



GAL Culturalité en Hesbaye brabançonne asbl
Hôtel des Libertés
Grand-Place,1
1370 Jodoigne

Fiches d'intervention *Commune de Jodoigne*

PROGRAMME PAYSAGE DU CANTON DE JODOIGNE (phase II) :

PROGRAMME PAYSAGE



*Etude des entrées de ville :
Route de Hannut
Route de Piétrain*

Septembre 2006

Auteurs de projet - association momentanée :

 **COOPARCH-R.U.**
Architecture Recherche Urbanisme

Chée de Waterloo, 426
tel : 02-534.50.35
fax : 02/534.50.95
E-mail : cooparch@cooparch.be
web : www.cooparch.be

 **agora**
ETUDES

Rue Montagne aux Angés, 26
B - 1081 Bruxelles
tel 02 779 13 55 -
fax 02 779 22 75
agora@agora-urba.be





GAL Culturalité en Hesbaye brabançonne asbl
Hôtel des Libertés
Grand-Place,1
1370 Jodoigne

Fiches d'intervention *Commune de Jodoigne*

Introduction

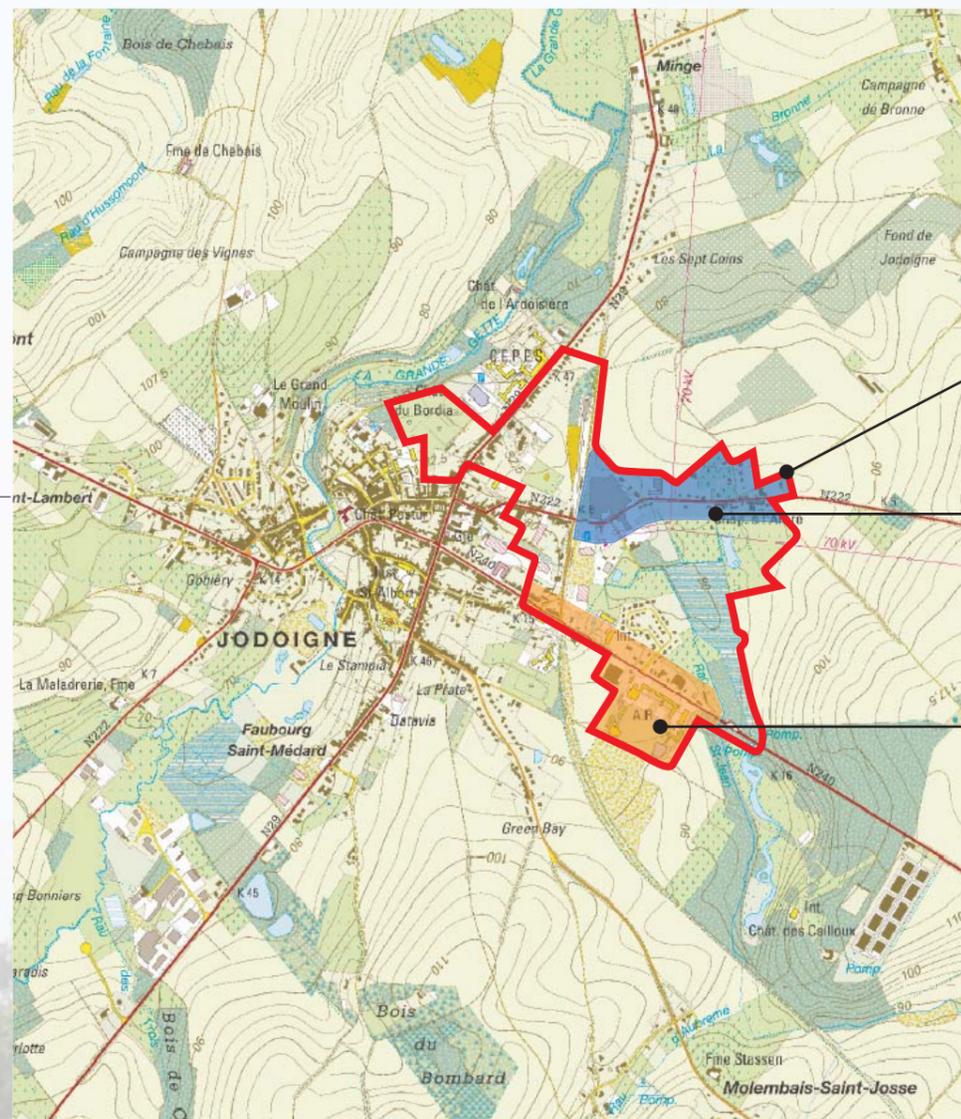
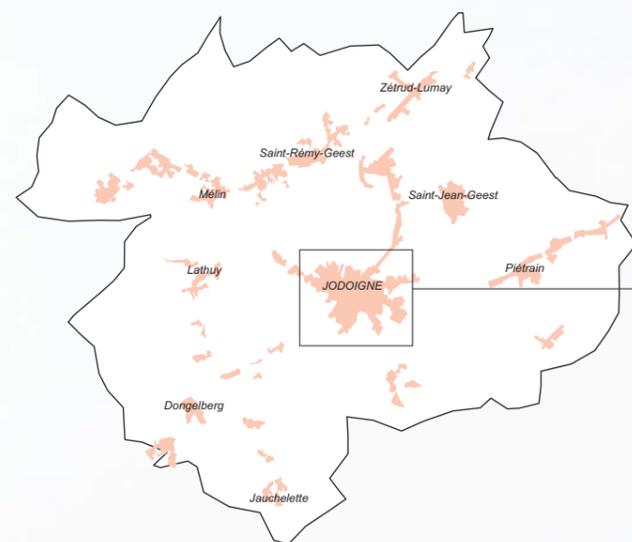
Auteurs de projet - association momentanée :



Chée de Waterloo, 426
tel : 02-534.50.35
fax : 02/534.50.95
E-mail : cooparch@cooparch.be
web : www.cooparch.be



Rue Montagne aux Angés, 26
B - 1081 Bruxelles
tel 02 779 13 55 -
fax 02 779 22 75
agora@agora-urba.be



Périmètre d'étude

Zone de la route de Piétrain

Zone de la route de Hannut



L'entrée par la route de Piétrain ou l'on distingue déjà les imposants bâtiments industriels



L'entrée par la route de Hannut marque par son aspect rectiligne

OBJET DE L'ETUDE

La ville de Jodoigne est sans aucun doute la principale agglomération du canton. A ce titre, il semble primordial que ses entrées soient traitées en conséquence. Le présent document vise à traiter plus particulièrement deux de ses entrées qui sont celles de la route de Piétrain et celle de Hannut. Cette étude se fait au travers d'un périmètre d'étude plus large afin de prendre en compte l'environnement proche qui participe, en tant que toile de fond, à ces entrées.

RÔLE ET FORME DES ENTREES DE VILLE

En termes d'aménagement du territoire, il est indispensable de marquer le passage entre une ville (espace urbanisé dense abritant essentiellement la fonction résidentielle mais également des équipements tels des commerces et des écoles drainant une population extérieure à l'agglomération) et l'espace qui l'entoure, le territoire au sens large au sein duquel la ville est venue s'implanter. Cette transition doit être perceptible pour tous les utilisateurs. L'utilisateur motorisé devrait donc se voir obligé de réduire sa vitesse au travers de la mise en place de dispositifs ralentisseurs, d'un changement des matériaux de la voirie ou d'une diminution de la largeur de celle-ci. Le changement d'ambiance doit également se faire sentir au niveau d'un resserrement des alignements de fronts bâtis, d'une végétalisation des abords de voirie ou encore d'une implantation appropriée des panneaux indicateurs et des enseignes commerciales. Pour l'utilisateur piéton, le travail doit se faire au niveau de l'espace public au travers, notamment, de la sécurisation des traversées et des cheminements au même titre qu'un travail sur le végétal.

L'entrée de ville donne la première image de celle-ci, il est donc primordial de la soigner.

LES SPECIFICITES DE LA VILLE DE JODOIGNE

Une première caractéristique des entrées de Jodoigne est le caractère rectiligne des voiries d'accès, à l'image de la route de Hannut offrant une perspective marquée.

On relèvera également un caractère parfois déstructuré du tissu urbain de par, notamment, la grande variété des affectations du plan de secteur :

- Plusieurs équipements scolaires le long de la route de Hannut. (1)

La ville de Jodoigne est sans aucun doute un pôle d'enseignement drainant un nombre important de voitures mais également de transports publics. A l'heure actuelle, l'ensemble de l'espace public (voiries et trottoirs) semble peu adapté au niveau de la sécurisation des traversées et des cheminements.

- Des zones d'habitat accueillant des constructions lâche ainsi que des parcelles vides (2).

L'habitat lâche est malheureusement devenu une des caractéristiques de nombreuses entrées de villes, à l'image de la chaussée de Tirlémont et de la rue du soldat Larivière, estompant ainsi les limites morphologiques de la ville.

- Une zone de parc et une réserve naturelle (3).

La dimension écologique n'est pas absente de cette partie est de la ville puisqu'on recense une zone de parc classée en zone d'intérêt écologique au plan de secteur (Château et Bois des Cailloux ainsi que la vallée de la Grande Gette au nord) et une zone naturelle s'étendant entre les deux principales voiries d'accès. Il s'agit là d'un potentiel sans égal pour la ville.

- Une zone d'activité économique le long de la route de Piétrain (4).

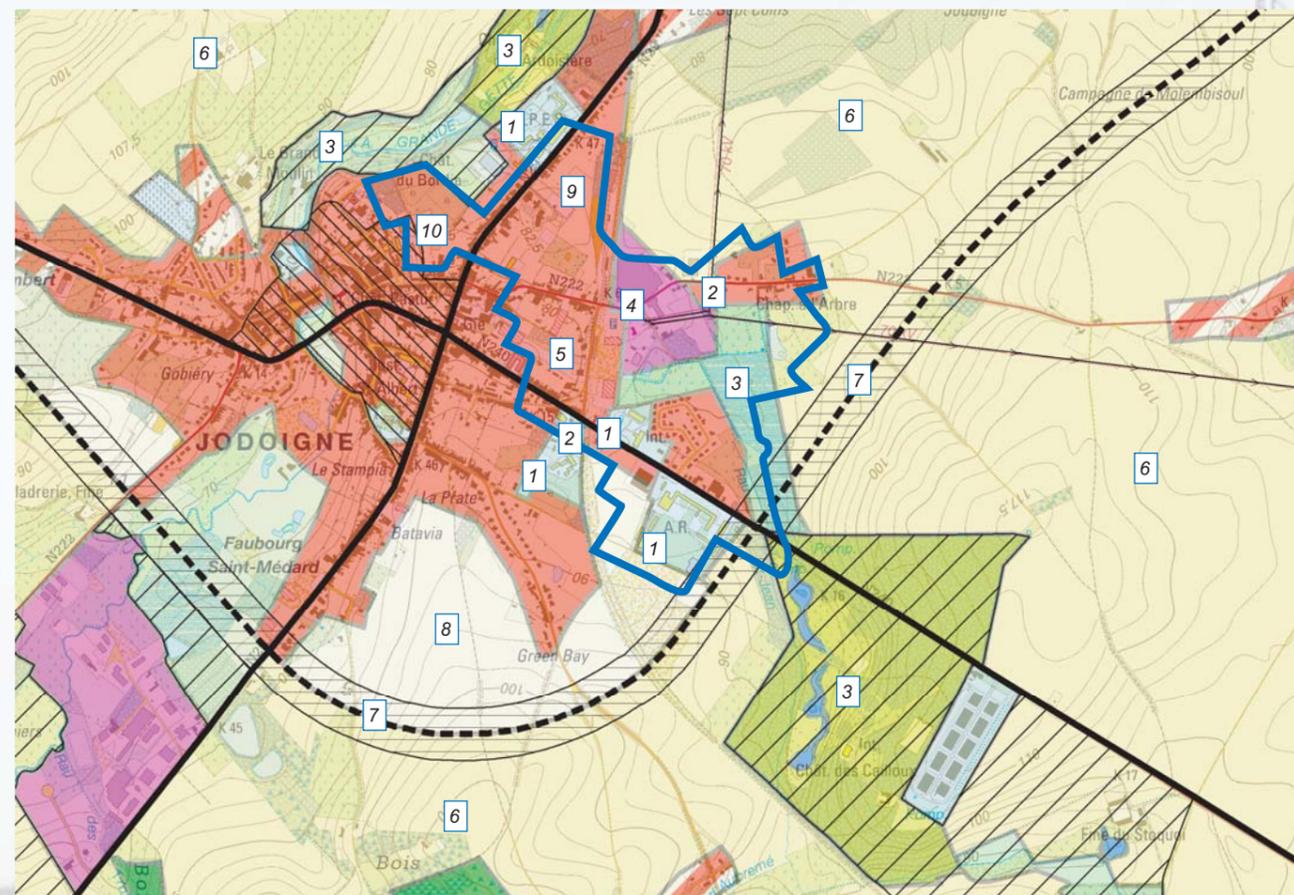
Cette zone, de par la volumétrie des bâtiments, constitue sans aucun doute un point de repère pour les habitants, on reprochera cependant le caractère déstructuré de l'ensemble de par, notamment, une friche en bordure de la zone naturelle.

- De grandes surfaces commerciales (5).

A l'instar de nombreuses villes, Jodoigne se voit équipée sur sa périphérie de grandes surfaces (Brico, Champion, Trafic). Si ces équipements participent à l'activité économique de la ville, leur mode d'implantation, leur gabarits, leurs équipements annexes (parking) ainsi que la multiplication des " totems " publicitaires tend à banaliser (voire défigurer) l'espace urbain.

- Des superficies agricoles (6).

Il s'agit là d'une autre grande caractéristique de Jodoigne : l'imbrication de l'activité agricole et du tissu urbain.



Le plan de secteur : un nombre important d'affectations dont la cohabitation se doit d'être harmonieuse (la zone d'étude est tracée en bleu).

Plusieurs changements sont également à prévoir :

- La route de contournement (7).

Le plan de secteur prévoit un contournement de la ville par le sud, déviant ainsi le trafic de transit dont elle souffre actuellement. Cette future voirie empiètera en partie sur la zone naturelle.

- Une vaste ZACC au sud de l'agglomération (8).

Plusieurs hectares d'espaces vierges sont affectés en zone d'aménagement communal concerté. Vaste réserve foncière, elle devra accueillir des activités compatibles avec le reste du tissu urbain existant.

- Un projet de logement et d'une surface commerciale (9).

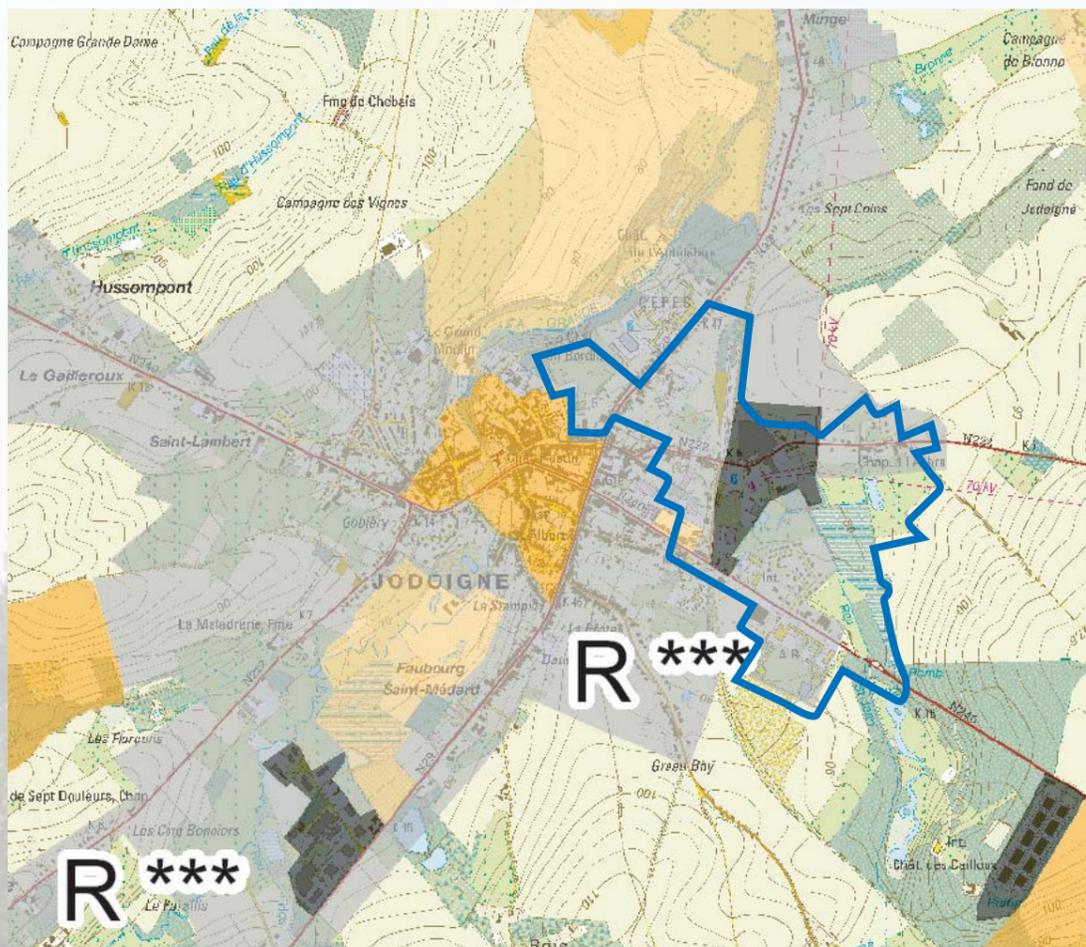
Entre la chaussée de Tirlémont, la gare des TEC et la rue de Piétrain, viendra s'implanter un vaste complexe de logement associés à une surface commerciale.

- Un accès piétons et un parking à proximité de la rue commerçante (10).

Les espaces en retrait de la rue Saint-Jean et de la Chaussée de Tirlémont se verront dotés d'une nouvelle voirie (à partir du centre sportif) se terminant sur un parking d'où partira un accès piéton vers la rue Saint-Jean, dans sa partie la plus commerçante.

SITUATION PAR RAPPORT AUX PERIMETRES D'ENJEUX PAYSAGERS

L'ensemble des abords de la ville de Jodoigne est repris en zone de faible qualité paysagère (en gris sur la carte). Un vaste point noir englobe l'ensemble de la zone d'activité économique jusqu'à la route de Hannut. Il s'agit là du plus vaste de tout le canton. Seul le centre ancien est qualifié de très remarquable. La nature des opérations à mener est de l'ordre de la restructuration avec des enjeux qualifiés de très importants. Cette carte met clairement en évidence l'importance de soigner ces entrées de ville de manière à faire découvrir et mettre en valeur un centre historique de qualité.



Extrait de la carte des périmètres d'enjeux paysagers. Un centre ancien de grande qualité cerné par un paysage faible qu'il convient de restructurer (le périmètre d'étude est tracé en bleu).



GAL Culturalité en Hesbaye brabançonne asbl
Hôtel des Libertés
Grand-Place,1
1370 Jodoigne

Fiches d'intervention *Commune de Jodoigne*

Entrée de ville par la route de Hannut

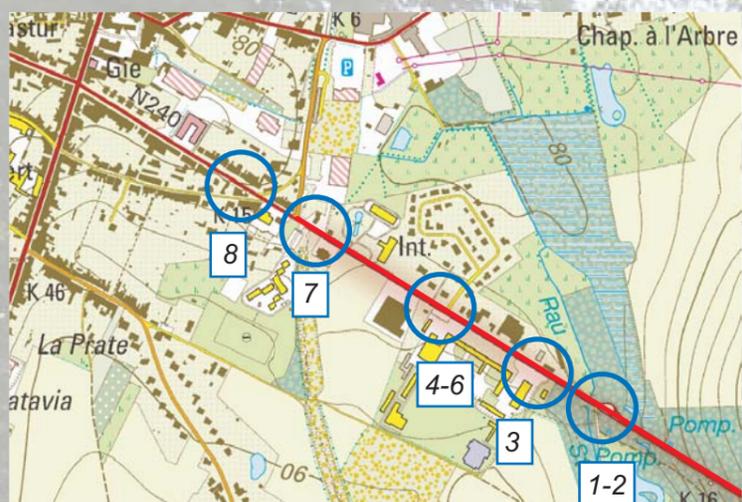
Auteurs de projet - association momentanée :



Chée de Waterloo, 426
tel : 02-534.50.35
fax : 02/534.50.95
E-mail : cooparch@cooparch.be
web : www.cooparch.be



Rue Montagne aux Angés, 26
B - 1081 Bruxelles
tel 02 779 13 55 -
fax 02 779 22 75
agora@agora-urba.be



LA PAYSAGE PERCU

L'entrée de Jodoigne par la route de Hannut se fait par une route rectiligne qui peut se décomposer en deux sections. La première section est encore une voirie à caractère rural. On traverse une épaisse masse boisée, le bois aux Cailloux (photo 1), depuis lequel une première vue plongeante sur la ville s'offre à l'usager de la route (photo 2). La deuxième section commence au croisement de la route avec le ruisseau Saint Jean ou un aménagement visant à réduire la vitesse est implanté et qui fait office de porte de ville (photo 1). La route de Hannut se termine au croisement avec la rue de Septembre.

La traversée du Bois des Cailloux et la zone naturelle :

Le Bois des Cailloux est essentiellement composé de feuillus. Surélevé par rapport à la ville de Jodoigne, il enveloppe complètement la route de Hannut tout en permettant une vue plongeante sur la ville pour les automobilistes. La zone naturelle est connectée au bois par son extrémité sud au niveau de l'entrée du Château des Cailloux. Notons aussi que le projet de contournement de Jodoigne passe par cette porte de ville.

La section urbaine :

A la sortie du Bois des Cailloux, le passage de l'aménagement de voirie à but décélérateur faisant office de porte de ville marque la transition entre une route de campagne traversant la zone boisée et une voie urbaine. En effet, à partir de cet endroit, la voirie est équipée d'un terre-plein central, de larges trottoirs, de traversées pour piétons ainsi que des feux tricolores. Cependant, cette route conserve son caractère de voie rapide malgré les aménagements effectués, effet renforcé par le mauvais état du trottoir et des équipements pour les piétons (photo 3). Cette entrée de ville ne remplit donc pas totalement sa fonction décélétratrice et est essentiellement consacrée et aménagée pour les automobilistes. Cette situation pose problème du fait de la présence importante d'équipements scolaires comme l'Athénée Royal de Jodoigne (photos 4 et 5). En effet, de nombreux étudiants piétons empruntent quotidiennement cette route.

Les implantations et les gabarits variables du bâti aux abords de la route traduisent un manque de cohérence (photo 6). Le couvert végétal sur les bords de la voirie permet de masquer certains habitats et équipements, mais laisse découverts le bâtiment du magasin "Lambert Négoce" à proximité du centre, une pompe à essence ou encore les équipements scolaires qui restent très visibles (photo 7). Enfin, de nombreux affichages publicitaires ponctuent cette voirie rectiligne. L'aspect déstructuré et le manque d'unité du site atténue la sensation d'entrer dans la ville.

Il est à noter que la route de Hannut croise le RAVeL au niveau de son croisement avec la rue de Septembre. Enfin, la rue des Combattants Borlee se trouve dans l'alignement de la route de Hannut et annonce réellement l'entrée dans la ville de Jodoigne par sa structure typique de boulevard urbain (photo 8).



1 Arrivée par le bois des Cailloux marquée par la présence d'un dispositif visant à réduire la vitesse automobile.



2 Perspective de la route de Hannut en direction du centre. On remarque les affichages publicitaires sur le bord de la



3 Entrée de ville réservée aux automobilistes, faiblesse des aménagements pour les piétons. Les alignements végétaux sur le bas côté gauche masquent une partie des habitats le long de la route.



4 L'équipement scolaire de l'Athénée Royal de Jodoigne. On constate le manque d'aménagements traversant la voirie réservés aux élèves.



5 Les traversées aménagées pour les piétons sur la route de Hannut sont à améliorer. On constate l'absence de signalisation et de végétalisation.



6 Quelques éléments constituent des points focaux négatifs dans ce paysage d'entrée de ville : par exemple le bâtiment du magasin "Lambert Négoce" de 5 étages juste à l'entrée de Jodoigne.



7 Certains équipements comme la station service constituent un point focal négatif. Les différences de gabarits entre le bâti et les implantations irrégulières marquent un manque de cohérence



8 L'avenue des Combattants Borlee dans l'alignement de la route de Hannut se présente sous la forme d'un boulevard urbain cohérent.

ANALYSE DESCRIPTIVE (suite)

Evolution historique

La zone boisée à l'entrée de la ville semble avoir été agrandie par comparaison avec la carte de Ferraris. D'autre part, l'actuelle route de Hannut existait déjà. La carte Ferraris indique un alignement d'arbres préexistant le long de la route de Hannut.

**Contexte socio économique**

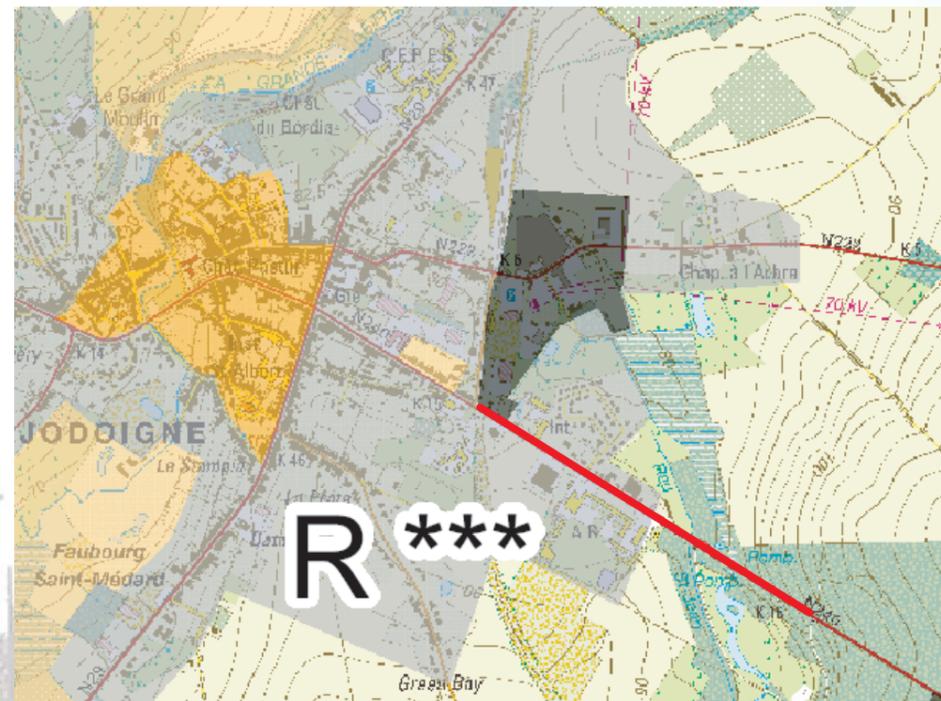
L'entrée de Jodoigne par la route de Hannut est liée à la fonction d'enseignement compte tenu de la présence d'un grand équipement scolaire qu'est l'Athénée Royal de Jodoigne, qui comporte aussi un Internat. La présence importante quotidienne d'étudiants est à prendre en compte. Outre les équipements scolaires, certaines parcelles vides le long de cette entrée de ville sont affectées en zone d'habitat ce qui offre un potentiel en terme de constructibilité à prendre en compte. Un lotissement relativement peu visible et assez bien intégré est présent sur la droite de la voirie en direction de la ville. Enfin, le projet de voirie de contournement de la ville passe au niveau de l'actuel dispositif ralentisseur, à la sortie du Bois des Cailloux.



Extrait du plan de secteur. En rouge, la zone d'habitat; en bleu pâle, les équipements scolaires La route de Hannut est tracée en bleu.

Situation par rapport aux périmètres d'enjeux paysagers :

La route de Hannut est classée en paysage ordinaire pour ce qui est de la traversée du Bois des Cailloux alors qu'elle est essentiellement constituée de paysages de faible qualité pour ce qui est de la pénétrante rectiligne.



Extrait de la carte des périmètres d'enjeux paysagers. La portion de route traversant le bois aux Cailloux est qualifiée de paysage ordinaire alors que la deuxième portion est classée en paysage faible qu'il convient de restructurer. La route de Hannut est tracée en rouge.

Analyse AFOM:

ATOUTS	FAIBLESSES
<ul style="list-style-type: none"> • Perspective plongeante rectiligne sur la ville de Jodoigne • Largeur des trottoirs 	<ul style="list-style-type: none"> • Mauvais état des aménagements piétonniers actuels • Entrée de ville essentiellement aménagée pour les automobilistes • Mauvaise intégration paysagère de certains bâtiments et équipements • Qualité paysagère de la voirie endommagée par la présence d'affichages publicitaires
OPPORTUNITES	MENACES
<ul style="list-style-type: none"> • La mise en valeur de liens entre les équipements scolaires et le centre ville • Passage futur du contournement de Jodoigne au niveau de la porte de ville • Connexion entre le RAVeL et le projet piéton autour de la zone naturelle 	<ul style="list-style-type: none"> • Une mauvaise intégration paysagère des habitations dans le cas d'une urbanisation des zones d'habitat du plan de secteur • Une multiplication des affichages publicitaires • Une appropriation de la zone par les automobilistes • La mise en oeuvre du futur contournement engendrera des conséquences paysagères à prendre en compte • Passage futur du contournement de Jodoigne au niveau de la porte de ville

Synthèse



OBJECTIFS

- **Améliorer la qualité paysagère de cette entrée de ville pour mettre en valeur la ville de Jodoigne.**
- **Rendre à la route de Hannut sa fonction d'entrée de ville par une meilleure gestion des flux**
- **Favoriser les modes de circulation doux (piétons et cyclistes)**

PROPOSITIONS D'INTERVENTION

Les interventions sont proposées selon trois tronçons dans l'ordre de l'arrivée de l'observateur dans la ville de Jodoigne : la première partie concerne l'entrée la plus éloignée de la ville, à hauteur du bois aux Cailloux, la deuxième partie traite de la transition campagne/ville actuellement déstructurée qu'offre la route de Hannut, tandis que la troisième partie traite de l'entrée dans le tissu urbain dense au niveau du croisement rue de septembre/route de hannut.

1 - Traitement de la première entrée de ville

L'aménagement visant à réduire la vitesse automobile installé à la sortie du Bois aux Cailloux fait actuellement office d'entrée de ville. A terme, cet espace sera le lieu de rencontre entre la route de Hannut, la zone naturelle et le futur projet de contournement de la ville de Jodoigne (voir plan de secteur). Ce carrefour devra donc faire l'objet d'un projet d'aménagement de grande envergure de par sa position stratégique de porte de ville. Afin de renforcer la présence du piéton dans ce carrefour, des départs de balades vers la zone naturelle peuvent être aménagés et des panneaux d'information peuvent être installés (informations relatives à la réserve naturelle, à l'histoire de la ville de Jodoigne...).

Un traitement lumineux approprié doit également signaler le lieu, en terme de sécurité, mais également en termes de mise en valeur de l'espace.

Une intervention plus "artistique" pour marquer le lieu n'est pas à exclure (appel à un artiste local, concours...).

2 - Traitement de la transition ville/campagne (espace compris entre les deux entrées)**- Redonner une cohérence à la route de Hannut**

Afin de redonner une cohérence à cet espace, il semble nécessaire d'agir sur plusieurs points. Concernant l'affichage publicitaire, il est à bannir au maximum ou à concentrer en un point précis pour éviter son égrainement le long de la voirie. D'autre part, des alignements végétaux peuvent être réalisés pour habiller le bâti le long de la voirie et rendre de la cohérence à cette transition ville/campagne actuellement déstructurée.

Un accompagnement lumineux adapté aux différents utilisateurs est préconisé : un éclairage bas pour les voies piétonnes et cyclistes, un éclairage haut implanté sur les bermes centrales pour la voirie automobile.

Un accompagnement végétal semble indiqué pour redonner un aspect d'unité à l'espace. Dès lors, si la largeur de voirie le permet, on envisagera une plantation d'arbres haute tige de manière à donner un aspect d'"avenue" à ce tronçon.

- Valoriser la circulation douce

Cette portion de la route de Hannut relie le centre ville aux équipements scolaires mais aussi le RAVeL à la zone naturelle. Un aménagement piétonnier et cycliste aux abords de la route pourrait permettre une meilleure connexion entre ces différents sites.

- **Aménagements visant à réduire la vitesse automobile**

Afin de sécuriser la voirie pour les piétons qui l'empruntent quotidiennement, il est nécessaire de donner à cette entrée de ville une fonction décélétratrice pour les véhicules qui l'empruntent. Pour cela, un entretien et une mise en valeur végétale des terre pleins centraux mais aussi un ensemble d'alignements sur le bas coté permettent de cloisonner les espaces en fonction des utilisateurs (automobilistes/cyclistes/piétons) et de rappeler à l'automobiliste qu'il approche d'un centre urbain. Un travail de signalisation routière et éventuellement d'aménagement pour réduire la vitesse des automobilistes (plateaux, dos d'âne...), notamment aux abords des traversées piétonnes, est à réaliser le long de la route.

- **Mise en valeur de la fonction piétonne et cycliste**

Il est nécessaire de réhabiliter les trottoirs dégradés. Deux espaces séparés sur le trottoir peuvent être créés : une piste cyclable au plus proche de la route et une voie piétonne au plus proche des habitations. La traversée située entre l'Athénée Royal et le lotissement doit faire l'objet d'une sécurisation spéciale en vue du passage quotidien de nombreux élèves.

3 - Traitement de la deuxième entrée de ville

La deuxième entrée de ville se situe au niveau du croisement route de Hannut/rue de Septembre ou le RAVeL vient s'insérer au sud, et constitue la pénétration de la route de Hannut dans l'urbain dense. Il est nécessaire de travailler à une connexion sécurisée pour les cyclistes et les promeneurs entre le RAVeL et les aménagements aux abords de la route de Hannut. Une signalisation de la zone naturelle pourrait inciter les utilisateurs du RAVeL à faire un détour et pourrait ainsi ouvrir la zone naturelle à un plus large public. La route de Hannut constituerait alors un itinéraire bis menant à la traversée de la zone naturelle. Les matériaux et les couleurs utilisées doivent être dans le même esprit que l'entrée de ville située en amont ("première entrée de ville"). Un traitement lumineux assurant sécurité et convivialité doit également être mis en place.

3- Deuxième Entrée de ville

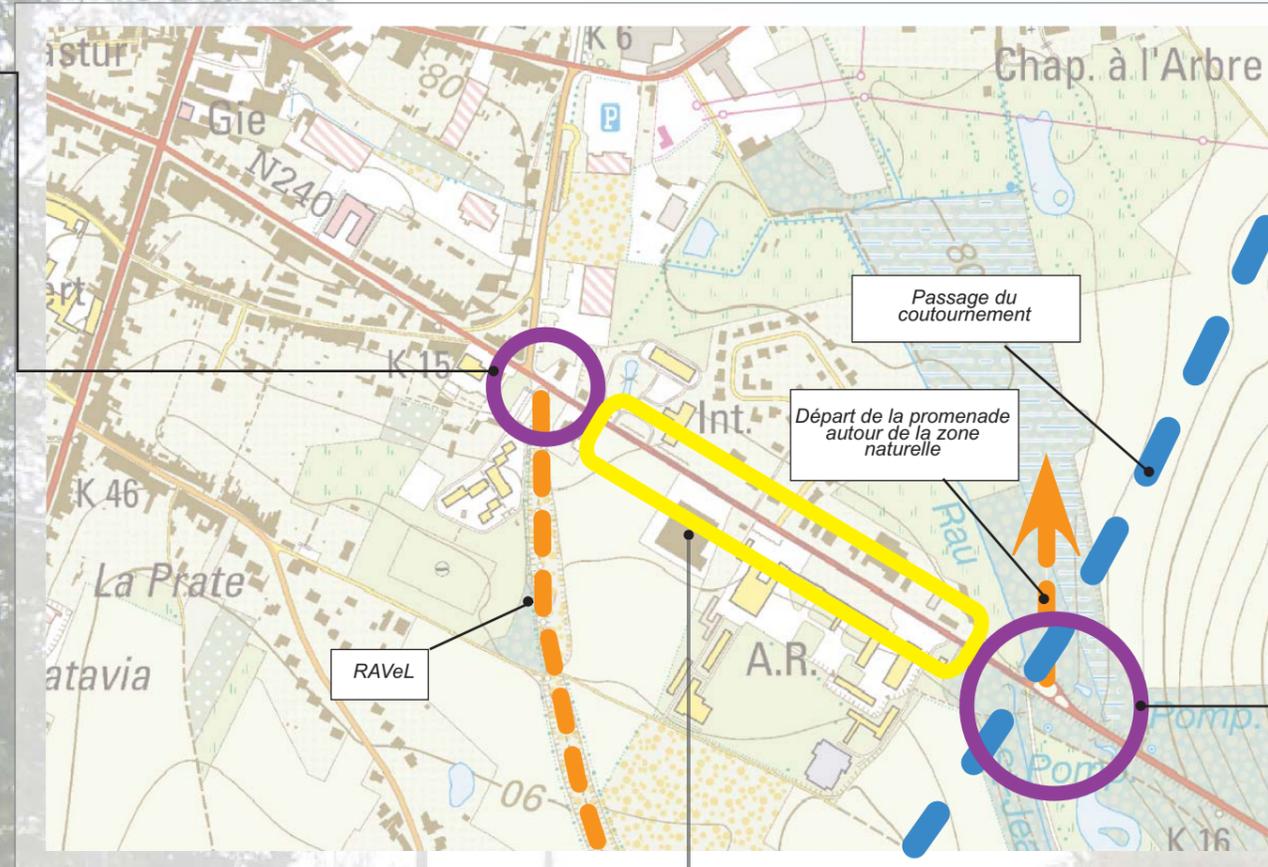
- Connexion sécurisée du RAVeL.
- Mise en place d'une signalétique (informations culturelles, itinéraires de balades...).
- Traitement lumineux approprié (sécurité et convivialité).



A proximité, un espace public intéressant combinant aire de repos et piste cyclable. Type d'aménagement à généraliser.

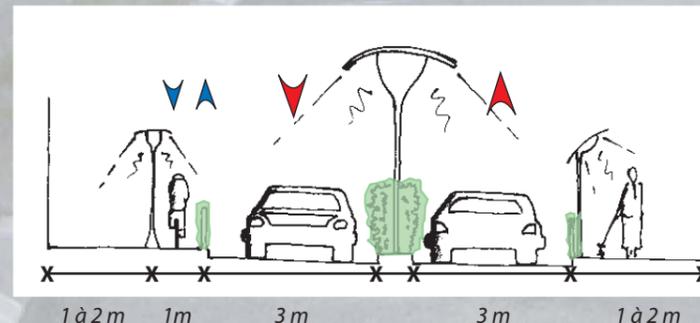
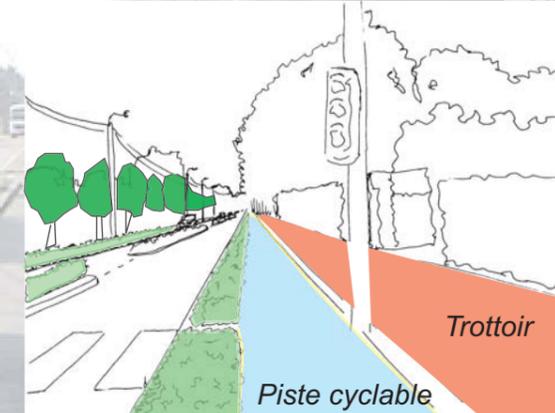
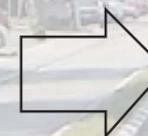
2- Traitement de la transition ville-campagne - restructuration du linéaire :

- Séparation et sécurisation des flux piétons-vélos-cyclistes-automobiles.
- Végétalisation des bermes centrales et des abords de voiries (arbres hautes tiges ou haies, selon la configuration des lieux).
- Regroupement ou exclusion de panneaux publicitaires et rationalisation des panneaux routiers.
- Traitement lumineux approprié (éclairage bas pour les piétons et cyclistes et éclairage haut et central pour les automobilistes).



1- Première Entrée de ville - requalification de l'espace public :

- Dispositif réducteur de vitesse.
- Sécurisation de l'espace piéton et cycliste.
- Mise en lumière de l'espace.
- Mise en place d'une signalétique (information sur la réserve naturelle, informations culturelles, informations historiques...)



Profil proposé pour une meilleure gestion des flux. Une végétalisation agrémente l'espace tout en renforçant les séparations entre les utilisateurs. Un éclairage adapté aux différents modes est mis en place. Dans la mesure du possible, on essaiera de planter des arbres haute tige, de manière à donner un aspect plus "majestueux" à la voirie.



GAL Culturalité en Hesbaye brabançonne asbl
Hôtel des Libertés
Grand-Place,1
1370 Jodoigne

Fiches d'intervention *Commune de Jodoigne*

Entrée de ville par la route de Piétrain

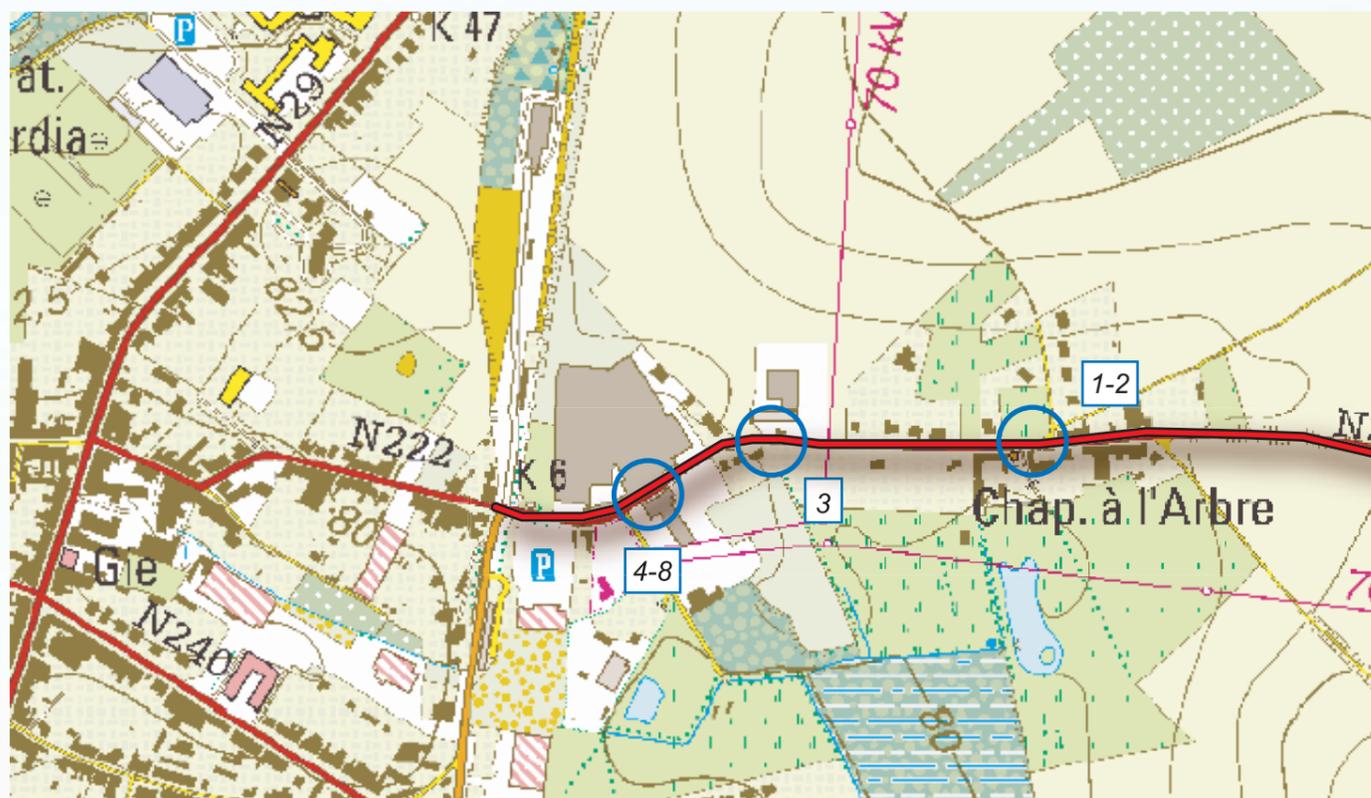
Auteurs de projet - association momentanée :



Chée de Waterloo, 426
tel : 02-534.50.35
fax : 02/534.50.95
E-mail : cooparch@cooparch.be
web : www.cooparch.be



Rue Montagne aux Angés, 26
B - 1081 Bruxelles
tel 02 779 13 55 -
fax 02 779 22 75
agora@agora-urba.be



ANALYSE DESCRIPTIVE

Le paysage perçu

De manière générale, l'entrée de Jodoigne par la route de Piétrain peut se décomposer en deux entités de tailles comparables. La première, la plus à l'extérieur de la ville, est formée par les extensions d'habitations qui s'égrènent le long de la voirie, tandis que la seconde, plus proche du centre, correspond aux bâtiments de la Jodoco et de ses environs immédiats. Ces deux ensembles laissent une impression d'espace manquant souvent de cohérence.

La zone d'extension d'habitations est caractérisée par une succession relativement ouverte de maisons alignées le long de la voirie avec ponctuellement l'incursion d'une parcelle agricole. Le bâti est relativement concentré autour de la Chapelle à l'Arbre (constructions les plus anciennes) et plus lâche ailleurs (constructions plus récentes type "villa", photos 1 à 3). Cette chapelle, témoin de l'ancienneté du lieu et déjà visible sur la carte de Ferraris (fin 18ème), constitue le seul élément de centralité des environs.

En s'approchant de la ville dense, on aperçoit très vite les imposants bâtiments de la Jodoco (photos 4 et 5). Ils frappent par leur taille mais également par la couleur de leurs matériaux : bardage en plastique rouge pour les parties les plus récentes et briques pour les parties plus anciennes-photos 7 et 8. Notons que si les parties les plus récentes du complexe présentent peu d'intérêt au niveau esthétique et architectural, les parties les plus anciennes, en briques, se démarquent par une architecture plus intéressante qui relève presque du patrimoine industriel belge. Cette forte présence de ces bâtiments est accentuée par un effet de rétrécissement de la voirie dû à la proximité des constructions implantées de part et d'autre (les bureaux de l'entreprise sur la droite et un bâtiment désaffecté sur la gauche photo 9). En face du bâtiment principal, un vaste espace bétonné frappe par son apparente inutilité (photos 4 et 6). Cette friche jouxte une réserve naturelle qui s'étend au sud jusqu'à la route de Hannut.



La chapelle à l'Arbre, en amont de l'entrée de Jodoigne, constitue un élément de centralité intéressant. Du bâti traditionnel la borde.



Des habitations lâches s'égrènent le long de la voirie, atténuant un effet de porte pourtant souhaitable pour une entrée de ville.



Les bâtiments de la Jodoco, imposants, constituent un signal visuel fort. Au premier plan, la friche industrielle.



Les bâtiments de la Jodoco, visibles depuis l'extérieur de la ville.



La friche industrielle vue depuis la route, on aperçoit au fond la réserve naturelle.



Certaines parties du complexe industriel offrent une architecture intéressante.



Les parties les plus récentes souffrent quant à elles d'une plus faible qualité architecturale accentuée par un revêtement peu esthétique (bardage en plastique).



Arrivée dans la ville. Juste avant de découvrir les bâtiments de la Jodoco, le rapprochement des alignements donne un effet de rétrécissement.

ANALYSE DESCRIPTIVE (suite)**Evolution historique**

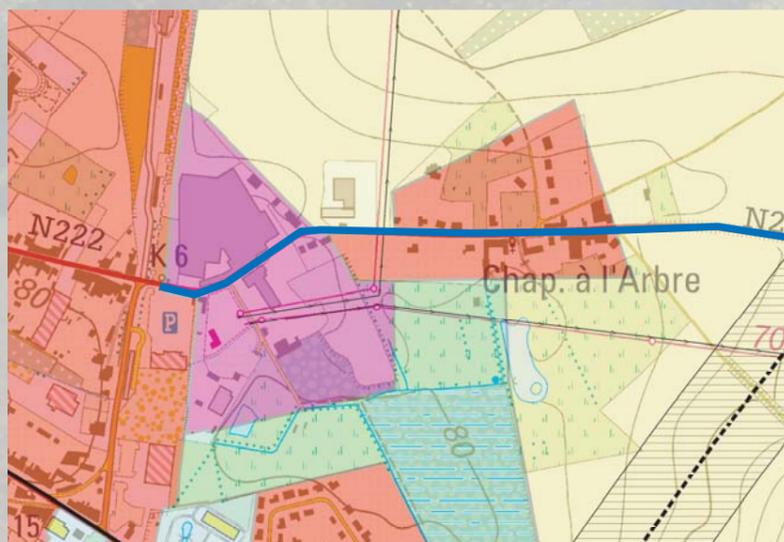
La carte du Comte de Ferraris apporte quelques éléments de compréhension sur l'évolution de l'espace. On y aperçoit en effet que la route menant à la ville était entièrement plantée depuis la Chapelle à l'Arbre, donnant sans doute une certaine mise en scène de l'entrée. A hauteur de l'actuel Brico se trouvaient des potagers qui laissaient la place ensuite au bâti plus dense du centre de la ville. Autre élément d'importance: les nombreux chemins, souvent bordés d'arbres, qui maillent les espaces compris entre les principales voies d'accès de la ville.



Extrait de la carte de Ferraris, un alignement d'arbres accompagnait la route menant à Jodoigne. La route de Piétrain est tracée en rouge.

Contexte socioéconomique

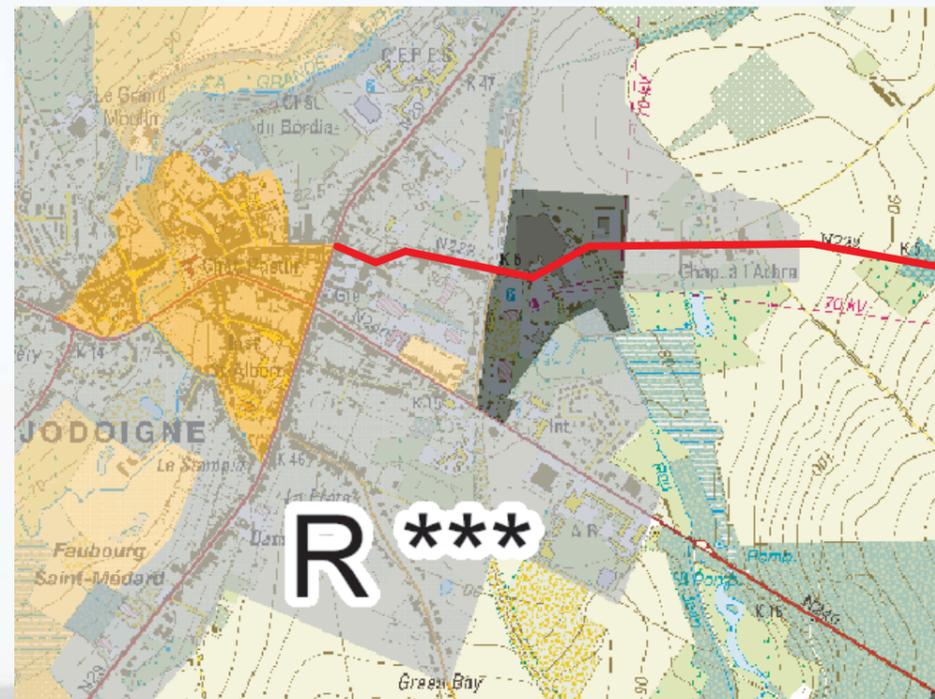
L'entrée de Jodoigne par la route de Piétrain présente une affectation partagée entre une zone d'habitat et une zone d'activité économique (voir les deux entités décrites plus haut). Chacune de ces zones offre un potentiel de restructuration du paysage puisque la première comporte plusieurs parcelles vides tandis que la seconde comporte une friche industrielle, dont le comblement sera fonction de la santé financière de l'entreprise (ou de l'implantation d'une autre). Une réserve naturelle liée à la présence d'un fond humide s'étend au sud.



Extrait du plan de secteur. En mauve, la zone d'activité économique; en rouge, la zone d'habitat; en vert, la réserve naturelle. La route de Piétrain est tracée en bleu.

Situation par rapport aux périmètres d'enjeux paysagers :

La carte des périmètres d'enjeux paysagers classe l'ensemble du site de la Jodoco ainsi que la succession des grandes surfaces (Trafic et Champion) en point noir, un des plus importants du canton en termes de superficie. Le reste est qualifié de paysage faible à l'exception des parties sud-est et est, qualifiées de paysage ordinaire. Notons que le centre de Jodoigne est qualifié de paysage très remarquable.



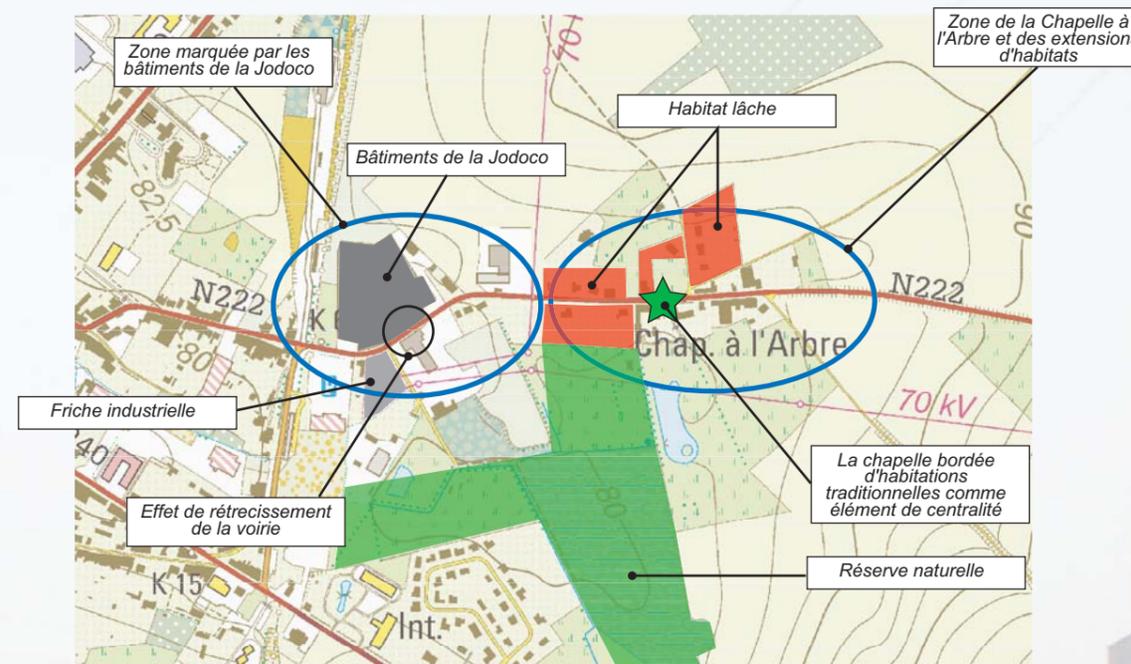
Extrait de la carte des périmètres d'enjeux paysagers. L'entrée est qualifiée de paysage faible ou de point noir qu'il convient de restructurer. La route de Piétrain est tracée en rouge.

ANALYSE DESCRIPTIVE (fin)

Analyse AFOM:

ATOUTS	FAIBLESSES
<ul style="list-style-type: none"> • La volumétrie imposante des bâtiments de la Jodoco comme signal de porte d'entrée de la ville. • La présence du noyau ancien de la chapelle à l'Arbre. • La proximité d'une zone naturelle. 	<ul style="list-style-type: none"> • La faible qualité architecturale des bâtiments les plus récents de la Jodoco. • Le caractère déstructuré du tissu urbain.
OPPORTUNITES	MENACES
<ul style="list-style-type: none"> • La mise en valeur de certaines parcelles vierges affectées en zone d'habitat du plan de secteur. • Le comblement de la friche industrielle. 	<ul style="list-style-type: none"> • Une mauvaise intégration paysagère dans le cas de l'implantation d'une nouvelle construction sur l'actuelle friche industrielle. • Une mauvaise intégration paysagère des habitations dans le cas d'une urbanisation des zones d'habitat du plan de secteur. • Une mauvaise intégration paysagère de la voir de contournement prévue au plan de secteur.

synthèse



OBJECTIFS

- **Restructurer l'ensemble du tissu urbain.**
- **Requalifier le site industriel de la Jodoco.**
- **Requalifier le noyau ancien de la Chapelle à l'Arbre.**

*PROPOSITIONS****La création d'une première porte au niveau de la Chapelle à l'Arbre.***

Il est proposé que le noyau de la Chapelle à l'Arbre joue le rôle de première porte d'entrée, au caractère discret, entre le rural des plateaux agricoles et l'urbain de la ville dense. Il s'agit en quelques sortes de créer ici une entrée progressive vers la ville et ses activités plutôt que de jouer sur un effet de monumentalité (qui sera joué par les bâtiments industriels aux abords de la ville dense-voir plus loin). Pour ce faire, il est nécessaire de créer un effet de porte par la mise en place d'un dispositif ralentisseur, agrémenté autant que faire se peut de végétation. La part de la circulation piétonne ne doit pas être négligée, ce dispositif ralentisseur pouvant éventuellement servir de point de départ à un cheminement piéton vers la ville. Parallèlement, cette porte d'entrée est liée à l'arrêt de bus situé à cet endroit.

Veiller à une implantation dense des futures constructions le long de la voirie.

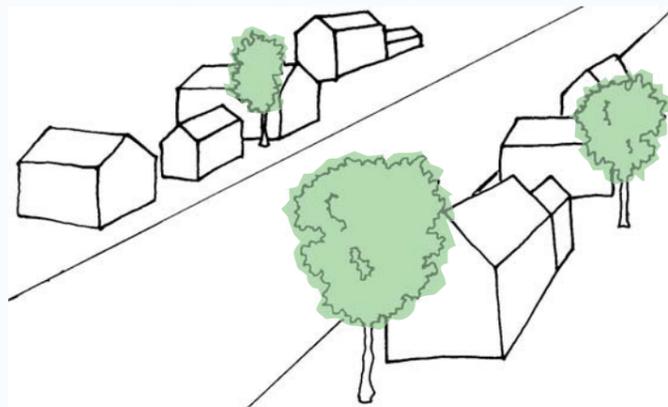
Afin de souligner le passage du monde rural au monde urbain, les futures constructions de la zone d'habitation du plan de secteur devront se faire dans le prolongement des fronts de bâtisse existants, les aires de stationnement étant prévues sur le côté ou à l'arrière du bâtiment. Il est également souhaitable de voir se mettre en place un resserrement des fronts bâtis ou une diminution de la largeur de voirie au profit de l'espace public.

Combler la friche industrielle par des gabarits en accords avec les bâtiments existants

La zone d'activité économique occupée partiellement par les bâtiments de la Jodoco est l'espace le plus à même de proposer un effet de monumentalité marquant l'entrée de ville. L'espace vierge face aux bâtiments existants devra donc s'urbaniser en harmonie avec ceux-ci, que ce soit au niveau de la volumétrie ou de l'implantation. Dans le cas de constructions de bâtiments de plus faible gabarit, il peut être envisagé la création d'une place publique. On veillera enfin à soigner la frontière entre la fiche et la réserve naturelle par un accompagnement végétal approprié.

Travailler sur les revêtements des bâtiments industriels les plus récents

Les parties les plus récentes des bâtiments de la Jodoco frappent par un bardage en plastique de faible qualité. Il est dès lors souhaitable de voir se mettre en place un revêtement de meilleure qualité esthétique.



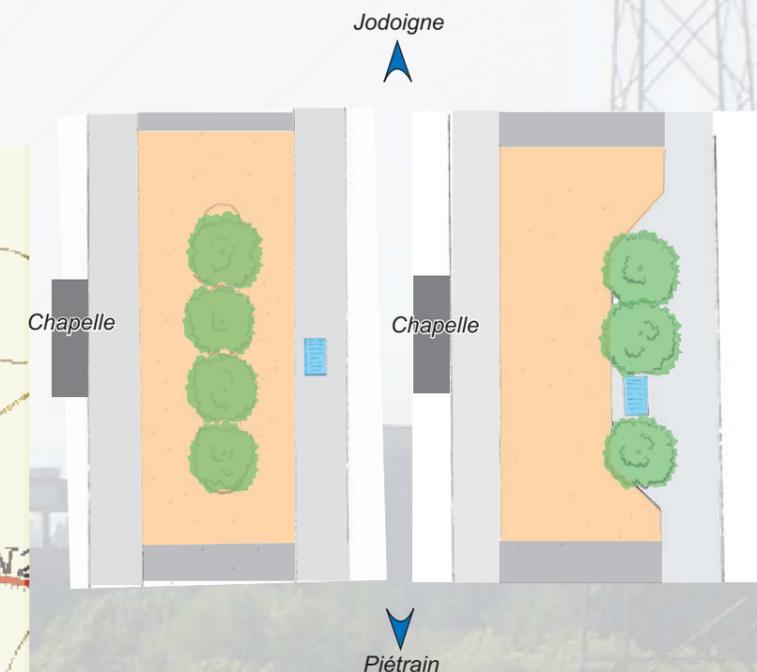
Un exemple d'implantation du bâti évitant les zones de recul trop importantes.

1 - Les constructions sur les parcelles vides devront s'implanter selon un alignement le plus régulier possible en évitant des zones de recul trop importantes.

2 - Une première porte d'entrée est réalisée au niveau de la Chapelle à l'Arbre.



Situation actuelle: peu d'éléments font sentir que l'on pénètre dans une agglomération.



Deux types de dispositifs ralentisseurs de vitesse caractérisés par un rétrécissement de la voirie et une modification des matériaux. Les plantations rendent l'attente du bus plus agréable et participent à créer une atmosphère plus intime à ce lieu. On notera que la deuxième proposition (à droite), offre une meilleure visibilité de la chapelle.

3 - La friche industrielle et le complexe de la Jodoco devront s'affirmer en tant que porte d'entrée de ville.



La friche devra s'urbaniser par des gabarits et des modes d'implantation en accord avec les bâtiments industriels.



Un autre revêtement plus en accord avec la brique des bâtiments les plus anciens est à prescrire (briques ou bois)