que l'on ne regarde généralement pas, à l'architecture ordinaire et dénonce l'architecture moderniste et ses principes radicaux tels que la *Tabula Rasa*.



Learning from the existing landscape is a way of being revolutionary for an architect. Not the obvious way, which is to tear down Paris and begin again, as Le Corbusier suggested in the 1920s, but another, more tolerant way; that is, to question how we look at things.



Photographie de référence : *Learning From Las Vegas*, par D.S. Brown, S. Izenour et R. Venturi, 1972

Cet ouvrage possède de nombreuses caractéristiques qui justifient aujourd'hui encore sa place en tant que référence dans les domaines de l'architecture et de l'urbanisme.

La première façon dont nous avons utilisé *Learning From Las Vegas*, est en reprenant leur façon principale d'appréhender le site : en le parcourant en voiture. En effet, comme énoncé plus tôt, deux des membres du groupe, Elisa Monfort et Thomas Paulus, vivent près de Eupen, pour eux, la manière la plus simple de visiter la zone d'intervention était de s'y rendre en voiture. L'un des souvenirs de cette référence qui avait le plus marqué les membres du groupe se trouvait être cette photographie de Denise Scott

Brown et de Robert Venturi. Cette image représente bien plus qu'une image inspirante, elle est un témoignage de la méthodologie de captation du site par les chercheurs. Venturi conduit, Scott Brown et Izenour photographient, chacun a sa place, son importance. Les deux photographes apportent un point de vue différent sur le site en fonction de ce qui a attiré leur regard. Cette façon d'appréhender le territoire ainsi que le travail de groupe en général nous a guidé pendant toute la réalisation de ce travail.



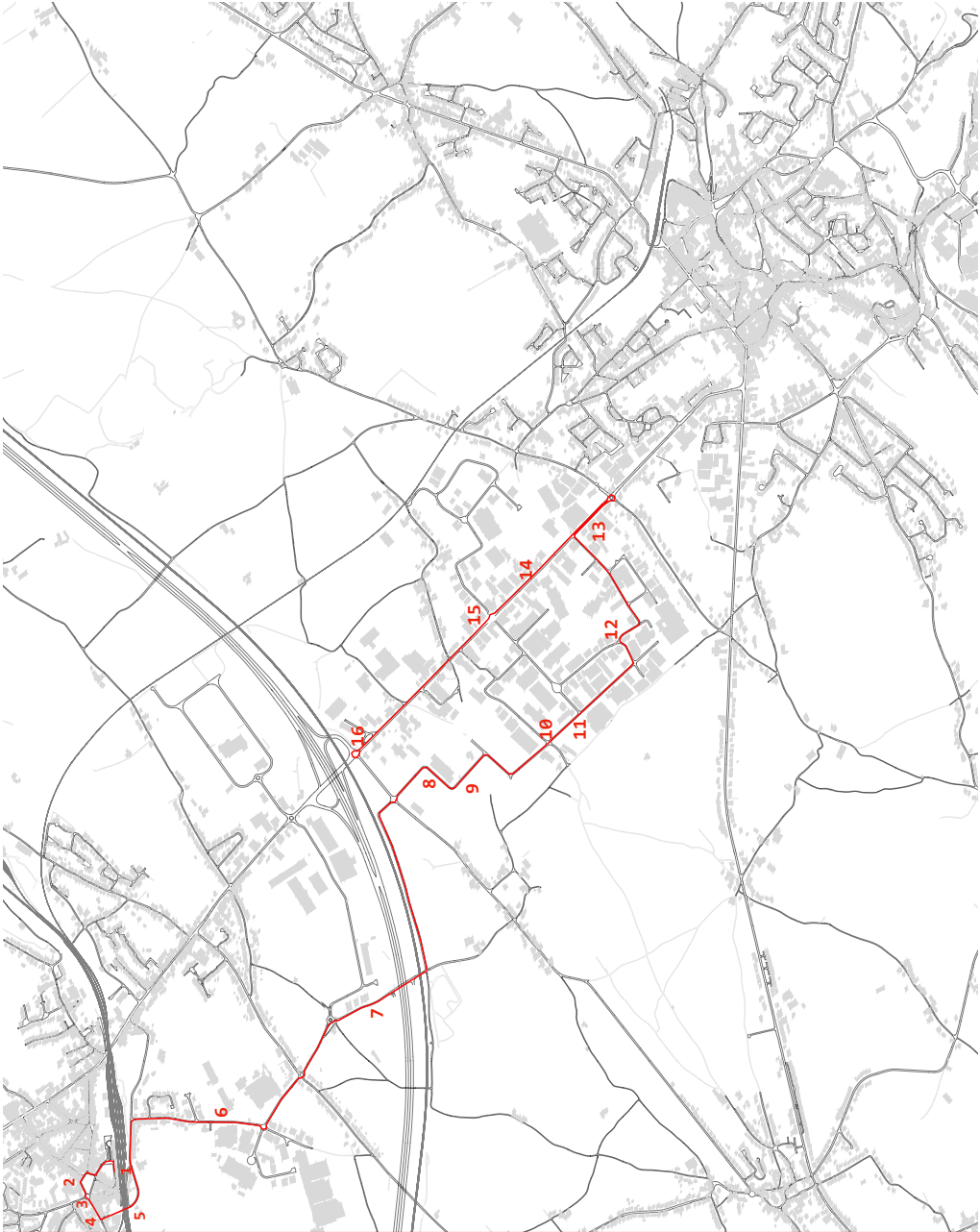
Arpentage du territoire inspiré de l'ouvrage : *Learning From Las Vegas*, par D.S.Brown, S. Izenour et R. Venturi, 1972 ; E. Monfort, T. Paulus, R. Van Dijk

Lors des premières semaines du quadrimestre durant lequel s'est déroulé cet atelier, nous sommes retourné plusieurs fois sur le site de l'East Belgium Park afin de le comprendre plus finement.

L'un des premiers exercices que nous avons réalisé était un trajet vidéo comparant les différents usages et utilisations de la zone d'activité économique le week-end et en semaine. Il est évident que nous ne pouvons pas directement intégrer ce travail à ce document écrit, dans les pages suivantes nous allons passer en revue des documents dérivés de cet arpentage.

Ce travail d'arpentage nous a permis de visiter des zones que nous n'avions pas pu

traverser lors de notre visite d'atelier que nous avons réalisée à pied en longeant la route de Herbesthal, que l'on renommera la *Strip*.



Sur les traces des Venturi

# Sur les traces des Venturi

Arpentages en voiture



<https://youtu.be/5gRaYg3oDeI>

La vidéo finale que nous avons produite (cf QR code ci-dessus) est un re-travail de plusieurs prises différentes effectuées tout au long du quadrimestre.

La première vidéo que nous avons tournée avait été filmée en semaine mais sa qualité ne nous permettait pas de l'utiliser correctement.

Nous l'avons donc refaite quelques jours après, cette fois-ci un dimanche. En regardant les résultats nous nous sommes rendus compte de la différence d'occupation de l'East Belgium Park, la semaine et le week-end.

Afin de pouvoir comparer les deux vidéos et que celles-ci soient agréables à regarder, nous avons re-filmé la première partie, en semaine, et avons édité les deux prises afin de pouvoir les regarder

côte à côte. Nous avons ensuite réalisé des captures d'écrans de cette réalisation afin de comparer différentes situations, à différents moments, à différents endroits, afin de comprendre les usages spécifiques, ou atypiques présents au sein de l'EBP. Sur ces captures d'écran, en haut de l'écran on retrouve les captures tirées de la vidéo du week-end, et en bas, les captures de la vidéo en semaine.



# Inventaire : différentes séquences et usages

Welkenraedt



1. Parking de la gare de Welkenraedt



2. Place des Combattants

Welkenraedt → Parc  
d'activités  
économique



5. Boulevard Hector Grosjean



6. Rue des Trois Bourdons

Back-Strip



9. Rue du Minéral



10. Rue de l'Industrie (a)

Strip

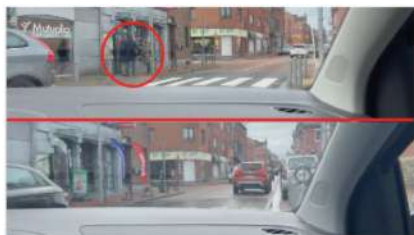


13. Rue de Herbesthal (a)



14. Rue de Herbesthal (b)

# (a)typiques présents sur l'East Belgium Park



3. Rue de l'Eglise (a)



4. Rue de l'Eglise (b)



7. Chemin des Tilleuls



8. Rue des Bas-Fourneaux



11. Rue de l'industrie (b)



12. Gewerbestraße



15. Rue de Herbesthal (c)



16. Rue de Herbesthal (d)



1. Parking de la gare de Welkenraedt



2. Place des Combattants



5. Boulevard Hector Grosjean



6. Rue des Trois Bourdons



9. Rue du Minéral



10. Rue de l'Industrie (a)



13. Rue de Herbesthal (a)



14. Rue de Herbesthal (b)



3. Rue de l'Eglise (a)



4. Rue de l'Eglise (b)



7. Chemin des Tilleuls



8. Rue des Bas-Fourneaux



11. Rue de l'industrie (b)



12. Gewerbestraße



15. Rue de Herbesthal (c)



16. Rue de Herbesthal (d)



Piétons le week-end



1. Parking de la gare de Welkenraedt



3. Rue de l'Eglise (a)

Piétons en semaine



2. Place des Combattants



4. Rue de l'Eglise (b)

Véhicules le week-end



8. Rue des Bas-Fourneaux



10. Rue de l'Industrie (a)



11. Rue de l'Industrie (b)

Véhicules en semaine



5. Boulevard Hector Grosjean



7. Chemin des Tilleuls

Tout au long de la vidéo et de nos différentes visites de site, nous avons prêté attention aux différences que l'on pouvait remarquer quant à l'utilisation d'un parc d'activités économique, le week-end ou en semaine.

Au départ nous nous focalisions sur deux ressentis que nous avons eus, le premier est celui dont nous avons parlé précédemment : le fait qu'il nous semblait naturel d'aller sur le site en voiture. Puis le second que nous avons eu lors de la visite que nous avons faite avec tout l'atelier : le fait que, en tant que piétons, nous n'avions pas notre place dans cet espace.

Dès lors, nous regardions surtout les différences notables comme la présence de véhicules à certains endroits la semaine (parking le long de la chaussée, à la gare) et à d'autres le



6. Rue des Trois Bourdons



16. Rue de Herbesthal (d)



12. Gewerbestraße



15. Rue de Herbesthal (c)



14. Rue de Herbesthal (b)

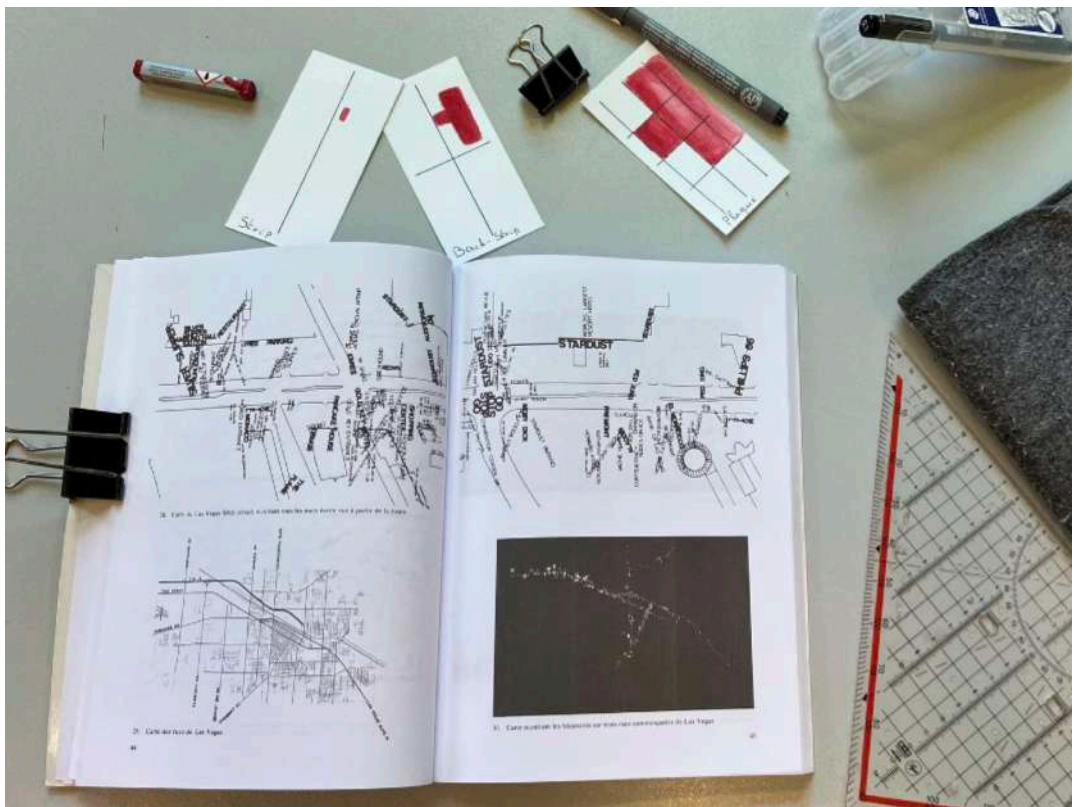


13. Rue de Herbesthal (a)

week-end (le parking du karting, des restaurants). Dans cette même logique, nous avons également remarqué certaines barrières fermées le week-end, empêchant l'accès aux parkings de certaines entreprises.

Ensuite nous avons également remarqué d'autres usagers, en suivant le trajet que nous avons choisi, afin de pouvoir présenter un autre trajet que celui que l'on avait fait à pied lors de notre visite, nous avons pu constater une occupation similaire à celle des voitures mais pour les camions. Ceux-ci, étaient

toutefois présents en plus grand nombre que les voitures et le dimanche, où ils occupaient la majorité des parking à l'arrière des entreprises. Cela est dû aux lois imposant aux chauffeurs poids lourds de ne pas prendre la route le dimanche.



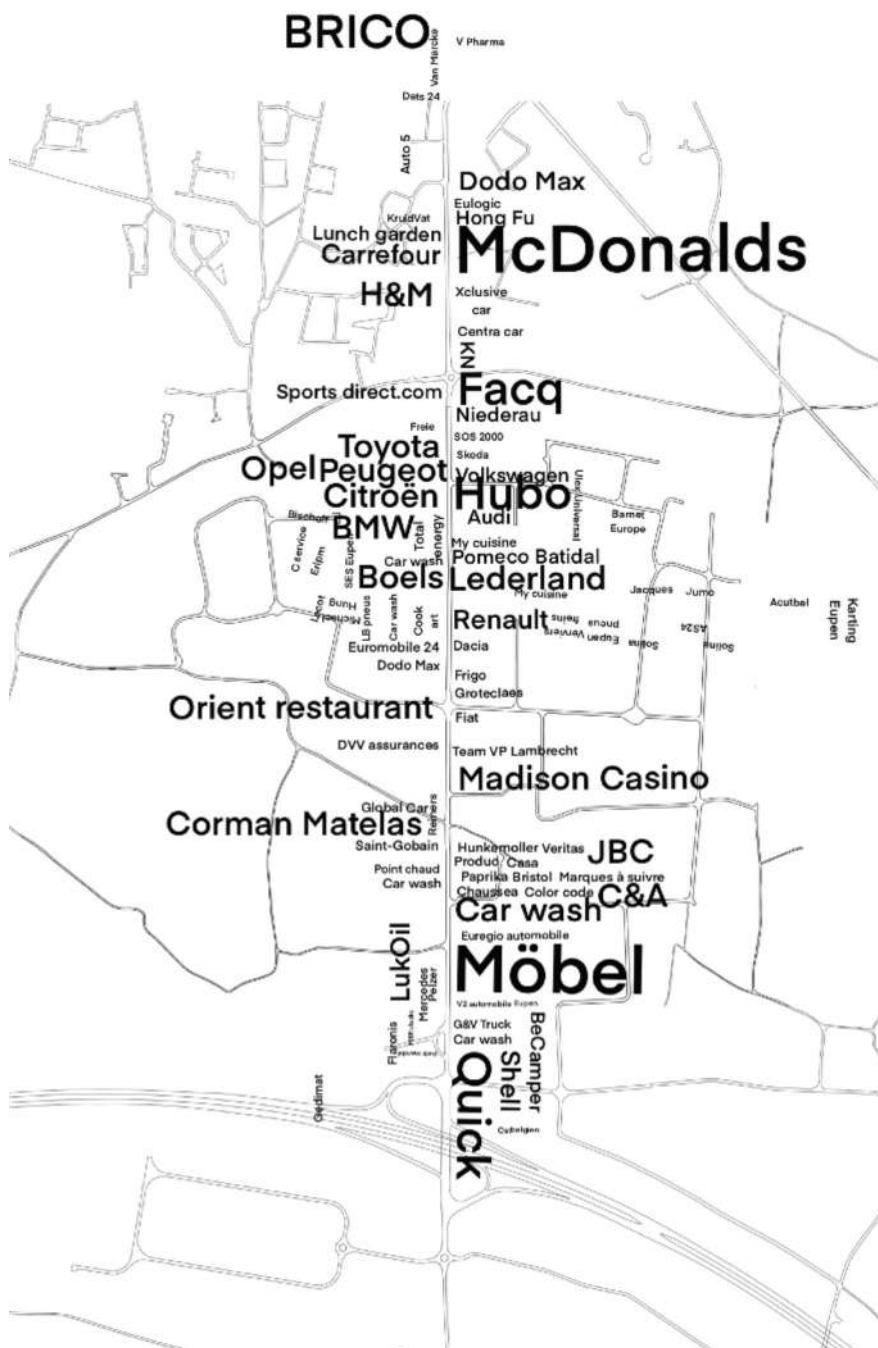
En parallèle de notre travail vidéo, nous avons parcouru Learning from Las Vegas, et avons réalisé des documents inspirés de ceux que l'on trouve dans l'ouvrage.

Chacun des documents que nous allons détailler dans les pages qui suivent nous ont permis d'envisager le territoire sous différents prismes ou perspectives afin de détailler notre compréhension du parc d'activités économique. En suivant cette méthodologie, nous avons pu comparer une typologie existante (le travail de Learning from Las Vegas), et les enseignements que l'on retire de celle-ci, à la typologie que nous avons découvert sur l'EBP.

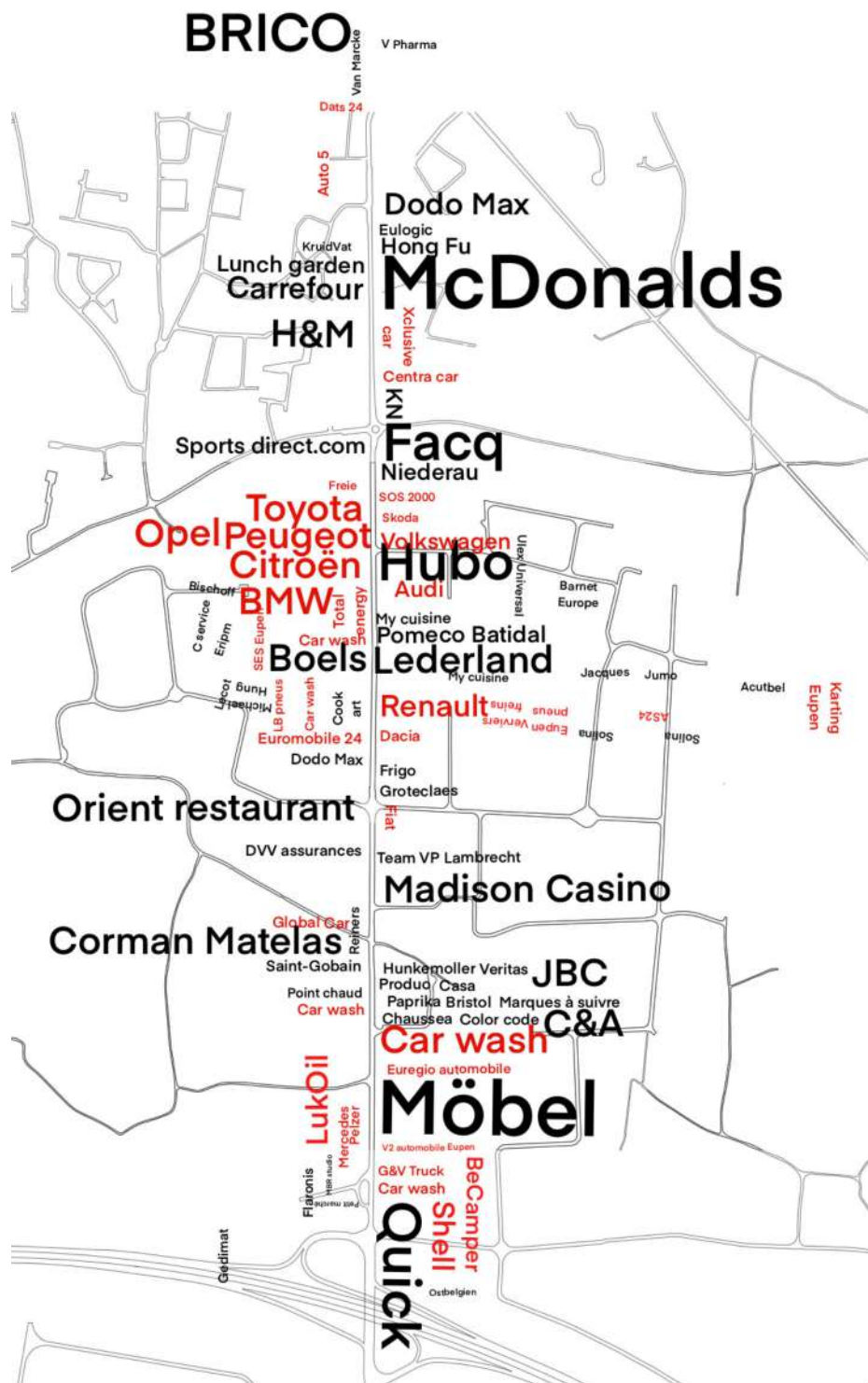
L'un des premiers dessins qui nous avaient marqués était celui reprenant tous les mots apparaissant sur la Strip de Las Vegas. Cette planche a pour but de montrer la

concentration des enseignes et la surenchère de celles-ci.

AbEupen, nous nous sommes concentrés sur les enseignes et sur leur taille. Nous avons répertorié les noms que nous voyions dessus et les avons ré-dessinées en fonction de la sensation de grandeur que nous observions sur celles-ci. On a pu constater une surenchère dans les différents domaines (automobile, mobilier, alimentaire, bricolage) représentés mais également une augmentation de la taille des enseignes au fur et à mesure que l'on s'éloigne de l'autoroute. Souvent, nous avons pu constater que plus il y a de magasins d'un même domaine dans un environnement proche, les enseignes ont tendance à être plus larges et à s'élever plus haut afin de se voir de loin et de se distinguer des concurrents, c'est notamment le cas des nombreux concessionnaires.





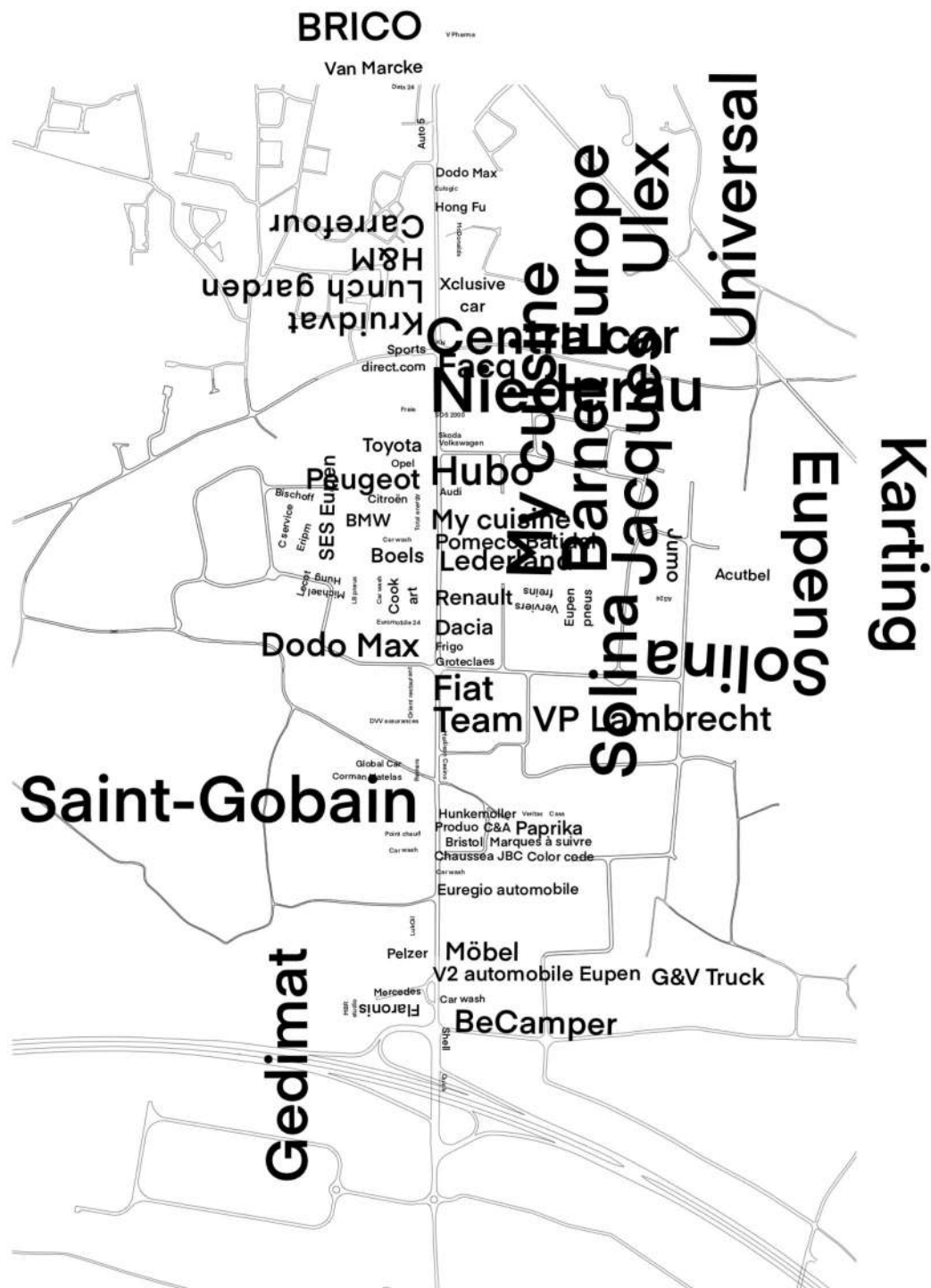


# Inventaire des bâtiments dédiés à l'industrie automobile sur la **Strip**

Lors de la réalisation de cette carte, nous avons constaté le nombre impressionnant de noms associés à l'industrie automobile. Comme nous l'avons déjà énoncé à la page précédente, il y a de nombreux concessionnaires (treize) mais également six car wash, autant de stations services, il y a également des re-vendeurs de pièces automobiles et des auto-écoles. Dans ce travail nous avons omis les « drive through »

des fast-food mais on aurait pu les ajouter également. La carte ci-contre reprend donc cette dichotomie entre les enseignes liées à l'industrie automobile (en rouge) et les autres (en noir), on peut y constater que la majorité des grandes enseignes n'est pas liée à l'industrie automobile, nous supposons que cela peut être pour, justement, se démarquer.





# Enseignes de la **Stripet** de l'emprise réelle au sol des bâtiments

Une fois ce document réalisé, nous avons décidé de comparer l'emprise au sol des bâtiments (leurs tailles réelles) et la taille ressentie des enseignes afin de voir si il y avait une corrélation entre les deux. Sans tirer de conclusions généralisantes, nous avons toutes fois pu constater que les enseignes les plus imposantes étaient rarement les bâtiments les plus imposants (voir jamais). Ab l'inverse, des bâtiments peu signalés par leurs

enseignes étaient généralement les plus imposants, souvent des bâtiments dédiés à la logistique ou à l'entreposage de marchandises.





# Inventaire des bâtiments dédiés à l'industrie automobile sur la **Strip**

Ensuite, nous nous sommes inspirés des collages réalisés par les Venturi afin de pousser cette réflexion d'un espace orienté vers l'industrie automobile. Nous avons mis en place une méthodologie simple afin de consacrer la même importance à chaque bâtiment que l'on pensait en lien avec l'industrie automobile en regardant leurs enseignes. Celle-ci a été de faire des captures

d'écrans du site "Google Maps" afin de garder un cadrage et une échelle identique.



# Inventaire des éléments dédiés à l'industrie automobile sur la **Strip**

Enfin, toujours dans cette même idée nous avons ensuite zoomé sur ces captures d'écrans afin de mettre en évidence les éléments que nous avons repérés dans un premier lieu. Ce faisant, cela nous a permis de constater que certaines enseignes sont très peu visibles, plutôt à une échelle réduite, permettant aux piétons de les lire ou d'être lisibles à basse vitesse, et d'autres plus imposantes, reprenant le nom des

concessionnaires ou les carwash, sûrement pour des raisons économique de concurrence comme nous l'avons déjà présupposé plus tôt dans cette partie.





# Etude du nom des rues de l'East Belgium Park

Cette carte illustre les différents noms de rues au sein du PAE (Parc d'Activités Economiques). Ces noms de rues sont soigneusement catégorisés en fonction de leur signification et de leur origine. Certains noms sont étroitement liés au développement du PAE, soulignant l'évolution et l'expansion industrielle et commerciale de la région. D'autres noms de rues re=ètent les caractéristiques spécifiques du territoire, mettant en lumière les particularités locales et historiques du lieu.

Ce panorama toponymique démontre qu'il existe un monde distinct en s'éloignant de l'emblématique Strip. Cet espace, que l'on pourrait appeler le Back-Strip, représente une vaste zone du PAE dédiée au développement industriel et commercial. Le Back-Strip offre une perspective différente et complémentaire de la région, se démarquant par une concentration d'activités économiques diversifiées et par des infrastructures adaptées aux besoins des entreprises.

En somme, cette carte ne se contente pas de représenter des noms de rues, mais raconte l'histoire du développement économique et territorial de la région. Elle révèle l'importance des choix toponymiques dans la structuration de l'espace et la mise en valeur des spécificités locales. Les noms de rues deviennent ainsi des marqueurs de l'identité du PAE, témoignant de son dynamisme et de son rôle central dans le tissu économique régional.

- En rouge = nom de rue lié à la ZAE
- En vert = nom de rue lié au territoire
- En noir = nom de rue
- \* \* \* \* \* = le tracé du chemin de fer
- = la nationale E40
- = la voirie routière



# Plages horaires des bâtiments de l'EBP

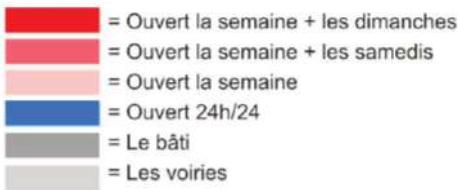
Nous avons mené une analyse approfondie des heures d'ouverture de chaque bâtiment au sein du Parc d'Activités Economiques (PAE), en incluant à la fois les entreprises et les commerces. Cette étude avait pour but de comprendre l'activité et la fréquentation du PAE.

La carte résultante révèle des différences significatives dans les schémas d'activité entre les différentes zones du PAE. La Strip, par exemple, est en activité toute la semaine et également le week-end, principalement en raison de la présence des magasins et des lieux de travail qui attirent un flux constant de visiteurs. Cette zone dynamique est marquée par une variété d'activités commerciales et professionnelles qui la rendent vivante et fréquentée presque en permanence.

En contraste, le Back-Strip présente une activité concentrée essentiellement durant les jours de semaine. Cette observation est cohérente avec la nature des entreprises situées dans cette zone, qui sont majoritairement des entreprises de construction et industrielles. Ces types d'entreprises ont généralement des horaires de fonctionnement alignés avec la semaine de travail standard, ce qui explique la baisse d'activité durant les week-ends.

Cette distinction claire entre la Strip et le Back-Strip met en évidence deux mondes différents au sein du PAE. La Strip, avec son ambiance animée et ses horaires étendus, représente le cœur commercial et public du PAE, attirant à la fois les travailleurs et les consommateurs. Le Back-Strip, en revanche, est le centre industriel et de production, avec une activité intense en semaine mais relativement calme le week-end.

En conclusion, cette analyse des heures d'ouverture et de fréquentation nous permet de mieux comprendre la dynamique du PAE et les rôles distincts que jouent ses différentes zones. La Strip et le Back-Strip, bien que faisant partie du même ensemble économique, offrent des environnements et des rythmes de vie très différents, illustrant ainsi la diversité et la complexité de l'écosystème du PAE. Cette compréhension approfondie des activités et des rythmes d'ouverture des bâtiments nous aide à mieux appréhender les besoins et les comportements des acteurs économiques au sein du PAE, et peut ainsi informer les décisions de gestion et de développement futur de la région.





# Evolution historique du bâti d'un territoire développé autour de la voiture

Enfin, après avoir utilisé le travail des Venturi comme référence, il y a une partie de l'analyse que nous devons faire sans nous inspirer d'eux, celle-ci est l'analyse historique. En effet, Las Vegas est une ville sortie du sable d'un désert aux Etats-Unis, un terrain presque vierge dont le passé n'influença pas sa construction. Ce n'est bien évidemment pas le cas de l'East Belgium Park. Nous aurions pu analyser ce territoire de multiples façons en nous focalisant sur différents thèmes mais nous avons choisi de continuer sur notre première intuition, celle que cet espace a été pensé pour la voiture et par l'utilisation de la voiture.

Cette carte a été réalisée en appliquant le processus suivant : nous avons choisi plusieurs époques dans les cartes historiques à notre disposition sur le site du GéoPortail de Wallonie, *Walonmap*. Après avoir analysé celles-ci nous avons sélectionné cinq époques : la carte de Ferraris de 1777, (représentée en noir sur le document ci-contre) sur laquelle nous avons pu constater la présence d'une route à l'emplacement actuel de la rue Mitoyenne. Sur celle-ci, on peut également remarquer des routes diagonales qui servaient à relier les villages environnants entre eux. On remarque aussi la présence de ferme sur ces routes existantes dont certaines sont toujours présentes aujourd'hui'hui.

Ensuite, nous avons repris la carte de 1850 par Vandermaelen (en gris sur le document ci-contre) puisque celle-ci apporte un élément qui structure la plaque : le chemin de fer en

plus de renforcer le maillage routier transversal. Au final, nous nous sommes rendus compte que cette infrastructure impacte peu le PAE, renforçant notre intuition que celui-ci ne s'est développé qu'autour d'un mode de transport : la voiture. C'est d'ailleurs à cette période que la rue Mitoyenne prend d'ailleurs sa forme actuelle, une longue dorsale reliant Welkenraedt à Eupen.

En outre, en analysant l'époque suivante, basée sur une orthophoto de 1971 (en rose sur le document-ci contre), on se rend compte qu'avec le développement du réseau autoroutier les premiers bâtiments s'installent sur la **Strip**, la rue Mitoyenne. On remarque également une densification du bâti résidentiel en haut de ce document.

Ensuite, on peut constater que le PAE s'est en grande majorité développé entre 1971 et 2006 (en rouge clair sur le document ci-contre) , avec la création d'un nombre important de routes et de bâtiments industriels mais également de nombreuses habitations également. Nous avons également appris lors de nos visites que ce développement s'est fait par phase et la dernière n'est pas encore réalisée.

Enfin, entre 2006 et 2023, on peut constater que la majorité des changements (en rouge sur ce document) est des extensions de bâtiments existants ou de routes existantes mais que la majorité de cette zone s'est bien développée entre 1971 et 2006 lors de l'avènement du tout à la voiture.

1777 Ferraris

■ Bâti  
— Routes  
..... Modifications

1850 Vandermaelen

■ Bâti  
— Routes  
+++++ Rails

1971

■ Bâti  
— Routes

2006

■ Bâti  
— Routes  
+++++ Rails

2023

■ Bâti  
— Routes  
+++++ Rails

# 02

## La Strip un espace partagé ?

Voitures Vs piétons

# Intuitions et ressentis d'une utilisation marginale du site

Ce chapitre se consacre à nos observations et à nos intuitions de base concernant la dynamique du PAE. L'axe principal, la Strip, est un espace particulier qui mérite une réflexion approfondie. Nous avons exploré cette zone de différentes manières, en voiture et à pied, et avons constaté des différences significatives entre ces deux modes de déplacement.

Lorsqu'on parcourt la Strip en voiture, on remarque immédiatement son caractère conçu pour le trafic automobile. Les routes sont larges, les accès aux bâtiments sont aisés, et les parkings sont abondants. La voiture, en tant qu'élément dominant, permet de parcourir rapidement et facilement cette artère principale, facilitant l'accès aux divers commerces et lieux de travail. L'expérience en voiture est fluide et pratique, reflétant une conception axée sur l'efficacité et la rapidité de déplacement pour les automobilistes.

En revanche, l'expérience à pied sur la Strip Est radicalement différente. À pied, on ne se sent pas à sa place ; le piéton semble marginalisé et négligé dans la conception de cet axe. Les trottoirs sont souvent étroits, les passages piétons rares, et l'environnement général est peu accueillant pour les marcheurs. Les longues distances entre les points d'intérêt, combinées à un aménagement orienté vers la voiture, rendent la marche inconfortable et parfois même dangereuse. Le sentiment d'être marginalisé est accentué par l'absence d'infrastructures dédiées aux piétons, comme des zones ombragées ou des bancs pour se reposer.

Ces observations mettent en lumière un déséquilibre dans la planification urbaine de la Strip. L'axe principal, bien que vital pour le flux économique et commercial de la région, semble avoir été conçu presque exclusivement pour les automobilistes, au détriment des piétons. Cette marginalisation des marcheurs soulève des questions sur l'accessibilité et l'inclusivité de cet espace.

Il devient donc évident qu'une réflexion et une réévaluation de la conception de la Strip sont nécessaires pour mieux intégrer tous les usagers.





4. Béton, tarmac



1. Béton



5. Béton, tarmac, herbe



2. Béton, tarmac, graviers



6. Béton, tarmac, herbe



3. Tarmac, herbe



7. Béton, tarmac



8. Béton, tarmac



9. Béton, tarmac



10. Béton, tarmac



11. Béton, tarmac, herbe



12. Tarmac, semi-perméable



13. Terre



14. Terre, gravier, tarmac



15. Béton, tarmac, herbe



16. Béton, tarmac



17. Béton, tarmac



18. Béton, tarmac, herbe



19. Béton, tarmac, herbe



20. Béton, tarmac



21. Béton, métal



22. Pierre, béton



23. Pierre, béton

# Paysagespiétons, matérialités d'un parcours

Nous avons entrepris une analyse approfondie en parcourant le site à pied, capturant par photo tous les éléments facilitant la circulation des piétons dans le PAE (Parc d'Activités Économiques). Cette démarche nous a permis de documenter les infrastructures existantes telles que les trottoirs, les passages pour piétons, et d'observer la matérialité délibérément mise en place pour faciliter la circulation piétonne.

Il est apparu que parfois, une simple différence de couleur de pavé ou de peinture sur le sol sert à distinguer une piste cyclable d'un trottoir adjacent. Cette subtile différenciation, bien qu'utile, n'est pas toujours suffisante pour garantir la sécurité et le confort des piétons. En outre, nous avons constaté que des obstacles, tels que des éléments de barrières pour des chantiers, bloquent parfois complètement la route, affectant tant les cyclistes que les piétons. Ces obstacles forcent souvent les piétons à faire des détours ou à marcher sur la route, une solution peu sécurisante et rassurante.

Il arrive également que dans certaines zones, aucun aménagement spécifique n'ait été prévu pour les piétons. Dans ces cas, les piétons sont obligés de marcher sur la route, s'exposant ainsi à des risques accrus de sécurité. Cette absence de cheminements piétonniers adéquats est une illustration frappante de la marginalisation des piétons dans la conception de ce PAE.

Nos observations montrent clairement que les infrastructures piétonnes sont souvent inadéquates, mal planifiées, ou carrément absentes. Cette situation marginalise les piétons et les exclut du paysage urbain du PAE, qui semble principalement conçu pour les véhicules motorisés. Il est crucial de remédier à cette situation pour améliorer la sécurité et le confort des piétons, et pour encourager des modes de déplacement plus durables.

# 03

S'étendre pour accepter un plus grand acteur :

**Le Back Strip, le domaine du camion**

## De la strip vers l'extérieur : Le Back-Strip

Pour ce chapitre, nous nous sommes concentrés sur le Back-Strip, cet espace distinct du PAE dédié principalement aux camions et aux entreprises industrielles. En parcourant et en étudiant cette zone, nous avons rapidement compris qu'il existe deux mondes bien distincts au sein du PAE : la Strip et le Back-Strip. Chacun de ces espaces joue un rôle unique et essentiel dans la dynamique économique de la région.

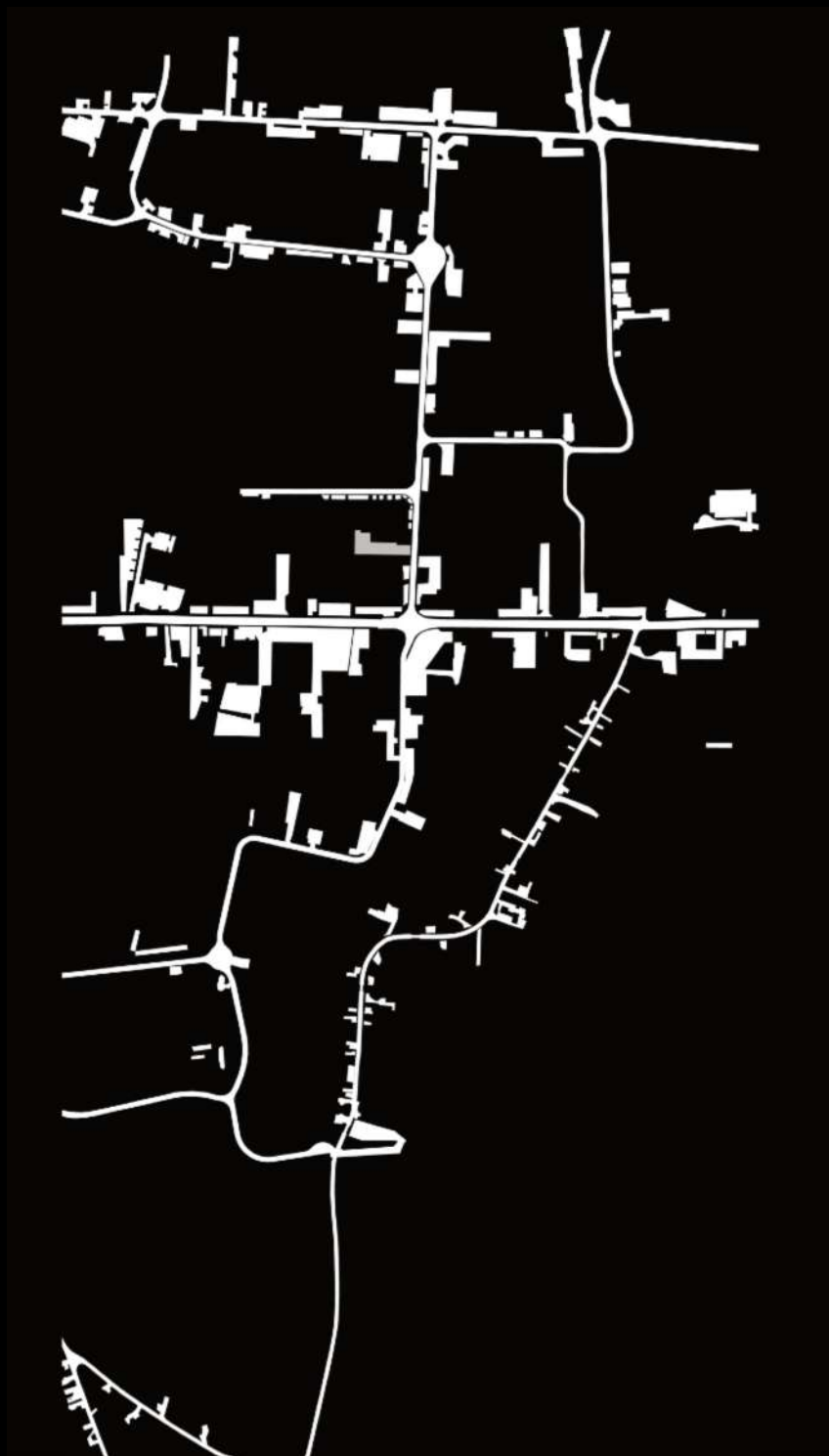
Le Strip, avec ses commerces, bureaux et services, est l'axe principal d'activité accessible aussi bien aux piétons qu'aux automobilistes. En revanche, le Back-Strip est le domaine des entreprises industrielles et des services logistiques, une zone où les camions et les engins lourds prédominent. Ce contraste nous a incités à observer plus en profondeur le Back-Strip afin de confirmer nos hypothèses et de mieux comprendre ses spécificités et ses défis.



# Détourner et se ré-approprier une référence : Le Nolli

Pour poursuivre, nous avons choisi une deuxième référence : la "Nolli map", une carte représentant l'espace piéton réalisée par G. Nolli en 1748. Nous avons opté pour cette référence car nous avons compris que le PAE s'était développé principalement pour la voiture et le camion. Mais qu'en est-il du piéton ? Dans la suite de notre analyse, nous allons donc observer plus précisément où le piéton trouve sa place dans ce PAE en utilisant la même approche d'observation.

Pour élaborer une approche méthodique de gestion et d'aménagement d'une Plaque d'Activité Économique (PAE) intégrant plusieurs acteurs, nous devons considérer les interactions complexes entre différents usagers et l'environnement. Dans ce contexte, nous examinerons cinq acteurs : le camion, la voiture, le piéton, le vélo et le renard. Le renard, représentant ici la biodiversité, servira de point focal pour l'analyse des interactions entre la faune et les infrastructures humaines. Cette approche vise à harmoniser les besoins des différents acteurs tout en minimisant leur impact environnemental et en préservant la biodiversité.



# “Nolli” Voiture

L'espace dédié aux voitures est omniprésent, occupant les voiries principales, les espaces de stationnement et les voies d'accès aux différentes entreprises. Cette prédominance est particulièrement marquée sur la Strip, où se concentrent les garages, concessionnaires et magasins automobiles. Cette situation reflète une dépendance excessive à la voiture, au détriment d'autres modes de déplacement, ce qui n'est ni durable ni efficace.

## Description de l'Espace Voiture

### Voiries Principales et Accessoires:

**Prédominance des Voitures:** Les voitures dominent les voiries principales de la PAE, avec des voies larges et nombreuses dédiées presque exclusivement à la circulation automobile. Cette infrastructure favorise les déplacements en voiture au détriment des autres modes de transport.

**Congestion et Pollution:** L'usage intensif des voitures entraîne une congestion fréquente du trafic, augmentant les niveaux de pollution et rendant les déplacements moins efficaces pour tous les usagers de la route.

### Espaces de Stationnement:

**Emprise Surdimensionnée:** Les espaces de stationnement sont surdimensionnés, occupant une part disproportionnée du terrain disponible. Cela réduit l'espace qui pourrait être dédié à d'autres usages, comme les zones piétonnes ou les pistes cyclables.

**Stationnement Abondant mais Inadéquat:** Malgré l'abondance des places de stationnement, celles-ci sont souvent mal situées et mal gérées, ce qui entraîne des problèmes de stationnement illégal et des encombrements.

### Voies d'Accès aux Entreprises :

**Priorité Absolue aux Voitures :** Les voies d'accès aux entreprises sont conçues en priorité pour les voitures, avec peu de considération pour les autres modes de transport. Cela crée des environnements peu accueillants et dangereux pour les piétons et les cyclistes.

**Manque d'Alternatives :** L'absence d'alternatives viables aux déplacements en voiture, comme des pistes cyclables sécurisées ou des trottoirs bien aménagés, limite les options des employés et des visiteurs.





# “Nolli” Piéton

L'aménagement de l'espace pour les piétons est souvent négligé et insuffisant, reflétant un manque de réflexion sur leurs besoins. Les zones piétonnes se trouvent principalement dans les zones commerciales destinées aux clients, ainsi que sur les trottoirs le long de la Strip et en partie dans le Back-Strip. Ces espaces sont souvent fragmentés et mal conçus, ce qui pose des défis significatifs pour la sécurité et le confort des piétons.

## Description de l'Espace Piéton

### Zones Commerciales:

**Concentration Maladroite:** L'espace piéton dans les zones commerciales est souvent trop concentré autour des points de vente, sans considération pour les déplacements plus larges au sein de la PAE. Cela crée des embouteillages piétonniers et rend difficile la circulation fluide des clients.

**Infrastructure Minimale:** Les infrastructures piétonnes dans ces zones sont souvent basiques et peu accueillantes, avec un manque de bancs, de zones d'ombre, et de protections contre les intempéries.

Trottoirs le Long de la Strip:

**Espaces Étroits et Inconfortables:** Les trottoirs le long de la Strip sont généralement étroits et mal entretenus, ce qui les rend inconfortables et dangereux pour les piétons. Les obstacles tels que les poubelles, les poteaux et les véhicules mal garés aggravent la situation.

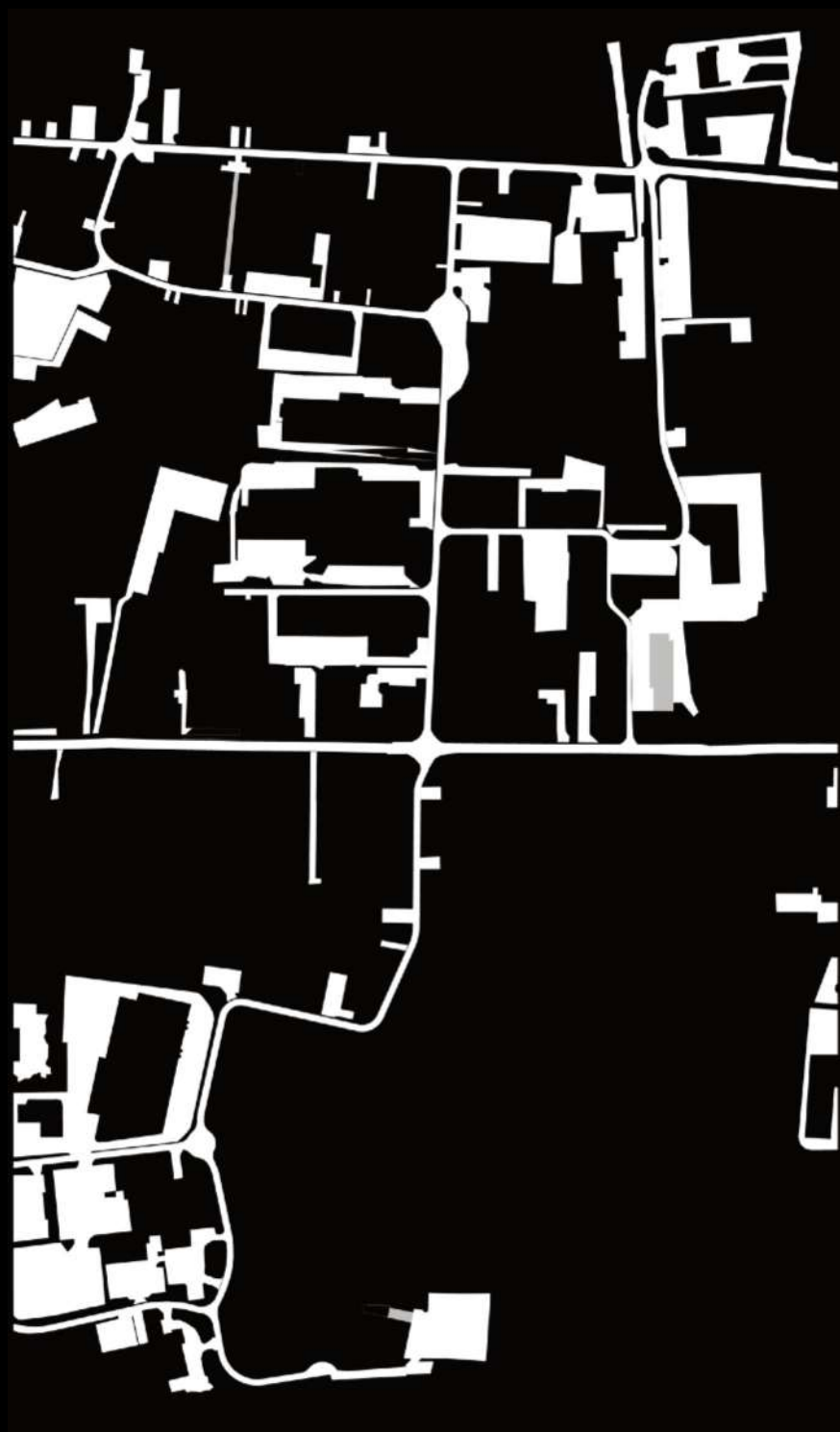
**Absence de Continuité:** Il y a souvent des interruptions dans les trottoirs, obligeant les piétons à marcher sur la route ou à faire des détours, ce qui augmente les risques

d'accidents et rend les déplacements piétons peu pratiques.

### Back-Strip et Fragments:

**Espaces Peu Invités:** Les trottoirs dans le Back-Strip sont rares et mal définis. Ils sont souvent envahis par les activités industrielles et logistiques, ce qui les rend peu accueillants et dangereux pour les piétons.

**Fragmentation et Isolement:** Les quelques petits fragments disséminés à travers la PAE ne sont pas connectés entre eux, créant un réseau piétonnier fragmenté et inefficace. Cela empêche les piétons de se déplacer librement et en toute sécurité.



# “Nolli” Camion

## Espace Conçu pour le Camion dans le PAE

L'espace dédié aux camions est crucial pour assurer une logistique efficace et sécurisée. Cet espace est conçu principalement le long des voiries principales et secondaires, autour des entreprises, et le long de certaines allées spécifiques pour faciliter l'accès et le chargement/déchargement des marchandises. En général, l'espace réservé aux camions se trouve dans ce qu'on appelle le “Back-Strip”.

## Description de l'Espace Camion

### Voiries Principales et Secondaires :

Les camions utilisent les voiries principales pour les trajets longs et les livraisons importantes. Ces routes sont conçues pour supporter le poids et les dimensions des camions, avec des voies larges et une infrastructure robuste.

Les voiries secondaires desservent les entreprises individuelles, permettant un accès direct aux docks de chargement et de déchargement. Ces routes sont souvent aménagées avec des zones de manœuvre pour faciliter les opérations de logistique.

### Autour des Entreprises :

L'espace autour des entreprises comprend des aires de stationnement et de chargement dédiées aux camions. Ces zones sont stratégiquement placées pour permettre un accès rapide et direct aux installations de stockage et aux points de livraison.

Des zones de stationnement temporaires peuvent également être aménagées pour les camions en attente de chargement ou de déchargement, garantissant ainsi une fluidité

des opérations sans encombrer les voies principales.

### Le Long des Allées :

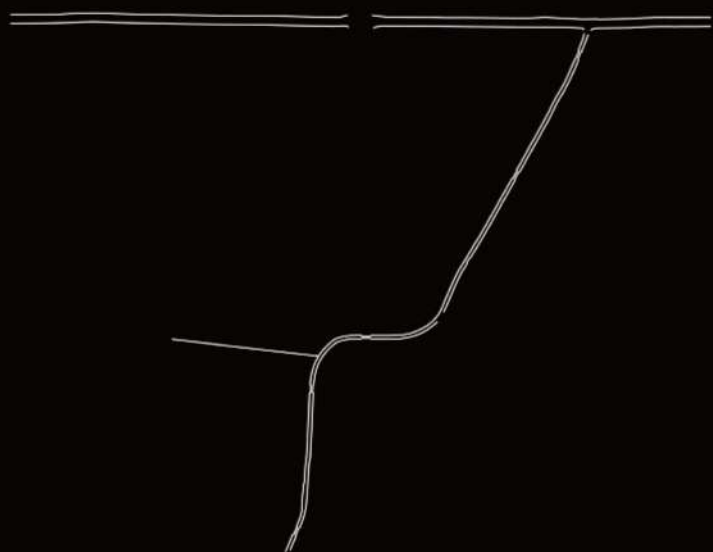
Certaines allées au sein du PAE sont spécifiquement conçues pour le passage des camions. Elles sont généralement plus larges et renforcées pour supporter le trafic lourd.

Ces allées permettent une distribution efficace des marchandises à l'intérieur du PAE, en connectant les différentes entreprises et leurs zones de stockage.

### Back-Strip :

Le “Back-Strip” fait référence à une zone logistique située à l'arrière des bâtiments, loin des zones de forte fréquentation piétonne et des espaces de commerces sur la Strip. C'est ici que la majorité des opérations de chargement et de déchargement se déroulent.

Le Back-Strip est conçu pour minimiser les interférences avec les autres activités du PAE, en fournissant un espace sécurisé et dédié aux camions. Cette zone comprend souvent des docks de chargement, des rampes d'accès, et des aires de stationnement pour les véhicules de transport.



# “Nolli” Vélo

L'aménagement de l'espace pour les cyclistes laisse beaucoup à désirer. L'infrastructure dédiée est souvent insuffisante, mal pensée et redondante, en particulier le long de la "Strip". L'absence d'une véritable réflexion sur les besoins des cyclistes se traduit par des espaces fragmentés et inadéquats, avec quelques points de réparation isolés comme le garage Eupen Pneu.

## Description de l'Espace Cycliste

### Pistes Cyclables le Long de la Strip:

**Infrastructure Limitée:** Les pistes cyclables, bien que présentes des deux côtés de la voirie principale, sont souvent trop étroites et mal entretenues, ce qui les rend peu sûres et inconfortables pour les cyclistes.

**Redondance Inutile:** La concentration des pistes le long de la Strip crée une redondance inutile, sans véritable connexion avec les autres zones de la PAE. Cela limite les options de déplacement et oblige les cyclistes à emprunter des trajets plus longs et indirects.

**Manque de Marquage Clair:** Le marquage et la signalisation sont souvent insuffisants, avec des indications confuses et un manque de visibilité, augmentant le risque d'accidents.

### Fragments le Long de l'Axe Transversal:

**Connectivité Pauvre:** Les fragments de pistes cyclables sur l'axe transversal sont disjoints et ne permettent pas une circulation fluide. Cette fragmentation oblige les cyclistes à s'engager sur des routes non sécurisées ou à faire des détours importants.

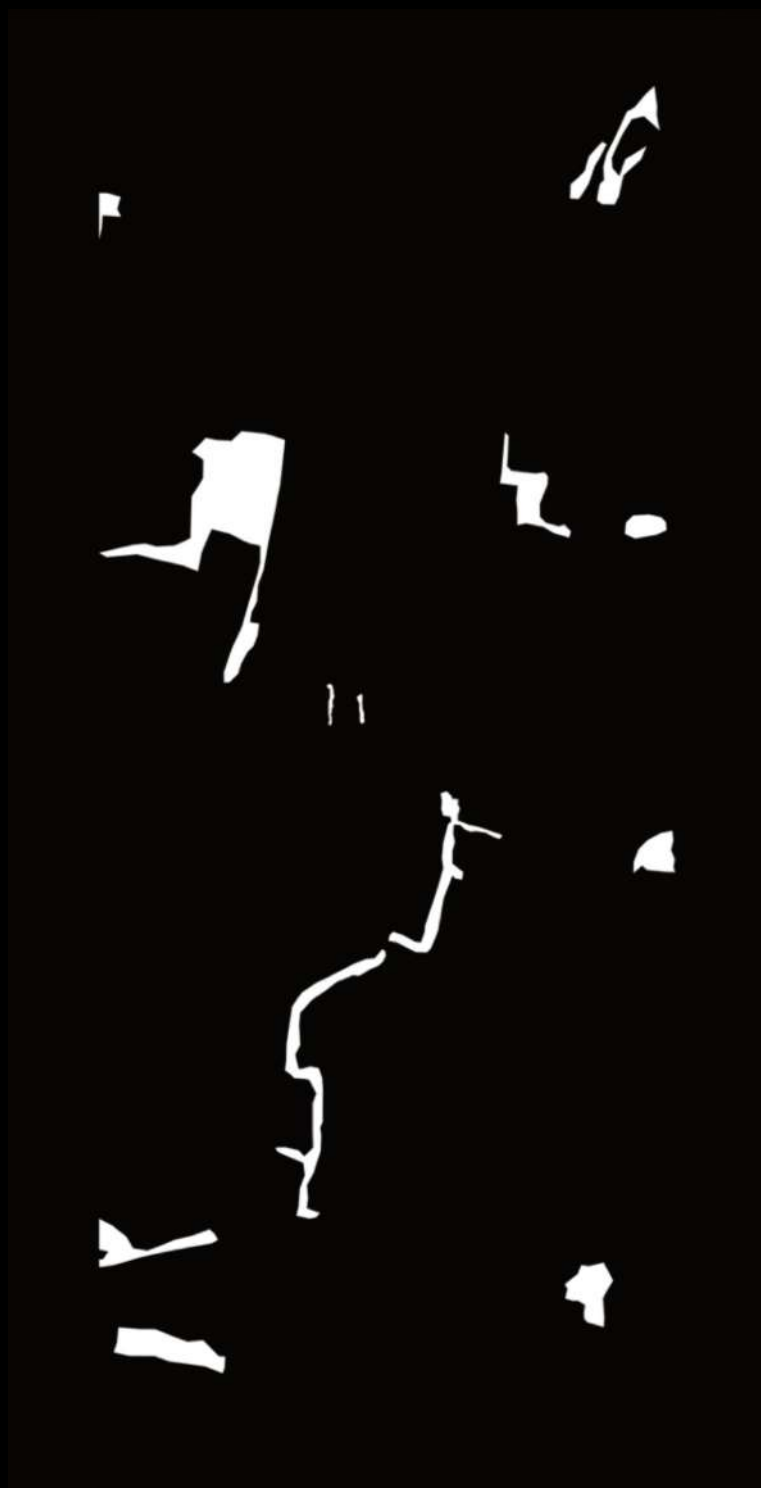
**Zones de Croisement Dangereuses:** Les rares zones de croisement sécurisées sont mal conçues et insuffisantes, créant des points de

conflit potentiellement dangereux entre cyclistes, piétons et véhicules.

### Points de Réparation:

**Stations de Réparation Insuffisantes:** Les points blancs représentant des stations de réparation sont trop peu nombreux et mal répartis, obligeant les cyclistes à parcourir de longues distances pour trouver un endroit où effectuer des réparations de base.

**Garages Spécialisés Limités:** Les garages comme Eupen Pneu, bien que utiles, sont rares et ne peuvent pas répondre à la demande de manière adéquate, laissant de nombreux cyclistes sans assistance lorsqu'ils en ont besoin.



# “Nolli” Renard-Biodiversité

La gestion de l'espace pour la faune locale, comme le renard, est essentielle pour maintenir la biodiversité et l'équilibre écologique. Cependant, cet espace est souvent fragmenté et se compose de quelques poches isolées qui ne sont pas connectées entre elles. Cette situation présente des défis particuliers pour la survie et le bien-être des renards et autres espèces sauvages.

## Description de l'Espace Renard

### Poches d'Habitats Fragmentés :

Les poches d'habitat sont de petites zones naturelles ou semi-naturelles dispersées au sein de la PAE. Ces poches peuvent inclure des friches industrielles, des parcelles boisées, des espaces verts non aménagés, et des zones de rétention d'eau.

En raison de la fragmentation, ces poches ne fournissent pas de vastes territoires continus, ce qui est nécessaire pour les déplacements naturels des renards et pour leur accès aux ressources essentielles telles que la nourriture et les sites de reproduction.

### Absence de Connectivité :

L'absence de corridors écologiques reliant les différentes poches d'habitat limite la mobilité des renards. Sans ces corridors, les renards sont confinés à de petites zones, ce qui peut entraîner une diminution de la diversité génétique et un accès limité aux ressources.

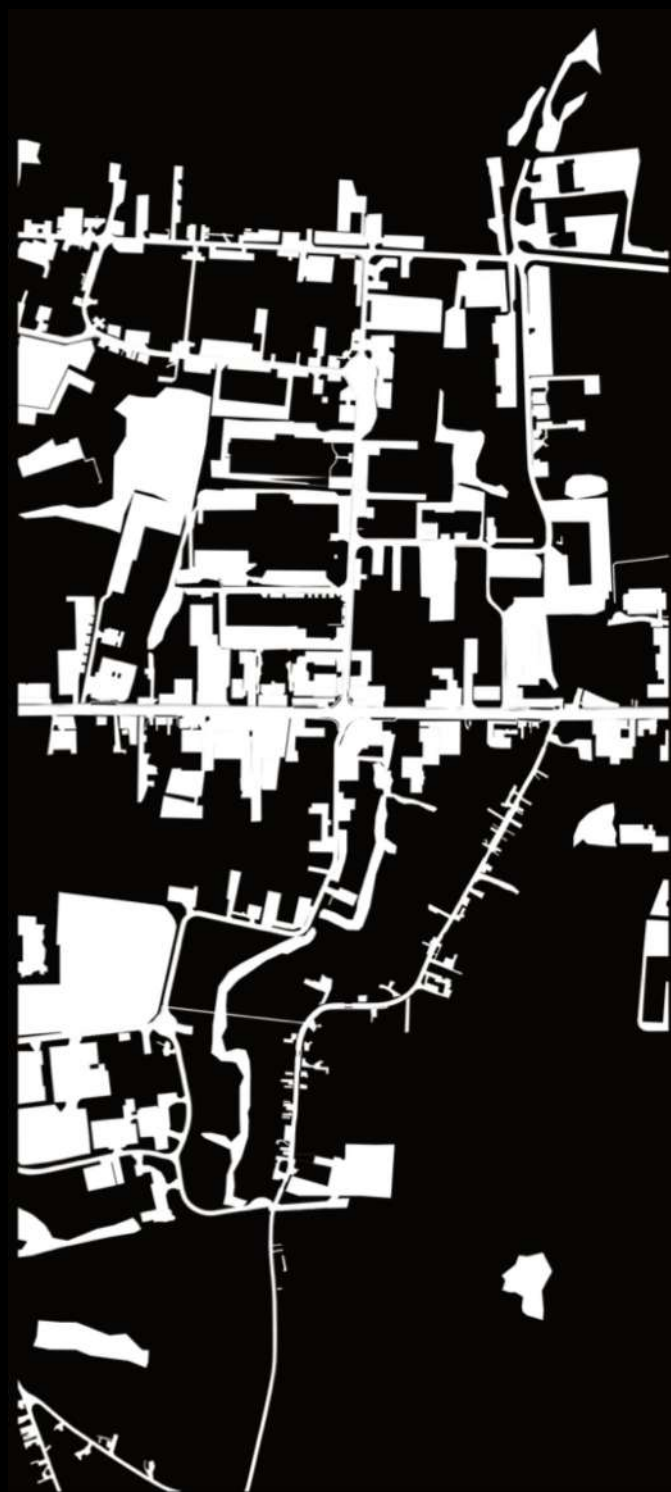
Les routes et autres infrastructures humaines créent des barrières physiques qui entravent les déplacements des renards, augmentant le risque de collisions avec des véhicules.

### Espaces de Repos et de Reproduction :

Les zones de repos sont souvent situées dans les poches les plus isolées et tranquilles. Ces zones doivent être protégées des perturbations humaines et des activités industrielles.

Les sites de reproduction nécessitent une protection particulière pour garantir la survie des petits. Les renards préfèrent des zones avec une couverture végétale dense et un accès facile à la nourriture.





# “Nolli” de tous les acteurs, superposition

Cette carte regroupe l'ensemble des exercices de cartographie de type Nolli réalisés par les différents acteurs impliqués dans l'étude du PAE (Parc d'Activités Economiques). En superposant ces différentes représentations, nous avons cherché à comprendre comment chaque espace exclusif fonctionne dans son ensemble. Cette superposition nous a permis de dégager des insights précieux sur l'organisation et l'utilisation des espaces au sein du PAE.

Notre intuition initiale portait sur l'existence d'espaces partagés, où diverses activités et modes de circulation se croisent et se superposent dans la réalité. Par exemple, le réseau routier est un espace typiquement partagé, utilisé à la fois par les voitures particulières et les camions de transport industriel. Cette intersection des usages révèle des dynamiques complexes et des typologies émergentes au sein de l'aménagement du PAE.

## Analyse des Espaces Superposés

### Réseau Routier :

**Utilisation Mixte :** La superposition des cartes a confirmé que les routes principales du PAE sont des espaces partagés. Les véhicules personnels, les camions de livraison et les engins de chantier cohabitent sur ces voies, nécessitant une gestion efficace du trafic et des infrastructures robustes pour éviter les congestions et assurer la sécurité de tous les usagers.

**Points de Convergence :** Les intersections et les ronds-points apparaissent comme des points névralgiques où la densité du trafic augmente, nécessitant des aménagements

spécifiques tels que des feux de signalisation intelligents et des voies de circulation dédiées.

### Zones Industrielles et Commerciales :

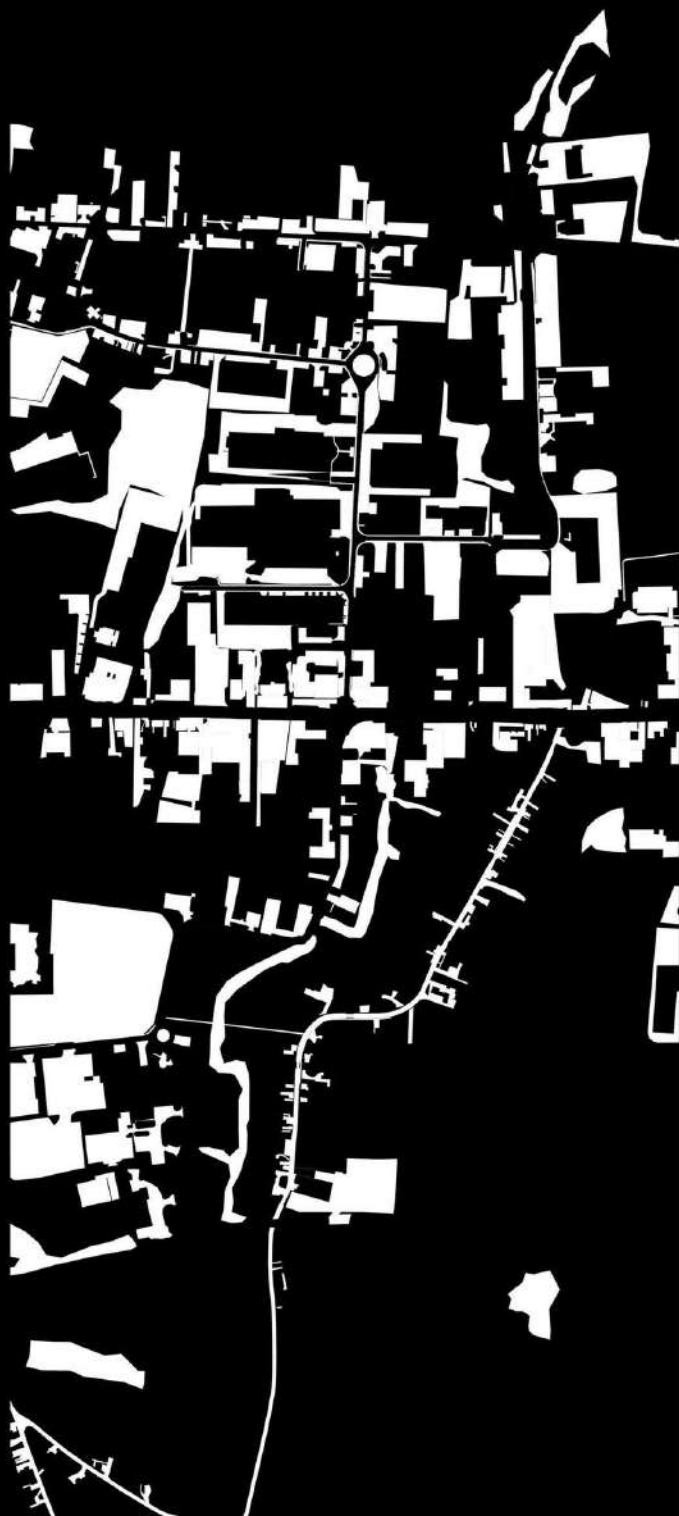
**Superposition d'Usages :** Dans certaines zones, les espaces industriels et commerciaux se chevauchent. Par exemple, les aires de chargement et de déchargement des marchandises peuvent être adjacentes aux parkings des employés et des clients, créant des zones à usage mixte nécessitant des mesures de sécurité renforcées.

**Typologies Fonctionnelles :** La carte révèle des typologies distinctes, telles que les zones logistiques intensives, les pôles de service et les espaces de vente au détail. Chaque typologie répond à des besoins spécifiques en termes d'aménagement et de flux de circulation.

### Espaces Piétonniers et Cyclables :

**Accessibilité et Sécurité :** La superposition montre également les chemins piétonniers et les pistes cyclables, souvent marginalisés ou interrompus par les infrastructures routières principales. Il est crucial de développer des infrastructures sécurisées pour les piétons et les cyclistes afin de promouvoir des modes de transport durables.

**Zones de Conflit :** Les espaces où les piétons et les véhicules se croisent sont identifiés comme des zones de conflit potentiel. Des solutions comme des passages piétons surélevés, des feux pour piétons et des pistes cyclables séparées pourraient être envisagées pour améliorer la sécurité.



# Espaces exclusifs

Cette carte illustre les espaces exclusifs, réservés spécifiquement à un type d'acteur particulier, sans aucune forme d'interaction ou de coexistence avec d'autres acteurs. Elle met en évidence la séparation stricte et la spécialisation des environnements, soulignant ainsi une segmentation claire et délimitée des différents utilisateurs ou intervenants concernés.



- = Espaces dédiés aux voitures
- = Espaces dédiés aux camions
- = Espaces dédiés aux piétons
- = Espaces dédiés aux cyclistes
- = Espaces dédiés « au renard »

## “Nolli” de tous les acteurs, synthèse

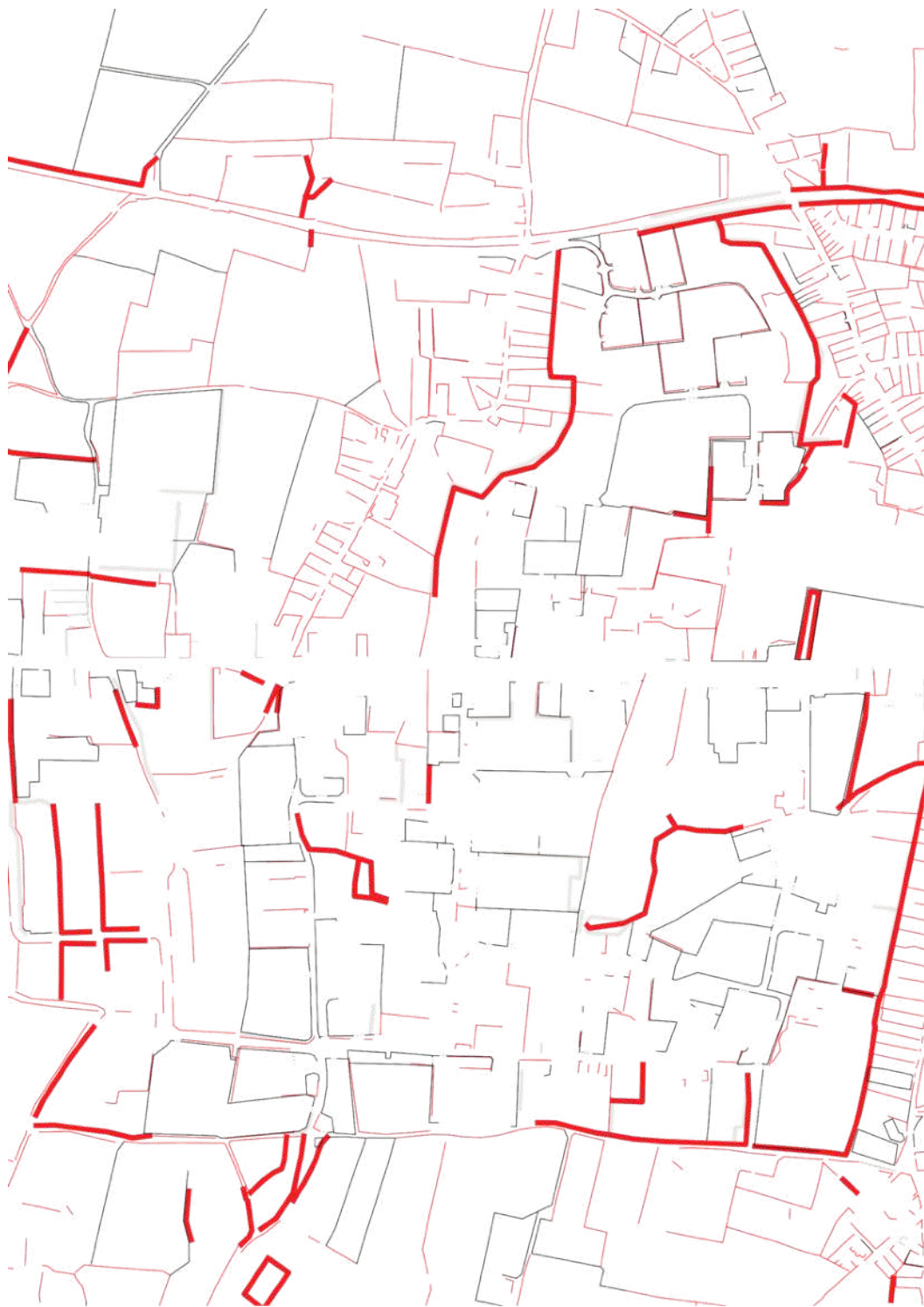
Nous avons effectué une analyse approfondie des connexions entre les différents acteurs du PAE représentés sur la carte. Chaque couleur distincte sur la carte représente un acteur spécifique et les espaces exclusifs associés. En examinant ces connexions, nous avons constaté que les interactions directes entre les acteurs sont peu fréquentes, ce qui renforce notre hypothèse initiale. Cette observation souligne l'importance de développer des stratégies pour améliorer la connectivité et la collaboration entre les différents acteurs du PAE, afin de renforcer leur efficacité collective et leur impact global.

Carte de tous les acteurs :

Cette carte de tous les acteurs, dérivée de la carte des espaces exclusifs, offre une représentation visuelle des endroits où différents types d'acteurs peuvent se croiser et coexister. Les différentes couleurs indiquent le nombre d'acteurs différents pouvant partager un même espace : en bleu, deux types d'acteurs coexistent, en rose, trois types, et en jaune, quatre types d'acteurs se partagent l'espace.

Elle met en évidence que le réseau routier est principalement partagé entre les camions et les voitures, avec quelques fragments où les cyclistes et les piétons se rencontrent également. La Strip ressort comme l'axe où le plus grand nombre d'acteurs peuvent coexister simultanément, en fonction des circonstances actuelles.

Il est crucial de souligner que cette carte ne vise pas à représenter la spatialité exacte des interactions ni à évaluer le degré de qualité ou de convivialité des espaces de coexistence. Elle se concentre plutôt sur la possibilité et la fréquence des croisements entre différents types d'acteurs dans des zones spécifiques, offrant ainsi un outil précieux pour la planification et la gestion urbaine.



# Entrecouper le territoire : les barrières

Cette carte illustre les différents types de barrières présentes dans le PAE, un élément clé pour comprendre la structuration et l'organisation de cet espace. Ces barrières comprennent des barrières minérales et végétales, qui jouent un rôle significatif en tant que limites physiques et visuelles. En analysant ces barrières, nous pouvons mieux appréhender comment elles influencent la dynamique et l'utilisation de cette zone d'étude.

## Typologie des Barrières

### Barrières Minérales :

**Mur et Clôtures :** Ces barrières sont principalement situées autour des parcelles d'entreprises. Elles servent à la fois à des fins de sécurité et définissent clairement les limites des propriétés. Les murs peuvent être en béton, en briques ou en métal, offrant une protection solide et pérenne.

**Clôtures Industrielles :** Utilisées souvent dans les zones logistiques et industrielles, ces clôtures sont conçues pour résister aux tentatives de franchissement et pour protéger les équipements et les matériaux stockés à l'extérieur.

### Barrières Végétales :

**Haies Fines :** Ces haies sont utilisées comme les barrières minérales, ajoutant une couche supplémentaire de sécurité et d'intimité visuelle. Elles servent également de séparation "douce" entre les différentes parcelles sans créer une rupture visuelle trop marquée.

**Grosses Haies :** Plus anciennes, ces haies jouent un rôle écologique important. Elles sont souvent des habitats favorables à la biodiversité, abritant une variété de faune et de flore. Ces grosses haies peuvent également servir de coupe-vent et de filtres naturels contre les polluants et le bruit.

**Végétation Diversifiée :** En plus des haies, d'autres formes de végétation, comme les

arbres et les arbustes, sont intégrées dans l'aménagement paysager du PAE.

## Analyse de la Répartition des Barrières

En observant la carte, il est évident que la Strip constitue l'axe principal dominant, autour duquel s'organisent les autres éléments. Les barrières minérales sont principalement concentrées autour des entreprises, formant des enclos sécurisés qui protègent les installations industrielles et commerciales. Ces barrières, souvent robustes et imposantes, marquent une séparation nette entre les espaces publics et privés.

Les haies fines, quant à elles, sont utilisées de manière plus souple pour délimiter des parcelles sans créer une barrière visuelle trop rigide.

## Impact et Fonction des Barrières

Les barrières, qu'elles soient minérales ou végétales, remplissent plusieurs fonctions essentielles :

**Sécurité :** Elles protègent les installations sensibles et limitent l'accès aux zones réservées.

**Délimitation :** Elles définissent clairement les frontières entre différentes parcelles, aidant à l'organisation spatiale du PAE.

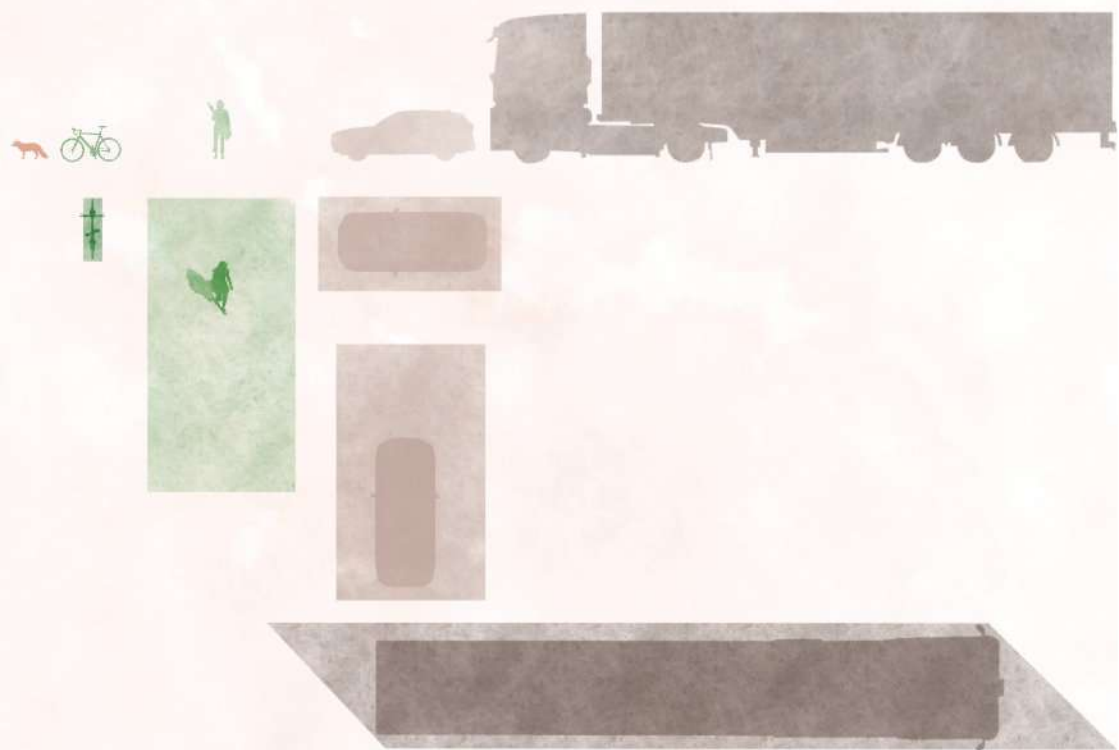
**Intimité et Esthétique :** Les haies et autres formes de végétation ajoutent de l'intimité et améliorent l'attrait visuel du site.

**Écologique :** Les grosses haies et autres éléments végétaux contribuent à la préservation de la biodiversité et à la création de micro-habitats.



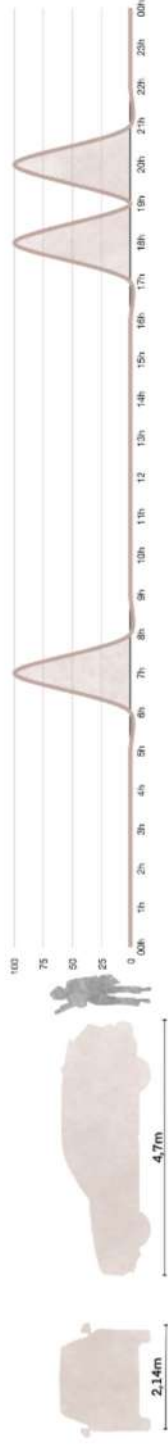
# 04a

Connaitre les différents  
acteurs et leurs espaces



Nous avons commencé par établir une fiche descriptive pour chaque acteur afin de bien comprendre leurs spécificités. Cette analyse détaillée inclut les dimensions, les déplacements, l'activité sur une journée, ainsi que les espaces occupés par chaque acteur : le camion, la voiture, le piéton, le vélo et le renard, un mammifère de taille moyenne utilisé ici comme prétexte pour observer plus en détail l'espace de la biodiversité dans ce PAE.

Nous avons également menés des interviews qui ont été cruciales pour notre projet, car elles nous ont permis de mieux comprendre les besoins et les aspirations des différents acteurs du PAE. En interrogeant les entreprises établies, les employés, les visiteurs et les résidents locaux, nous avons pu recueillir une diversité de perspectives et d'informations précieuses.



00h - 7h30 repos dans le garage



7h45 remplissage du réservoir à la pompe à essence



8h-17h30 repos sur le parking de la zone d'activité



17h45 Nettoyage dans un carwash manuel



20h repos sur le parking d'un hall omnisports



21h-00h repos dans le garage



12,5 m<sup>2</sup>  
Place de  
parking voiture

28 m<sup>2</sup>  
Garage moyen pour une voiture



Tracé des déplacements d'une journée d'une voiture 16km

- Zone de repos (domicile)
- ▲ Zone d'activité (travail, loisirs)

# Exemple d'une journée type, rythme de vie d'une voiture

## La Voiture

### Dimensions et caractéristiques :

- **Longueur** : Environ 4 à 5 mètres.
- **Largeur** : Environ 1,8 à 2 mètres.
- **Hauteur** : Environ 1,5 à 1,8 mètre.
- **Capacité** : 4 à 5 personnes.

### Déplacements :

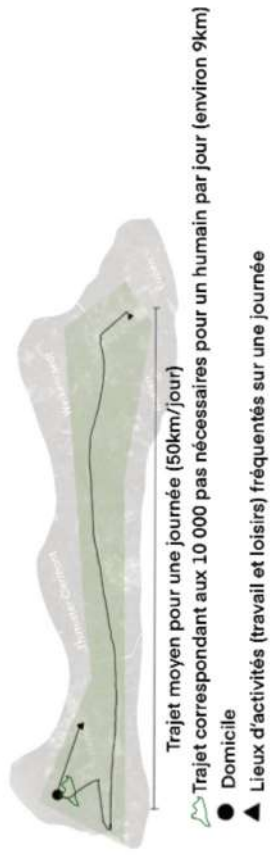
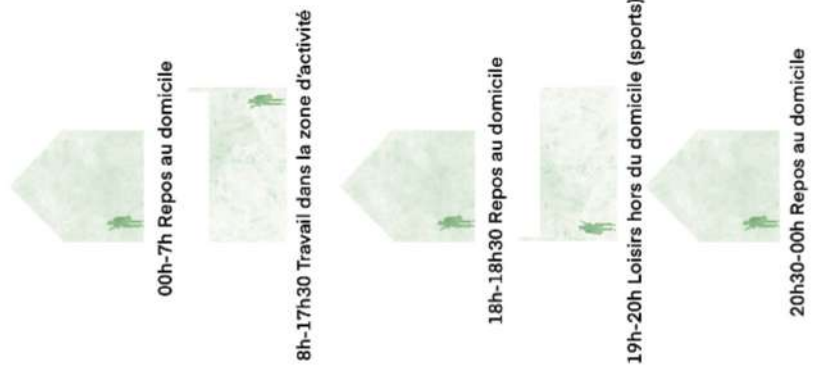
- **Itinéraires principaux** : Routes urbaines, parkings, voies d'accès aux entreprises.
- **Fréquence** : Activité continue tout au long de la journée, avec des pics lors des heures de pointe.

### Activité sur une journée :

- **Matin** : Déplacements domicile-travail.
- **Midi** : Trajets pour déjeuner ou rendez-vous professionnels.
- **Après-midi** : Retours au travail après le déjeuner, réunions extérieures.
- **Soir** : Déplacements travail-domicile, sorties personnelles.

### Espaces occupés :

- **Parkings** : Espaces dédiés dans et autour des entreprises.
- **Réseau routier** : Routes principales et secondaires, rues internes de la PAE.



# Exemple d'une journée type, rythme de vie d'un piéton

Dimensions et caractéristiques :

- Hauteur moyenne : Environ 1,7 mètre.
- **Occupation d'espace** : Très variable, souvent en mouvement.

Déplacements :

- **Itinéraires principaux** : Trottoirs, passages piétons, zones piétonnes.
- **Fréquence** : Déplacements fréquents tout au long de la journée, surtout aux heures de pointe.

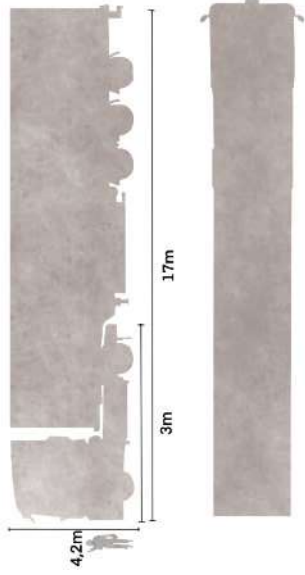
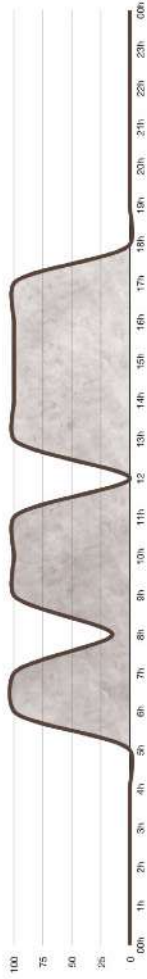
Activité sur une journée :

- **Matin** : Arrivée au travail, déplacements internes.
- **Midi** : Sorties pour déjeuner, courses rapides.
- **Après-midi** : Déplacements internes pour réunions, pauses.

- **Soir** : Retours domicile, sorties après le travail.

Espaces occupés :

- **Trottoirs** : Zones piétonnes aménagées.
- **Zones de détente** : Espaces verts, bancs publics.
- Entrées et sorties des bâtiments : Zones d'accueil et de transition.



Place de parking camion 80m2



00h-6h Repos sur le parking d'un relais routier



8h30 (Dé-)Chargement chez un client



9h45 Plein du réservoir



12h30 (Dé-)Chargement chez un client



19h-00h Repos sur le parking d'un relais routier



700km (trajet moyen) d'une journée

● Points de (dé-)chargement

▲ Clients

X Lieux de repos

# Exemple d'une journée type, rythme de vie d'un camion

Dimensions et caractéristiques :

- **Longueur** : Environ 12 à 18 mètres.
- **Largeur** : Environ 2,5 mètres.
- **Hauteur** : Environ 3 à 4 mètres.
- **Capacité de charge** : Variable selon le type, allant de quelques tonnes à plusieurs dizaines de tonnes.

Déplacements :

- **Itinéraires principaux** : Grandes routes, zones industrielles, accès aux docks de chargement.
- **Fréquence** : Déplacements réguliers tout au long de la journée, avec des pics d'activité tôt le matin et en fin de journée.

Activité sur une journée :

- **Matin** : Chargement et livraison des marchandises.
- **Midi** : Moins d'activité, maintenance éventuelle.

- **Après-midi** : Reprises des livraisons et retours.
- **Nuit** : Activité réduite, principalement des trajets de longue distance.

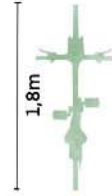
Espaces occupés :

- Zones de stationnement et de chargement : Docks, entrepôts.
- **Réseau routier** : Routes principales et secondaires.





1m



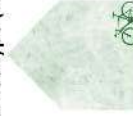
1,8m



Parking vélo 0,9 m2



Journée type (Temps sec)



00h-7h Repos dans le garage



8h-17h30 Repos sur le parking de la zone d'activité, attaché à un point fixe (possiblement sur un parking vélo si existant)



18h30-00h Repos dans le garage

Journée type (Temps pluvieux)



00h-00h Repos dans le garage



10km

Trajet moyen pour un cycliste par jour 20km (aller-retour)

- Domicile
- ▲ Zone d'activité (travail/loisir)

# Exemple d'une journée type, rythme de vie d'un vélo

Dimensions et caractéristiques :

- **Longueur** : Environ 1,8 à 2 mètres.
- **Largeur** : Environ 0,6 à 0,7 mètre.
- **Hauteur** : Environ 1 à 1,2 mètre.

Déplacements :

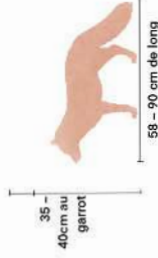
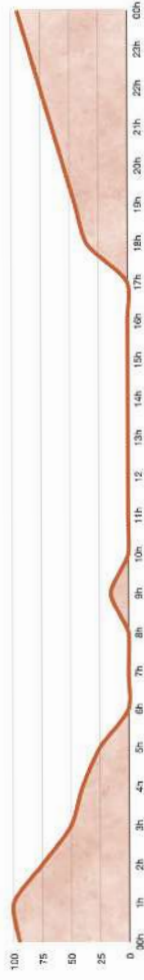
- **Itinéraires principaux** : Pistes cyclables, routes partagées avec les voitures.
- **Fréquence** : Utilisation régulière, principalement pendant les heures de pointe et les périodes de loisir.

Activité sur une journée :

- **Matin** : Trajets domicile-travail.
- **Midi** : Balades ou trajets pour déjeuner.
- **Après-midi** : Trajets pour des réunions ou activités sportives.
- **Soir** : Retours domicile, balades de loisir.

Espaces occupés :

- **Pistes cyclables** : Infrastructure dédiée pour la sécurité.
- **Parkings à vélos** : Zones spéciales pour le stationnement des vélos.
- **Réseau routier partagé** : Zones où les vélos partagent la route avec les voitures.



0, 5 - 1 km<sup>2</sup>

Domaine vital résident

0, 2 - 1 km<sup>2</sup>

Domaine vital nomade

1 - 2 km<sup>2</sup>



■ Zone de repos diurne

● Zone d'activité

Tracé des déplacements d'une journée d'un renard



12h - 18h repos en lisière de la forêt



18h début des activités dans des pâturages



1h50 Chasse d'invertébrés sur un talus



5h45 repos en lisière de la forêt



9h45 repos dans un tas de bois

# Exemple d'une journée type, rythme de vie d'un renard

## Dimensions et caractéristiques :

- **Longueur (corps)** : Environ 60 à 75 cm.
- **Queue** : Environ 30 à 40 cm.
- **Hauteur au garrot** : Environ 35 à 40 cm.
- **Poids** : Environ 5 à 7 kg.

## Déplacements :

- **Itinéraires principaux** : Zones boisées, friches industrielles, corridors écologiques.
- **Fréquence** : Déplacements principalement nocturnes, avec quelques activités diurnes dans les zones sécurisées.

## Activité sur une journée :

- **Matin** : Retour au terrier après une nuit de chasse.
- **Journée** : Repos et soins aux petits.
- **Soir** : Début des activités de chasse et de patrouille de territoire.
- **Nuit** : Activité principale de chasse et de recherche de nourriture.

## Espaces occupés :

- **Terriers** : Zones protégées, souvent dans les espaces verts ou les friches.
- **Corridors écologiques** : Voies de passage sécurisées entre les habitats.
- **Zones de chasse** : Espaces ouverts, bordures de zones industrielles.

Chaque acteur du PAE présente des caractéristiques et des besoins spécifiques qui doivent être pris en compte pour une gestion efficace et durable. Les camions et les voitures nécessitent une infrastructure routière robuste et des zones de stationnement adéquates. Les piétons et les cyclistes ont besoin de parcours sécurisés et accessibles. Enfin, les renards et la biodiversité en général doivent être protégés par des corridors écologiques et des habitats préservés.

## Propriétaire d'un bâtiment

### Myriam



#### Points soulevés

- Facilité de déplacement en voiture même pour les trajets courts et faisables à pied/ vélo
- Bâtiment multifonctions qui a changé d'affectation de nombreuses fois depuis sa construction
- Évolution du bâtiment (extensions des bureaux en interne, modification des toitures et accès)

#### Envies

- Espaces partagés entre entreprises
- Plus de zones de restauration
- Espaces de rencontre
- Crèche
- Façades/ toitures ruchers

## Camionneur

### Eddy



#### Points soulevés

- « Camionneur n'est pas un métier d'avenir » (à cause de l'encombrement des routes)
- Manque d'inclusion des acteurs dans la conception des espaces qui leur sont dédiés (quais de chargement par exemple)
- Manque de zones d'arrêt temporaire à l'entrée des PAE

#### Envies

- Espaces dédiés aux camions (pensés avec la réalité du métier en tête)
- Zones de repos en retrait des routes
- Espaces plus généreux quitte à réduire leur nombre (quais de chargement)

## Cycliste

### Guillaume



#### Points soulevés

- Manque de pistes cyclables en back strip
- Inexistence d'un réseau de transport en commun en backstrip
- Inexistence de parking à vélo

#### Envies

- Zones communes entre les entreprises
- Vestiaires et douches pour se changer après les trajets
- Zones ombragées pour rouler l'été (lorsqu'il fait chaud)
- Zones de pause extérieures plus qualitatives

# Sortir de notre domaine d'expertise : écouter les besoins et les attentes des acteurs

## *Entreprises Établies*

Les entretiens avec les entreprises établies sur le PAE ont révélé plusieurs préoccupations et priorités. Parmi celles-ci figuraient la nécessité d'améliorer l'accessibilité pour les livraisons et les camions, tout en créant un environnement de travail attractif pour leurs employés. Ils ont exprimé un intérêt particulier pour des infrastructures de transport efficaces et des solutions logistiques optimisées.

## *Employés et Résidents*

Les interviews avec les employés et les résidents ont mis en lumière leurs besoins en matière de qualité de vie sur le lieu de travail et à domicile. Ils ont exprimé le désir d'avoir des espaces extérieurs agréables, des options de transport durables comme le vélo et la marche, ainsi que des lieux de rencontre communautaires pour renforcer le lien social.

## *Visiteurs et Utilisateurs Occasionnels*

Les avis des visiteurs et des utilisateurs occasionnels ont souligné l'importance de la facilité d'accès, de la sécurité et de l'orientation claire à travers le PAE. Ils ont également exprimé un intérêt pour des installations de stationnement bien conçues et des services accessibles pour une expérience agréable lors de leur passage dans la zone.

## *Ceux qui n'ont pas de voix*

Nous avons également discuté longuement avec des experts en biodiversité afin de pouvoir comprendre et concevoir un espace plus favorable aux acteurs que l'on ne pouvait interviewer directement : la biodiversité, le renard par exemple. Lors de ces entrevues nous avons envisagé une stratégie partant des polénisateurs afin de ramener petit à petit de la vie animale et végétale dans le PAE.

# Habitants de Eupen

Nicholas, Vivianne



## Points soulevés

- La « strip » comme frontière « on ne va jamais de l'autre côté »
- Ils doivent entretenir leur rue (pelouses et arbres eux-mêmes avec les autres habitants)
- Ils font une boucle dans le PAE lors des promenades avec leur chien
- Des navettes (bus) sont organisées par la Câblerie pour les employés
- Certaines entreprises chargent et déchargent les camions la nuit ce qui cause des nuisances

## Envies

- Espaces tampons entre les entreprises et les habitations
- Plaine de jeux
- Crèche
- + de haies autour des entreprises

# Experts nature

Serge, Justine, Pascal



## Points soulevés

- Avant d'envisager des mammifères commencer par les pollinisateurs et les oiseaux
- Sinon le loup et le coq de bruyères pour leurs relations avec les humains
- Alignements d'arbres (et des grosses haies) sur le site qui composent le territoire

## Envies / conseils pour la biodiversité

- Cœurs de biodiversité reliés par des couloirs écologiques
- Espèces mixtes (flore) et prés fleuris
- Points d'eau et « gîtes naturels »
- Toitures et façades végétales
- Haies nourricières (ronces)
- Laisser les pelouses pousser
- Trous dans les barrières pour les animaux
- Espaces tampons et espaces exclusifs (zones de retrait pour les animaux)

# Chef du cantonnement d'Eupen

Philippe Maxims



## Points soulevés

- Actuellement les aménagements actuels sont insuffisants pour la biodiversité
- La nature a tendance à retourner vers un territoire forestiers si l'humain ne s'en occupe pas
- Les humains traversent la forêt comme les animaux traversent les PAE

## Envies / conseils pour la biodiversité

- Imposer légalement aux entreprises de mettre en place certaines mesures
- Implanter des couloirs de biodiversité
- Façades vertes et toitures végétales
- Écologie du paysage (retisser la trame végétale et recréer des habitats)
- Pyramide de la biodiversité
- Niches écologiques
- Laisser les pelouses pousser (tonte tardive) et implanter des ruches/hôtels à insectes

## Sortir de notre domaine d'expertise : identifier des enjeux de Co-Existence

A travers ces interviews, nous avons identifié plusieurs enjeux communs et des aspirations partagées :

**Mobilité et Accessibilité** : Il est clair que l'amélioration des options de transport et des infrastructures de mobilité est essentielle pour répondre aux besoins de tous les acteurs du PAE.

**Qualité de Vie et Environnement** : La création d'environnements de travail et de vie attractifs, avec des espaces verts et des aménagements urbains durables, est une priorité partagée.

**Interaction Communautaire** : La promotion de lieux de rencontre et d'échanges sociaux pour renforcer la communauté locale a été largement soutenue.

### Impact sur Notre Projet

Ces insights ont été intégrés dans notre projet pour garantir qu'il réponde de manière optimale aux besoins et aux attentes des différents acteurs du PAE. En tenant compte de leurs voix et de leurs préoccupations, nous avons pu façonner des solutions et des aménagements qui favorisent une meilleure qualité de vie, une plus grande durabilité environnementale et une efficacité opérationnelle accrue dans le PAE.



# 05

Enquêter plus  
précisément : la parcelle

# Situer la parcelle

## Dans l'espace et dans le temps

Nous avons poursuivi notre travail en nous concentrant sur l'échelle de la parcelle afin d'évaluer concrètement l'application de nos stratégies d'aménagement sur une entreprise existante dans ce PAE (Parc d'Activités Economiques). Cette approche méthodique nous a permis d'intégrer nos propositions de manière réaliste et adaptée, en tenant compte des besoins spécifiques et des contraintes propres à chaque entreprise.

### **Sélection de l'Entreprise :**

Nous avons choisi une entreprise représentative du tissu économique du PAE, avec des activités qui requièrent à la fois des espaces industriels et des infrastructures logistiques. Cette sélection nous permet d'explorer une gamme complète de besoins en aménagement.

Une partie essentielle de notre méthodologie consiste à effectuer des allers-retours constants entre l'échelle de la parcelle et l'échelle globale du PAE. Cette approche nous permet de valider nos hypothèses à chaque niveau et de garantir une cohérence dans nos analyses.

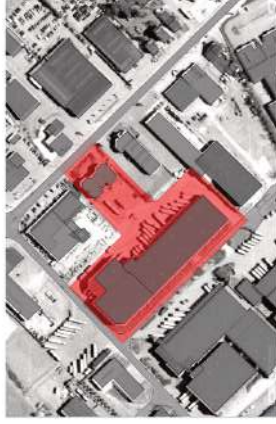
1777



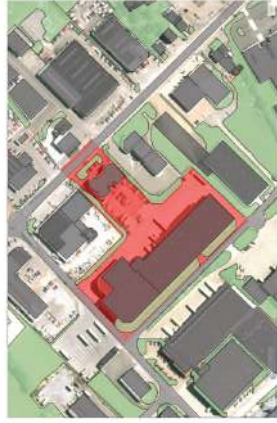
1971



1994



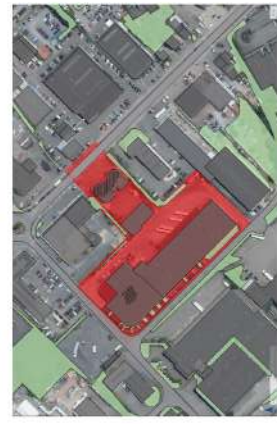
2001



2009



2023



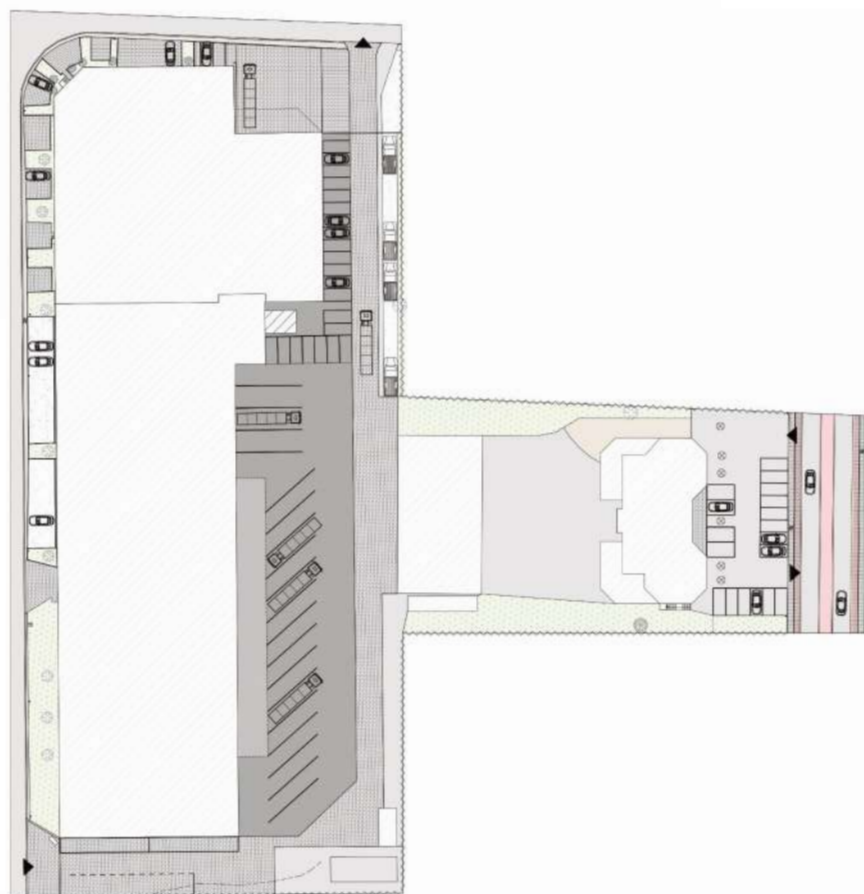
# Evolution historique

Nous avons également examiné l'évolution historique de cette parcelle au fil du temps. En résumé, notre analyse révèle plusieurs points clés concernant son développement :

- 1. Construction des bâtiments :**  
o Les bâtiments sur la parcelle ont été érigés à peu près en même temps que le développement industriel et commercial sur l'ensemble du PAE. Cela suggère une croissance synchronisée avec l'expansion économique de la région.
- 2. Évolution des espaces végétalisés :**  
o Au début des années 2000, il y avait davantage d'espaces végétalisés sur la parcelle. Cependant, cette tendance a changé vers 2009, lorsque l'entreprise a connu une expansion nécessitant plus d'espace pour les parkings et le stockage. Cela a conduit à une réduction des zones vertes au profit des infrastructures nécessaires à ses activités.
- 3. Installation de panneaux solaires :**  
o En 2023, des panneaux solaires ont été ajoutés aux toits des bâtiments principaux de la parcelle. Cette initiative marque un engagement envers la durabilité environnementale et une transition vers des sources d'énergie renouvelables.

Cette évolution historique met en lumière les différentes phases de développement et d'adaptation de la parcelle en réponse aux besoins changeants de l'entreprise et aux exigences du contexte économique et environnemental. En intégrant ces aspects dans notre analyse, nous sommes mieux préparés à proposer des solutions d'aménagement qui respectent à la fois l'héritage historique de la parcelle et les impératifs contemporains de durabilité et d'efficacité opérationnelle.





# Situation existante sous nos pieds

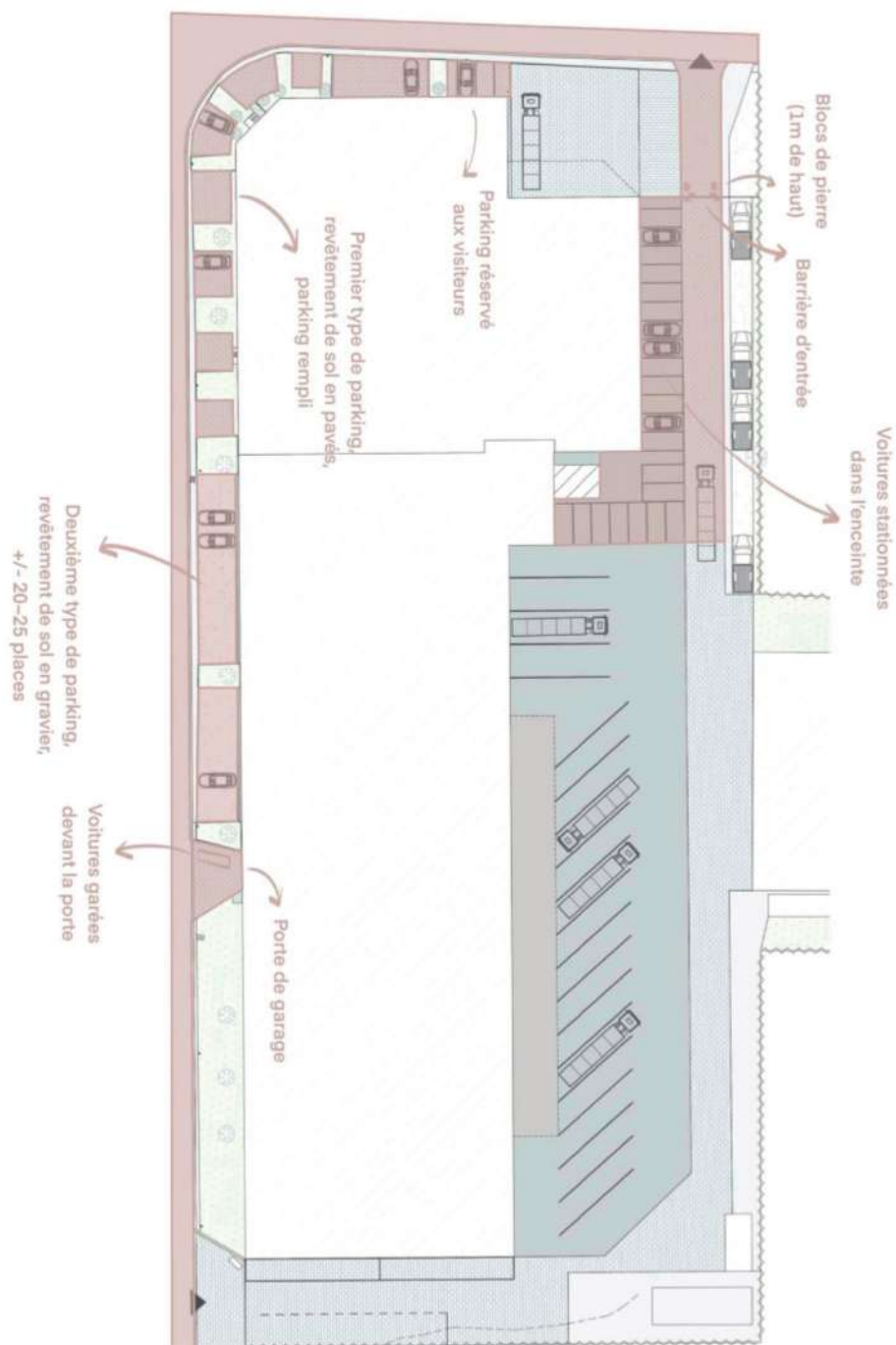
Après notre visite sur la parcelle, nous avons dressé une description de l'existant, en mettant particulièrement l'accent sur les différents types de revêtements de sol présents. La prédominance de revêtements imperméables sur la parcelle suggère une utilisation fréquente par les camions. Toutefois, nous nous sommes interrogés sur l'efficacité réelle de cette configuration.

L'imperméabilité du sol peut être bénéfique pour faciliter le mouvement des véhicules lourds tels que les camions et assurer une stabilité du sol. Cependant, elle présente également des inconvénients significatifs en termes de gestion des eaux pluviales. Les surfaces imperméables contribuent au ruissellement des eaux de pluie, augmentant ainsi les risques d'inondation et affectant la qualité de l'eau dans la région.

Dans le cadre de notre analyse, nous évaluons la nécessité d'introduire des solutions de gestion des eaux pluviales plus durables et résilientes. Cela pourrait inclure la conversion de certaines surfaces imperméables en revêtements perméables ou l'installation de dispositifs de rétention des eaux pluviales pour réduire l'impact environnemental tout en améliorant la durabilité globale de la parcelle.

En résumé, bien que l'imperméabilité du sol sur la parcelle facilite l'accès des camions, nous explorons des alternatives pour optimiser son efficacité tout en atténuant les effets néfastes sur l'environnement local.





# Décrire par le dessin, arpentage de la parcelle par acteurs : la voiture

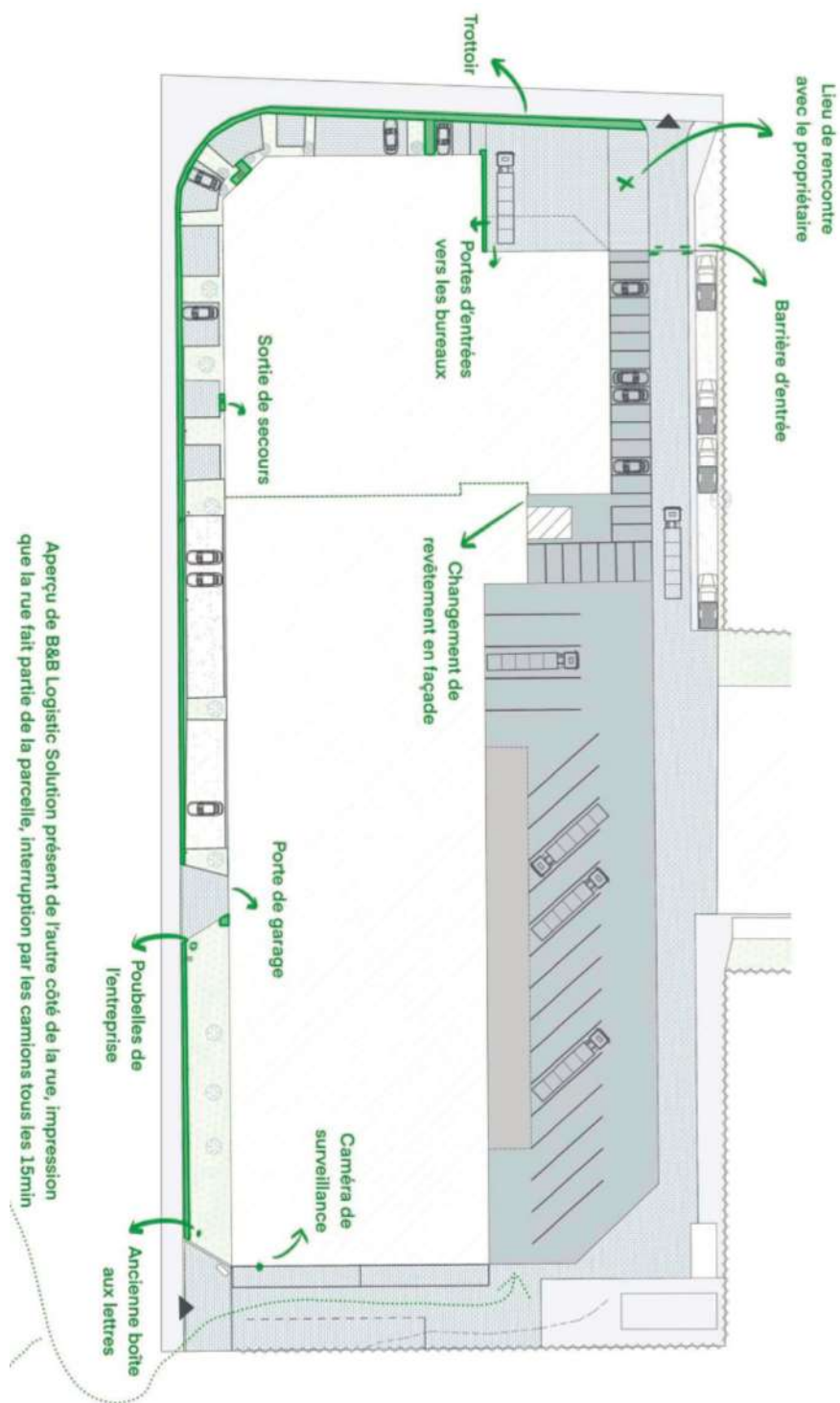
L'aménagement de la parcelle pour les voitures est bien défini. La parcelle est accessible par le réseau routier de deux côtés du bâtiment arrière, facilitant l'entrée et la sortie des véhicules.

**Stationnement des Employés** : Les employés se déplaçant en voiture disposent d'un espace de stationnement distinct. Ils peuvent se garer le long du bâtiment ou sur des places de stationnement privées situées sur la parcelle. Cette configuration offre une certaine flexibilité et un accès facile au bâtiment.

**Parking des Clients** : Un espace de stationnement pour les clients est aménagé à

l'entrée principale du bâtiment. Cet espace est clairement délimité et facilement accessible, ce qui améliore l'expérience des visiteurs. Toutefois, l'espace de parking semble surdimensionné par rapport aux besoins réels de la parcelle. Cette impression est renforcée par le fait que la parcelle en face est étroitement liée pour tout ce qui concerne les déplacements et le stationnement, partageant ainsi certaines des infrastructures.



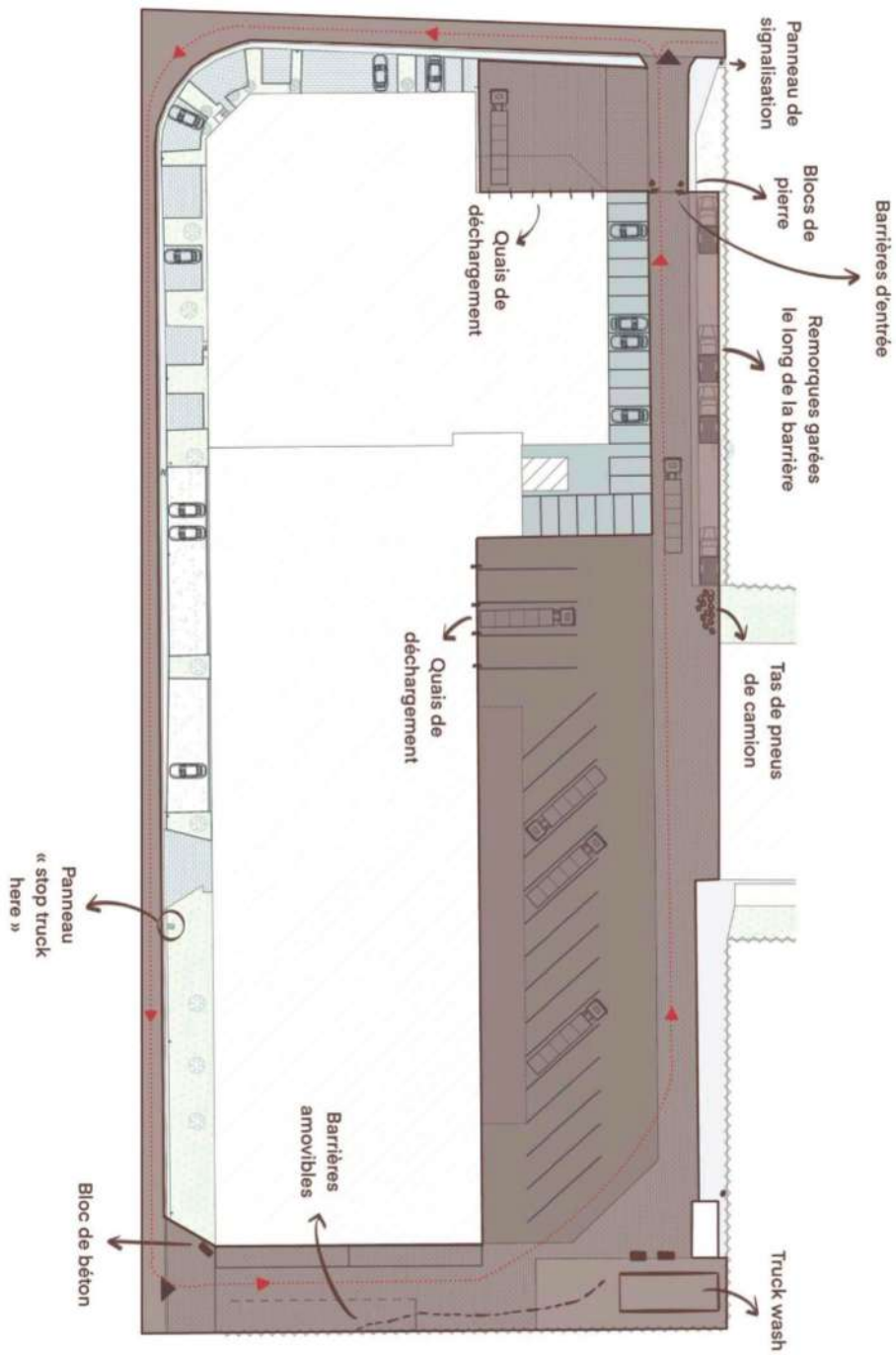


# Décrire par le dessin, arpentage de la parcelle par acteurs : le piéton

Les piétons, notamment les employés et les clients, ont également un espace dédié.

**Chemins Piétons** : Les trottoirs entourent le bâtiment des deux côtés, offrant un chemin sécurisé pour les piétons. Une entrée proche des parkings clients est clairement marquée comme l'entrée principale, facilitant l'accès pour les visiteurs.

**Entrées Secondaires** : Quelques entrées sont situées à l'arrière du bâtiment pour les employés. Cependant, en dehors de ces chemins principaux, les piétons ne disposent pas de nombreuses options ou espaces spécialement aménagés sur la parcelle, ce qui limite leur mobilité et leur sécurité.

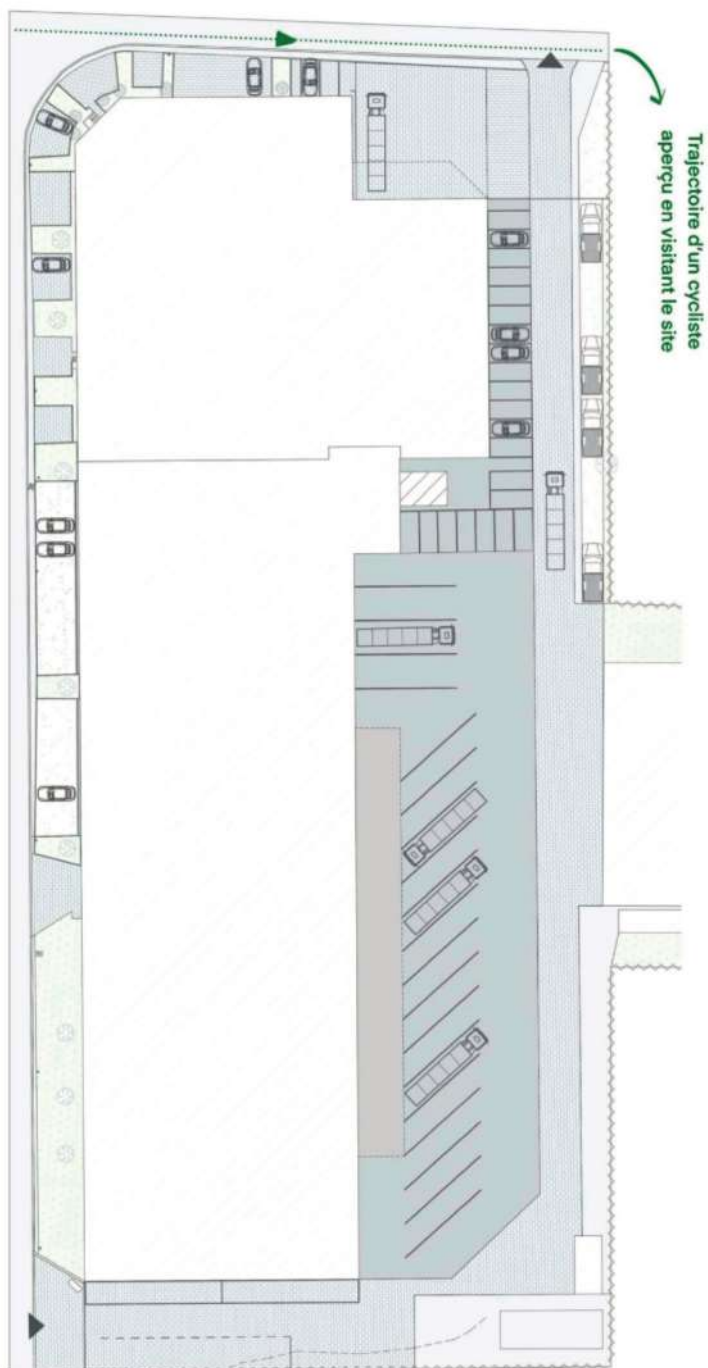


# Décrire par le dessin, arpentage de la parcelle par acteurs : le Camion

Les camions jouent un rôle crucial dans la logistique de la parcelle.

**Circulation des Camions** : Les camions doivent contourner le bâtiment pour accéder aux quais de chargement et de déchargement, situés tout le long du côté intérieur de la parcelle. Cette disposition permet une circulation fluide et efficace des marchandises.

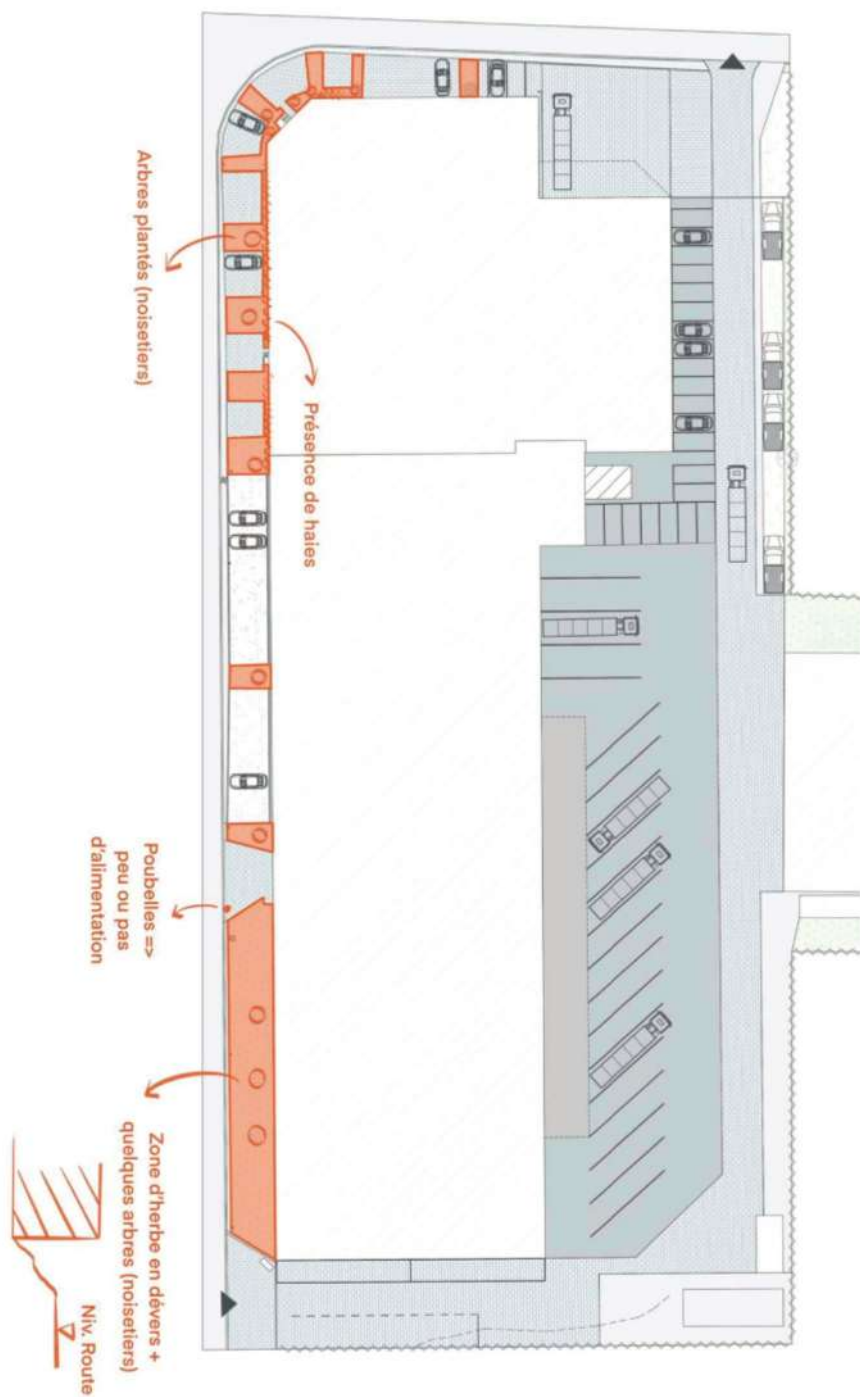
**Infrastructure Logistique** : Un Truck wash est disponible pour le nettoyage des camions, un ajout pratique qui maintient les véhicules en bon état. Des aires de stationnement sont également prévues pour les camions, particulièrement utiles pendant le week-end lorsque la parcelle est moins occupée.



# Décrire par le dessin, arpentage de la parcelle par acteurs : le vélo

Les cyclistes sont les grands oubliés de cet aménagement.

**Absence d'Espaces Dédiés** : Il n'y a pas de dispositifs spécifiques pour les cyclistes, tels que des racks à vélos ou des pistes cyclables. Les cyclistes doivent donc partager le réseau routier avec les voitures et les camions, ce qui pose des problèmes de sécurité et de praticité.



## Décrire par le dessin, arpentage de la parcelle par acteurs : le renard, la biodiversité

La mention du renard sert de prétexte pour aborder la question de la biodiversité sur la parcelle.

**Espaces Végétalisés** : Les espaces verts restants sur la parcelle sont limités à des pelouses bien entretenues avec quelques arbres plantés. Ces espaces sont insuffisants pour soutenir une biodiversité riche et variée.

**Manque d'Aménagements pour la Faune** : Aucun aménagement spécifique n'a été prévu pour encourager la biodiversité, tels que des corridors écologiques, des zones de refuge pour la faune ou des plantations favorables aux pollinisateurs. Cela limite l'intégration de la nature dans le PAE et réduit les opportunités pour les espèces locales de prospérer.

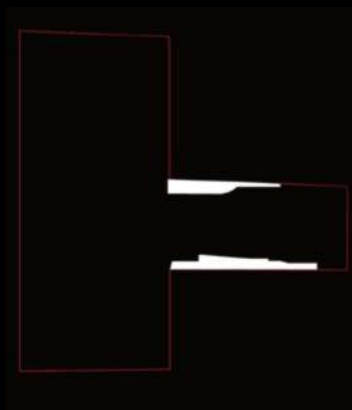
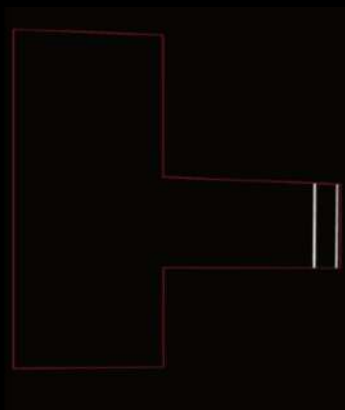
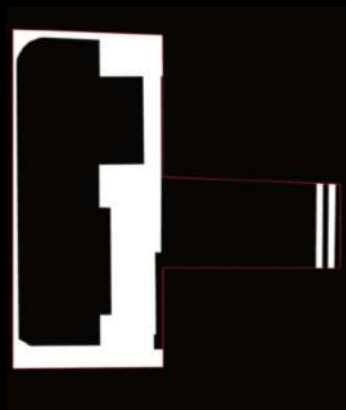
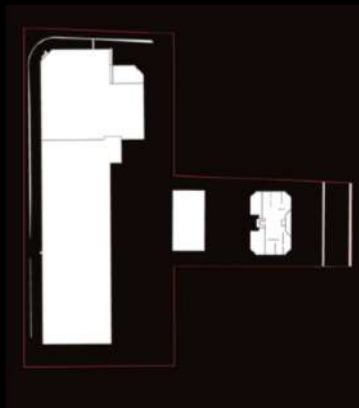
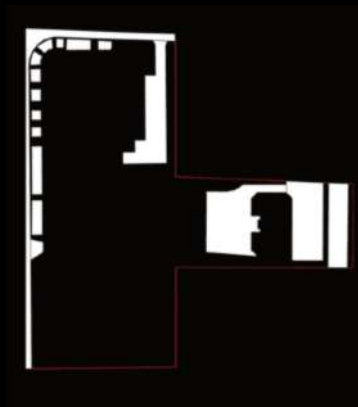


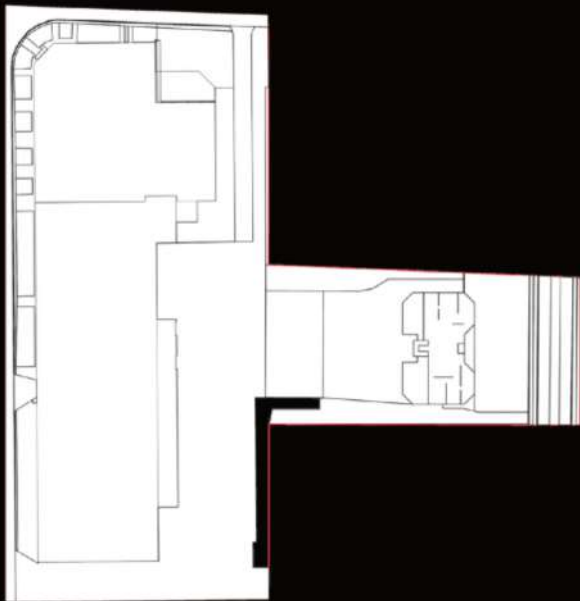
# 06

## Espaces exclusifs

# Exclusivité des espaces, l'égoïsme ou le zonage

Ce chapitre se consacre aux espaces exclusifs, des zones spécialement conçues pour répondre aux besoins d'un acteur spécifique au sein du PAE (Parc d'Activités Economiques). En partant de notre analyse détaillée de la parcelle et des interactions entre différents acteurs, nous allons illustrer comment chaque acteur dispose d'espaces dédiés qui répondent à ses besoins spécifiques. Cela nous permettra de comprendre plus finement comment chaque acteur peut évoluer de manière optimale dans cet environnement.





La Strip, axe principal du PAE, présente une typologie d'espaces exclusifs organisés en bandes distinctes pour répondre aux besoins spécifiques de chaque utilisateur.

**Voiture :** Les espaces dédiés aux voitures couvrent l'ensemble du réseau routier de la Strip.

Ils sont aménagés pour les employés, les visiteurs, les clients, etc. Cette omniprésence des espaces de stationnement et de circulation automobile reflète la prédominance de la mobilité individuelle et l'accessibilité facilitée sur cette voie principale.

**Clôtures Minérales et Espaces Végétaux :** Autour de la parcelle, des clôtures minérales délimitent le périmètre, assurant la sécurité et la démarcation des zones privées. Quelques fragments d'espaces végétaux sont présents, hypothétiquement favorables à la biodiversité. Ces zones peuvent inclure des haies et des espaces verts aménagés pour contribuer à la qualité environnementale du site.

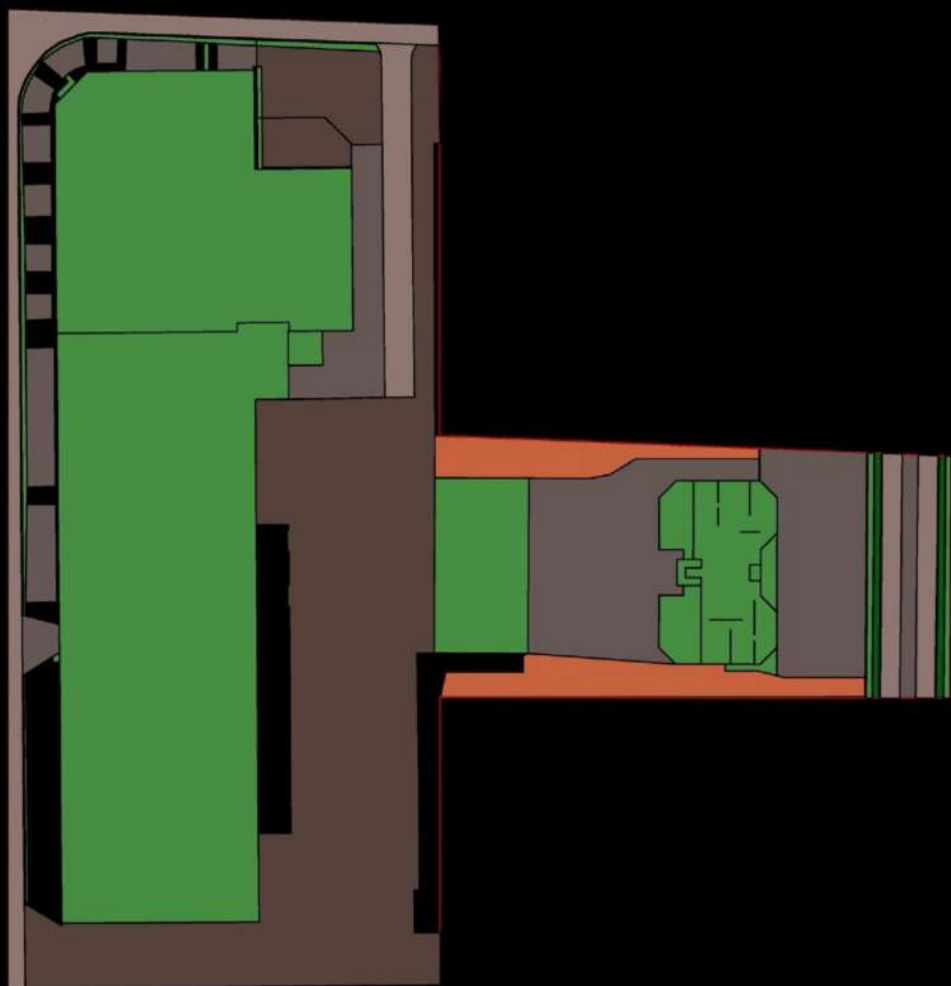
**Fonctionnement des Espaces Exclusifs sur la Parcelle**  
**Bâti Exclusivement Piéton :** À l'intérieur de la parcelle, le bâti est principalement dédié aux piétons, notamment aux employés et aux clients. Des trottoirs bien définis entourent les bâtiments, offrant des chemins sûrs et accessibles pour les déplacements à pied.

Les entrées principales sont clairement marquées pour orienter les visiteurs vers les espaces commerciaux ou industriels.

**Circulation des Camions :** Les camions, essentiels pour la logistique industrielle, contournent les grands bâtiments à l'arrière de la parcelle. Des quais de chargement sont positionnés stratégiquement le long des façades pour faciliter les opérations de chargement et de déchargement des marchandises. Cette organisation permet une gestion efficace du flux logistique sans interférer avec les autres usagers de la parcelle.

**Distinction entre Strip et Back-Strip**

**Voiture sur l'ensemble du réseau routier :** Tant sur la Strip que dans le Back-Strip, les voitures bénéficient d'une accessibilité optimale. Les employés, les visiteurs et les clients peuvent facilement circuler et se stationner, illustrant la flexibilité et l'accessibilité prévues pour les véhicules personnels.

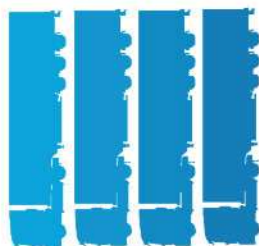


- = Espaces dédiés aux voitures
- = Espaces dédiés aux camions
- = Espaces dédiés aux piétons
- = Espaces dédiés aux cyclistes
- = Espaces dédiés « au renard »

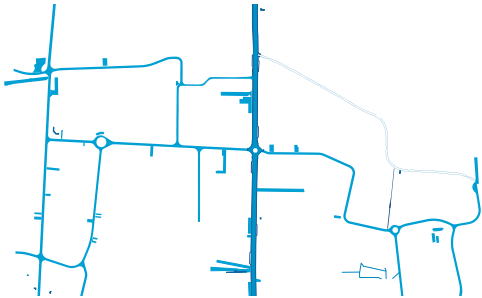


07

Co-existences







# Coexistences existantes différents degrés de partage

Cette analyse se focalise sur les différentes superpositions d'espaces entre les acteurs du PAE (Parc d'Activités Economiques), en mettant en évidence comment ces interactions déterminent l'utilisation et la fonctionnalité de l'espace partagé.

## *Niveau de 4 Types d'Acteurs Différents (Jaune)*

Au niveau le plus complexe de superposition, où quatre types d'acteurs différents interagissent ensemble, la Strip se distingue comme l'élément central.

**Strip comme Point de Convergence** : La Strip est l'unique lieu où les camions, les voitures, les piétons et les cyclistes coexistent. Cet axe principal du PAE fonctionne comme un hub où divers modes de transport et d'activité se croisent et se connectent.

**Utilisation Intensive** : Sur la Strip, les interactions entre ces acteurs sont constantes et diversifiées. Les camions utilisent les quais de chargement, les voitures circulent le long des routes, les piétons accèdent aux bâtiments commerciaux et les cyclistes peuvent utiliser des voies spécifiques lorsque disponibles.

## *Niveau de 3 Types d'Acteurs Différents (Magenta)*

Au niveau de trois types d'acteurs différents, la présence de la Strip est encore prédominante, mais avec des interactions légèrement moins complexes.

**Strip et Fragments de Trottoirs** : La Strip reste centrale, où les camions et les voitures dominent, parfois avec la présence occasionnelle de piétons et de cyclistes.

**Interactions Partielles** : Les interactions entre ces acteurs sont moins omniprésentes que dans le niveau précédent, mais elles sont

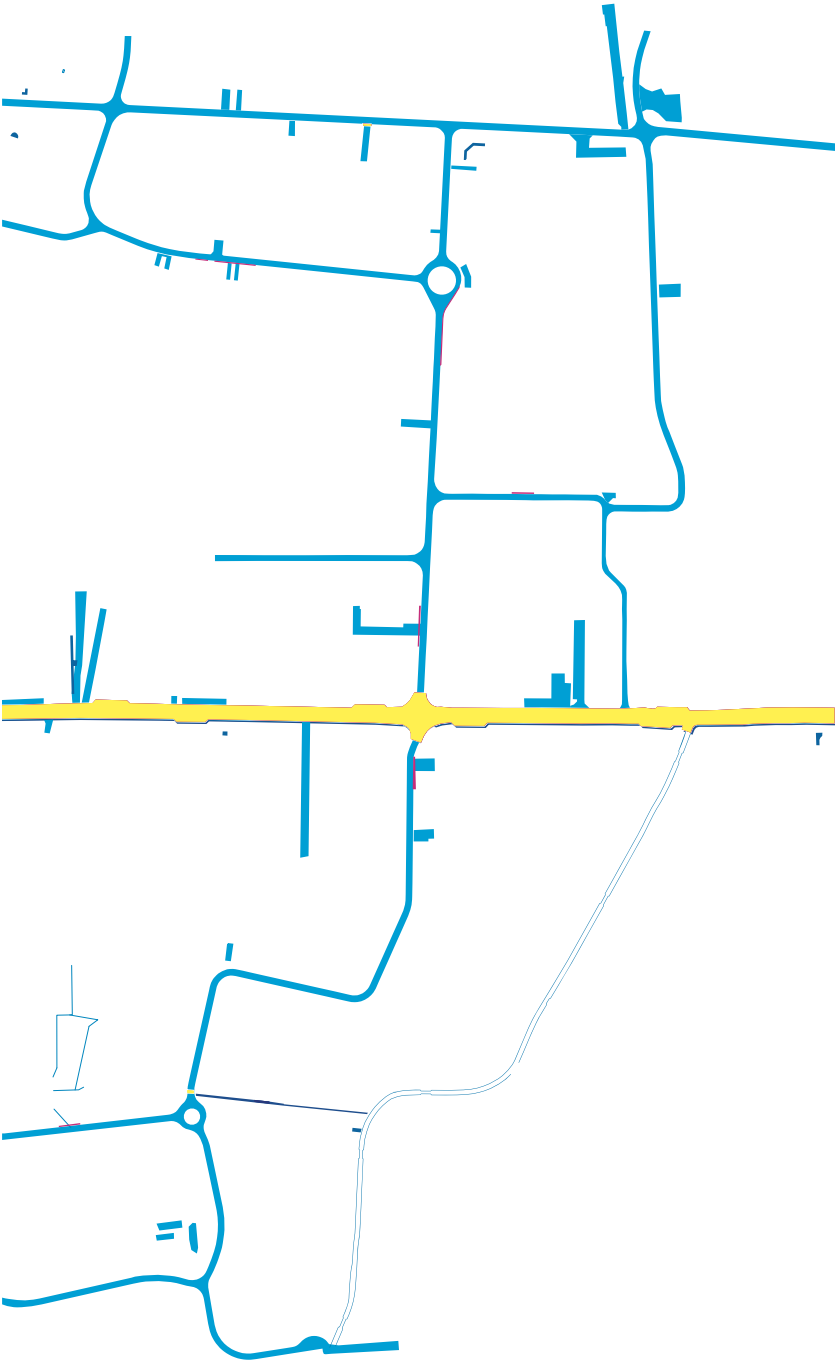
toujours significatives. Par exemple, les piétons peuvent traverser la Strip pour accéder aux bâtiments ou les cyclistes peuvent utiliser des voies partiellement intégrées.

## *Niveau de 2 Types d'Acteurs Différents (Vert)*

Au niveau de deux types d'acteurs différents, la carte montre une distribution plus spécifique des interactions sur le PAE.

**Réseau Routier Partagé** : Le réseau routier est principalement partagé entre les voitures et les camions, reflétant leur utilisation intensive pour la circulation et la logistique.

**Espaces Partagés Ponctuels** : Des éléments comme les pistes cyclables sur l'axe résidentiel montrent des espaces partagés entre les cyclistes et les voitures. De même, des venelles existantes peuvent être partagées entre les piétons et les cyclistes, et parfois même croiser avec des zones favorables à la biodiversité comme des habitats pour le renard.



## Coexistences existantes: Superpositions des espaces partagés

Cette analyse détaillée des superpositions d'espaces entre les acteurs du PAE illustre la complexité de la planification urbaine et de la gestion de l'espace. La Strip se révèle comme le point névralgique où se croisent et interagissent plusieurs types d'acteurs, tandis que d'autres zones du PAE montrent une utilisation plus spécifique et séparée. Comprendre ces dynamiques spatiales est essentiel pour optimiser l'aménagement urbain, assurer la sécurité des utilisateurs et promouvoir une coexistence harmonieuse entre les activités économiques et la préservation de l'environnement.

# 08

## Stratégies

## Co-Exister, stratégiquement

Pour guider notre travail dans le projet East Belgium Park, nous avons défini plusieurs conditions essentielles qui encadrent notre approche stratégique. Chaque condition vise à assurer une coexistence harmonieuse et efficace entre les différents types d'acteurs et usagers du parc d'activités économiques (PAE).

Tout d'abord, nous nous engageons à préserver toutes les entreprises existantes dans le parc. Cela signifie que chaque entreprise doit rester opérationnelle et accessible aux camions, garantissant ainsi la continuité de leurs activités logistiques et commerciales.

En parallèle, nous promouvons l'accessibilité des commerces à pied ou à vélo. Cette initiative vise à encourager les modes de déplacement durables et à favoriser une ambiance conviviale et piétonne dans les zones commerciales du PAE.

Pour les bâtiments, notre approche prévoit une accessibilité partielle en voiture. Cela permettra aux résidents, visiteurs et employés d'accéder facilement à leurs destinations tout en encourageant une gestion efficace de la circulation et en minimisant les impacts environnementaux.

En ce qui concerne le transport en commun, nous maintiendrons et améliorerons le réseau existant sur la Strip. Cette décision vise à soutenir la mobilité durable et à offrir une alternative pratique aux déplacements individuels en voiture, réduisant ainsi la congestion routière et les émissions de carbone.

En intégrant ces conditions dans notre planification, nous visons à créer un environnement urbain équilibré où la mobilité, l'accessibilité et la durabilité se conjuguent harmonieusement. Notre objectif est de transformer East Belgium Park en un exemple de développement urbain moderne, favorisant la qualité de vie des résidents, la compétitivité des entreprises et la préservation de l'environnement.

A partir de la figure forte actuelle, nous avons exploré diverses hypothèses de projet pour rééquilibrer les espaces exclusifs à East Belgium Park. Nous avons testé plusieurs scénarios visant à transformer la Strip en un espace dédié à la mobilité douce, libéré de la présence des voitures et des camions, tout en renforçant les connexions internes au sein du PAE et en préservant nos espaces de coexistence avec une place dédiée à chaque acteur.



# Conditions de (co-)existence du projet

La grande ambition de notre projet à East Belgium Park est de rééquilibrer les espaces exclusifs en réduisant la pré dominance des acteurs traditionnellement dominants, tels que les camions et les voitures, tout en renforçant les acteurs moins privilégiés, comme les piétons, les cyclistes et la biodiversité. Actuellement, ces derniers ont été marginalisés dans le développement du parc d'activités économiques (PAE).

Pour atteindre cet objectif, nous envisageons plusieurs actions stratégiques :

**1. Redistribution de l'espace :** Nous réévaluerons la répartition de l'espace dans le PAE pour allouer plus de zones aux piétons et aux cyclistes. Cela pourrait inclure la création de voies piétonnes et cyclables sécurisées, la plantation d'espaces verts pour encourager la biodiversité locale, et la promotion d'espaces de loisirs accessibles à tous.

**2. Amélioration de l'accessibilité :** Nous nous concentrerons sur l'amélioration de l'accessibilité des espaces pour les piétons et les cyclistes en intégrant des infrastructures adaptées, comme des pistes cyclables séparées et des trottoirs élargis. Cela favorisera une circulation plus fluide et sûre pour ces usagers tout en réduisant la dépendance à l'égard de la voiture.

**3. Promotion de la mobilité douce :** Nous encouragerons activement l'utilisation des modes de transport doux en mettant en place des mesures incitatives, telles que des stations de vélos en libre-service, des parkings sécurisés pour les vélos et des programmes de sensibilisation pour les employés et les résidents.

**4. Intégration de la biodiversité :** Nous intégrerons des principes de design urbain durable pour pré server et promouvoir la biodiversité locale. Cela pourrait impliquer la création d'espaces verts avec des plantations adaptées à la faune locale, des zones tampons écologiques et des initiatives de gestion des eaux pluviales pour soutenir les écosystèmes locaux.

**5. Réduction de l'empreinte écologique :** En réduisant la dominance de la voiture et du camion, nous viserons à diminuer l'empreinte écologique globale du PAE. Cela inclura des stratégies telles que la promotion de véhicules électriques, l'amélioration de l'efficacité énergétique des bâtiments et la gestion responsable des ressources naturelles.

En adoptant une approche proactive et intégrée, notre projet vise à transformer East Belgium Park en un environnement urbain plus équilibré, durable et inclusif. Nous nous efforçons de créer des espaces où la mobilité douce et la biodiversité sont valorisées et intégrées dans le tissu urbain, offrant ainsi des avantages significatifs pour la qualité de vie des résidents et la compétitivité économique à long terme du parc.





# Figures

Ces deux représentations reprennent deux identités que nous avons distingué après l'exercice du Nolli. La première reprend les espaces du camion et de la voiture qui nous semble être des espaces partiellement partagés. C'est cette figure qui a fortement dessiné ce PAE, la plaque est réfléchi du point de vue pratique pour les déplacements ainsi que l'accessibilité des entreprises et des bâtiments. Nous allons appeler cette figure, la figure forte.

La figure suivante reprend les autres acteurs à savoir le renard, prétexte de la biodiversité, le cycliste et le piéton. Ces espaces sont une résultante de la figure précédente, ces lieux sont ni réfléchis en amont ni requestionner mais nous pouvons remarquer que ces espaces sont marginaliser et peu connectés. Cette figure, nous allons l'appeler la figure faible.



# Figure Forte existante : le camion et la voiture

La figure forte actuelle du PAE se caractérise par une configuration où les acteurs dominants, notamment les camions et les voitures, occupent tout le réseau routier dès l'entrée depuis l'autoroute. Ce réseau est principalement conçu pour une circulation à deux sens, ce qui entraîne un étalement en surface sans considération significative pour la préservation de l'espace ou pour une utilisation plus efficace des infrastructures disponibles.

Cette situation présente plusieurs défis et opportunités que nous devons adresser dans notre projet de rééquilibrage des espaces exclusifs à East Belgium Park :

## Utilisation inefficace de l'espace :

L'étalement en surface du réseau routier actuel indique un potentiel sous-utilisé de l'espace disponible. Nous envisageons d'optimiser cette utilisation en repensant la configuration des routes pour mieux répondre aux besoins variés des usagers tout en libérant des espaces pour d'autres usages, tels que les zones piétonnes, les pistes cyclables et les espaces verts.

## Priorité accordée aux véhicules à moteur :

La configuration actuelle privilégie clairement les véhicules à moteur, ce qui peut limiter la sécurité et la commodité des autres modes de transport, comme la marche et le vélo. Nous chercherons à rééquilibrer cette priorité en introduisant des aménagements qui favorisent une coexistence plus harmonieuse et équitable entre tous les usagers de la route.

**Impact environnemental :** L'utilisation intensive des véhicules à moteur contribue à l'empreinte carbone et à la pollution de l'air. En réduisant cette dépendance et en promouvant des alternatives de transport plus durables, nous pourrions diminuer l'impact environnemental global du PAE, contribuant ainsi à des objectifs de développement durable et de protection de l'environnement.

## Opportunité de repenser l'aménagement urbain :

Le réaménagement du réseau routier offre une occasion unique de repenser l'aménagement urbain dans le PAE. Nous envisageons d'introduire des concepts innovants tels que des voies partagées, des zones de rencontre, et une meilleure intégration des transports en commun pour améliorer l'efficacité globale de la circulation et promouvoir une expérience urbaine plus agréable et inclusive.



Existant

Sens de circulation



# Hypothèse de stratégie n°1 : les Peignes

Le schéma du peigne pour East Belgium Park propose une réorganisation radicale de la circulation des véhicules, visant à décharger la Strip actuelle de la présence des camions et des voitures. Cette approche vise à améliorer la sécurité, l'efficacité et l'harmonie générale dans le parc d'activités économiques.

Principes du Schéma du Peignes

## **Strip Dédiée aux Piétons et Cyclistes :**

La Strip actuelle serait entièrement dédiée aux piétons et aux cyclistes. Ce nouvel aménagement créerait un espace sécurisé et convivial pour ces usagers, favorisant une mobilité active et durable.

## **Création de Peignes pour Voitures et Camions :**

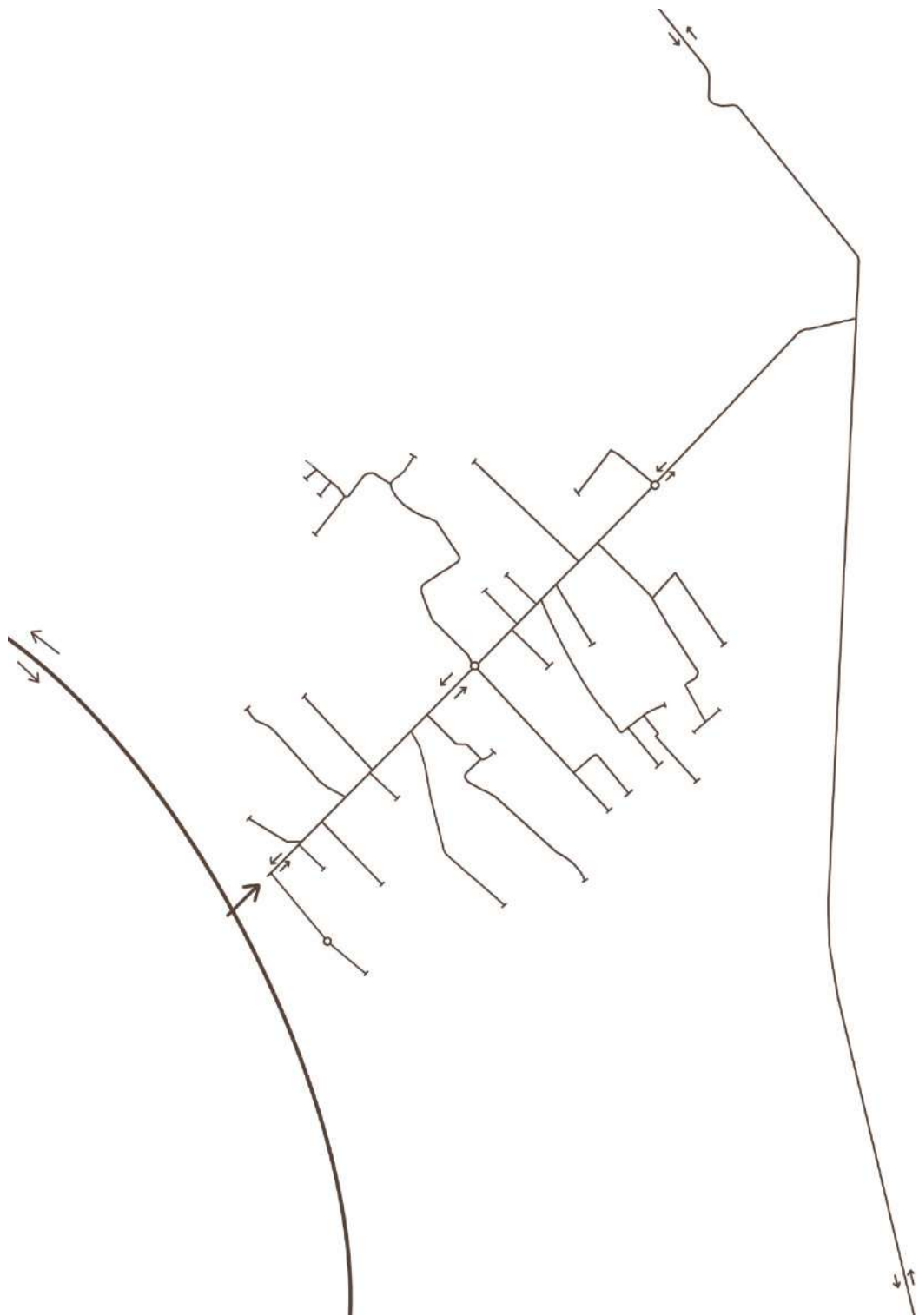
Les voitures et les camions seraient redirigés vers des peignes, des branches de circulation spécifiques qui partent des axes externes du PAE vers l'intérieur. Ces peignes seraient conçus pour offrir un accès direct et efficace aux différentes parcelles et entreprises sans traverser la Strip.

## **Transformation du Back-Strip en Nouveau Strip :**

Le Back-Strip deviendrait essentiellement le nouveau Strip pour les voitures et les camions. Ce changement permettrait de libérer la Strip principale pour les usagers non motorisés, tout en optimisant l'espace disponible et en réduisant les conflits potentiels entre les différents types de circulation.

## **Axes Symétriques pour Faciliter la Circulation :**

Un nouvel axe serait aménagé de l'autre côté du PAE pour créer une symétrie dans la circulation. Cela améliorerait la fluidité du trafic en répartissant les flux de véhicules de manière équilibrée à travers tout le parc.



## Hypothèse de stratégie n°2 : les Arrêtes

Le schéma des arêtes pour East Belgium Park propose une approche différente de celui des peignes, en optimisant le réseau routier existant tout en conservant l'identité et la fonctionnalité actuelle de la Strip.

### *Concept du Schéma des Arêtes*

#### **Conservation de l'Identité de la Strip :**

La Strip continuerait de jouer son rôle central comme axe principal du PAE. Au lieu de détourner les véhicules vers le Back-Strip, ce schéma utilise des branches de circulation (ou arêtes) partant de la Strip pour desservir les différentes zones du parc.

#### **Utilisation Stratégique des Arêtes :**

Les arêtes sont conçues comme des extensions depuis la Strip vers le Back-Strip et d'autres zones du PAE. Elles permettent d'optimiser l'utilisation du réseau routier existant en évitant la création de nouveaux axes majeurs et en minimisant les coûts d'infrastructure.

#### **Récupération de l'Espace Routier Inutile :**

Une partie de la réflexion du schéma des arêtes est de récupérer des sections du réseau routier actuellement sous-utilisées ou inefficaces. Cela pourrait inclure la conversion de certaines voies en espaces verts, pistes cyclables ou zones piétonnes pour améliorer la convivialité et l'attrait esthétique du PAE.

#### **Maintien de la Circulation et de la Connectivité :**

En maintenant la circulation principale sur la Strip et en utilisant les arêtes pour les accès périphériques, ce schéma garantit une bonne connectivité à travers tout le parc. Cela facilite les déplacements des employés, visiteurs et livraisons sans perturber l'activité centrale de la Strip.





# Hypothèse de stratégie n°3 : l'Arbre/ le Rhizome

Le scénario de l'arbre pour East Belgium Park propose une approche organique et hiérarchisée de la circulation, visant à améliorer l'efficacité tout en préservant l'identité centrale et fonctionnelle de la Strip.

*Concept du Scénario de l'Arbre*

## **Axe Principal : La Strip :**

La Strip reste l'axe principal du PAE, dédié principalement aux piétons et aux cyclistes. C'est à partir de cette artère centrale que toutes les autres circulations se déploient.

## **Branches Secondaires vers les Entreprises :**

Des branches secondaires se détachent de la Strip pour desservir directement les différentes entreprises et zones d'activités du parc. Ces voies sont conçues pour assurer un accès rapide et direct aux diverses installations sans congestionner la Strip principale.

## **Réseau de Bronches pour une Desserte Fine :**

Au niveau local, des bronches plus fines se ramifient à partir des branches secondaires pour atteindre spécifiquement les bâtiments individuels. Cette organisation fine permet d'optimiser l'accès et de réduire la circulation inutile autour des zones périphériques.

## **Complexification Contrôlée du Réseau Routier :**

Contrairement aux schémas précédents, le scénario de l'arbre reconnaît et utilise la complexité du réseau routier pour améliorer la fluidité et l'efficacité des déplacements. Chaque niveau de circulation est conçu pour répondre spécifiquement aux besoins de desserte tout en minimisant les impacts sur l'ensemble du parc.



## Hypothèse de stratégie n°4 : les Boucles

Parmi les scénarios explorés, celui nommé "boucles" a été choisi comme direction stratégique pour poursuivre notre travail. Voici comment ce scénario pourrait se dérouler :

**Libération de la Strip :** La Strip serait transformée en une zone réservée exclusivement aux piétons, aux cyclistes et éventuellement aux transports en commun. En retirant les voitures et les Camions de cet axe principal, nous créons un espace sûr et agréable pour les usagers non-motorisés, tout en réduisant la congestion et les émissions dans cette zone centrale du PAE.

**Création de boucles internes :** Pour maintenir la connectivité et faciliter les déplacements internes au sein du PAE, nous introduirons un réseau de boucles internes. Ces boucles permettront aux véhicules légers et aux camions d'accéder aux entreprises et aux services tout en limitant leur impact sur les zones réservées aux modes de transport doux.

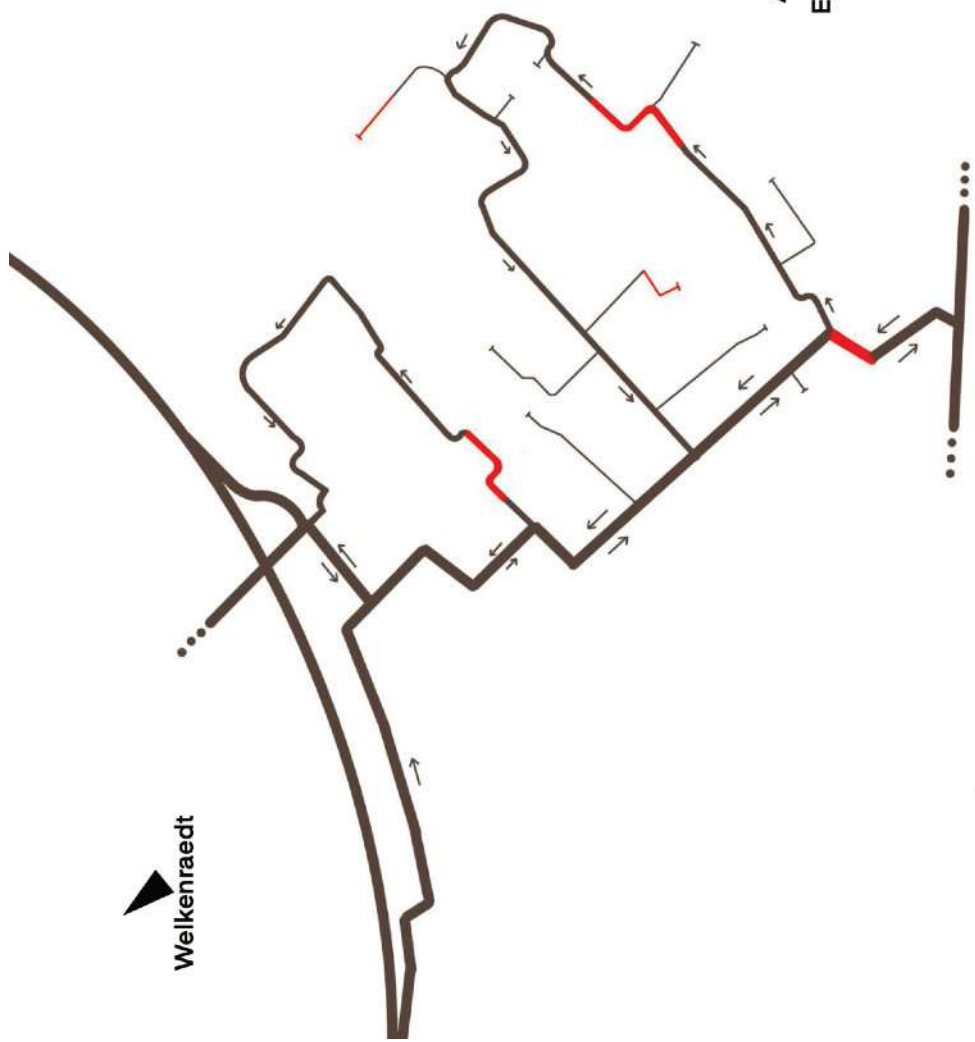
**Amélioration des espaces de coexistence :** Chaque type d'acteur aura une place dédiée et optimisée dans le PAE. Les piétons bénéficieront de trottoirs élargis et d'espaces verts accessibles, les cyclistes auront des voies dédiées et sécurisées, et les camions auront un accès direct et efficace aux zones logistiques spécifiquement désignées.

**Promotion de la biodiversité :** Dans le cadre de ce scénario, nous intensifions nos efforts

pour intégrer la biodiversité dans la planification urbaine. Cela pourrait inclure la création d'espaces verts plus vastes, la plantation d'arbres indigènes et la mise en place de corridors écologiques pour soutenir la faune locale et améliorer la qualité de l'air.

Welkenraedt

Eupen



# Appliquer le scénario au territoire, acte 1

## acteurs fort : les camions

Dans notre proposition pour East Belgium Park, nous nous appuyons sur les infrastructures existantes tout en modifiant le paradigme actuel de la figure forte, afin de créer un environnement plus équilibré et durable. Voici les principales caractéristiques de notre projet, qui vise à minimiser les nouvelles constructions tout en améliorant la circulation et l'accessibilité :

**Back-Strip à double sens :** Nous maintenons la circulation à double sens dans le Back-Strip, l'axe principal du PAE. Cela permet de conserver l'accessibilité essentielle pour les camions et les véhicules légers desservant les entreprises existantes tout en réduisant la congestion et en améliorant la sécurité.

**Deux boucles à sens unique :** Pour optimiser l'organisation interne du PAE, nous introduisons deux boucles à sens unique. Ces boucles permettront une circulation fluide et efficace autour des zones d'activités, facilitant l'accès à toutes les entreprises sans créer de conflits de circulation.

### Branches à double sens selon les besoins :

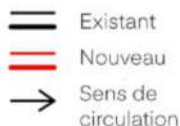
En fonction des besoins spécifiques et des flux de circulation, nous prévoyons d'aménager quelques branches à double sens. Cela offrira une flexibilité supplémentaire tout en maintenant une gestion efficace du trafic à l'intérieur du parc.

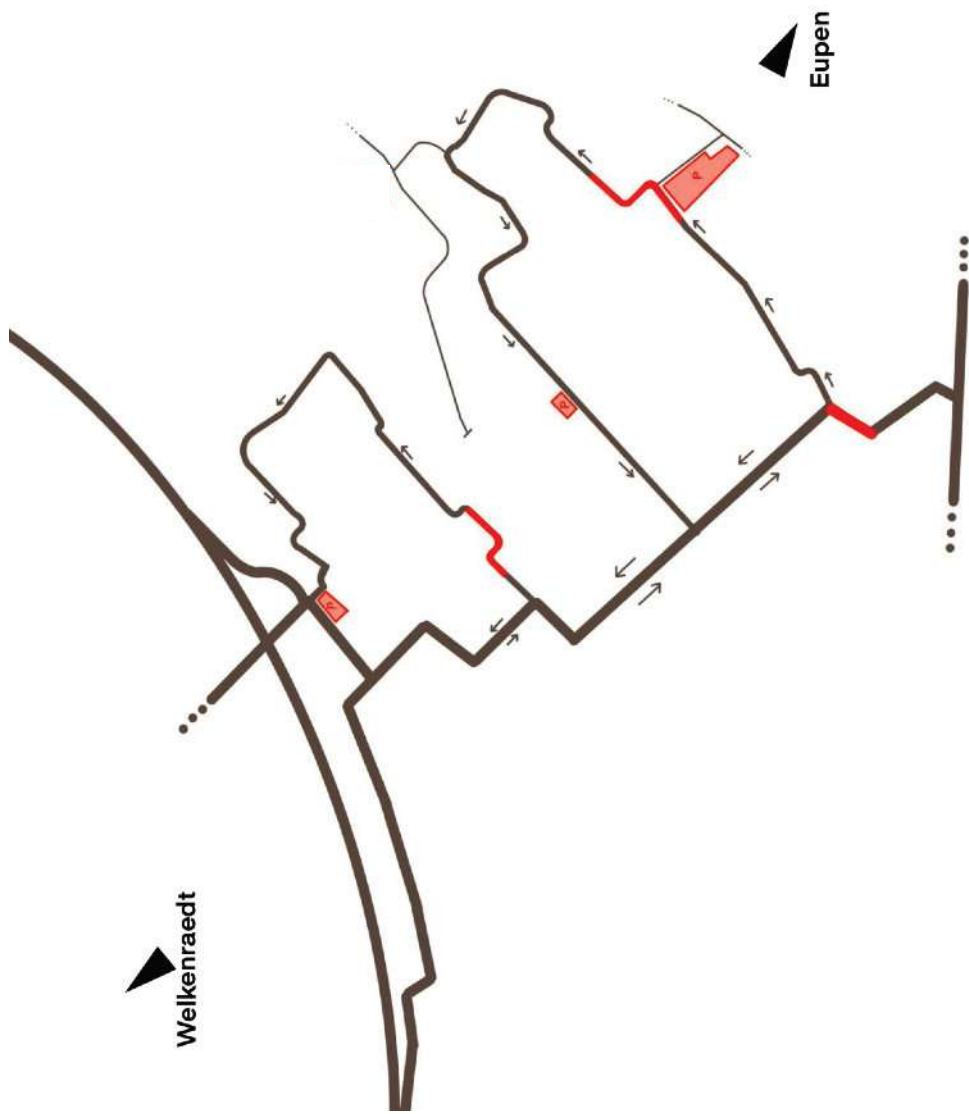
### Optimisation de l'utilisation de l'espace :

Notre approche vise à utiliser de manière plus efficiente l'espace disponible en réorganisant la configuration des voies et en intégrant des solutions de stationnement adaptées. Cela permettra de libérer de l'espace pour des aménagements piétonniers, des zones vertes et d'autres utilisations bénéfiques pour la communauté et l'environnement.

### Promotion de la mobilité douce :

Nous continuerons à promouvoir la mobilité douce en améliorant les infrastructures pour les piétons et les cyclistes. Cela comprend l'installation de trottoirs élargis, de pistes cyclables sécurisées et l'intégration de stations de vélos en libre-service pour encourager des modes de déplacement plus durables.





# Appliquer le scénario au territoire, acte 1

## acteurs fort : les voitures

Dans notre projet pour East Belgium Park, nous prévoyons une gestion différenciée de la circulation des voitures, en alignant le schéma sur celui des camions dans une grande partie du parc, tout en introduisant des ajustements pour améliorer la coexistence et promouvoir des modes de déplacement plus durables.

Voici les principales caractéristiques de notre proposition :

**Schéma similaire à celui des camions :** La circulation des voitures suivra un schéma similaire à celui des camions dans la majeure partie du PAE, en maintenant des routes à double sens là où c'est nécessaire pour assurer l'accessibilité aux entreprises et aux services existants.

**Création d'une rue à sens unique pour la circulation locale :** Pour répondre aux besoins des résidents et des usagers locaux, nous proposons la création d'une rue à sens unique dédiée à la circulation locale. Cette rue permettra un accès sécurisé et pratique aux résidences et aux zones de services sans perturber le trafic principal du PAE.

### Promotion de la mobilité alternative :

Notre projet vise à encourager une diminution de l'utilisation de la voiture en renforçant la figure faible du PAE. Cela comprend la mise en place de solutions pour les piétons, les cyclistes et les utilisateurs des transports en commun. Des infrastructures telles que des pistes cyclables sécurisées, des trottoirs élargis et des arrêts de bus améliorés seront intégrées pour faciliter ces modes de déplacement alternatifs.

**Évolution des mentalités :** En parallèle des aménagements physiques, nous reconnaissons l'importance de sensibiliser et d'éduquer les résidents, les employés et les visiteurs du PAE sur les avantages de modes de transport plus durables. Cette sensibilisation contribuera à un changement culturel progressif vers des choix de mobilité plus écologiques et efficaces.

### Praticabilité des réseaux de circulation :

Nous nous engageons à démontrer qu'il est possible de vivre autrement dans le PAE sans compromettre la praticabilité des réseaux de circulation. Cela inclut une planification minutieuse des routes et des accès pour assurer une fluidité optimale tout en répondant aux besoins diversifiés des utilisateurs du parc.





Welkenraedt

Eupen



## Figure faible existante : Le piéton, le vélo et le renard, la biodiversité

Apartir de la figure faible actuelle à East Belgium Park, nous identifions plusieurs éléments clés : les zones de biodiversité en vert clair, les espaces piétonniers en vert moyen le long de la Strip et à l'intérieur des magasins, ainsi que les pistes cyclables présentes sur la Strip et sur des segments transversaux. Notre objectif est de renforcer les liens entre ces éléments existants pour créer un environnement plus intégré et durable. Voici comment nous envisageons de construire notre projet :

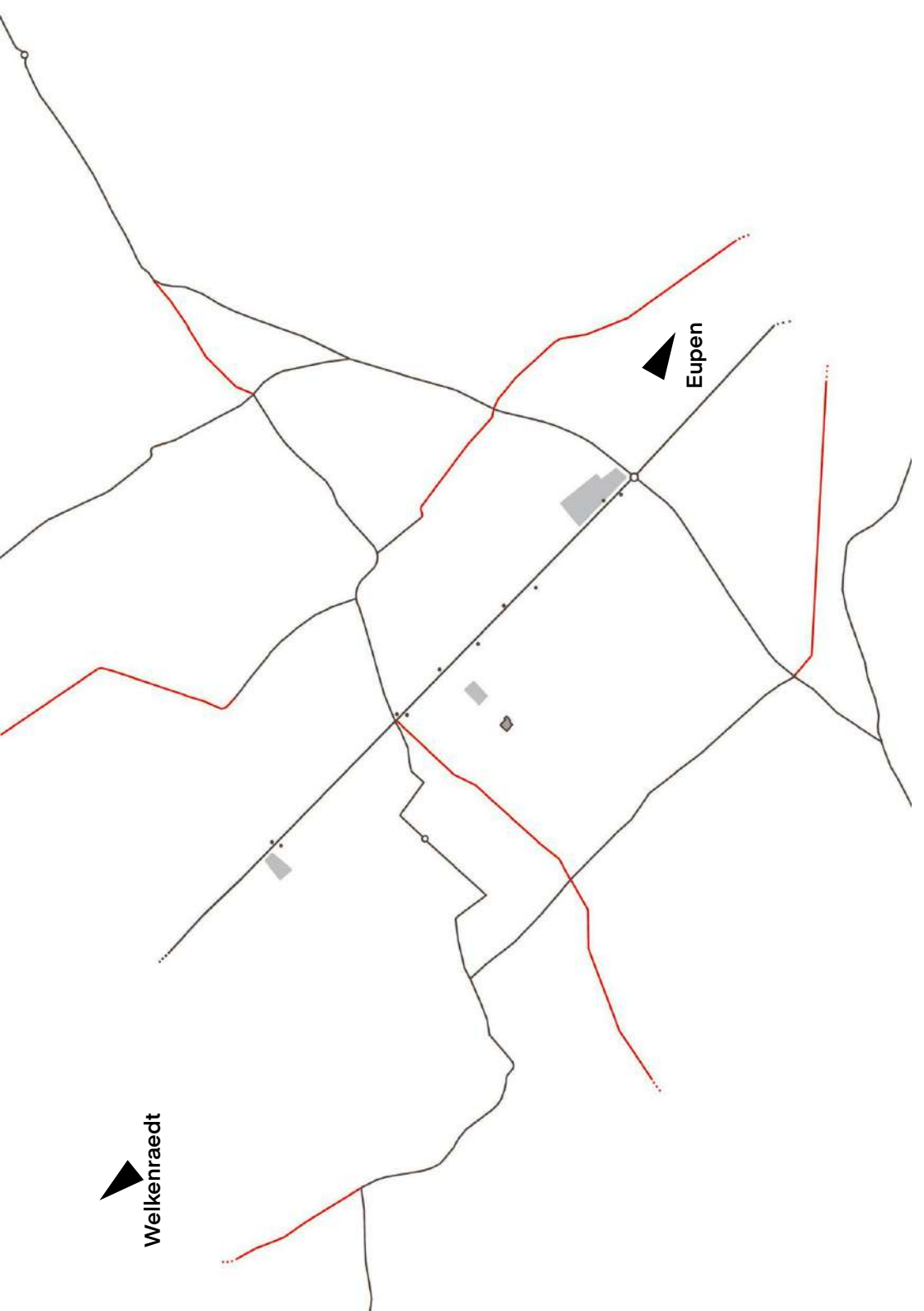
**Conservation et expansion des zones de biodiversité** : Nous débuterons par la conservation et l'expansion des zones de biodiversité existantes en vert clair. Cela inclura la création de corridors écologiques entre les zones vertes fragmentées, favorisant ainsi la mobilité des espèces et renforçant la résilience écologique du PAE.

**Amélioration des espaces piétonniers** : Nous mettrons l'accent sur l'amélioration et l'extension des espaces piétonniers en vert moyen le long de la Strip et à l'intérieur des zones commerciales. Cela implique l'élargissement des trottoirs, l'introduction de zones piétonnes sécurisées et attrayantes, ainsi que des aménagements paysagers pour améliorer le confort et l'expérience des piétons.

**Renforcement du réseau cyclable** : Nous étendrons et améliorerons le réseau de pistes cyclables existant sur la Strip et sur les traversées transversales. Cela comprendra la création de voies cyclables dédiées, séparées physiquement du trafic automobile lorsque possible, pour assurer la sécurité et l'accessibilité des cyclistes.

**Intégration et connectivité** : Notre approche visera à renforcer la connectivité entre les différents modes de transport doux et les espaces de biodiversité. Cela pourrait inclure la création de points de rencontre entre les piétons, les cyclistes et les espaces verts, ainsi que la conception de points d'accès conviviaux et inclusifs à travers tout le PAE.





# Appliquer le scénario au territoire, acte 2

## acteurs faibles : les vélos

Pour le schéma des vélos à East Belgium Park, nous nous appuyons sur les infrastructures existantes tout en visant à créer un réseau efficace permettant aux cyclistes de se déplacer facilement vers leur lieu de travail ou pour d'autres besoins. Voici comment nous envisageons de développer notre projet :

### Utilisation des infrastructures existantes :

Nous utiliserons les pistes cyclables déjà en place sur la Strip et les segments transversaux comme base de notre réseau cyclable. Cela garantira une continuité et une accessibilité maximale pour les cyclistes dans tout le PAE.

### Création d'un réseau rapide pour les vélos :

Notre objectif est de mettre en place un réseau cyclable rapide qui permettra aux cyclistes de se déplacer efficacement d'un point à un autre dans le PAE. Cela inclut l'amélioration des voies existantes et la création de nouvelles connexions là où cela est nécessaire pour optimiser les trajets.

**Parkings relais :** Nous mettons en avant les parkings relais dans notre projet, où les voitures pourront stationner pour que leurs occupants puissent continuer leur trajet en vélo jusqu'à leur destination finale dans le PAE. Ces parkings relais seront stratégiquement situés aux entrées du PAE et près des principaux points d'intérêt, facilitant ainsi la transition des modes de transport.

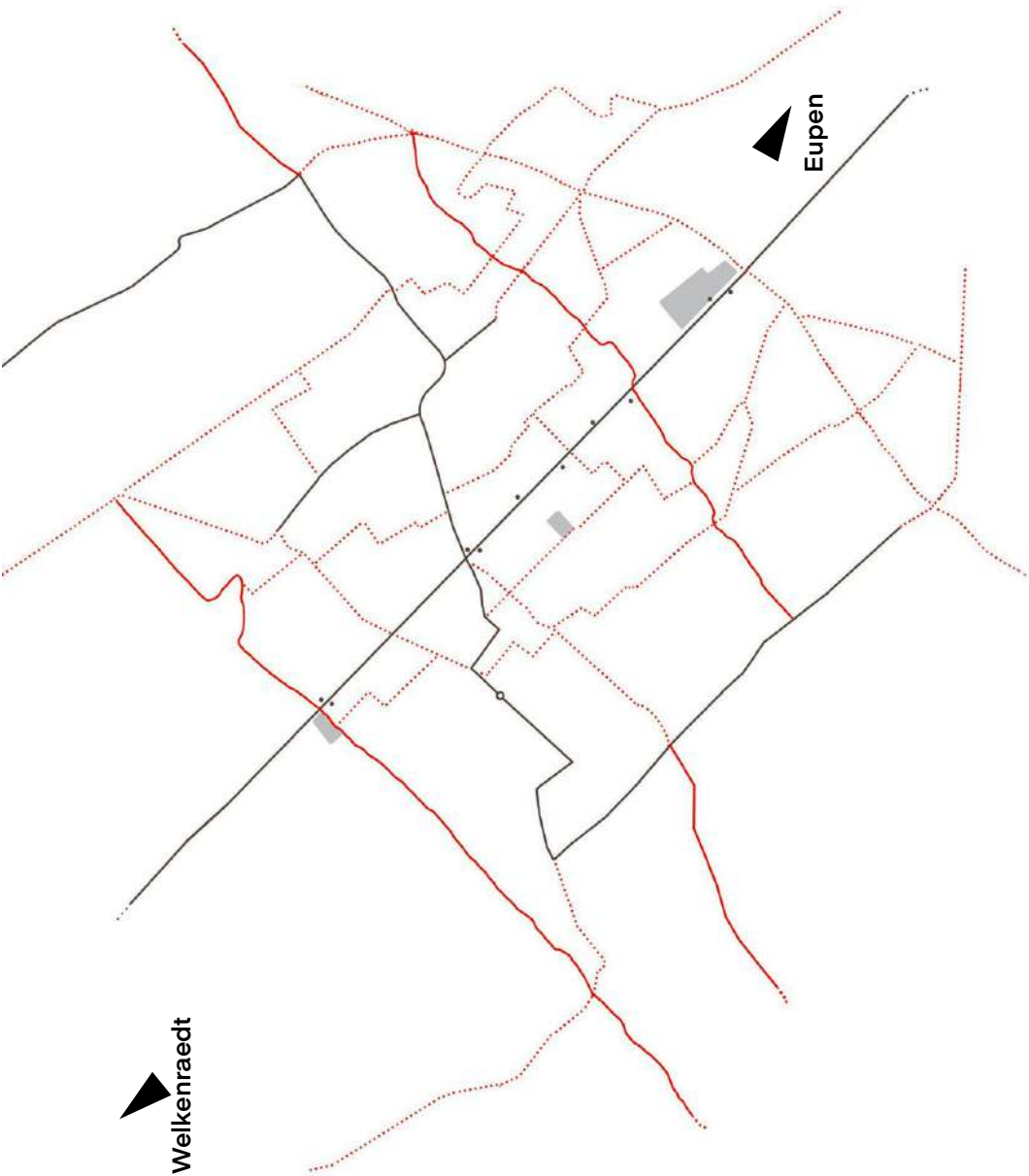
### Focus sur les travailleurs transfrontaliers :

Nous prenons particulièrement en compte les besoins des travailleurs venant d'Allemagne ou d'autres régions pour travailler dans le PAE, ainsi que ceux qui en repartent. Le réseau cyclable rapide permettra de répondre efficacement à leurs besoins de déplacement domicile-travail tout en offrant une alternative pratique et durable à la voiture.

### Infrastructure adaptée et sécurisée :

Nous engageons à développer une infrastructure adaptée et sécurisée pour les cyclistes, y compris des pistes séparées des voitures lorsque cela est possible, des stations de réparation et des points de recharge pour vélos électriques, ainsi que des équipements de sécurité pour assurer une expérience de vélo sûre et agréable.





# Appliquer le scénario au territoire, acte 2

## acteurs faibles : les piétons

Pour les piétons à East Belgium Park, nous avons élaboré une stratégie qui comprend trois types de réseaux pour répondre aux différents besoins de déplacement et d'interaction dans le parc d'activités économiques. Voici comment nous envisageons de structurer notre projet en modifiant à la fois de manière substantielle et légère les infrastructures existantes :

Réseau urbain efficace :

Modification substantielle :

**Aménagement de zones piétonnes :** Nous envisageons la création de zones piétonnes spécifiques où les piétons auront la priorité, favorisant ainsi une circulation plus fluide et sûre à travers le PAE. Mais en priorité, nous transformons la Strip en un espace dédié en priorité à la mobilité piétonne.

**Création de traversées sécurisées :** Nous identifierons les points critiques où des traversées sécurisées doivent être établies pour faciliter le déplacement des piétons et réduire les risques d'accidents.

Réseau pour les randonneurs :

Modification substantielle :

**Création de sentiers :** Nous envisageons de créer des sentiers spécifiquement destinés aux randonneurs, en particulier dans les

zones de biodiversité. Cela permettra de préserver et de promouvoir l'exploration des espaces naturels tout en respectant leur environnement fragile.

Ajustements légers :

**Aménagement de points de vue :** Nous ajouterons des points de vue et des aires de repos le long des sentiers pour les randonneurs afin de mettre en valeur les aspects naturels et paysagers que nous créons dans le PAE.

Réseau perméable entre les parcelles existantes :

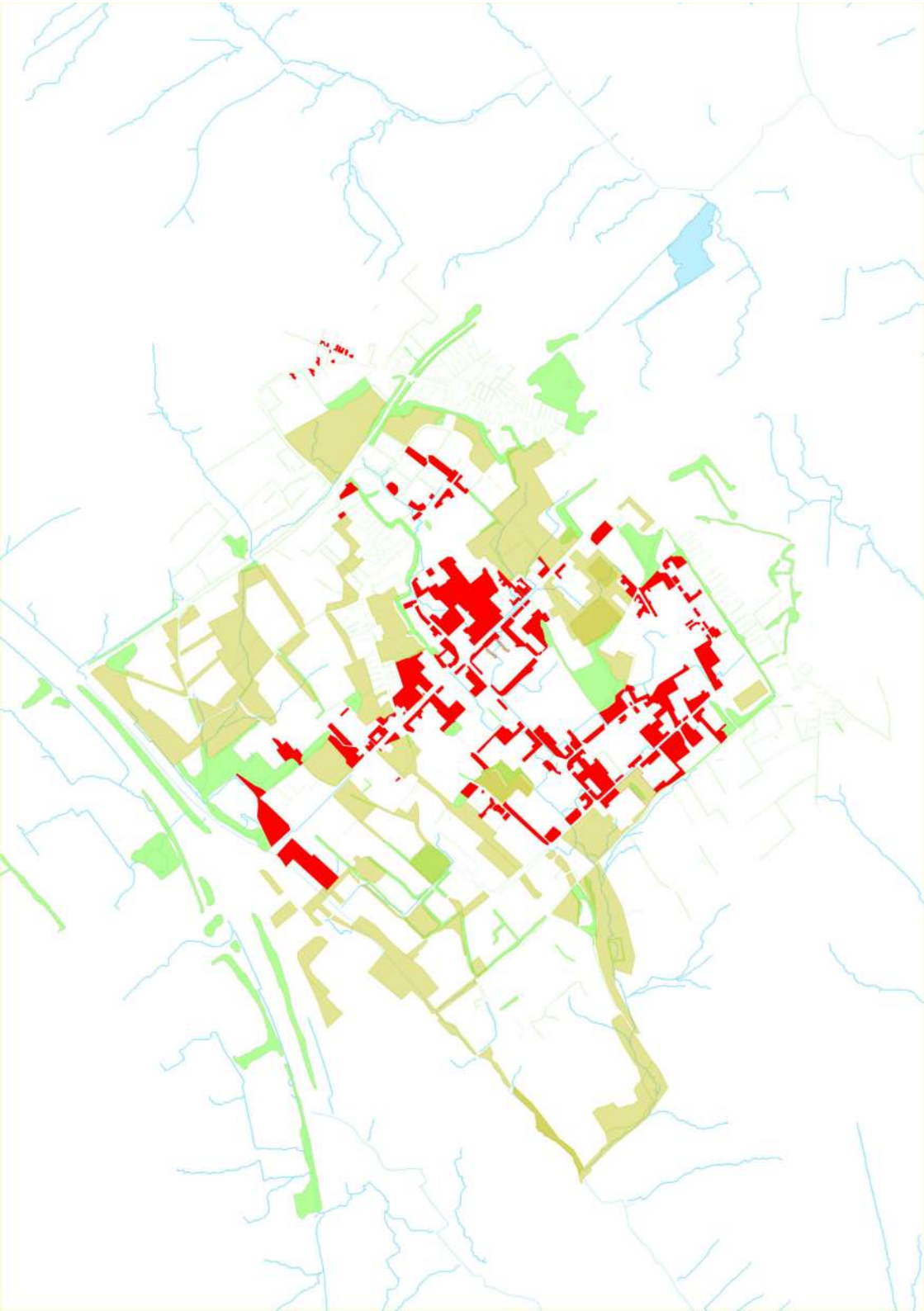
Modification substantielle :

**Amélioration des connexions inter-parcelles :** Nous prévoyons d'améliorer les connexions piétonnes entre les différentes parcelles existantes pour rendre le réseau plus fluide et accessible. Cela pourrait inclure la création de passages piétonniers traversant les propriétés privées avec l'accord des propriétaires.

Ajustements légers :

**Aménagement de zones de repos :** Nous créerons des zones de repos et des espaces verts le long des connexions piétonnes pour encourager les interactions sociales et le repos.





# Appliquer le scénario au territoire, acte 2

## acteurs faibles : le renard, un prétexte pour la biodiversité

Pour renforcer les espaces dédiés à la biodiversité à East Belgium Park, notre approche repose sur plusieurs principes clés afin de maximiser l'impact positif sur l'environnement tout en intégrant intelligemment les infrastructures existantes :

### Réaffectation des espaces de stationnement :

Nous prévoyons de réaffecter 80% des espaces de stationnement existants à d'autres usages, en particulier à la biodiversité. Cela signifie transformer ces zones en espaces verts plus perméables, favorables à la croissance des plantes indigènes et à la préservation de la faune locale.

La réduction de l'utilisation de la voiture contribuera à libérer de l'espace précieux pour la nature tout en encourageant l'adoption de modes de transport plus durables comme le vélo et la marche.

### Intégration des espaces agricoles et des pâturages :

Nous examinons attentivement les espaces agricoles et les pâturages existants dans la région pour les intégrer à notre schéma de

biodiversité. Cela pourrait inclure la restauration de prairies naturelles, la plantation d'arbres indigènes, et la création de habitats favorables à la faune locale.

Ces zones agricoles et pâturages peuvent jouer un rôle crucial en fournissant des corridors biologiques et en soutenant la diversité des espèces dans le PAE.

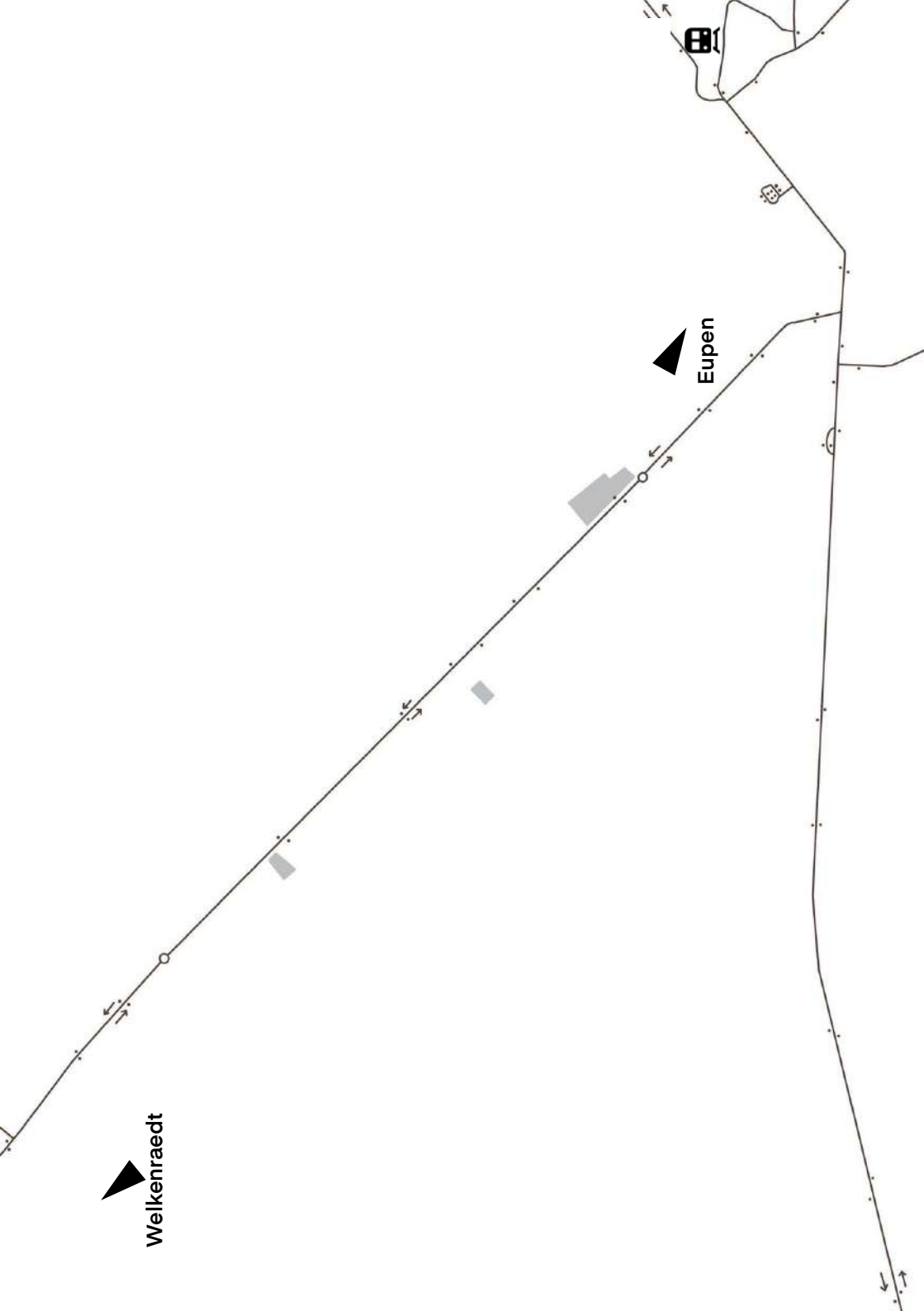
### Focus sur les axes de ruissellement et les haies existantes :

Nous concentrons nos efforts sur la préservation et l'amélioration des axes de ruissellement naturels présents dans la région. Ces corridors écologiques sont essentiels pour le déplacement des espèces et la régulation hydrologique.

Les haies existantes seront également intégrées à notre schéma de biodiversité pour fournir des habitats supplémentaires, protéger le sol et favoriser la biodiversité végétale et animale.







## Appliquer le scénario au territoire, acte 2

### acteurs faibles : les transports en commun, faire évoluer la mobilité douce et commune.

Les transports en commun joueront un rôle crucial dans notre vision pour unir les différentes figures à East Belgium Park. En capitalisant sur le réseau déjà existant, nous prévoyons de renforcer cette infrastructure essentielle de plusieurs manières :

#### **Connectivité avec les parkings relais :**

Nous allons connecter les arrêts de transports en commun aux parkings relais stratégiquement situés aux entrées du PAE. Cela permettra aux usagers de garer leur véhicule et de poursuivre leur trajet en transports en commun, réduisant ainsi la dépendance à la voiture individuelle et contribuant à la réduction de la congestion routière.

#### **Amélioration des liaisons vers la gare :**

Nous mettrons un accent particulier sur l'amélioration des liaisons vers la gare la plus proche. Cela facilitera les déplacements des travailleurs et des visiteurs utilisant le train comme mode de transport principal, renforçant ainsi l'accessibilité du PAE et réduisant l'empreinte carbone globale.

#### **Optimisation du réseau existant :**

Nous optimiserons le réseau de transports en commun existant en augmentant la fréquence des services, en améliorant les horaires pour correspondre aux besoins des usagers, et en intégrant des technologies intelligentes pour fournir des informations en temps réel aux voyageurs.

#### **Promotion de l'utilisation des transports en commun :**

Nous lancerons des campagnes de sensibilisation et des programmes éducatifs pour encourager l'utilisation des transports en commun parmi les résidents, les employés et les visiteurs du PAE. Cela inclura des initiatives visant à souligner les avantages économiques, environnementaux et pratiques de ce mode de déplacement durable.

#### **Accessibilité pour tous :**

Nous veillerons à ce que le réseau de transports en commun soit accessible à tous, en particulier aux personnes à mobilité réduite. Cela comprendra l'installation de rampes d'accès, de véhicules adaptés et d'autres aménagements pour garantir une accessibilité universelle.





# Appliquer le scénario au territoire, acte 3 : les synthèses, première partie, les acteurs forts

La synthèse de la figure forte à East Belgium Park se concentre sur la création d'un réseau de transport plus fin et simplifié, optimisé pour faciliter les déplacements des différents acteurs tout en réduisant leur empreinte environnementale. Voici les principaux points de notre approche :

### Réseau de transport simplifié :

Nous avons simplifié le réseau de transport en mettant l'accent sur quelques axes principaux, notamment l'axe en Back-Strip, qui servira de colonne vertébrale pour les déplacements à travers le PAE. Les boucles et les petites branches seront utilisées de manière partielle, optimisant ainsi l'efficacité du réseau tout en réduisant la complexité.

### Utilisation des parkings relais :

Les parkings relais seront essentiels pour soutenir ce réseau simplifié en permettant aux utilisateurs de garer leur voiture à l'entrée du PAE et de poursuivre leur trajet à pied, à vélo ou en utilisant les transports en commun. Cela réduira la congestion interne et favorisera une mobilité plus fluide et durable.

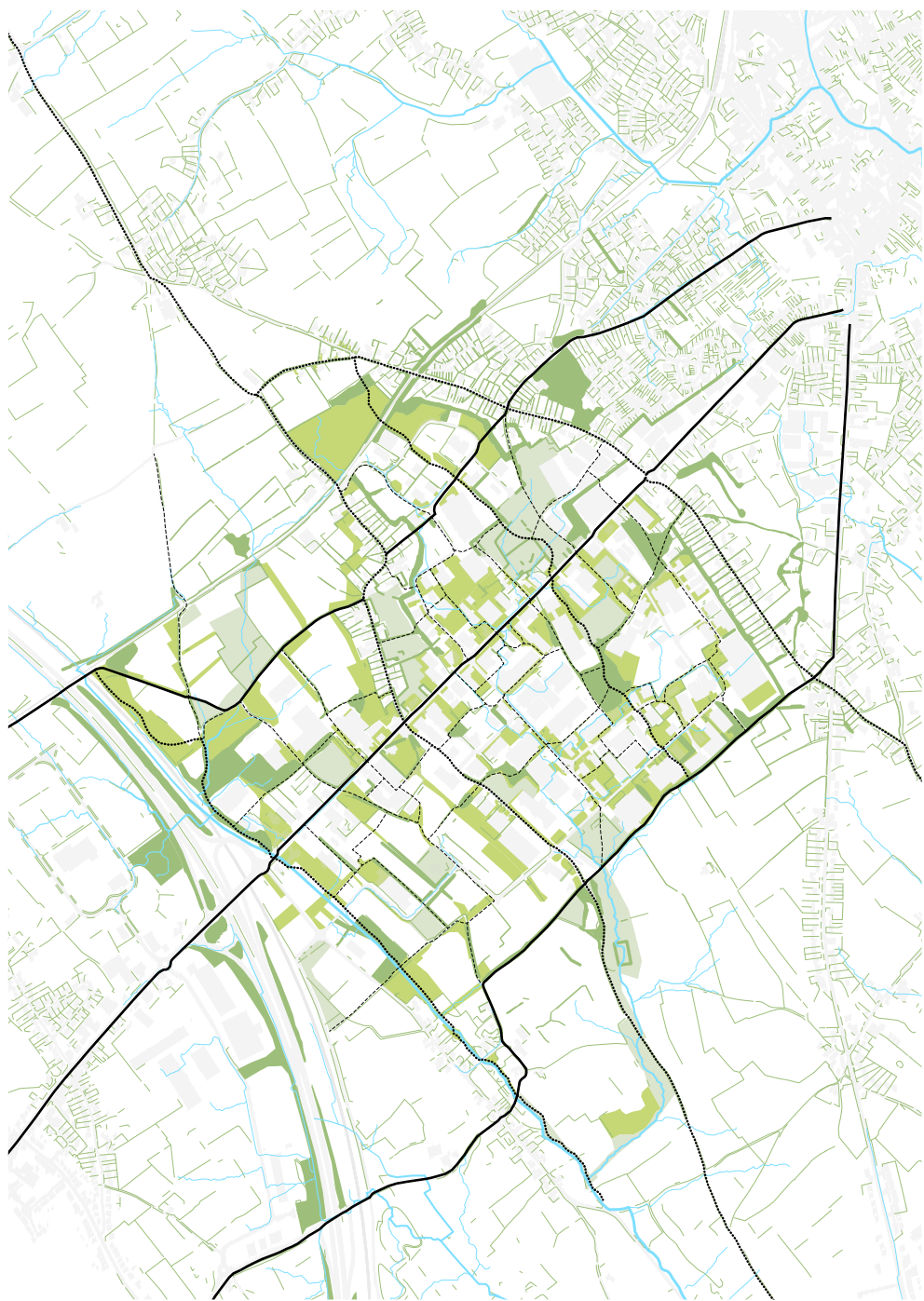
### Fréquence d'utilisation du réseau :

Nous avons pris en compte la fréquence d'utilisation prévue du réseau, en anticipant une utilisation plus intensive de l'axe en Back-Strip par rapport aux boucles et aux petites branches. Cette approche rationnelle garantit une allocation efficace des ressources tout en répondant aux besoins de déplacement variés des utilisateurs du PAE.

### Impact sur le développement du PAE :

Cette figure forte n'entrave pas le développement ni le bon fonctionnement du PAE, mais plutôt remet en question l'impact des différents acteurs et leur mode de déplacement. En encourageant des choix de mobilité plus durables, nous visons à créer un environnement plus résilient et harmonieux pour tous les utilisateurs du site.





# Appliquer le scénario au territoire, acte 3 : les synthèses, seconde partie, les acteurs faibles

La synthèse de la figure faible à East Belgium Park présente un nouveau réseau de biodiversité conçu pour s'étendre à travers le PAE sans compromettre son fonctionnement, tout en facilitant la circulation à travers cette zone. Voici les principaux éléments de notre approche :

## Réseau de biodiversité étendu :

Nous avons développé un réseau de biodiversité qui s'étend à travers le PAE, en intégrant des zones vertes plus perméables et favorables à la flore et à la faune locales. Ces espaces sont conçus pour préserver et améliorer la biodiversité tout en permettant une circulation harmonieuse à travers le site.

## Intégration du réseau cycliste/piéton :

Le réseau cycliste/piéton est intégré de manière respectueuse dans le nouveau maillage vert de biodiversité. Cela inclut l'aménagement de pistes cyclables sécurisées et de trottoirs larges le long des axes principaux et à travers les zones vertes, offrant ainsi aux utilisateurs des moyens sûrs et agréables de se déplacer à pied ou à vélo dans le PAE.

## Connexion au réseau viaire existant :

Le nouveau réseau de biodiversité est soigneusement connecté au réseau viaire existant pour assurer une accessibilité optimale et une intégration fluide avec les autres modes de transport. Les points de connexion stratégiques permettent aux piétons, cyclistes et automobilistes de se déplacer efficacement à travers le PAE tout en respectant les zones dédiées à la biodiversité.

## Maintien de la fonctionnalité du PAE :

Cette nouvelle configuration de la figure faible est conçue pour améliorer la qualité de vie des résidents et des travailleurs du PAE tout en renforçant la résilience écologique du site. Elle assure que le fonctionnement quotidien du PAE n'est pas compromis tout en favorisant une cohabitation harmonieuse entre les activités humaines et les espaces naturels.

— Réseau piéton/  
..... cycliste  
■ Parkings relais

■ Réseau  
■ biodiversité





# Appliquer le scénario au territoire, acte 3 : les synthèses, finale, le tout

La synthèse générale à East Belgium Park illustre comment la figure forte et la figure faible sont intégrées pour favoriser une interaction harmonieuse entre les différents acteurs du site, tout en préservant les espaces exclusifs nécessaires, y compris ceux dédiés à la biodiversité. Voici les points clés de cette approche intégrée :

## Réaménagement des espaces de coexistence :

Les espaces de coexistence ont été réaménagés pour encourager une interaction accrue entre les différents acteurs du PAE. Cela comprend la rationalisation du réseau de transport pour rendre les déplacements plus efficaces et durables, tout en améliorant l'accessibilité pour tous les utilisateurs.

## Préservation des espaces exclusifs :

Nous avons préservé les espaces exclusifs nécessaires pour répondre aux besoins spécifiques de chaque acteur, tout en intégrant des initiatives pour renforcer la biodiversité et améliorer la qualité de l'environnement naturel du PAE.

## Intégration de la figure forte :

La figure forte est centrée sur un réseau de transport simplifié et optimisé, favorisant l'accessibilité et la mobilité tout en minimisant l'empreinte écologique. Les parkings relais jouent un rôle crucial en facilitant les déplacements des acteurs dans le PAE, tandis que l'accent est mis sur une utilisation efficace des infrastructures existantes.

## Intégration de la figure faible :

La figure faible met l'accent sur l'extension du réseau de biodiversité et l'intégration harmonieuse du réseau cycliste/piéton dans le PAE. Cela crée un environnement propice à la biodiversité tout en offrant des options de déplacement durables et agréables pour les résidents, les travailleurs et les visiteurs du site.

## Objectifs communs :

Les objectifs communs incluent la promotion d'une mobilité durable, la préservation de l'environnement naturel, et l'amélioration globale de la qualité de vie dans le PAE. Cette approche intégrée vise à créer un équilibre entre les besoins économiques, environnementaux et sociaux du site, assurant ainsi sa viabilité à long terme.







- Favoriser une faible utilisation de la voiture au profit de l'utilisation des transports en commun et des modes doux



- Redimensionner la place des véhicules moteurs sur le réseau viaire



- Contrôler/ réguler le stationnement (à certains endroits, à certaines heures)



- Prévoir des emplacements réservés pour la technique (espaces dédiés au stockage ou à la logistique) nécessaire au bon fonctionnement du PAE.



- Favoriser la desserte logistique des zones économiqies tout en conservant un espace public sûr pour les autres modes



- Faire autrement : penser à limiter la consommation d'espace viaire et l'imperméabilisation des sols



# Appliquer le scénario, possibilité d'implanter les stratégies ailleurs, la boîte à outils, n°1 : les acteurs forts

Dans la conception de notre boîte à outils, nous nous sommes largement inspirés du guide de programmation, Cahier 6, publié par Bordeaux Métropole en 2017. Ce guide nous a fourni un cadre structuré et des bonnes pratiques pour élaborer des stratégies d'intervention efficaces dans notre projet d'aménagement à East Belgium Park. En particulier, nous avons adapté les méthodologies de programmation et d'agencement pour répondre aux besoins spécifiques de notre site, en intégrant des éléments de durabilité et de résilience urbaine.

Pour la figure forte à East Belgium Park, nous avons développé une boîte à outils spécifique pour orienter nos stratégies d'intervention, en mettant particulièrement l'accent sur la circulation et les modifications prévues du sol qui influenceront son utilisation. Voici les principaux éléments de notre boîte à outils pour la figure forte :

## Analyse de la circulation :

Identifier les flux de circulation existants afin de comprendre comment les différents utilisateurs interagissent avec l'infrastructure actuelle et où se trouvent les points critiques.

## Planification des aménagements :

Nous avons développé des plans détaillés pour les aménagements routiers et les zones de stationnement, en tenant compte des besoins des camions, des voitures et des modes de transport alternatifs comme les vélos. Ces aménagements visent à améliorer

la fluidité du trafic tout en optimisant l'utilisation de l'espace disponible.

## Minimisation des travaux sur le sol :

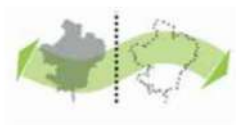
Nous avons mis en place des stratégies de gestion des travaux sur le sol pour minimiser les interruptions dans la circulation pendant la mise en œuvre des améliorations mais également afin de prioriser le déjà là plutôt que de faire table rase d'une structure déjà existante.

## Optimisation de l'espace :

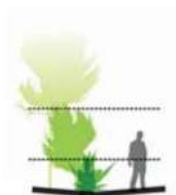
Nous avons optimisé l'utilisation de l'espace disponible en réévaluant la répartition des voies de circulation, des zones de stationnement et des infrastructures connexes. Cela permet de maximiser l'efficacité de l'utilisation du sol tout en répondant aux besoins diversifiés des utilisateurs du PAE.

## Durabilité et résilience :

Nous avons intégré des principes de durabilité et de résilience dans nos interventions, en favorisant l'utilisation de matériaux durables, la gestion efficace des ressources et la conception de solutions qui minimisent l'empreinte carbone et améliorent la qualité environnementale globale du PAE.



- Planter en continuité de la végétation existante



- Stratifier la végétation



- Aménager l'accès aux équipements en affirmant des continuités de nature



- En complément avec le parcours piétons, favoriser la pratique du vélo



- Aménager un plateau partagé pour une appropriation optimale de l'espace public par les modes doux



- Favoriser les matériaux perméables et poreux

# Appliquer le scénario, possibilité d'implanter les stratégies ailleurs, la boîte à outils, n°1 : les acteurs faibles

Pour la figure faible à East Belgium Park, notre approche s'est concentrée sur plusieurs aspects cruciaux pour optimiser la qualité environnementale et la convivialité des espaces. Voici comment nous avons abordé ces points clés dans notre plan d'aménagement :

## Continuité du réseau végétal :

Nous avons mis un fort accent sur la création et la préservation d'une continuité dans le réseau végétal à travers le PAE. Cela inclut la plantation d'espèces indigènes, la création de corridors écologiques et la restauration des zones vertes existantes pour favoriser la biodiversité et améliorer la qualité de l'air.

## Réappropriation de la Strip :

Nous avons entrepris la réappropriation de la Strip en tant qu'espace multifonctionnel, intégrant des éléments de design urbain qui encouragent les usages variés tels que la promenade, le cyclisme et les activités récréatives. Cela comprend également la réduction de la surface imperméable pour favoriser l'infiltration des eaux de pluie et soutenir la gestion durable de l'eau.

## Perméabilité :

La conception des espaces verts et des surfaces perméables a été optimisée pour permettre une meilleure infiltration des eaux pluviales dans le sol, réduisant ainsi le ruissellement et contribuant à la recharge des nappes phréatiques. Cela contribue également à la régulation thermique et à la réduction des îlots de chaleur urbains.

## Gestion de l'eau :

Nous avons intégré des techniques de gestion des eaux pluviales telles que les jardins de pluie, les bassins de rétention et les toitures vertes pour améliorer la qualité de l'eau et réduire les risques d'inondation. Ces approches écologiques contribuent à la durabilité environnementale tout en renforçant la résilience du PAE face aux événements climatiques extrêmes.

## Accessibilité :

Nous avons amélioré l'accessibilité des espaces verts et des cheminements pour les modes doux tels que la marche et le vélo. Cela comprend l'installation de trottoirs larges, de pistes cyclables sécurisées et d'espaces de repos accessibles à tous, favorisant ainsi une mobilité inclusive et active dans le PAE.

## Parcours et réseau :

Nous avons développé des parcours thématiques à travers les espaces verts, mettant en valeur la biodiversité locale, l'histoire du site et les caractéristiques écologiques uniques. Ces parcours sont intégrés dans un réseau global de circulation douce qui encourage l'exploration et la découverte tout en respectant les besoins des différentes utilisations du PAE.

# 09

## Le projet

# Intentions de Co-Existences

Ce projet se focalise sur la création d'un équilibre harmonieux entre les différents espaces et acteurs présents dans le PAE (Parc d'Activités Economiques) East Belgium Park. L'objectif est de développer des solutions qui favorisent la coexistence pacifique tout en optimisant l'utilisation de l'espace et en améliorant la qualité de vie des utilisateurs et de l'environnement.

## *Analyse Actuelle et Objectifs*

Actuellement, le PAE présente une dynamique où différents acteurs tels que les camions, les voitures, les piétons, les cyclistes et même la biodiversité coexistent mais souvent de manière disjointe et parfois conflictuelle. Pour créer un environnement plus harmonieux, plusieurs axes d'intervention sont envisagés :

### **Aménagement Spatiale Intégré :**

**Révision de la Distribution Spatiale :** Repenser la répartition des espaces pour intégrer davantage les besoins de chaque utilisateur. Cela pourrait inclure la création de zones mixtes où les voitures, les piétons et les cyclistes partagent l'espace de manière sécurisée et efficace.

**Études de Flux :** Réaliser des études de flux pour comprendre comment les différents acteurs se déplacent dans le PAE. Cela permettra d'identifier les points de conflit potentiels et de proposer des solutions adaptées.

### **Infrastructure et Aménagements Adaptés :**

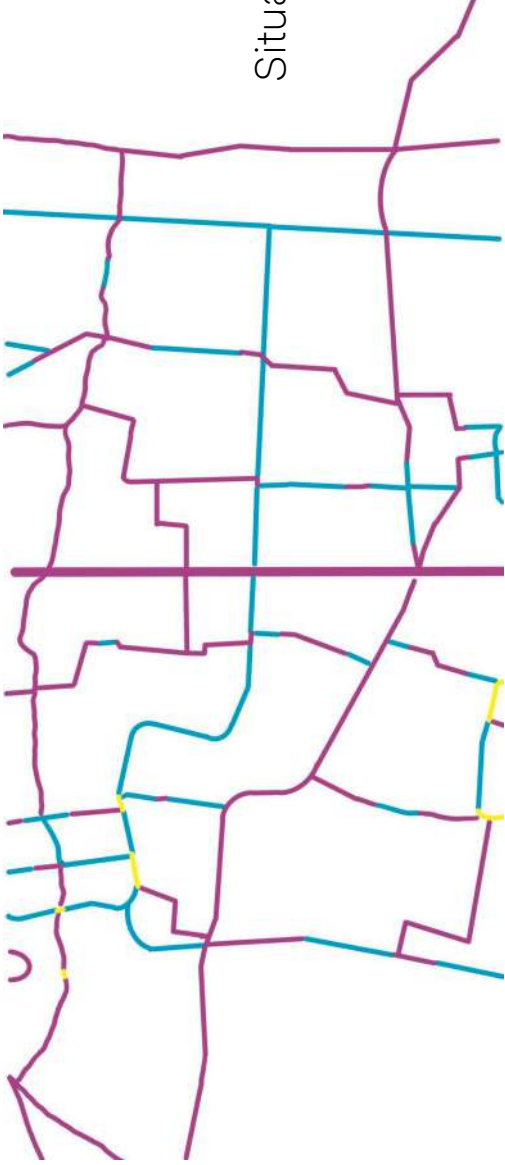
**Développement de Pistes Cyclables et de Zones Piétonnes :** Renforcer les infrastructures existantes en créant des pistes cyclables protégées et des trottoirs bien délimités. Cela encouragera l'utilisation des modes de transport doux et améliorera la sécurité des piétons et des cyclistes.

**Optimisation des Zones de Stationnement :** Réduire l'empreinte des parkings tout en garantissant un accès adéquat pour les voitures et en réservant des espaces spécifiques pour les autres usagers.

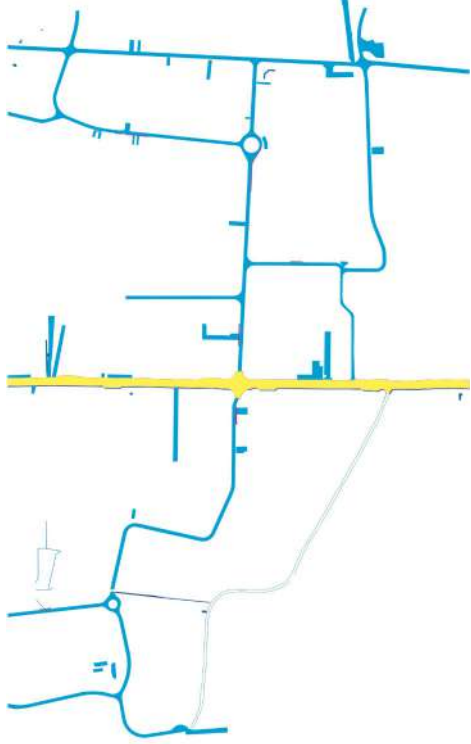
### **Intégration de la Biodiversité :**

**Création de Corridors Écologiques :** Mettre en place des corridors écologiques pour favoriser la circulation des espèces et soutenir la biodiversité locale. Cela pourrait inclure la plantation d'espèces végétales indigènes et la création d'habitats favorables à la faune.

Situation projetée



Situation existante



# Intentions de Co-Existences

Cette nouvelle carte des espaces de coexistence démontre bien notre intention de rééquilibrer les types de coexistences entre les différents acteurs. La Strip ayant une toute nouvelle identité prendra en compte les transports en commun, les cyclistes, les piétons et la biodiversité aura des lieux de percés pour traverser le PAE. Les boucles dédiés à la circulation de la mobilité forte sera de temps en temps interrompu par la nouvelle figure faible qui prend priorité dans notre projet. C'est un projet qui se veut être plus inclusifs parmi les acteurs du PAE.

La comparaison entre la situation existante et la situation projetée est claire, on passe d'un réseau dédié à deux types d'acteurs majoritairement à un réseau plus apte à accueillir trois à deux types d'acteurs différents. La Strip, comme on vient de le dire, aura une toute autre identité, les concessionnaires et les garagistes auront retrouvés un nouvel espace sur le PAE laissant ainsi la place à un boulevard séquencé par la mobilité douce et les traversées de la trame verte.





09a

La Strip

# Prototype n°1 : la **Strip**

La transformation envisagée de la Strip dans East Belgium Park représente un changement significatif dans l'approche de la mobilité et de l'aménagement urbain au sein du parc d'activités économiques.

## *Identité Actuelle et Évolution Proposée*

### **Identité Actuelle de la Strip :**

Actuellement, la Strip fonctionne principalement comme une voie de circulation dominée par les véhicules motorisés, soutenant l'activité économique et commerciale du PAE. C'est un axe central où convergent les flux de voitures, de camions et de visiteurs.

### **Vision de Transformation :**

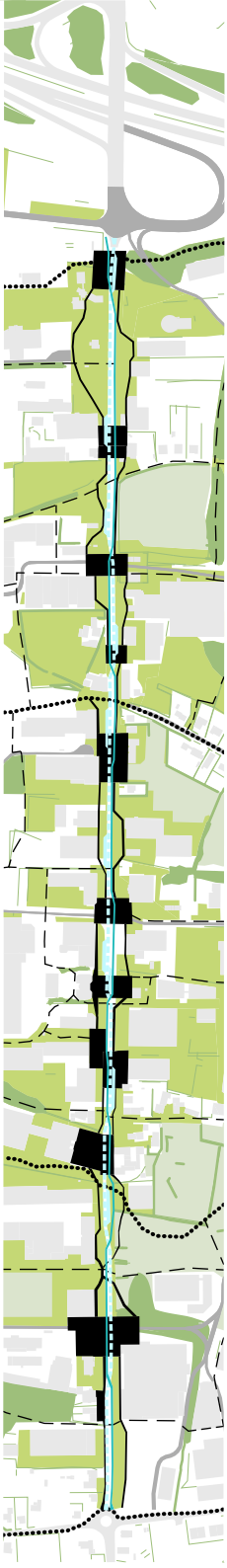
La proposition de transformation vise à métamorphoser la Strip en un boulevard dédié aux mobilités douces. Cela implique de réduire la présence des véhicules motorisés au profit des piétons, des cyclistes et d'autres formes de transport non motorisés.

### **Espaces Multimodaux et Traversées Végétales :**

L'aménagement prévoit la création d'un espace multimodal où les différents modes de transport coexistent harmonieusement. Des pistes cyclables sécurisées, des trottoirs élargis et des traversées végétales sont intégrés pour améliorer la convivialité et l'esthétique de la Strip.

Les traversées végétales sont des espaces verdoyants qui traversent la Strip, offrant des zones de détente, de biodiversité et de confort visuel pour les utilisateurs.

En conclusion, la transformation proposée de la Strip en East Belgium Park représente une étape importante vers un développement urbain durable et moderne. En réimaginant cet espace comme un boulevard multimodal, le PAE s'engage à créer un environnement plus vert, plus convivial et plus efficace pour tous ses utilisateurs.



# Envisager la “petite échelle” différemment, en plan

Pour concrétiser nos stratégies d'intervention concernant la Strip à East Belgium Park, nous proposons d'examiner de manière détaillée comment cette zone emblématique va évoluer et changer d'identité, en utilisant notre prototype comme modèle.

La reconfiguration proposée de la Strip à East Belgium Park représente une initiative ambitieuse visant à transformer cet axe central en un espace urbain plus durable, fonctionnel et convivial.

## *Réaménagement des Espaces*

### **Transformation des Parkings Clients :**

Les anciens parkings clients imperméabilisés sont repensés pour devenir perméables, contribuant ainsi à la gestion durable des eaux pluviales. Cette initiative vise à réduire le ruissellement urbain et à améliorer l'infiltration naturelle des eaux dans le sol.

### **Révision du Schéma de Circulation :**

Initialement divisée en trois parties (deux sens de circulation et une bande centrale pour les virages à gauche), la Strip est réaménagée pour répondre aux besoins modernes. La bande du milieu est conservée pour les transports en commun et les véhicules d'urgence, assurant ainsi une fluidité et une accessibilité accrues.

Les anciennes bandes de circulation sont réaffectées pour créer des pistes cyclables généreuses et des espaces dédiés aux piétons. Cela permet de favoriser la mobilité douce et de sécuriser les déplacements des usagers non motorisés.

### **Multiples Fonctionnalités pour les Piétons :**

En repensant la Strip comme un boulevard multifonctionnel, l'accent est mis sur la sécurité et le confort des piétons. Ces derniers peuvent désormais circuler et profiter de cet

espace urbain sans les contraintes liées à la priorité des véhicules motorisés.

### **Gestion des Eaux Pluviales :**

La topographie et les axes de ruissellement sont pris en compte dans le projet d'aménagement. Des noues et des dispositifs de récupération d'eau sont stratégiquement intégrés pour gérer efficacement les eaux de pluie et prévenir les risques d'inondation. Cette approche durable renforce la résilience du PAE face aux événements climatiques extrêmes.

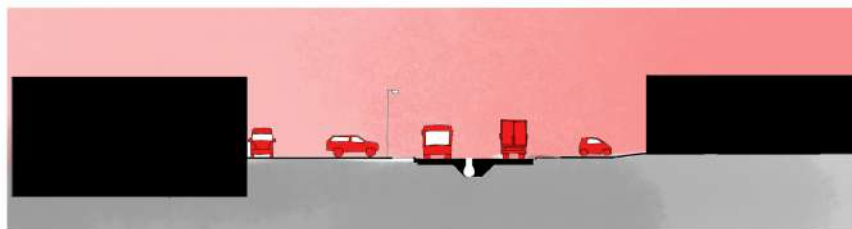
### *Objectifs et Avantages*

**Durabilité et Résilience :** Le projet vise à améliorer la durabilité environnementale du PAE en réduisant l'impact des infrastructures sur le cycle de l'eau et en favorisant une gestion responsable des ressources naturelles.

**Amélioration de l'Expérience Utilisateur :** En créant un environnement urbain plus convivial et sécurisé pour les piétons et les cyclistes, cette initiative améliore l'attrait et la qualité de vie dans East Belgium Park.

**Conservation de l'Identité Historique :** Tout en modernisant la fonctionnalité de la Strip, l'aménagement conserve son identité historique en adaptant son utilisation et sa fréquentation aux besoins contemporains.

Le projet de réaménagement de la Strip à East Belgium Park représente une occasion unique de transformer cet axe central en un modèle d'urbanisme durable et innovant. En adoptant une approche holistique qui combine mobilité douce, gestion des eaux pluviales et convivialité urbaine, le PAE aspire à devenir un exemple de développement urbain responsable pour les années à venir.



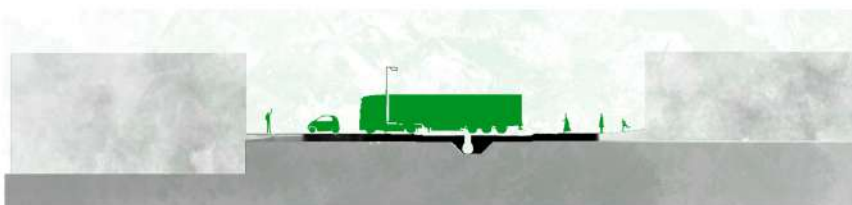
Strip actuelle



Strip Forestière



Strip productive



Strip esplanade



Strip les pieds dans l'eau

# Envisager la “petite échelle” différemment, en coupe

La coupe présentée illustre clairement la transition significative de la PAE, passant d'un environnement principalement imperméable à un espace perméable, tout en redéfinissant complètement l'identité de la Strip au sein d'East Belgium Park.

*Avant et Après de la Situation*

## **De l'Imperméabilité à la Perméabilité :**

Dans sa forme antérieure, la PAE était caractérisée par une imperméabilisation due à une infrastructure routière et des surfaces de stationnement étendues. Cela entraînait un ruissellement important des eaux de pluie et des défis en termes de gestion des ressources hydriques.

Grâce au projet de transformation, la PAE évolue vers un environnement perméable où la gestion des eaux pluviales est intégrée à travers des solutions telles que des noues et des zones de récupération d'eau. Cela permet non seulement de réduire le ruissellement, mais aussi de renforcer la résilience face aux événements météorologiques extrêmes.

## **Changement d'Identité de la Strip :**

La Strip, autrefois dominée par les véhicules motorisés, est métamorphosée en un boulevard multifonctionnel et multimodal. Les nouvelles pistes cyclables généreuses et les espaces piétonniers sécurisés remplacent les anciennes bandes de circulation, créant ainsi un environnement où les piétons et les cyclistes peuvent se déplacer en toute sécurité et commodité.

Cette transformation change fondamentalement l'usage et l'expérience de la Strip, la rendant plus conviviale et plus accessible pour tous les usagers, tout en préservant son rôle central dans le PAE.

*Stratégies de Végétalisation et d'Aménagement*

## **Végétalisation et StratiFication de la Végétation :**

Les stratégies de végétalisation jouent un rôle clé dans la transformation du paysage urbain. En introduisant différentes couches végétales (arbres, arbustes, herbacées), le projet vise à améliorer la biodiversité locale tout en créant des espaces agréables et fonctionnels.

Les zones végétalisées ne servent pas seulement d'ornementation, mais elles sont également pensées comme des lieux de pause et de refuge naturel contre le soleil et la pluie. Ces espaces verts contribuent à la qualité de vie des utilisateurs du PAE en offrant des environnements naturels apaisants et accueillants.

## **Matériaux et Gestion des Ressources :**

L'utilisation judicieuse des matériaux dans les aménagements paysagers et les infrastructures est cruciale pour minimiser l'impact environnemental tout en optimisant la gestion des ressources. Les matériaux choisis sont sélectionnés pour leur durabilité et leur efficacité dans la gestion des eaux et des sols, tout en respectant les principes de développement durable.

09b

La Parcelle

## Prototype n°2 : La parcelle

Notre approche stratégique pour la transformation de la parcelle à East Belgium Park repose sur un scénario global visant à démontrer comment des stratégies spécifiques peuvent être appliquées de manière cohérente et efficace sur d'autres parcelles similaires dans le parc d'activités économiques.

### *Principes Directeurs*

#### **Adaptabilité et Réplicabilité :**

L'une des clés de notre stratégie est l'adaptabilité. Nous avons conçu des solutions flexibles qui peuvent être ajustées en fonction des besoins spécifiques de chaque parcelle tout en conservant une approche cohérente et intégrée à l'échelle du PAE.

Chaque parcelle peut avoir des caractéristiques uniques en termes de topographie, d'utilisation actuelle, et de contraintes environnementales. Notre approche permet de moduler les stratégies en fonction de ces variables tout en assurant une cohérence globale dans la transformation urbaine.

#### **Durabilité et Résilience :**

La durabilité est au cœur de notre démarche. Nous privilégions l'utilisation de matériaux durables et la mise en place de pratiques de gestion des ressources qui minimisent l'impact environnemental et renforcent la résilience aux changements climatiques.

Les stratégies incluent la gestion des eaux pluviales à travers l'intégration de noues, de zones de récupération d'eau et de revêtements perméables, contribuant ainsi à une gestion efficace des ressources hydriques tout en réduisant le ruissellement urbain.

#### **Multifonctionnalité des Espaces :**

Nous promouvons une approche de conception urbaine qui valorise la multifonctionnalité des espaces. Par exemple, les zones végétalisées ne servent pas seulement d'éléments esthétiques mais elles sont également conçues comme des espaces de loisirs, de biodiversité et de régulation thermique.

Les infrastructures comme les pistes cyclables et les trottoirs sont aménagées de manière à faciliter la mobilité douce et sécurisée, tout en améliorant l'accessibilité pour tous les usagers, qu'ils soient piétons, cyclistes, ou automobilistes.







## Envisager la “petite échelle”, en coupe

En somme, la coupe transversale de la parcelle à East Belgium Park refléterait les stratégies mises en place et visualiser en plan. Et donc, une transformation significative vers un environnement urbain plus durable, intégrant harmonieusement les principes de mobilité douce, de gestion des ressources et de végétalisation. Cette approche garantit non seulement une meilleure qualité de vie pour les résidents et les travailleurs, mais renforce également la résilience écologique et climatique de la région.



# Envisager la “petite échelle” différemment, en plan

Nous avons développé des stratégies spécifiques pour transformer la parcelle à East Belgium Park, en alignement avec notre vision globale d'un environnement urbain durable et multifonctionnel. Voici un aperçu détaillé des principales stratégies mises en œuvre :

## 1. Réaménagement des Espaces de Stationnement

**Transition vers la Perméabilité** : Nous avons repensé les espaces de stationnement pour réduire l'imperméabilisation du sol. Les anciennes surfaces imperméables ont été remplacées par des revêtements perméables, tels que des pavés drainants ou des surfaces végétalisées, permettant une meilleure infiltration des eaux de pluie dans le sol.

**Optimisation de l'Espace** : Les zones de stationnement client et employé ont été réorganisées pour maximiser l'utilisation de l'espace tout en intégrant des dispositifs pour les vélos et des zones de covoiturage. Cela favorise une gestion plus efficace du stationnement tout en encourageant les modes de transport alternatifs.

## 2. Amélioration de la Mobilité Douce

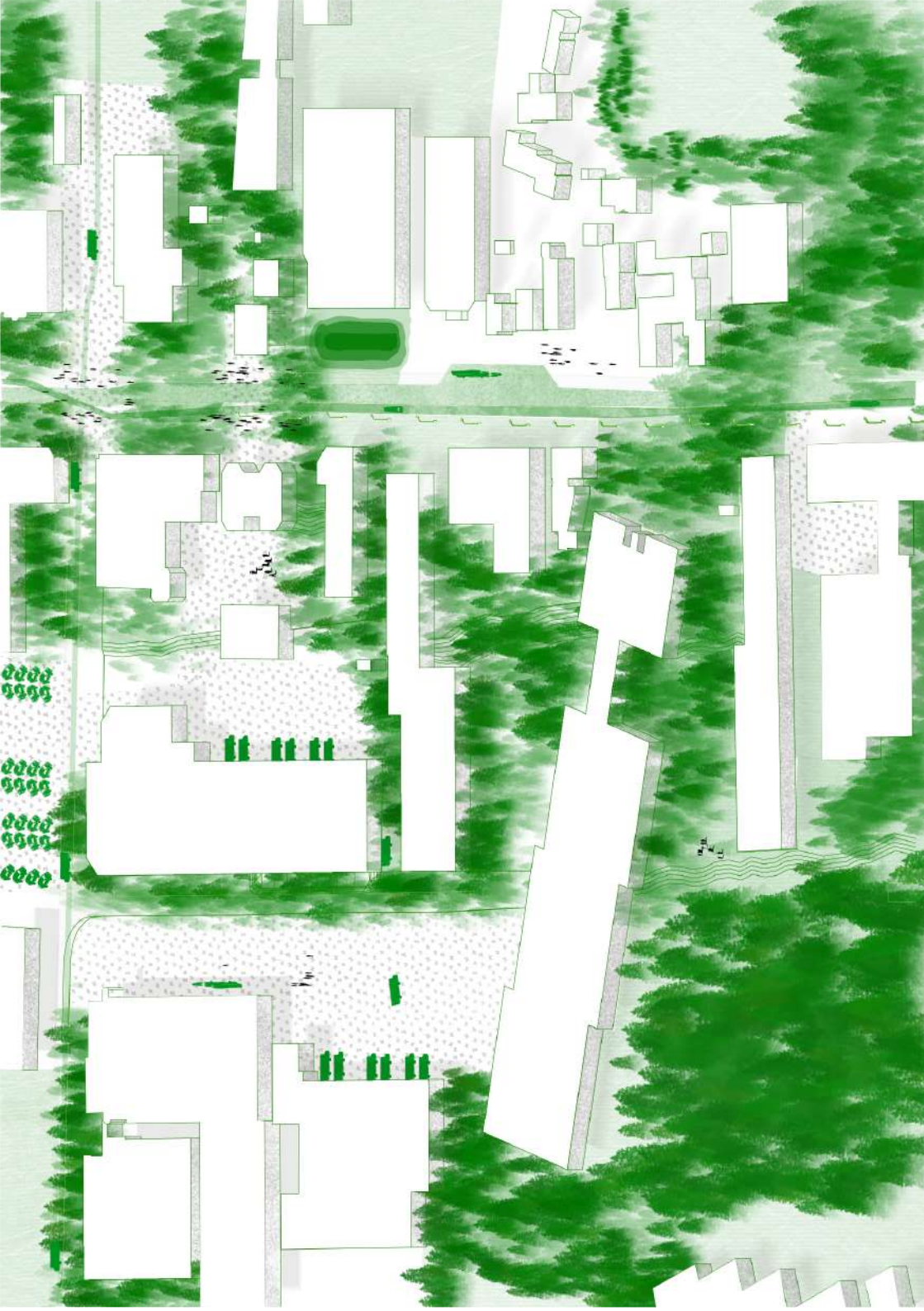
**Pistes Cyclables et Trottoirs** : Nous avons créé un réseau de pistes cyclables sécurisées et de trottoirs élargis pour améliorer la mobilité douce des piétons et des cyclistes. Ces aménagements facilitent les déplacements intra-parcellaires tout en réduisant les conflits entre les différents modes de transport.

**Accessibilité Universelle** : Les chemins piétonniers ont été conçus pour être accessibles à tous, y compris aux personnes à mobilité réduite. Des rampes d'accès et des dispositifs d'orientation sont intégrés pour garantir une accessibilité universelle sur toute la parcelle.

## 3. Intégration de Zones Végétalisées et de Biodiversité

**Stratégies de Végétalisation** : Nous avons introduit différentes strates de végétation, telles que des arbres, des arbustes et des plantes herbacées, pour améliorer la qualité de l'environnement et promouvoir la biodiversité locale. Ces espaces verts servent également de zones de rafraîchissement urbain et de lieux de pause agréables pour les utilisateurs.

**Gestion des Eaux Pluviales** : Des noues végétalisées et des zones de rétention d'eau ont été intégrées stratégiquement pour gérer efficacement les eaux pluviales et réduire le risque d'inondations. Ces infrastructures vertes contribuent à la résilience urbaine face aux changements climatiques en régulant le cycle hydrique.



# Envisager la “petite échelle”, en axonométrie

Il est essentiel de souligner que ce document illustre clairement le renforcement de notre point faible après la mise en œuvre de notre projet. Nous avons créé un réseau transversal qui traverse le PAE, permettant à la biodiversité de coexister harmonieusement avec cette zone d'étude tout en préservant son utilisation et son fonctionnement.

## Renforcement de notre Figure Faible

### *Réseau Transversal pour la Biodiversité*

Le réseau transversal que nous avons intégré dans notre projet est conçu spécifiquement pour favoriser la biodiversité tout en respectant les activités et les besoins fonctionnels du PAE. Il comprend plusieurs éléments clés :

**Corridors Biologiques** : Des corridors biologiques ont été aménagés à travers le PAE, reliant des zones naturelles et semi-naturelles. Ces corridors permettent aux espèces de se déplacer et de migrer dans le paysage urbain, favorisant ainsi la diversité biologique.

**Espaces Végétalisés** : Des espaces végétalisés sont intégrés stratégiquement le long des corridors biologiques. Ils offrent des habitats naturels et des sources de nourriture pour la faune locale, tout en contribuant à la régulation climatique et à la rétention des eaux pluviales.

### *Coexistence avec l'Utilisation et le Fonctionnement du PAE*

Un aspect crucial de notre approche est de permettre à la biodiversité de coexister de manière compatible avec les activités humaines et économiques du PAE :

**Aménagement Intégré** : Les aménagements sont conçus pour intégrer harmonieusement les besoins des entreprises et des travailleurs tout en créant des opportunités pour la faune et la flore locales.

**Sécurité et Protection** : Des mesures de sécurité et de protection sont mises en place pour minimiser les impacts négatifs sur la biodiversité tout en assurant la sécurité des employés et des visiteurs.

### *Avantages et Résilience Environnementale*

En renforçant notre point faible, nous visons à obtenir plusieurs avantages significatifs :

**Résilience Environnementale** : La création d'un réseau transversal renforce la résilience environnementale du PAE en améliorant la qualité des habitats naturels et en favorisant la résistance aux changements climatiques.

**Amélioration du Cadre de Vie** : Les espaces végétalisés et les corridors biologiques contribuent à améliorer le cadre de vie des résidents et des travailleurs en offrant des environnements naturels et des espaces de loisirs.

10

Point final

# Conclure un travail, ou plutôt s'arrêter à un endroit

Le projet East Belgium Park représente une étape significative vers la transformation d'un espace industriel en un environnement urbain moderne, durable et inclusif. Notre parcours à travers ce projet nous a permis de repenser non seulement l'aménagement physique du PAE, mais aussi son identité, sa fonctionnalité et son impact sur la communauté environnante. Voici les principaux points de cette conclusion :

## *Vision et Objectifs*

Dès le début, notre vision était de créer un PAE où la coexistence harmonieuse entre les activités économiques, la qualité de vie des résidents, et la préservation de l'environnement seraient au cœur de chaque décision. Nos objectifs étaient clairs : améliorer la mobilité, renforcer la résilience environnementale, et favoriser une communauté active et connectée.

## *Analyse Approfondie et Conception Collaborative*

À travers une analyse approfondie du site, des études de cas, des interviews avec les acteurs locaux et une collaboration étroite avec les experts, nous avons élaboré des stratégies qui répondent aux besoins spécifiques tout en intégrant les meilleures pratiques en matière d'aménagement urbain durable. La conception du PAE a été guidée par des principes de flexibilité, d'accessibilité et de durabilité, assurant ainsi une adaptation aux besoins futurs et aux défis environnementaux.

## *Solutions Innovantes et Durables*

Nous avons proposé des solutions innovantes telles que la création de réseaux de mobilité douce, l'intégration de zones végétalisées pour favoriser la biodiversité, et la mise en place de systèmes de gestion des eaux pluviales. Ces initiatives visent à réduire l'empreinte carbone, à améliorer la qualité de l'air et à créer des

espaces de vie plus sains et plus agréables pour tous les utilisateurs du PAE.

## *Impact Positif et Réalisations Clés*

L'implémentation de notre projet aura un impact positif significatif :

**Amélioration de la Qualité de Vie :** En offrant des espaces verts accessibles, des infrastructures de mobilité sûres et des lieux de rencontre communautaires, nous améliorons la qualité de vie des résidents et des travailleurs du PAE.

**Promotion de la Durabilité :** La réduction de l'empreinte écologique grâce à des pratiques d'aménagement durable renforce la résilience environnementale et contribue à la lutte contre le changement climatique.

**Dynamisation Économique :** En optimisant les infrastructures et en favorisant l'efficacité opérationnelle, nous soutenons le développement économique et la compétitivité des entreprises du PAE.

## *Vers un Avenir Prometteur*

En conclusion, le projet East Belgium Park montre qu'il est possible de concilier développement économique, qualité de vie urbaine et respect de l'environnement. Notre approche holistique et collaborative a permis de transformer un espace industriel en un lieu dynamique et durable, où chaque acteur peut prospérer tout en contribuant à la préservation des ressources naturelles.

Nous sommes convaincus que ce projet servira de modèle inspirant pour d'autres initiatives urbaines à travers le monde, démontrant qu'un avenir durable et inclusif est à portée de main lorsque nous unissons nos efforts et nos aspirations communes. East Belgium Park représente non seulement une rénovation physique, mais aussi un changement de paradigme vers une société plus responsable et résiliente.





