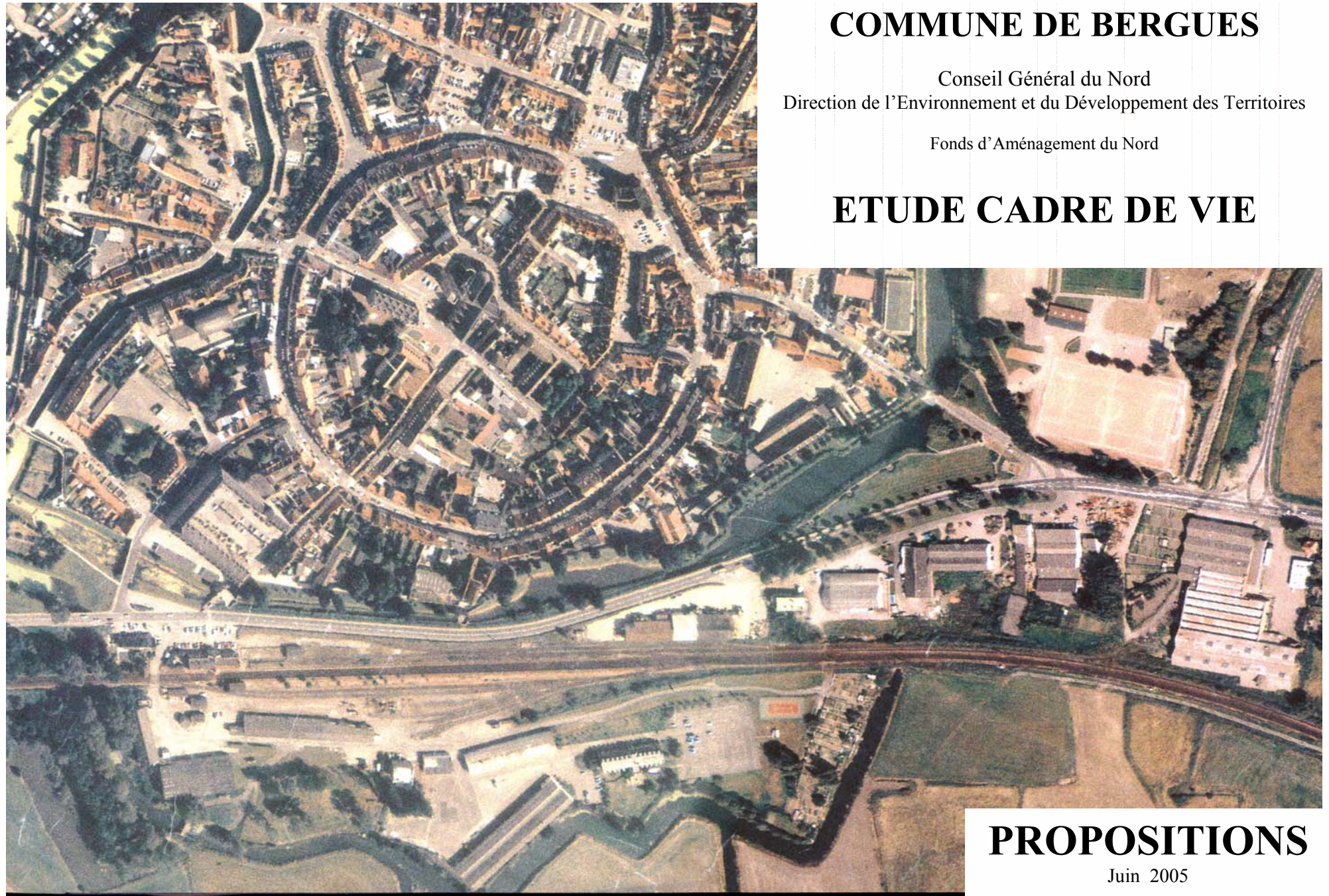


COMMUNE DE BERGUES

Conseil Général du Nord
Direction de l'Environnement et du Développement des Territoires

Fonds d'Aménagement du Nord

ETUDE CADRE DE VIE

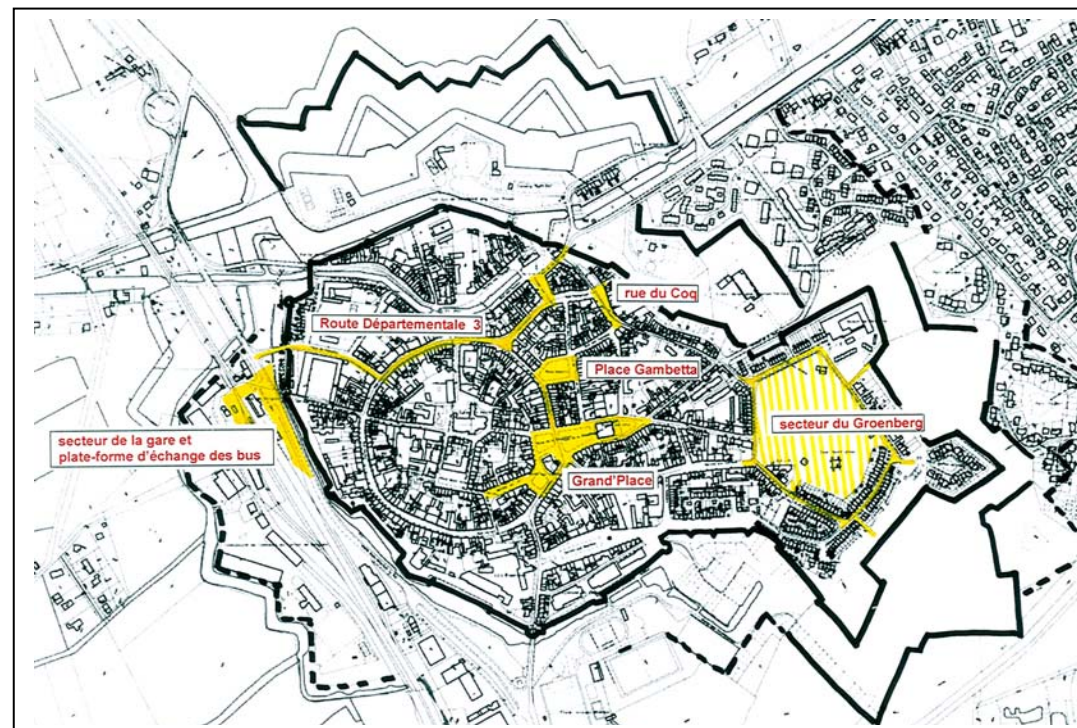


PROPOSITIONS

Juin 2005

SOMMAIRE PROPOSITIONS

	Pages
Introduction	2
1. Aménagement de la RD 3	3
Diagnostic sur la RD3	4
Repérage photographique	5
Coupes existantes et propositions par séquence	9
Projet d'aménagement de la place du Marché aux Poissons	11
Aménagement du carrefour Rue nationale - Rue Anglaise	12
Images de références	15
2. La Grand'Place	19
Etat des lieux et emprise visuelle de la place	20
Premières options de circulation : scénarios	21
Premières esquisses : principes d'aménagement	27
Etude comparative de places aménagées en Belgique	33
Les grands principes pour le centre	37
Options de circulation et de stationnement pour le centre	39
La Grand'Place, principes d'aménagement	47
La Grand'Place, Avant- Projet	48
La Grand'Place, phasage	51
3. Le secteur de la gare et la plate-forme d'échange des bus	53
Le choix d'un emplacement pour la plate-forme d'échange	55
Les nécessités techniques pour une plate-forme d'échange	57
Rappel du schéma d'intention pour le paysage du RD 916	59
Etat des lieux	60
Projet esquisse	61
4. Le secteur du Groenberg	65
Etat des lieux	66
Schéma directeur	68
Projet	69
Images de référence	71
5. La rue du Coq	73
Etat des lieux	74
Proposition N°1	76
Proposition N°2	77
6. Place Gambetta	79
7. Matériaux, mobilier, éclairage	83
8. Les comptes rendus de réunion	87



Introduction

Suite au diagnostic et au schéma directeur explicités dans le précédent document, les projets proposent de concilier le respect et la valorisation du patrimoine avec la fonctionnalité des espaces publics, de faciliter l'accueil des nombreux visiteurs tout en préservant la qualité de vie des habitants, de permettre une harmonie entre les piétons de tout type, personnes âgées, enfants, et les automobilistes.

Les propositions prennent en compte le degré d'intérêt intercommunal ou plus local de chaque secteur.

Les options d'aménagement seront définies sur les secteurs

de la traversée de la ville par la RD 3, dont la voirie doit faire bientôt l'objet d'une mise hors gel,

de la Grand Place, pour lequel de nombreux schémas et esquisses ont été nécessaires pour arriver à un projet partagé par tous,

de la gare et la plate-forme d'échange des bus, qui a demandé plusieurs réunions élargies à l'intercommunalité et aux spécialistes de transports, ainsi que la participation du bureau d'étude en charge de l'étude sur le Faubourg de Cassel, qui avait à donner une réponse variante sur ce sujet,

du Groenberg,

de la rue du Coq

de la place Gambetta

Les propositions d'aménagement tiennent compte des capacités financières de la commune et visent des modes de gestion simples et durables.

Remerciements

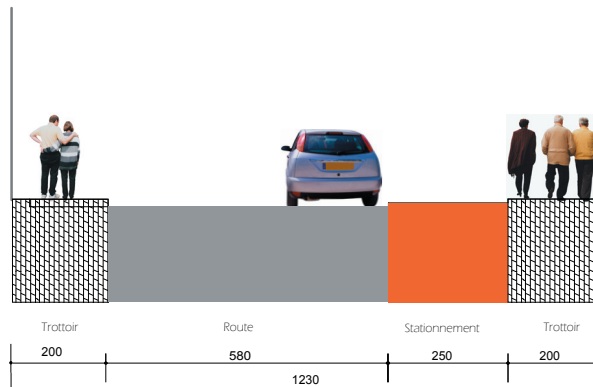
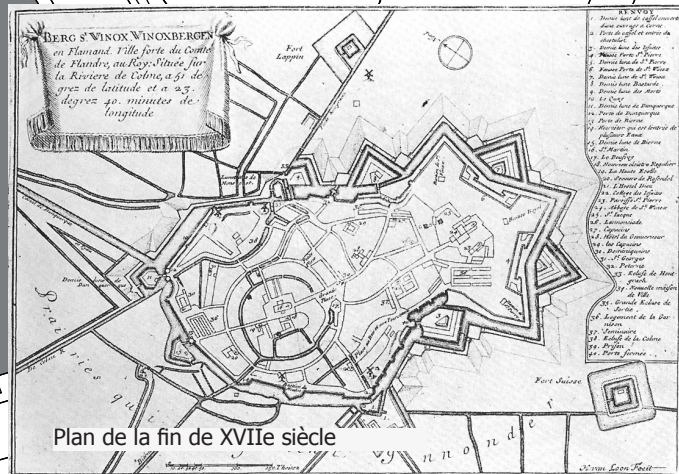
Nous remercions particulièrement toutes les personnes désignées ci dessous qui ont bien voulu nous communiquer des renseignements précieux, nous faire comprendre Bergues de manière concrète ou s'associer au travail d'élaboration et de validation de l'étude.

- L'équipe municipale et tout particulièrement Monsieur le Maire, André Declercq, Daniel Delemazure, Président de la Commission Centre Ville, conseiller, Messieurs les adjoints, Jacques Vandenberghe, René Patoor, Jacques Martel, Guy Serlooten, Gérard Tacquet, Paul Lammin, Messieurs et Mesdames les conseillers Serge Sauvage, Stéphane Collewet, Maryse Bonnière, Fabienne Blanckaert,
- Monsieur J.P. Clyti de l'association les balladins du Groenberg, Mme Annie Ruckebusch, présidente de l'office du Tourisme, M José Szymaniak, président de l'ADAV
- La Direction de l'Environnement et du Développement des Territoire du Conseil Général du Nord, représentée par Anne Françoise Del Litto, chargée d'étude
- Le CAUE du Nord, représenté par Christophe Grandjacques, chargé d'étude
- L'agence d'urbanisme de Dunkerque AGUR représentée par Xavier Monnet et Alain Clesse
- Le Service Départemental de l'Architecture, SDAP, représenté par Mme Catherine Bourlet, architecte des bâtiments de France
- Les services du Conseil Régional Nord-Pas-de-Calais / Direction des transports : Loïc Lemancel,
- Les services transports et voirie du Conseil Général du Nord : Cécile Paillart et Bernard Dujardin, Direction des Transports, P. Gillio, DVI, UT Dunkerque, J-M. Vromant, DVI, BEESR
- Les services des transporteurs CALICAR : Philippe Schoonaert et Guillaume Boutelier
- La Communauté de Communes du Canton de Bergues, CCCB, Monsieur Figoureux, Président, Bruno Heusèle, DGS
- Le Bureau d'études Cadre de vie en charge de l'étude du faubourg de Cassel pour la Communauté de commune du Canton de Bergues, Julien LAngé, Mandataire

1. La RD 3

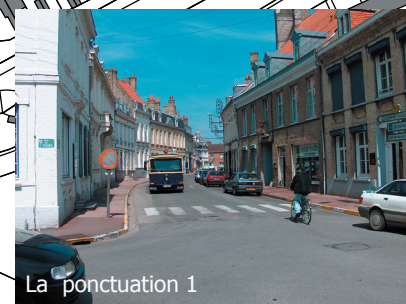
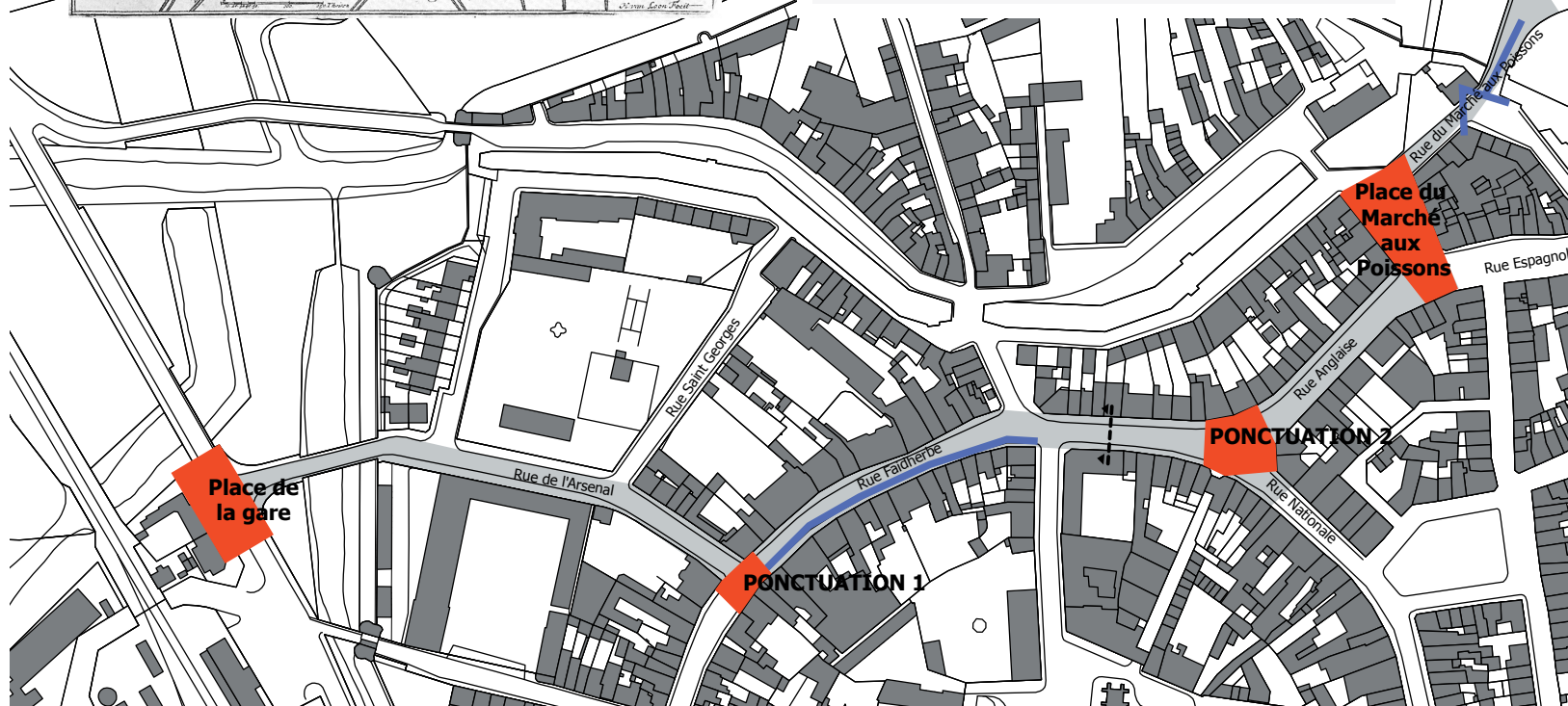
1. Aménagement de la RD 3

Diagnostic sur la RD 3



Coupe de principe, constituant l'objectif à atteindre

Hormis la place de la gare qui constitue le point de départ de la section urbaine de la RD 3, cette rue compte trois ponctuations à valoriser.



1. Aménagement de la RD 3

Repérage photographique

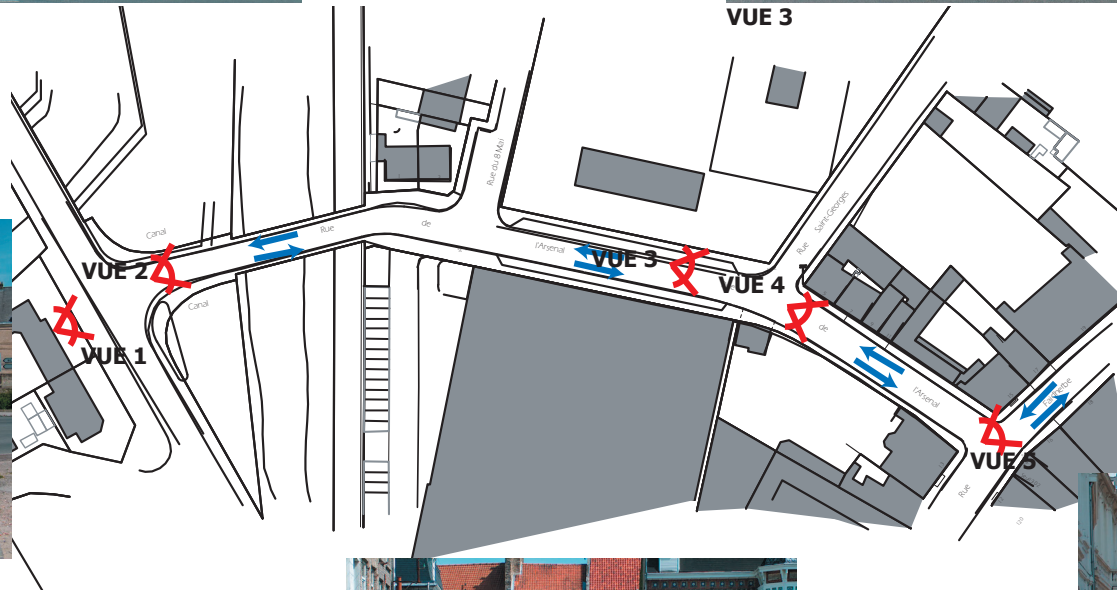


VUE 2



VUE 3

Des ambiances assez variées (gabarit, cadre architectural, stationnement ...)



VUE 1



VUE 4



VUE 5

1. Aménagement de la RD 3

Repérage photographique

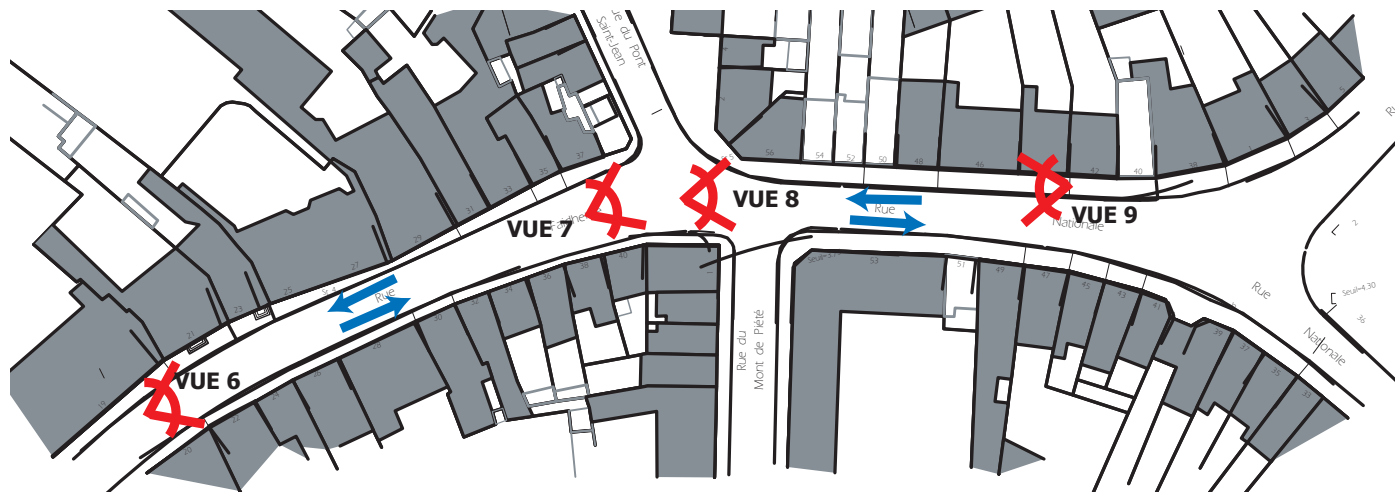


VUE 7



VUE 8

Des ambiances plus urbaines et plus commerçantes !



VUE 6



VUE 9

1. Aménagement de la RD 3

Repérage photographique



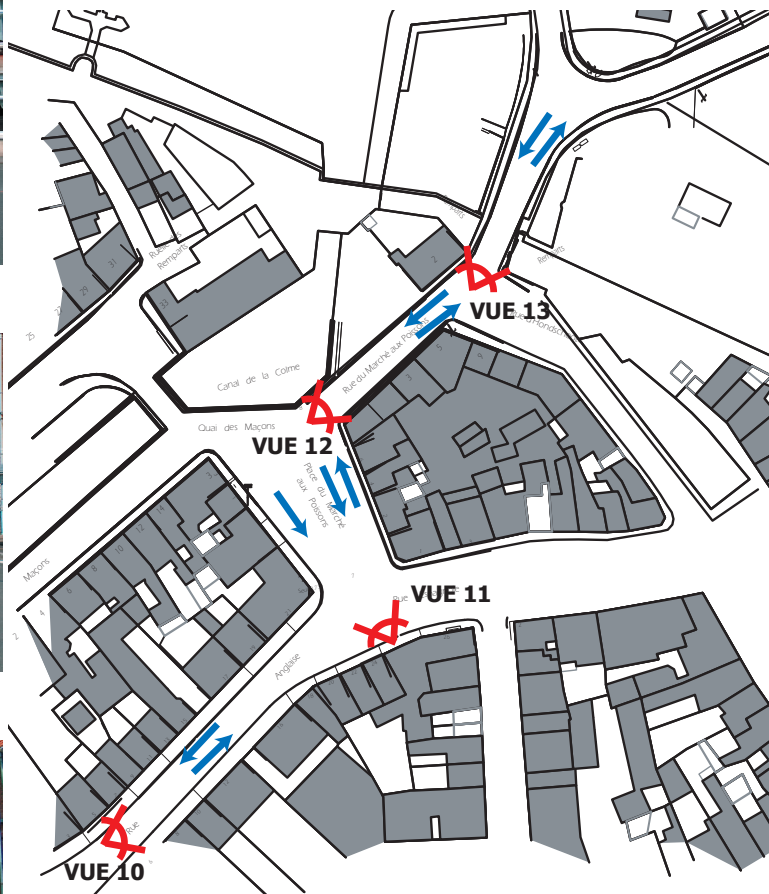
VUE 12



VUE 10



VUE 10



VUE 13

Une lisibilité très difficile à retrouver ...



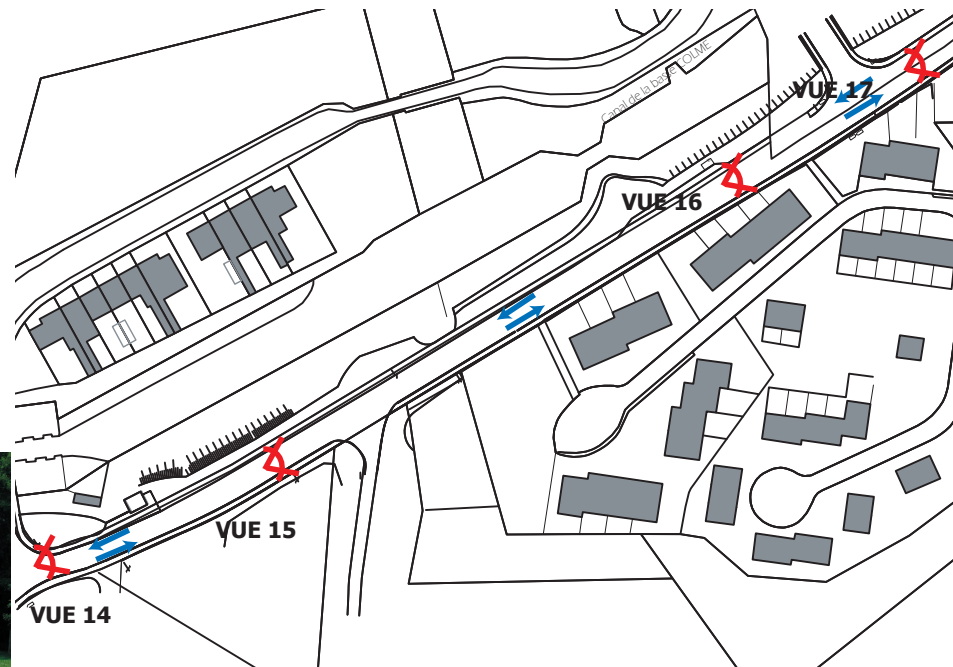
VUE 11

1. Aménagement de la RD 3

Repérage photographique



VUE 14



VUE 17



VUE 16

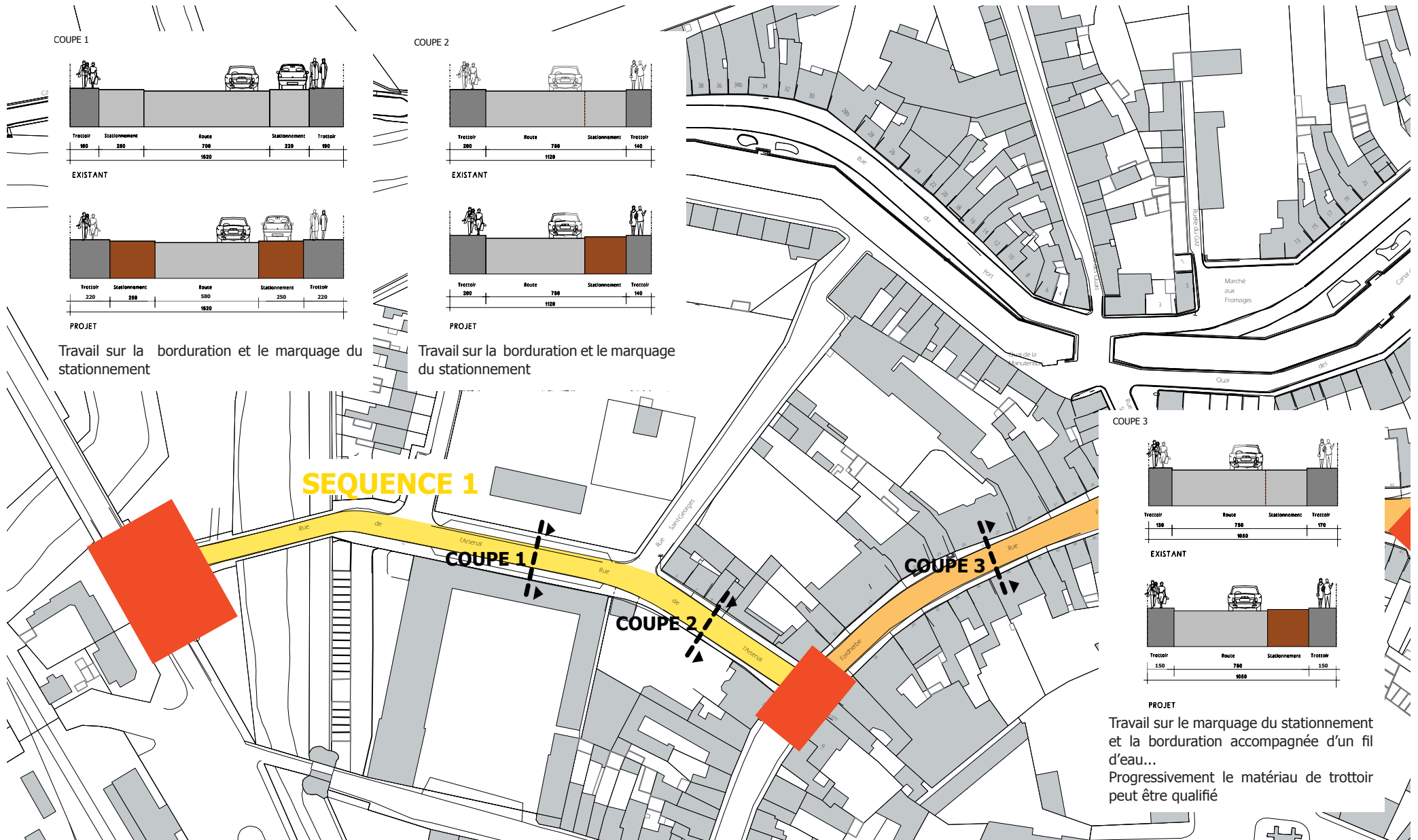


VUE 15

Des ambiances beaucoup moins urbaines, mais plus homogènes !

1. Aménagement de la RD 3

Coupes existantes et propositions par séquence



1. Aménagement de la RD 3

Projet d'aménagement de la place du Marché aux Poissons

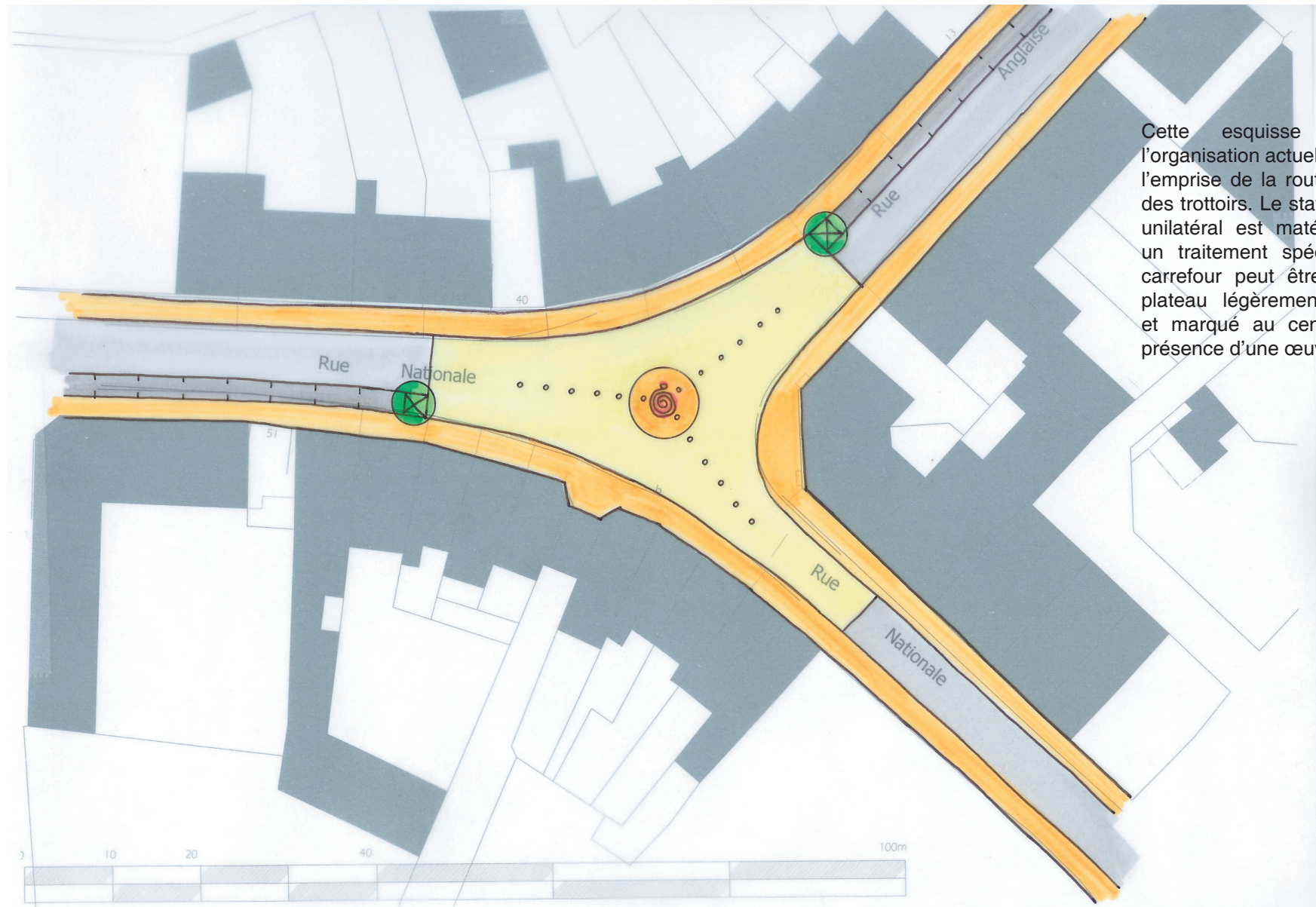


La place du Marché aux Poissons doit retrouver une vocation d'espace mixte, perdue aujourd'hui, au seul profit de la voiture. La RD 3 retrouve une emprise plus lisible côté Est. La partie Ouest dégagée, accueille les piétons et le stationnement, organisé par quelques plantations. Un matériau modulaire, souligné par une bordure en pierre naturelle, qualifie l'espace.



1. Aménagement de la RD 3

Aménagement du carrefour Rue Nationale - Rue Anglaise



Cette esquisse maintient l'organisation actuel en limitant l'emprise de la route au profit des trottoirs. Le stationnement unilatéral est matérialisé par un traitement spécifique. Le carrefour peut être traité en plateau légèrement surélevé et marqué au centre par la présence d'une œuvre d'art.

1. Aménagement de la RD 3

Aménagement du carrefour Rue Nationale - Rue Anglaise



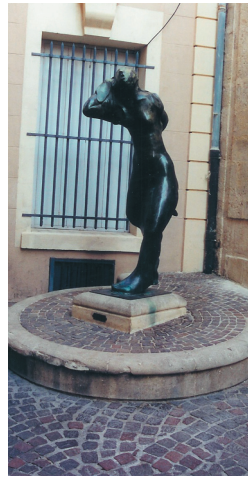
1. Aménagement de la RD 3

Aménagement du carrefour Rue Nationale - Rue Anglaise



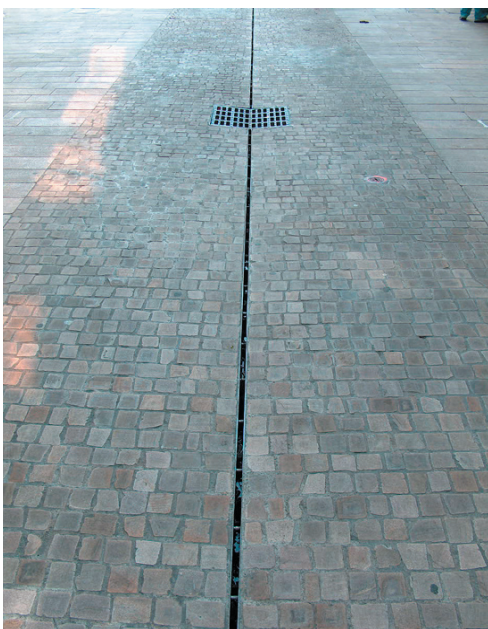
1. Aménagement de la RD 3

Images de références



1. Aménagement de la RD 3

Images de références



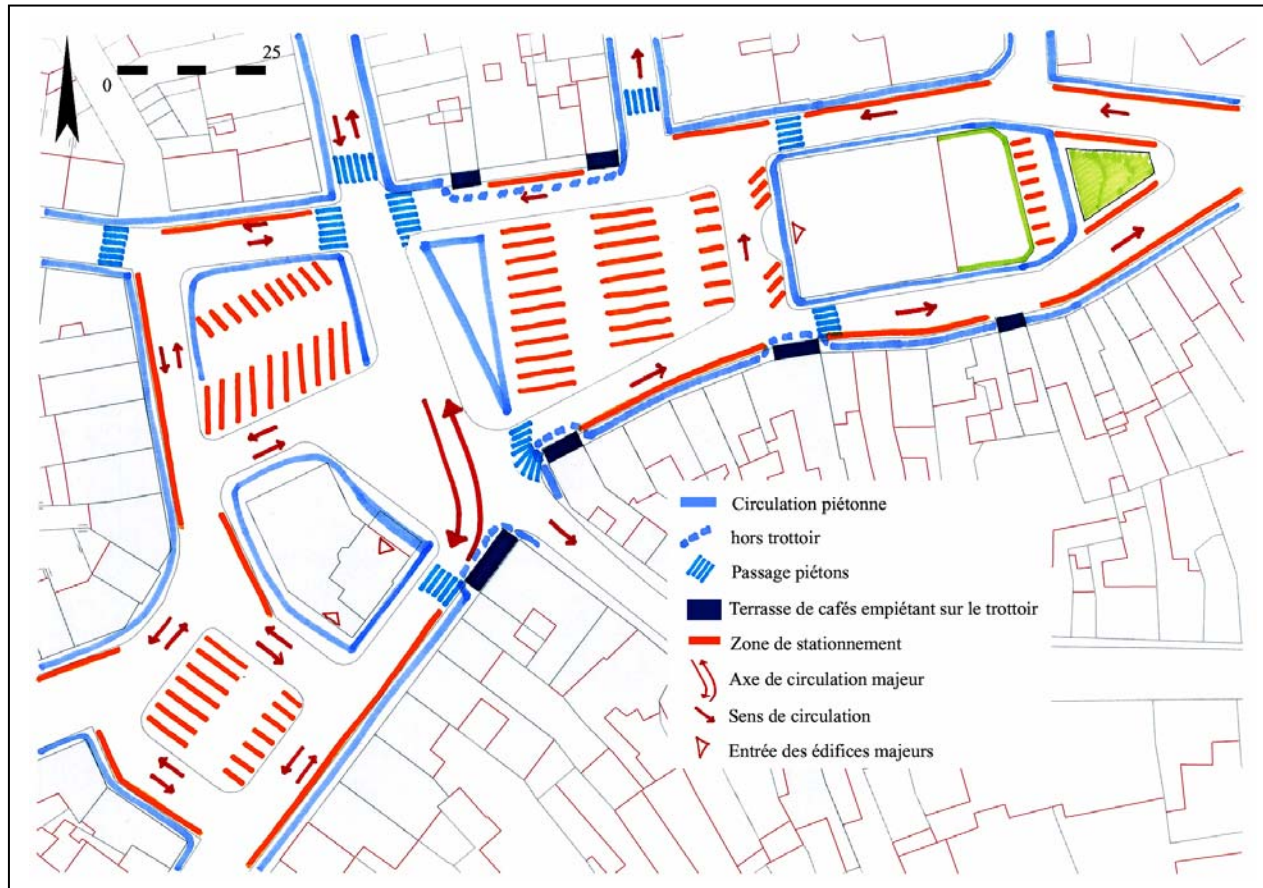
1. Aménagement de la RD 3

Images de références



2. La Grand'place

Etat des lieux



Emprise visuelle de la place



Options de circulation


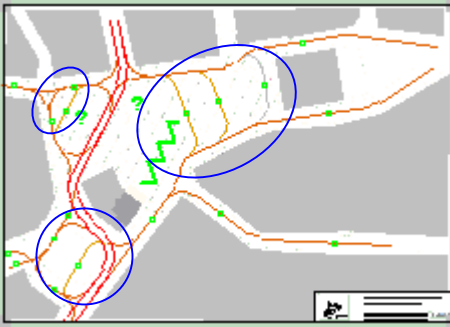
Figure	Description	Avantages	Inconvénients
<p data-bbox="215 272 506 300">Mouvements piétons</p> 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Les mouvements piétons entre les différentes entrées de la place (rues adjacentes) et les pôles (office du tourisme, maison communale) sont représentés comme de grosses lignes élastiques. ▪ Elles forment les tracés de demande de circulation piétonne, à privilégier. ▪ L'optique est de délimiter les couloirs à réserver en priorité pour les déplacements à pied ▪ Ces couloirs cernent des aires de calme relatif, qui peuvent être affectées à des fonctions annexes (séjour, parcage) 		
<p data-bbox="215 754 495 782">Principes communs</p> 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aire utilisable pour les activités et le parcage devant la Maison Communale, avec : <ul style="list-style-type: none"> ○ Une allée de « prestige » donnant accès à l'entrée de la Maison Communale pour des événements spéciaux (mariages, festivités, ...) ○ Deux allées donnant accès à des poches de parcage entre les deux façades nord et sud de la place de la République, accessibles au trafic à destination (donc pas de transit) ▪ Noyaux de parcage au Marché aux Volailles, et dans la zone d'ombre de la place côté rue de la Station ▪ L'idée est d'offrir, que l'on arrive sur la place par le Sud ou par le Nord, une option de parcage immédiat en bordure de la voirie d'accès principale. ▪ Les autres voies de circulation sur la place sont de hiérarchie inférieure, et n'incitent pas à y circuler, sauf pour atteindre une destination bien spécifique sur la place ▪ L'ensemble de la place, y compris ces voiries subsidiaires, prend la forme d'une esplanade piétonne largement libre d'obstacles ▪ Il n'est dès lors plus utile de chercher à se parquer au plus près de sa destination, et la première poche de parcage libre devrait faire l'affaire. 		




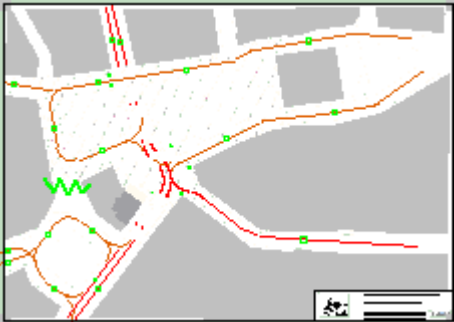



Figure	Description	Avantages	Inconvénients
<p data-bbox="219 148 360 177">Variante 1</p> 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Cette variante est une tentative d'orienter le trafic de passage derrière le beffroi, afin de libérer l'espace entre le beffroi et la Maison Communale 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Grande esplanade utilisable pour de multiples activités ▪ Parking modulable en quantité par l'ouverture ou la fermeture de certaines allées 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Perte d'espace côté rue de la Gare, espace triangulaire résiduel peu utilisable ▪ Difficulté d'infléchir le trafic de la rue Nationale, requiert une intervention architecturale ou urbanistique forte (monument, fontaine, arbre de grande taille,) ▪ Rabattement du trafic vers les façades à l'angle Marché aux Volailles / place République
<p data-bbox="219 579 376 608">Variante 1a</p> 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Conception similaire à la variante ci-dessus, mais inflexion de la circulation au pied du beffroi 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Espace rectangulaire côté rue de la Station plus aisément aménageable, offrant notamment la possibilité de couper les circulations de desserte motorisée le long de la façade nord de la place 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Risque plus grand de voir certains véhicules couper au court devant le beffroi en direction de la rue du Collège, plutôt que de contourner le beffroi, → mesures fortes requises (muret, plantations,) ▪ Espace central de la place moins modulable

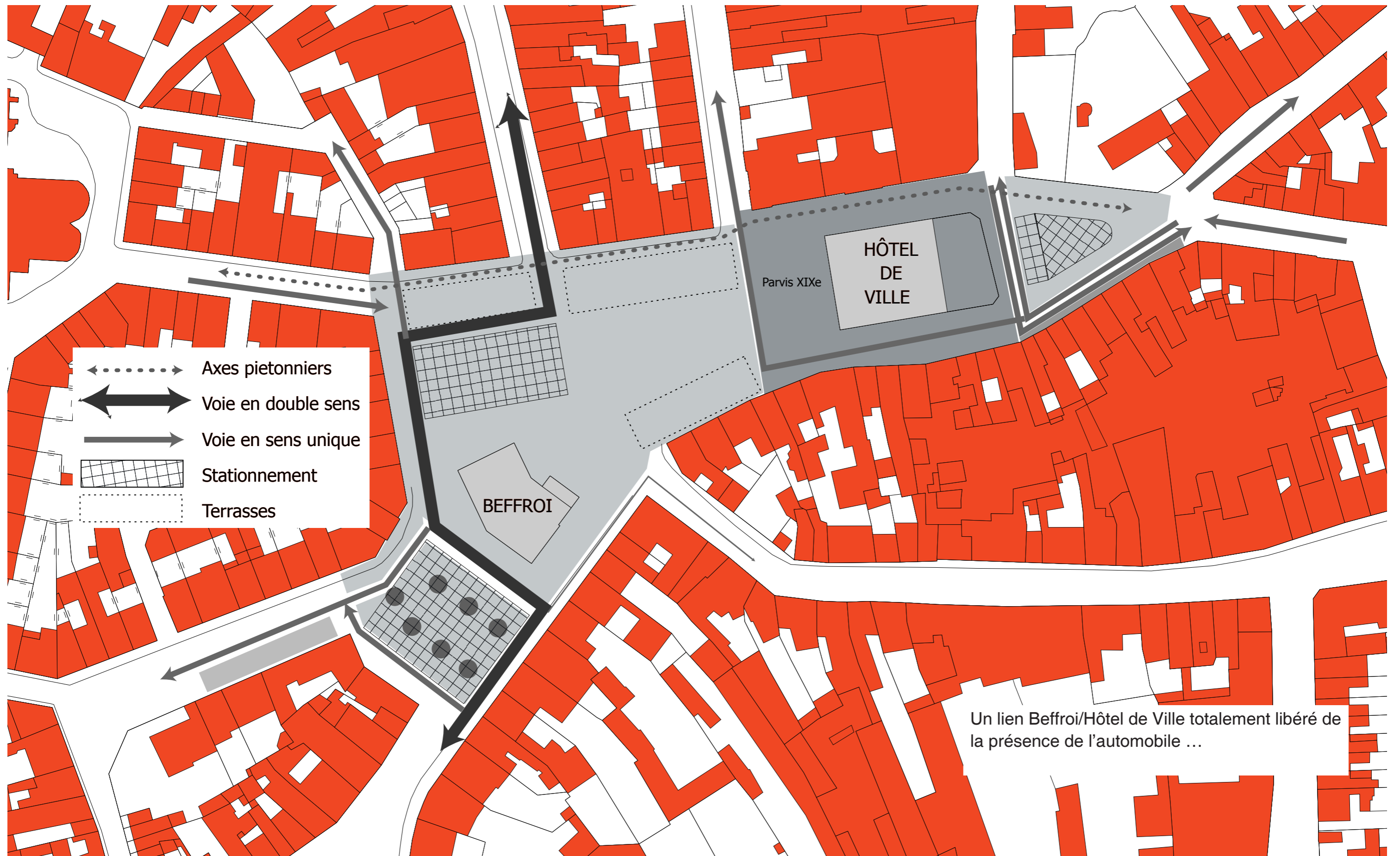
Figure	Description	Avantages	Inconvénients
<p data-bbox="219 148 360 177">Variante 2</p> 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Eclatement des circulations sens par sens autour du beffroi, formant une sorte de grand giratoire 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Réduction de la difficulté de traversée (un seul sens à prendre en compte) ▪ Impact + faible de la chaussée traversante sur l'espace 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Circulation + rapide sur le giratoire (risque de rencontrer une circulation en face annulé) ▪ Obligation d'effectuer toute la boucle, et donc de traverser deux fois la place, pour repartir vers l'accès emprunté à l'arrivée ▪ Difficulté d'infléchir le trafic de la rue Nationale, requiert une intervention architecturale ou urbanistique forte (monument, fontaine, arbre de grande taille,) ▪ Usage de l'espace central intra giratoire plus limité ▪ Perte d'espace côté rue de la Gare, espace triangulaire résiduel peu utilisable

<p>Variante 3</p> 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Maintien de la circulation à double sens devant le beffroi ▪ Maîtrise des vitesses en aménageant la voirie sur l'espace de plain pied de la place (effets de ralentissement aux entrées) ▪ Hiérarchisation du passage sur la place en catégorie inférieure dès l'accès à la première poche de stationnement ▪ Mise en place de traversées protégées aux points névralgiques 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pas de report de trafic ailleurs dans la ville par rapport à une fermeture ▪ Flexibilité d'usage ▪ Possibilité de coupure entre le beffroi et le Marché aux Volailles ▪ Bon accès à toutes les poches de stationnement 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Passage du trafic maintenu devant le beffroi, coupe la place en deux (mais coupure fort atténuée par le nouvel aménagement).
<p>Variante 3a</p> 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Comme ci-dessus, mais autre organisation du côté nord de la place, en libérant l'axe 'noble' au trafic automobile et créant des espaces pour les terrasses 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Axe piéton 'noble' mieux sécurisé et plus avenant ▪ Autres avantages comme variante 3 ci-dessus 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Comme variante 3 ci-dessus

<p>Variante 4</p> 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Coupure complète du trafic Nord-Sud sur la place 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Suppression du transit par la place ▪ Espace plus calme 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Flux parasites dans le reste du centre-ville (voir figure ci-après).
<p>Variante 4 – reports trafic</p> 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Esquisse des reports de trafic potentiels engendrés par une coupure complète de la Grand-Place 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Nuisances diverses pour les riverains (dans les quartiers actuellement les plus épargnés) ▪ Risques de passages intempestifs par la partie piétonne de la place

Premières esquisses :
Principes d'aménagement

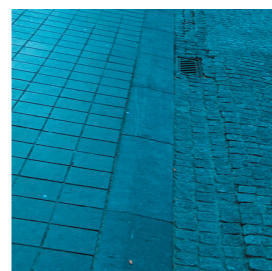
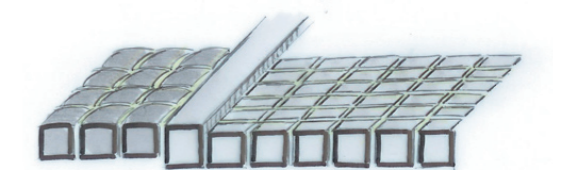
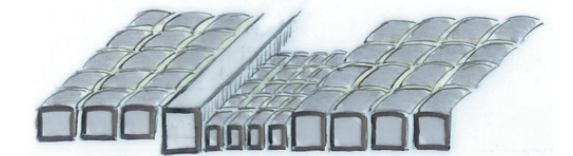
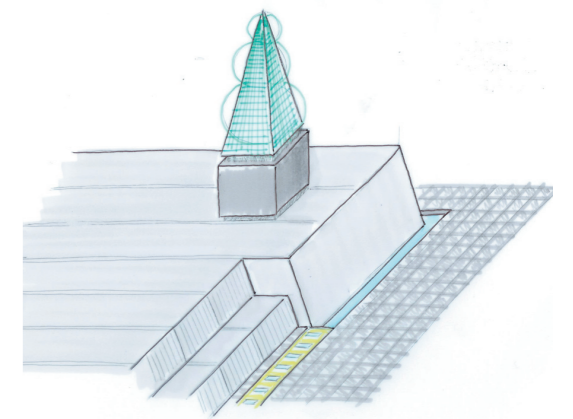
La Grand Place - Les Principes d'Aménagement : Scénario 1



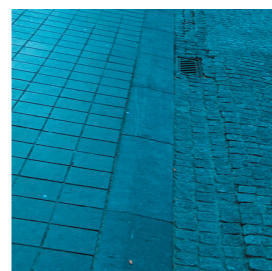
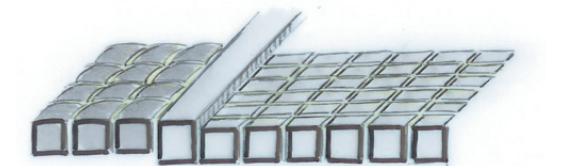
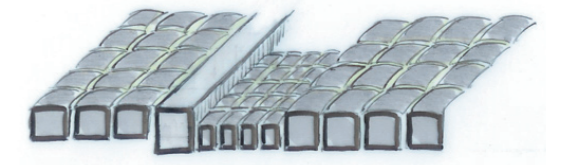
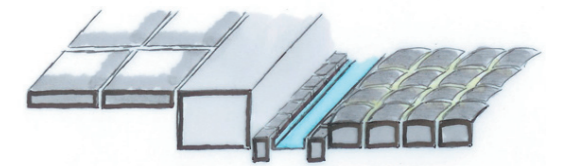
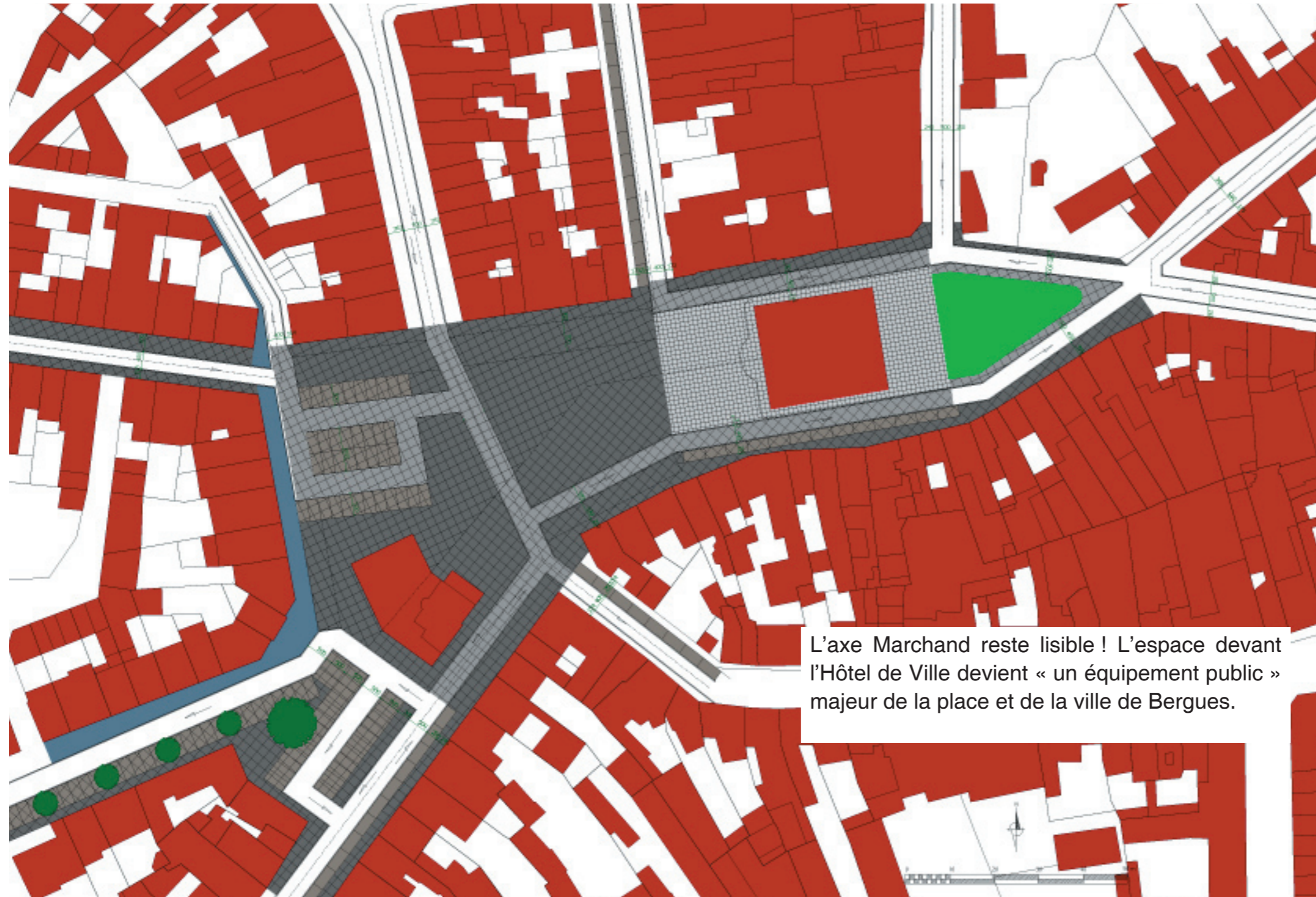
La Grand Place - Les Principes d'Aménagement : Scénario 2

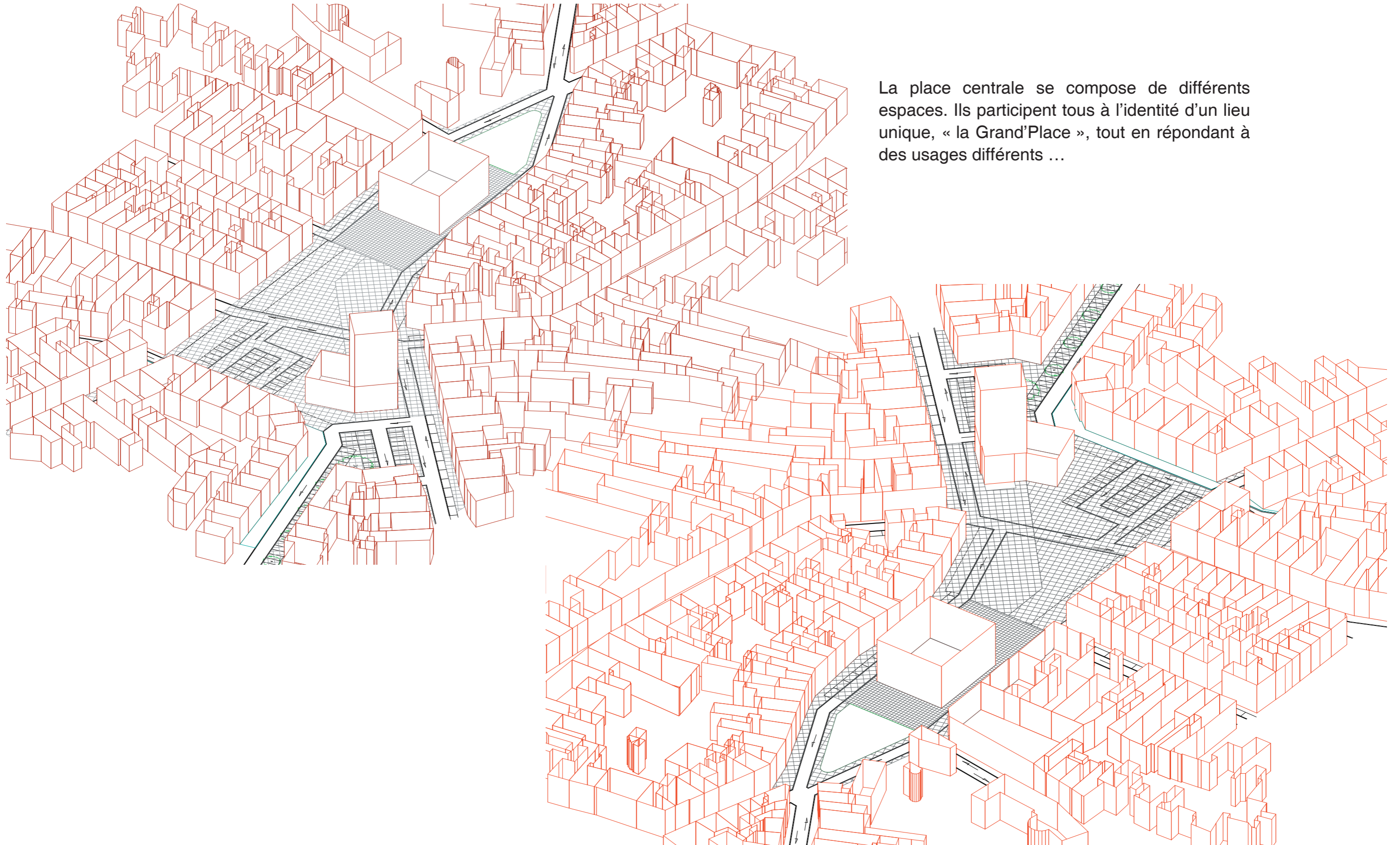


La Grand Place - Le Plan d'Aménagement : Scénario 1



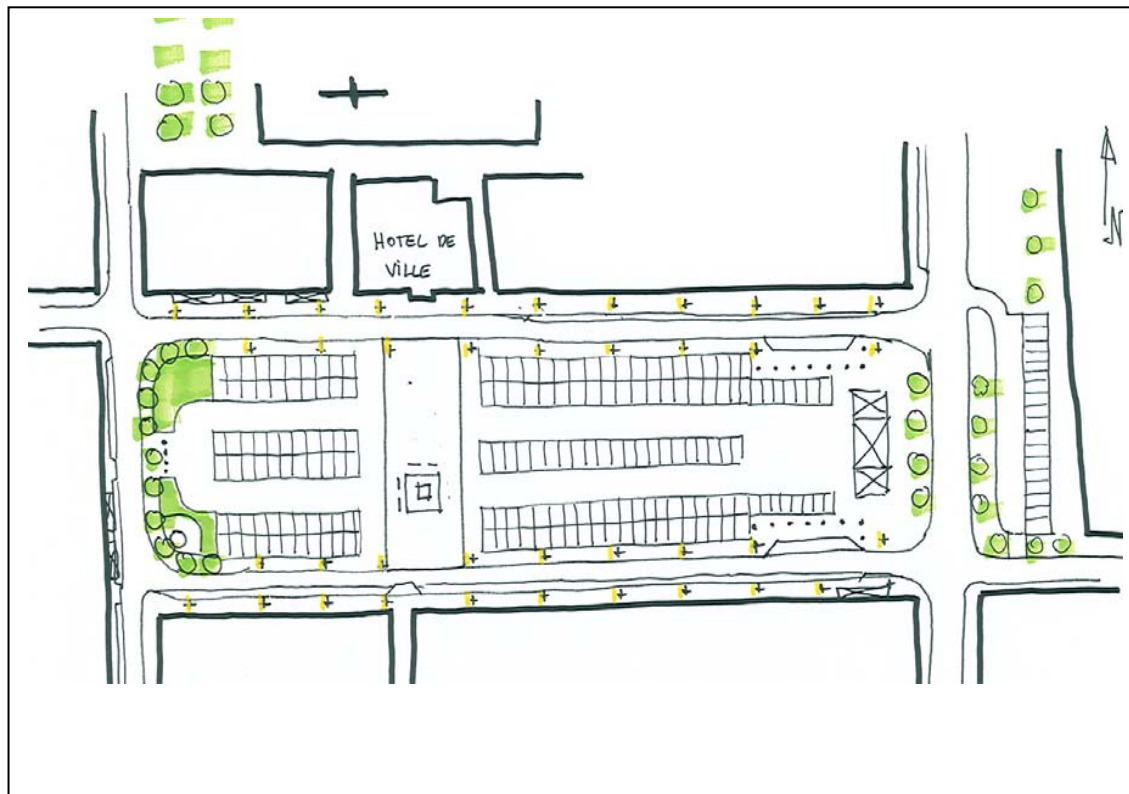
La Grand Place - Le Plan d'Aménagement : Scénario 2



La Grand Place - Un lieu unique constitué de plusieurs espaces

Etude comparative de places aménagées en Belgique

DIXMUDES : un espace dominé par la voiture



COMPOSITION

- un grand espace rectangulaire végétalisé aux extrémités
- mise en scène de l'Hôtel de Ville, du monument aux morts, d'une friterie, de drapeaux

CIRCULATION

- 2 voies à double sens aux extrémités
- une circulation giratoire de faibles dimensions

STATIONNEMENT

- espace dévolu stationnement prépondérant, masquant la qualité de l'espace de la place

ESPACE POUR PIETONS

- larges trottoirs accueillant terrasses de café
- un parvis traversant devant l'Hôtel de Ville, un peu étroit

MATERIAUX

- pavés mosaïque de couleurs différentes pour marquer le stationnement, la voirie, les traversées
- bordures basses en pierre bleue

ECLAIRAGE

- mâts hauts en double rangée accompagnant le sens longitudinal de la place

MOBILIER ET ELEMENTS D'ACCOMPAGNEMENT

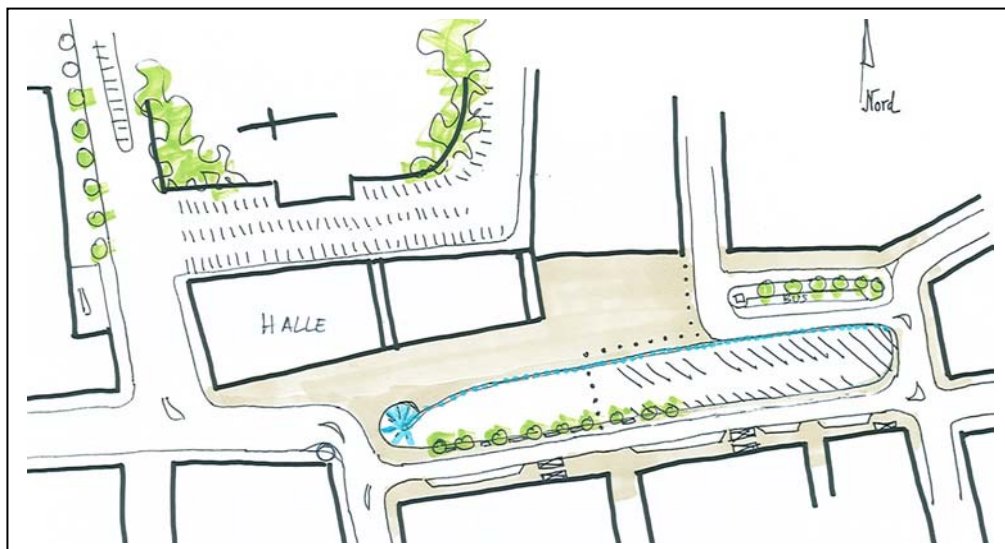
- peu de bornes (une terrasse de café en tire parti), quelques bancs
- des éléments artistiques devant la mairie et à un angle

VEGETAL

- arbres sur les côtés de la place et près de l'église



YPRES : un espace complexe et de qualité



COMPOSITION

- un immense espace complexe, compartimenté par la halle
- mise en scène des architectures, larges parvis dégagés, espace de stationnement et espace dédié aux bus, espace végétal côté église

CIRCULATION

- circulation traversante détournée pour privilégier les parvis
- une circulation prévue spécialement pour les bus (un peu lourde)
- circulation très guidée par des îlots directionnels

STATIONNEMENT

- un espace de stationnement côté est, disposé en épi
- stationnement le long des terrasses au sud
- beaucoup de stationnement côté église

ESPACE POUR PIETONS

- larges parvis ou trottoirs accueillant terrasses de café (parfois traversées)
- un parvis généreux devant la halle

MATERIAUX

- dalles lisses de granit marquant l'espace des parvis
- pavés mosaïque de couleurs différentes pour marquer la voirie, le stationnement, les traversées
- bordures basses en pierre bleue

ECLAIRAGE

- mâts bas accompagnant la voirie principale, éclairage architectural des monuments, éclairage d'ambiance discret par projecteurs sur façades

MOBILIER ET ELEMENTS D'ACCOMPAGNEMENT

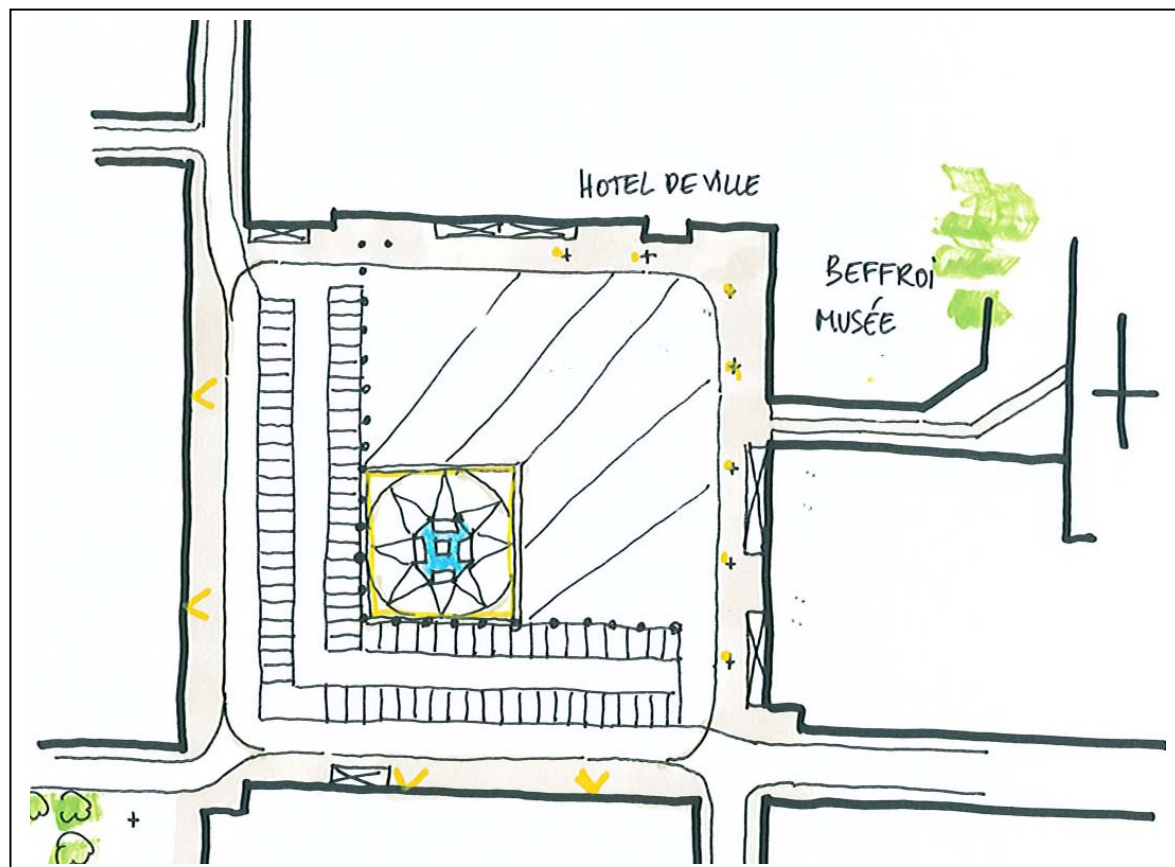
- fil d'eau, élément dominant de la composition d'ensemble, tirant parti du relief de la place, devenant œuvre d'art
- peu de bornes, bancs appuyant le dessin général

VEGETAL

- lignes d'arbres appuyant la composition, fleurs aux fenêtres, végétation généreuse aux abords de l'église



FURNES : un espace exemplaire



COMPOSITION

- un espace carré de composition simple et efficace
- mise en scène de l'Hôtel de Ville, de la fontaine centrale, effet de coulisse vers les églises

CIRCULATION

- une traversée très discrète

STATIONNEMENT

- espace dévolu stationnement très ordonnancé, dégageant l'espace central et les façades historiques

ESPACE POUR PIETONS

- parvis généreux devant l'Hôtel de Ville
- larges trottoirs accueillant terrasses de café

MATERIAUX

- pavés mosaïque pour marquer l'espace du parvis, la voirie, dessins autour de la fontaine
- pierre bleue pour les trottoirs (brillance formant contraste avec le reste), lignes des bordures

ECLAIRAGE

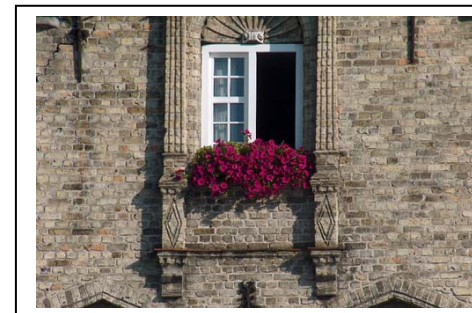
- mâts bas devant l'angle monumental
- ligne lumineuse autour de la fontaine
- éclairage architectural, éclairage d'ambiance discret par projecteurs sur façades

MOBILIER ET ELEMENTS D'ACCOMPAGNEMENT

- bornes séparant discrètement l'espace de stationnement (avec parfois appuis vélos), pas de bancs
- fontaine centrale, vrai élément artistique avec bancs

VEGETAL

- fleurs aux fenêtres, quelques jardinières, présence d'arbres près des églises



Conclusion de la comparaison entre les places de Dixmude, Ypres, Furnes

Composition

Les trois places, tirent parti de l'identité du lieu et de sa morphologie, des bâtiments fédérateurs mis en scène.

La complexité des lieux à Ypres devient support de composition urbaine, tandis que le caractère simple de Dixmude et Furnes est respecté.

Circulation et stationnement

Tous les aménagements tiennent compte de la mobilité, qui est adaptée à la composition d'ensemble de manière discrète.

La circulation est réduite ainsi que le nombre de places de stationnement, ce qui a amélioré la vitalité des commerces (sauf à Dixmude qui donne trop d'importance à la circulation et au stationnement)

Espace pour piéton

Dans les trois places, la place du piéton est privilégiée et des espaces conviviaux sont aménagés (terrasses de café, traversées protégées, etc)

Façades architecturales

Les façades architecturales et les façades commerciales participent à la composition générale

Multiplicité des fonctions

Ces lieux dédiés à des fonctions multiples (manifestations, marché, parking, circulation, convivialité) sont parfois un peu trop compartimentés (à Ypres et à Dixmude où chaque partie a sa vocation), la fonction circulation et stationnement domine à Dixmude.

Matériaux

Les matériaux de composition de ces 3 places sont toujours qualitatifs, en pierre naturelle, même sur les espaces de voirie. On remarque des effets de contraste : brillant - mat, terrasses piétonnes - parties circulées, lignage des fonctions telles que le stationnement, la circulation, les passages protégés.

Mobilier et éléments d'accompagnement

Le mobilier est structurant (bornes, bancs, mâts, éléments déclinant la forme des terrasses de café, petites architectures telles que abri bus, frierie).

Les enseignes des commerces ont fait souvent l'objet d'une requalification.

L'éclairage est parfois discret mais savant (Furnes, Ypres), parfois structurant (Dixmude), toujours de registre contemporain.

L'art trouve une place de choix : fontaine mise en scène (Furnes et Ypres), sculpture, œuvres d'art, monument au mort (Dixmude)

Végétal

Toutes ces places ne comportent que très peu de végétal. Les quelques arbres qui font parti de la composition d'ensemble, sont souvent disposés sur les côtés de la place de manière à ne pas masquer les bâtiments (Dixmude, Ypres), voir aux abords de la place (Furnes).

Les fleurs accompagnent l'architecture par leur couleur.

Quelques bacs à fleurs dévalorisant et encombrants ont parfois été rajouté après l'aménagement.

Respect des règles et citoyenneté

Les règles données par l'aménagement sont toujours respectées. Des stationnements minutes sont possibles, les bornes n'envahissent pas l'espace.

Les grands principes pour le centre de Bergues

LES INCONTOURNABLES

- Favoriser la convivialité
- Permettre la circulation
- Permettre le stationnement
- Permettre les manifestations (marché, ducasse, carnaval, expositions)
- Eclairer le lieu

GRANDS PRINCIPES A NE PAS REMETTRE EN CAUSE

- **Révéler l'identité du lieu**, endroit de convergence de la vie de la commune, espace de communication avant d'être un lieu fonctionnel
- **Révéler les potentialités du site**
 - o grand espace bordé de maisons, compartimenté par le beffroi en sous-espaces
 - o le dialogue avec les monuments
 - o ses pentes
 - o l'eau disparue
 - o son ensoleillement
- **Permettre la multiplicité des fonctions** : manifestations, marché, parking, circulation, lieu convivial, sans générer de compartimentage trop réducteur
- **Favoriser la circulation piétonne**
 - o élargir les trottoirs pour permettre l'accueil des piétons et les terrasses de café,
 - o créer des parvis à l'Hôtel de Ville et au Beffroi, relier les deux monuments par un parcours piéton sécurisé
- **Réduire l'impact de la voiture** :
 - o réduire le nombre des stationnements
 - o mieux gérer la géométrie des stationnements dans l'espace
 - o réduire l'impact de la circulation
- **Apprécier le vide et ne pas trop combler l'espace**, afin de continuer de percevoir et ressentir l'espace
- **Disposer des éléments d'accompagnement (mobilier, éclairage, œuvre d'art, kiosque)** comme des éléments de composition à part entière
- **Agrémenter l'espace par du végétal** qui ne viendrait pas nuire à la perception globale
- **Permettre l'accueil** du petit train touristique, et le passage des lignes régulières de bus

OPTIONS A PRECISER

- **L'organisation de la circulation**
(3 scénarios)
- **Les éléments d'accompagnement**
 - o kiosque
 - o œuvre d'art
 - o végétal

Options de circulation et de stationnement pour le centre

Synthèse des décisions

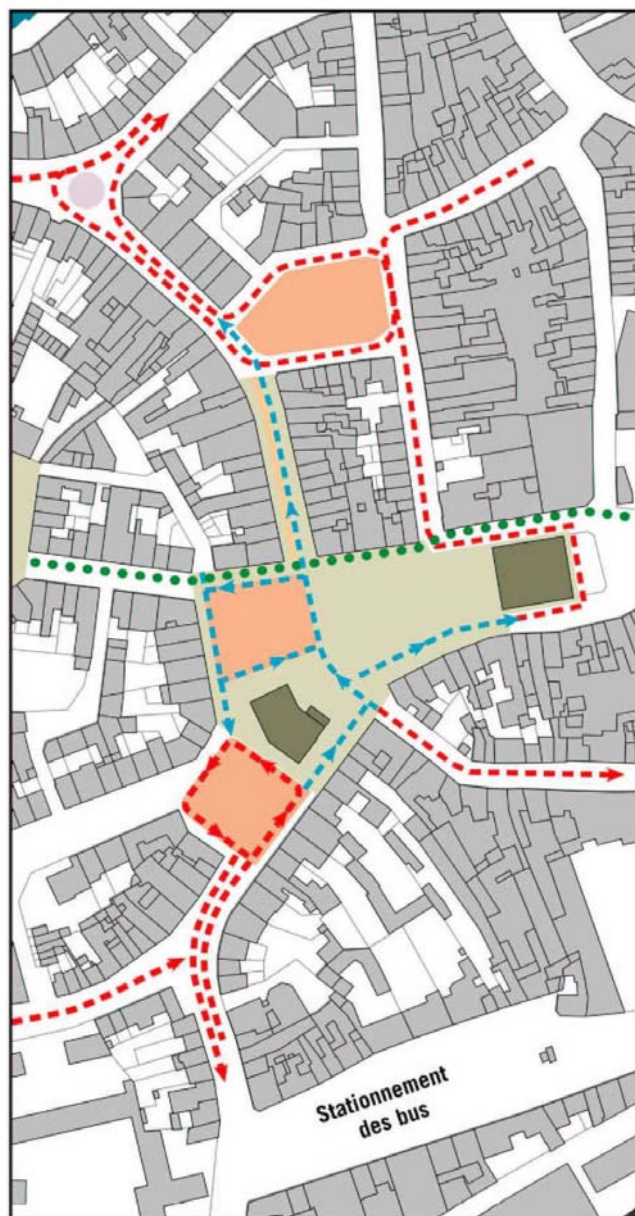


Figure 1 - schéma de synthèse commission centre-ville

Options de circulation

Parmi les éléments variables influant sur le futur aménagement de la place, les options de circulation sont l'un des plus importants à maîtriser. En effet, les choix en faveur :

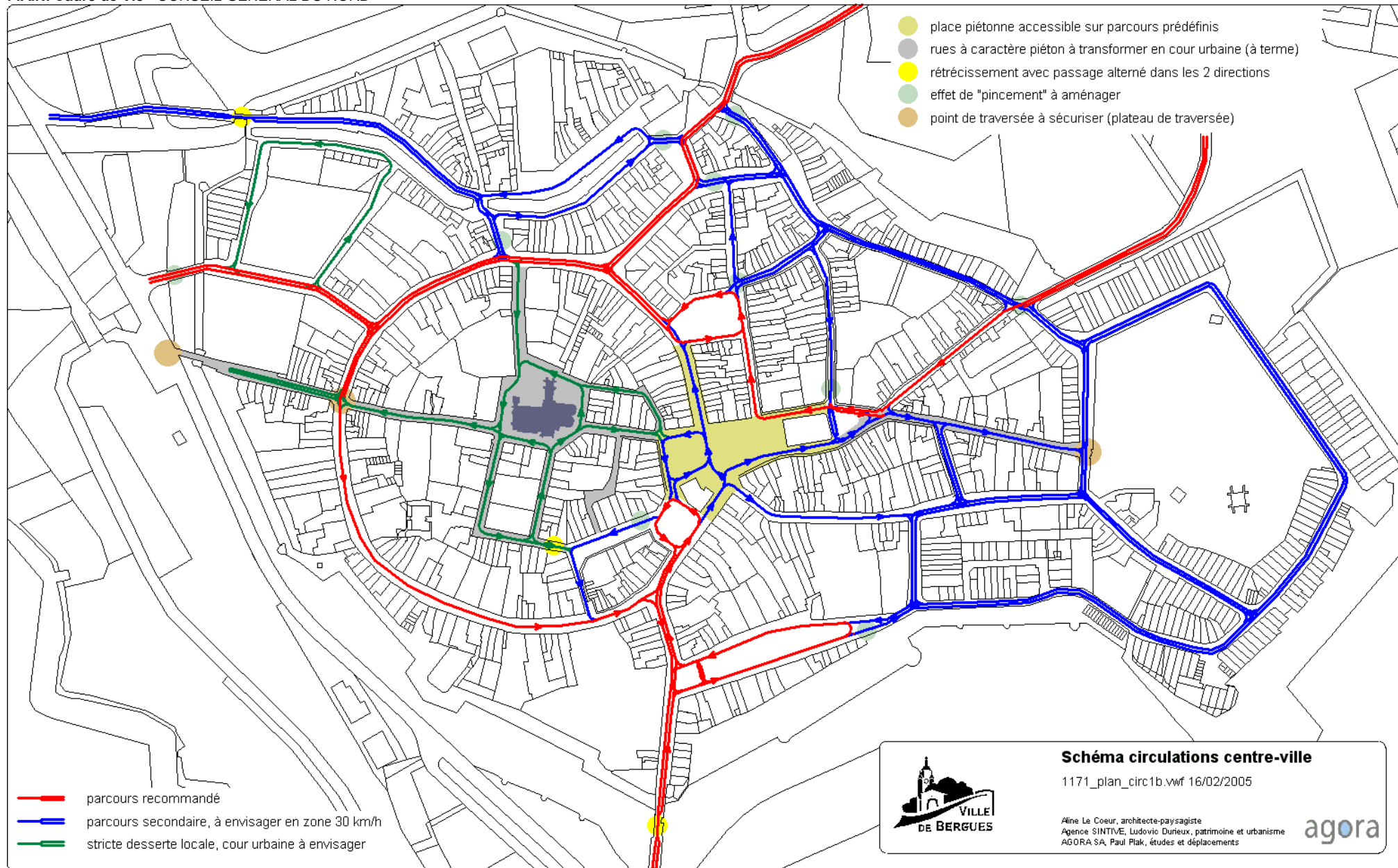
- d'une plus grande qualité de séjour,
 - de meilleurs déplacements à pied,
 - d'une plus grande sécurité routière,
- vont tous en direction d'un certain retrait de la circulation et du stationnement automobile. Néanmoins, la Grand'Place est un lieu vital de Bergues, qui doit rester accessible. Elle se situe aussi au cœur de la boucle intra-muros qui assure la desserte du centre-ville (rues Faidherbe, Carnot, Lamartine, Nationale).

Divers scénarios ont été évoqués. Entre le maintien d'une accessibilité automobile complète, à l'image de la situation actuelle, et la coupure complète au trafic motorisé, la Commission Centre-ville a finalement opté en date du 18 décembre 2004 pour un accès à sens unique, dans le sens sud → nord, dans le prolongement du parcours à sens unique de la rue Carnot.

Ce choix a naturellement des conséquences pour l'organisation des circulations au centre-ville. Le schéma des circulations proposé ci-après reprend une série de propositions en vue de permettre le fonctionnement global du centre-ville, tenant compte de ces nouveaux éléments et des objectifs globaux définis précédemment dans le Schéma Directeur.

Les grands principes retenus sont les suivants :

- la Grand'Place devient une place à prédominance piétonne, où certains cheminements délimités sur des parcours prédéfinis restent accessibles à la circulation automobile, et donnent accès à quelques poches de stationnement ;
- la Grand'Place devient l'articulation centrale d'un axe piéton de la gare SNCF au Groenberg, qui suit le parcours de « l'axe noble » ;
- cet axe piéton est à renforcer par des dispositifs de traversée (plateaux surélevés par exemple) face à la gare SNCF (RD 916), à la traversée de la rue Carnot / rue Faidherbe, et dans une moindre mesure, à l'accès du parc du Groenberg ;
- toutes les rues sises sur le parcours suivi sont à transformer à terme en voiries à prédominance piétonne de type « cour urbaine », il est envisageable d'étendre ce type de traitement à l'ensemble des voiries du cœur de la ville, en particulier autour de l'Église Saint-Martin et à la rue des Annonciades ;
- une hiérarchie routière à trois niveaux est mise en place ;
- des effets de « pincement » (rétrécissements ou autre dispositif ralentisseur) sont appliqués lorsque l'on quitte un supérieur vers un réseau inférieur.

**Figure 2 - schéma des circulations au centre-ville de Bergues**

La hiérarchie des voiries

- une hiérarchie routière à trois niveaux est proposée :
 - **parcours recommandés (rouge)**, conduisant depuis les voiries les plus aptes à prendre en charge le trafic local vers les lieux d'activités dynamiques du centre-ville ;¹
 - **parcours secondaires (bleu)**, desservant les quartiers d'habitat et reliant les différents secteurs du centre entre eux, sans accueillir de transit en provenance des secteurs extra-muros ;
 - **parcours de stricte desserte locale (vert)**, où la desserte des parcelles riveraines et le séjour des piétons sont l'objet premier. Ces parcours gagneraient sans doute à être aménagés à terme sous la forme de « cours urbaines » ou aménagement équivalent.
- selon les besoins constatés, des dispositifs de modération de vitesse peuvent être ajoutés en vue de maintenir un régime de vitesses pratiquées de l'ordre de 30 km/h maximum (réseaux rouge et bleu) ou 20 km/h maximum (réseau vert) ;
- en vue de marquer la distinction entre le réseau rouge de parcours recommandés, et les réseaux bleus et vert, des effets de « pincement » sont à aménager aux entrées du réseau 'bleu'. Ils peuvent consister en un simple rétrécissement de la voirie, ne permettant que l'accès en alternance d'un seul véhicule à la fois, à l'image des portes de ville ; ils peuvent servir de balise pour l'accès à une zone 30 (à associer au signal B30) ;
- les portes de ville existantes sont bien entendu à maintenir dans leur rôle de limitation d'accès ; la porte de Bierne devrait par ailleurs devenir entièrement réservée aux piétons et cyclistes, sauf pour les véhicules d'urgence.

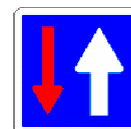
Les sens de circulation

Les sens de circulation proposés reprennent essentiellement les sens de circulation en place actuellement. Il n'y a en effet que peu de raisons de changer les habitudes en place. Bien entendu, l'option de réduire l'accessibilité de la Grand'Place en y instaurant un sens unique est maintenue. Cette option a quelques conséquences qu'il importe de gérer.

- La disparition du sens de circulation nord → sud sur la rue Nationale et la Grand'Place implique que l'accès au sud de celle-ci s'effectue dorénavant par les rues Faidherbe et Carnot.

¹ Notons que notamment la poste et l'Hôtel de Ville sont situées sur un tel parcours.

- Il serait malvenu que le passage par le secteur de l'Église Saint-Martin / place du Souvenir / place Saint-Victor permette d'atteindre plus aisément la Grand'Place ou le Marché aux Volailles. Il faut dès lors instaurer dans ce secteur des sens de circulation qui découragent le passage en « transit ».
- Par ailleurs, du fait de la réduction du nombre de places de stationnement à la Grand'Place, ce secteur pourrait subir un report de stationnement. Outre des mesures spécifiques de stationnement décrites par ailleurs, les sens uniques instaurés doivent assurer une protection contre des véhicules arrivant depuis la place de la République.
- La situation idéale de ce point de vue serait de n'offrir l'entrée dans ce secteur que depuis la rue du Mont-de-Piété. Pour les riverains de la place Saint-Victor, cela peut impliquer un détour contraignant, et comprenant notamment un passage par la Grand'Place. Il semble ainsi utile de prévoir également un accès depuis le Marché au Lin. La petite rue du Marché au Lin (25 m de long) pourrait être mise en double sens alterné, c'est-à-dire que la voie n'autorise que le passage d'un seul véhicule à la fois, mais que le parcours pourrait être effectué dans les deux sens, moyennant le placement des signaux ad hoc (C18 et B15). Le sens prioritaire serait celui de la sortie. Il faut également s'assurer que la visibilité de part et d'autre de la section étroite sera suffisante.

**C18**

Priorité par rapport à la circulation venant en sens inverse

**B15**

Cédez le passage à la circulation venant en sens inverse

- Les sens de circulation repris au schéma de circulation (Figure 2) sont à considérer comme indicatifs, pour autant que les objectifs suivants soient rencontrés :
 1. il devrait être impossible de trouver un parcours du nord vers le sud plus compétitif que la boucle par les rues Faidherbe et Carnot, passant par des voiries inappropriées ;
 2. les mouvements de la Grand'Place vers les secteurs voisins devraient être impossibles ou à tout le moins découragés ;
 3. les pôles que sont la Poste et la Maison Communale devraient garder une accessibilité suffisante en automobile.

Pour la Grand-Place, diverses variantes au schéma de principe retenu par la Commission Centre-ville sont envisageables. Elles sont décrites aux pages suivantes.

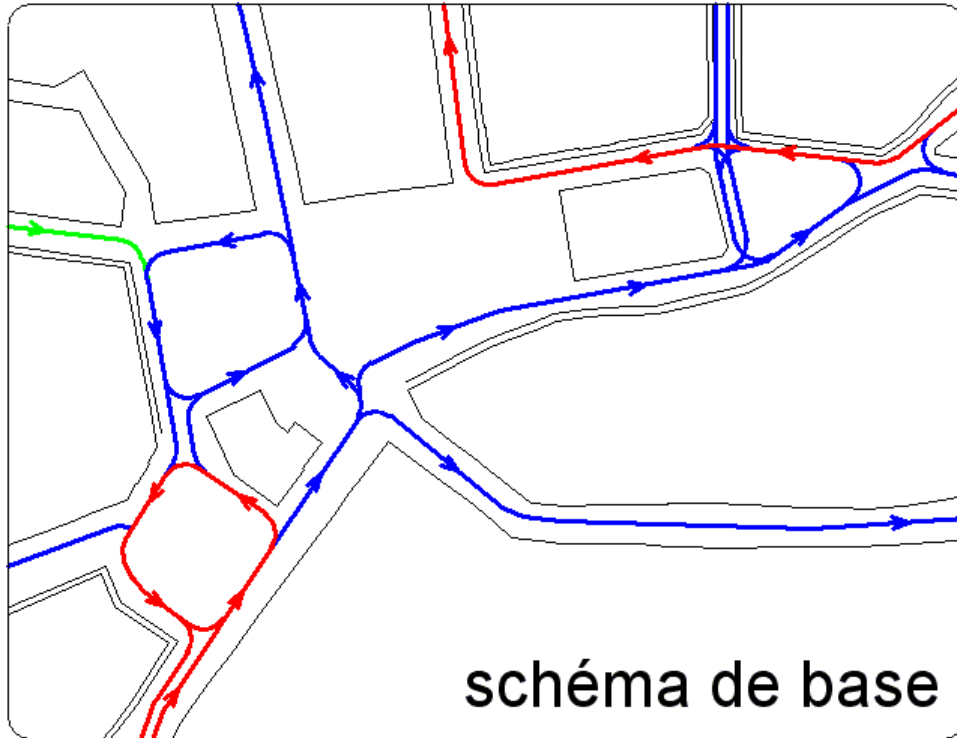
Schéma de base

Figure 3 - schéma de base circulation Grand'Place

Ce schéma de base est en soi la copie du schéma de principe retenu par la Commission Centre-ville.

En vue de faciliter la recherche de places de stationnement, la voirie derrière le beffroi serait rendue accessible dans les deux sens. Un second avantage est qu'une coupure momentanée de la voirie devant le beffroi ne porte pas à conséquence. Cela permet également d'éviter que le tour du beffroi ne prenne la forme d'une boucle quasi incontournable.

Avec ou sans cette intervention supplémentaire de détail, le schéma de base semble parfaitement apte à remplir les objectifs décrits par la Commission centre-ville et les élus berguois.

Organisation du stationnement

Une politique de stationnement réussie doit avant tout répondre aux objectifs souhaités par la population et ses élus. Dans le cas de Bergues et de sa Grand'Place, la volonté a été exprimée de libérer de l'espace pour d'autres activités, au détriment du nombre de places de stationnement.

Toutefois, le stationnement reste une des composantes importantes de la dynamique de fonctionnement du centre, permettant de s'y rendre, d'y faire ses achats, et de les emporter aisément. C'est également une facilité d'accès importante pour les personnes à mobilité réduite que de pouvoir stationner à proximité immédiate de sa destination.

Une suppression complète du stationnement sur la Grand'Place pourrait ainsi s'avérer contreproductive au fonctionnement général de la Ville de Bergues.

Par contre, le diagnostic du stationnement a montré qu'une part appréciable des places est utilisée par des usagers stationnant de longues durées (zone orange du graphe = 4h et plus).

L'intérêt de proximité immédiate est pour ces usagers de longue durée beaucoup moins important. En effet, l'impact de 2 x 5 minutes de marche sur une activité de 4 à 5 heures (3 à 4% de temps consommé) est beaucoup plus réduit que sur une activité de 10 minutes, telle l'achat d'un pain ou une visite à la Poste ou à la pharmacie (100% de temps en plus).

L'expérience d'autres villes montre que l'on peut, sans dégât pour la dynamique urbaine, tout simplement en limitant les durées de stationnement au centre, reporter le stationnement de ces usagers dans des rues voisines, où la demande de stationnement de courte durée à proximité immédiate est beaucoup plus faible, par exemple au Marché aux bestiaux ou bien au Marché aux Fromages.

Le graphe ci-contre montre que le déplacement d'à peine 32 usagers de longue durée permet de libérer l'équivalent de 168 heures de stationnement, et donc de satisfaire par exemple 336 usagers stationnant une demi-heure, ou 168 usagers stationnant une heure.

De même, l'élimination de 3 voitures ventouses présentes tout au long de la journée libérerait la place pour 25 usagers pendant une heure.

Il est par conséquent simplement proposé aux habitants et élus de Bergues d'opter pour la limitation des durées de stationnement en journée, par exemple de 9h à 12h30 et de 14 à 18h, à deux heures de stationnement consécutives, et ce dans une zone relativement réduite du centre, à proximité immédiate des commerces et activités.

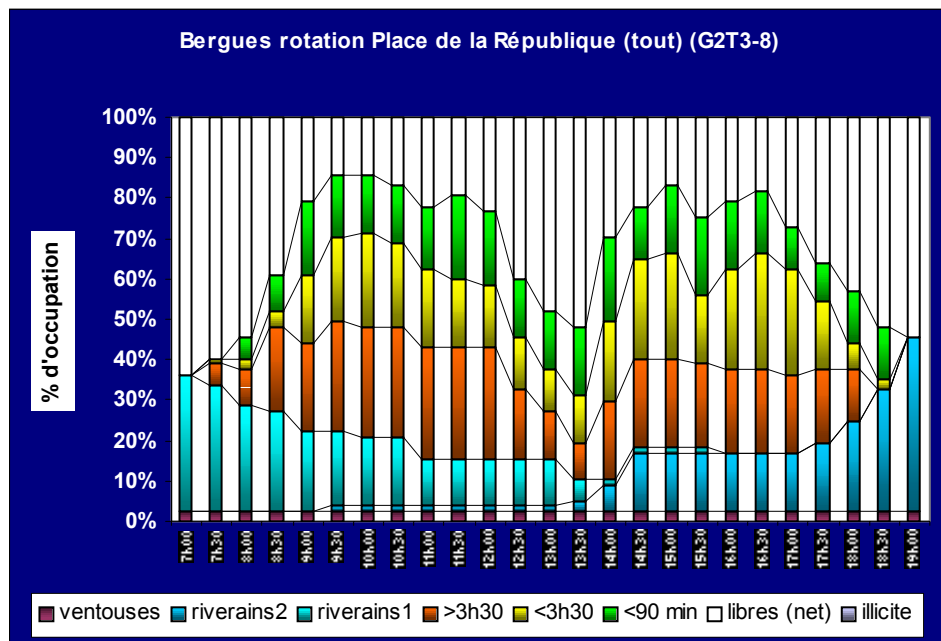
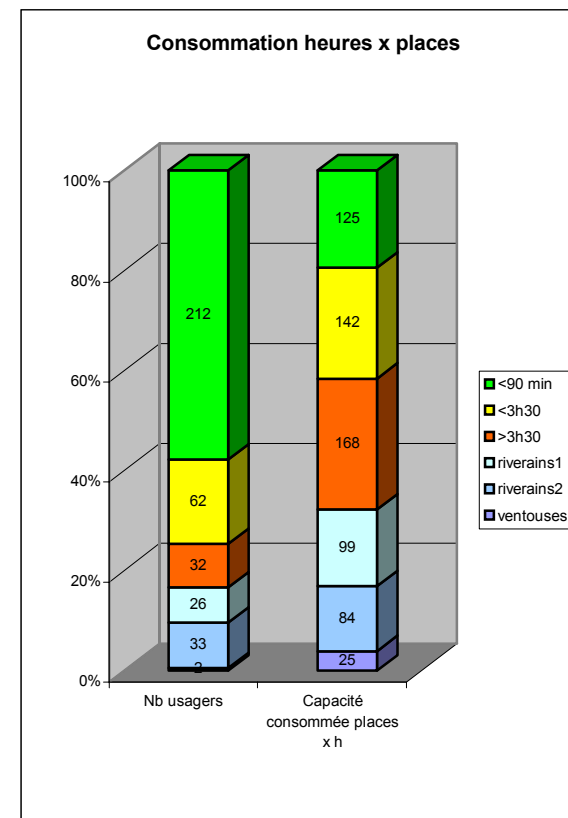
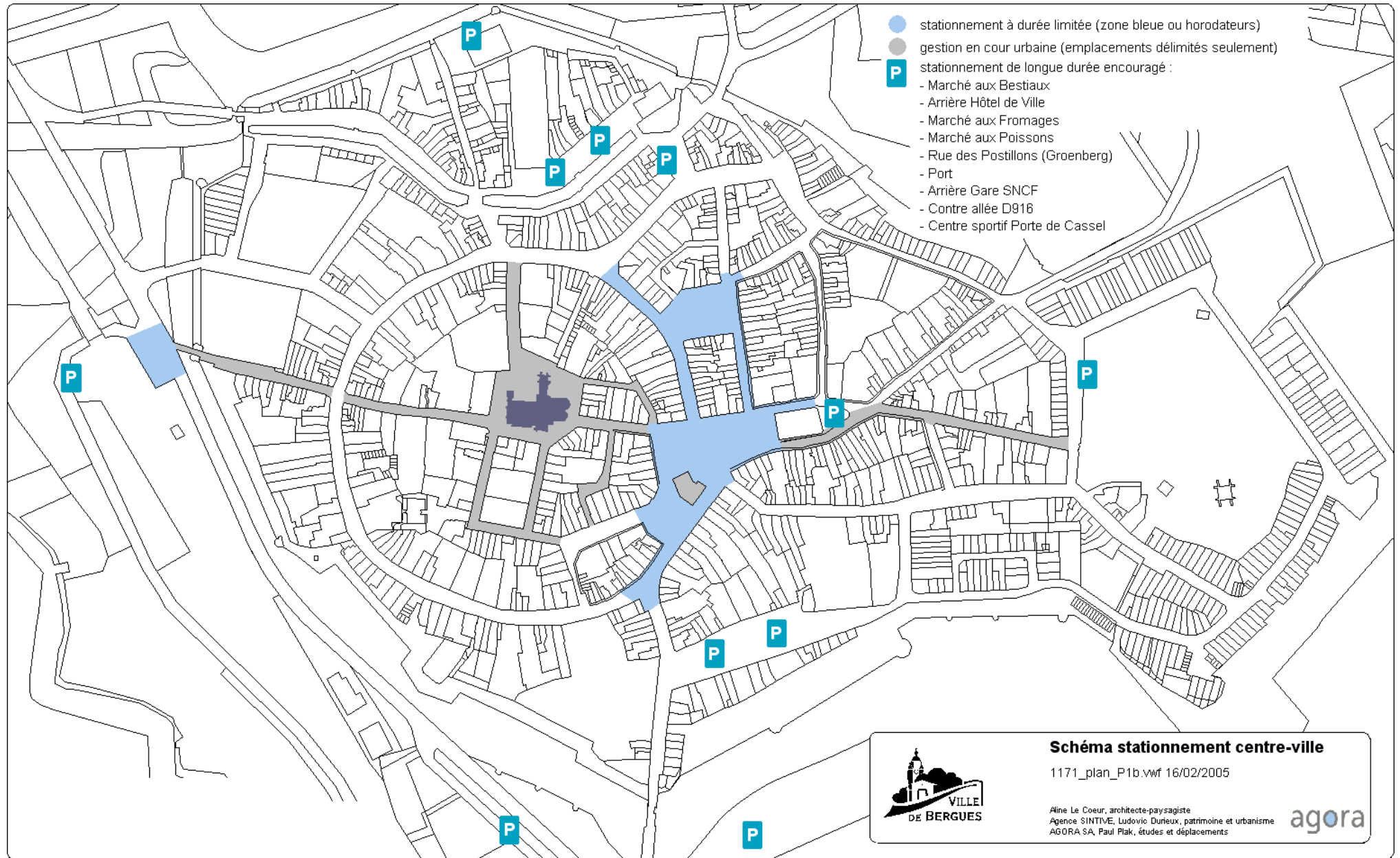


Figure 4 - structure des usagers stationnant à la Grand'Place



**Figure 5 – schéma de stationnement pour le centre-ville**

Organisation du stationnement

Le schéma de stationnement à la page précédente donne les grandes orientations de l'organisation souhaitable du stationnement.

- Le cœur de la ville, à savoir la Grand'Place, la rue Nationale, la place Gambetta, le Marché aux Volailles et la rue Lamartine devraient bénéficier d'une telle limitation de durée du stationnement. En raison de son enclavement entre deux places régies par cette limitation de durée, la rue de l'Hôtel de Ville est également à y intégrer. Si les besoins le justifient, on peut envisager d'étendre un peu l'emprise géographique, par exemple à la rue Anglaise.
- Un certain nombre d'emplacements accueillant les besoins de plus longue durée doivent être explicitement signalés comme tels :
 - Marché aux Bestiaux
 - Arrière Hôtel de Ville
 - Marché aux Fromages
 - Marché aux Poissons
 - Rue des Postillons (Groenberg)
 - Port
 - Arrière Gare SNCF
 - Contre allée D916
 - Centre sportif Porte de Cassel
 - (liste non exhaustive et exemplative)
- Il faut également protéger quelques rues sensibles voisines de cette zone d'un éventuel report (effet de bord). Plutôt que de recourir aux espaces désignés de longue durée, certains usagers auront tendance à envahir les rues voisines. Pour éviter cela, il faut y réserver le stationnement aux riverains, et y limiter le nombre de places publiquement accessibles. A défaut de telles mesures de protection, l'on risque un envahissement de l'espace, et également des nuisances liées à la recherche perpétuelle de places.

Une option d'aménagement de ces rues sous forme de cour urbaine permet également d'y réserver l'espace pour le séjour et la circulation des piétons.² Le Mont-de-Piété, le tour de l'église Saint-Martin et la place Saint-Victor se prêtent bien à ce type d'aménagement, lequel peut également être appliqué à la rue de la Gare et la rue des Annonciades, afin de mettre en valeur l'itinéraire piéton de « l'axe noble ». Le stationnement n'y serait autorisé que dans des emplacements spécifiquement délimités au sol. S'il y en a peu (par ex. juste ce qu'il faut pour couvrir les besoins des riverains eux-mêmes), la

recherche de places par des usagers extérieurs sera peu intéressante. Une fois la période d'adaptation passée, ces zones devraient retrouver le calme.

Gestion des durées

La limitation des durées de stationnement en journée, par exemple de 9h à 12h30 et de 14 à 18h, à deux heures de stationnement consécutives, semble suffisante pour assurer un report significatif (cf. ci-dessus). Ces périodes permettent aux riverains, habitants du centre, de ne déplacer leur véhicule que vers 11 heures, ou bien de revenir se garer sans tracas à partir de 16 heures. Pour les visiteurs intéressés par une visite un peu prolongée au restaurant, l'interruption de midi + la durée autorisée de deux heures permet de ne pas avoir à repartir avant 15h30.

La limitation des durées peut être appliquée par zone bleue ou par horodateurs (stationnement payant).

La zone bleue à l'avantage d'être simple à mettre en œuvre sans autres investissements que la signalisation. Elle ne forme pas non plus un facteur de découragement, nombre d'usagers étant réfractaires à l'idée de payer pour leur stationnement. Ce problème est encore plus mal perçu si la ville est petite (la valeur d'espaces rares au centre y est moins évidente que dans une ville moyenne ou grande).

Le stationnement payant à quant à lui l'avantage de générer des revenus, qui permettent de financer le contrôle des durées de stationnement. Des formules souples peuvent être déterminées, par exemple la première demi-heure gratuite, ou des jetons disponibles chez les commerçants, en vue d'adoucir l'éventuel impact de l'obligation de paiement. Mais la gestion comporte aussi des coûts, d'autant plus élevés que la zone est petite.

² Législation française à vérifier sur ce point

La Grand Place - Les Principes d'Aménagement Retenus

COMMUNE DE BERGUES

Commission centre-ville

Compte-rendu de la réunion du 18 décembre 2004 à 9h00

Animateur : C. Grandjacques, chargé d'études CAUE du Nord

Objet : Réunion décisionnelle concernant l'aménagement des places centrales

La réunion visait à déterminer le parti d'aménagement concernant les places centrales de la commune (Place de la République / Place H. Billiaert / Place du Marché aux volailles / Marché aux Lins / Place Gambetta). Les débats ont porté sur l'analyse de deux scénarios proposés par les bureaux d'études Aline Lecœur (architecte-paysagiste), Agence Sintive (Ludovic Durieux - Patrimoine et urbanisme) et Agora SA (Paul Plak - Etudes de déplacements).

Scénario 1 - Une voirie centrale modéréeScénario 2 - Un passage derrière le beffroi

Au vu des débats, il a été décidé ce qui suit :

- La rue du Gouvernement est maintenue pour permettre une desserte de l'arrière de l'Hôtel de ville. La chaussée est décalée des façades afin de permettre l'élargissement du trottoir et des terrasses,
- Le stationnement Place H. Billiaert est maintenu mais réorganisé,
- La proposition de stationnement Place du Marché aux volailles est acceptée,
- La traversée de la Grand Place - entre la rue Lamartine et la rue Nationale - se réalisera en sens unique du sud vers le nord,
- Une portion de la rue Nationale - entre la Place de la République et la Place Gambetta - passe en sens unique (du sud vers le nord). Le stationnement se réalisera sur un seul côté ce qui permettra l'élargissement des trottoirs,
- La place de la République sera entièrement piétonne et n'accueillera plus aucun stationnement,
- La mise en valeur de l'Hôtel de ville par la création d'un parvis est acceptée,
- Le traitement de sol se répartira entre matériau noble pour la partie piétonne et enrobé pour les stationnements afin d'optimiser les coûts de l'aménagement

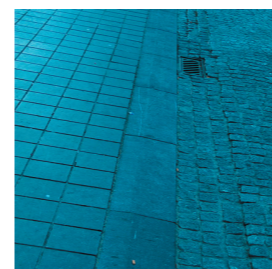
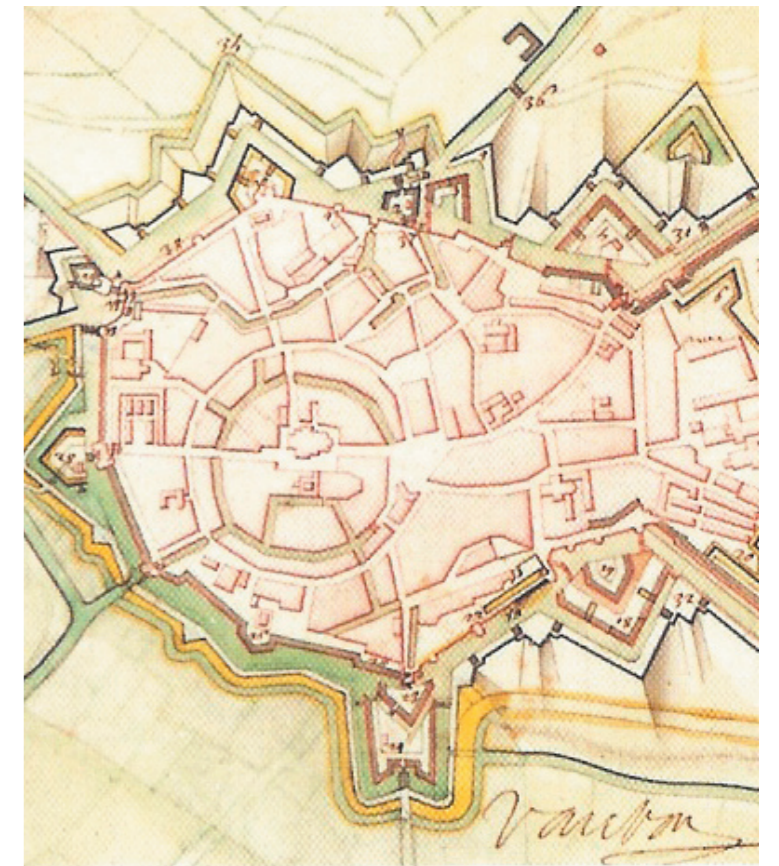
Synthèse des décisionsCes éléments ont été validés par l'ensemble des membres de la Commission centre-villeLe bureau d'études vérifiera la faisabilité de ces décisions et leurs implications sur les quartiers environnants.

La place centrale fait partie d'un ensemble de places qui ponctuent « l'axe Marchand » de la ville de Bergues. Les aménagements proposés sur ces différents lieux doivent, d'une part rester cohérents d'une place à une autre, et d'autre part participer à la valorisation mutuelle des places de Bergues et notamment de la place centrale.

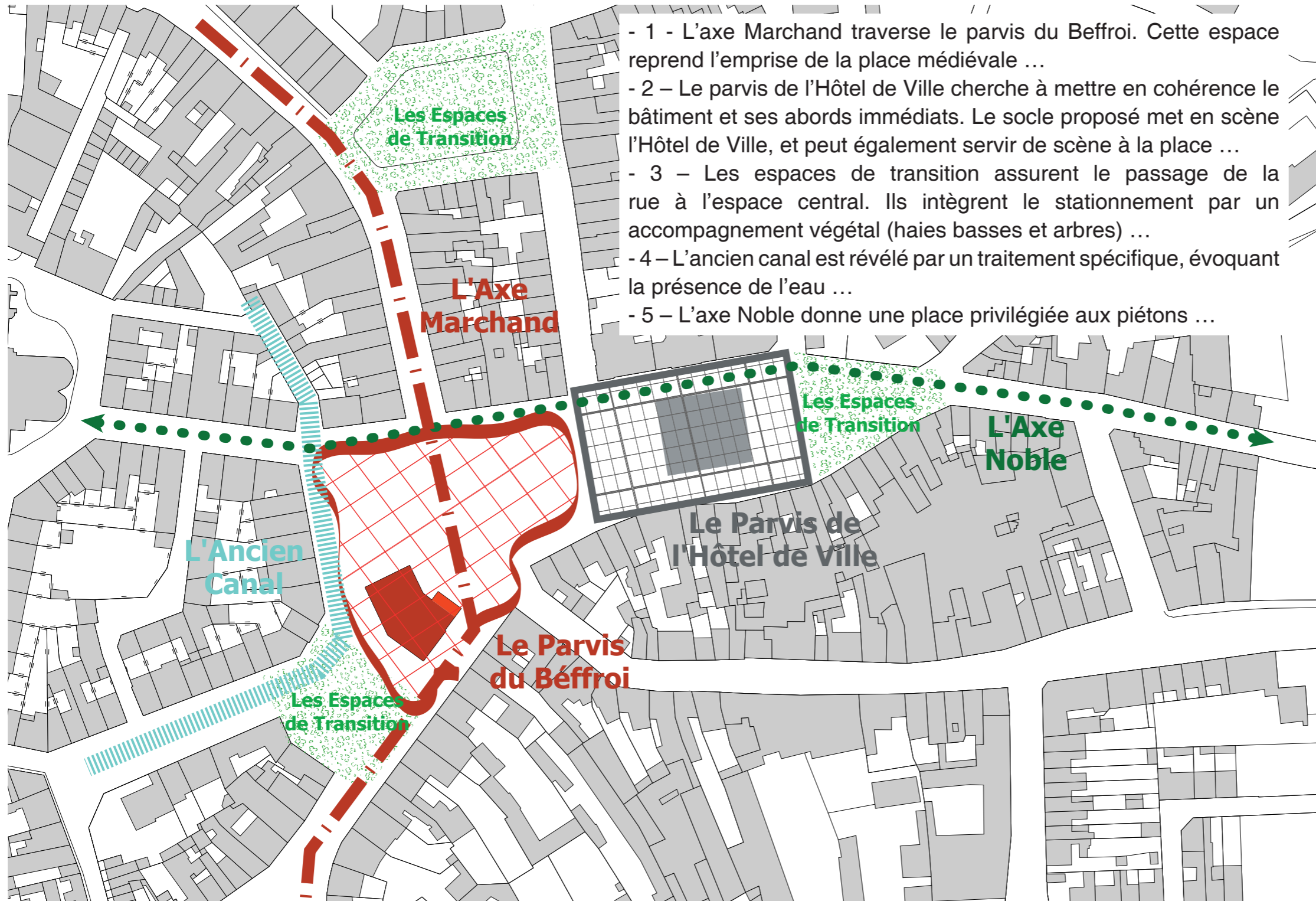
La place centrale doit devenir la vitrine de la ville. Les aménagements proposés valorisent le lieu et initient un dialogue plus étroit avec l'histoire de Bergues et le cadre bâti de la place. Les aménagements facilitent la lisibilité de l'espace et amplifient le rôle structurant des éléments majeurs qui la composent (Beffroi, Hôtel de Ville, façades, présence de l'eau, axe noble ...)

La suppression du stationnement devant l'Hôtel de Ville et sa réorganisation générale réduit le nombre total d'une trentaine de places, largement compensée par la mise en place de la zone bleue ... Cette nouvelle prise en compte du stationnement n'a pas pour objectif d'exclure la voiture de la place, mais seulement de la remettre à son juste niveau, dans une recherche d'équilibre, entre tous les modes de déplacement ; la voiture, mais aussi le piéton, le deux roues, le bus (uniquement ceux desservant le centre ville), les livraisons et le petit train touristique doivent pouvoir être pratiqués sur la place, dans une forme d'équité plus juste, que le quasi monopole actuel de la voiture.

L'espace libéré devant l'Hôtel de Ville doit être considéré comme un équipement public au service des habitants. Il peut rester vide pour mettre en scène le vis-à-vis privilégié qui existe entre le Beffroi et l'Hôtel de Ville ... Il peut être bordé de terrasse ou être totalement investi par une manifestation culturelle (carnaval, miroir aux alouettes ...), ludique (ducasse, cirque ...), commerciale (marché, foire ...) ou sportive (patinoire, beach volley ...). Elle peut enfin, si la municipalité le souhaite, répondre à des besoins de stationnement très ponctuel (mariage, manifestations importantes à la salle des fêtes ...)



La Grand Place - Les Principes d'Aménagement Retenus



- 1 - L'axe Marchand traverse le parvis du Béffroi. Cette espace reprend l'emprise de la place médiévale ...
- 2 - Le parvis de l'Hôtel de Ville cherche à mettre en cohérence le bâtiment et ses abords immédiats. Le socle proposé met en scène l'Hôtel de Ville, et peut également servir de scène à la place ...
- 3 - Les espaces de transition assurent le passage de la rue à l'espace central. Ils intègrent le stationnement par un accompagnement végétal (haies basses et arbres) ...
- 4 - L'ancien canal est révélé par un traitement spécifique, évoquant la présence de l'eau ...
- 5 - L'axe Noble donne une place privilégiée aux piétons ...



La Grand Place - L'Avant Projet



Les matériaux :

La place est recouverte d'un pavé de pierre naturelle (granit gris), assurant l'homogénéité et la durabilité de l'aménagement. Les terrasses se repèrent grâce à un calepinage spécifique.

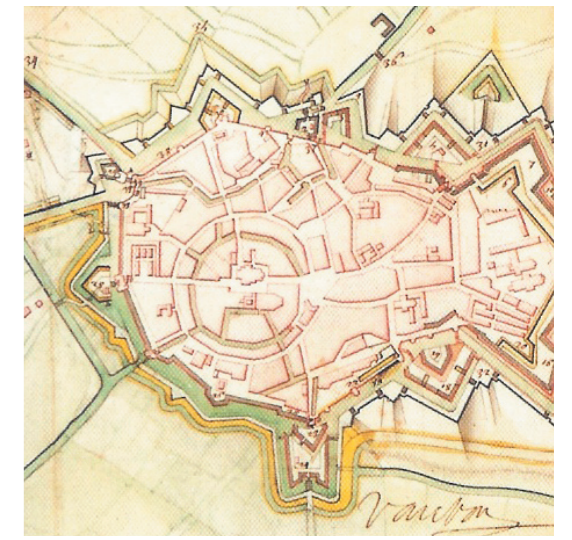
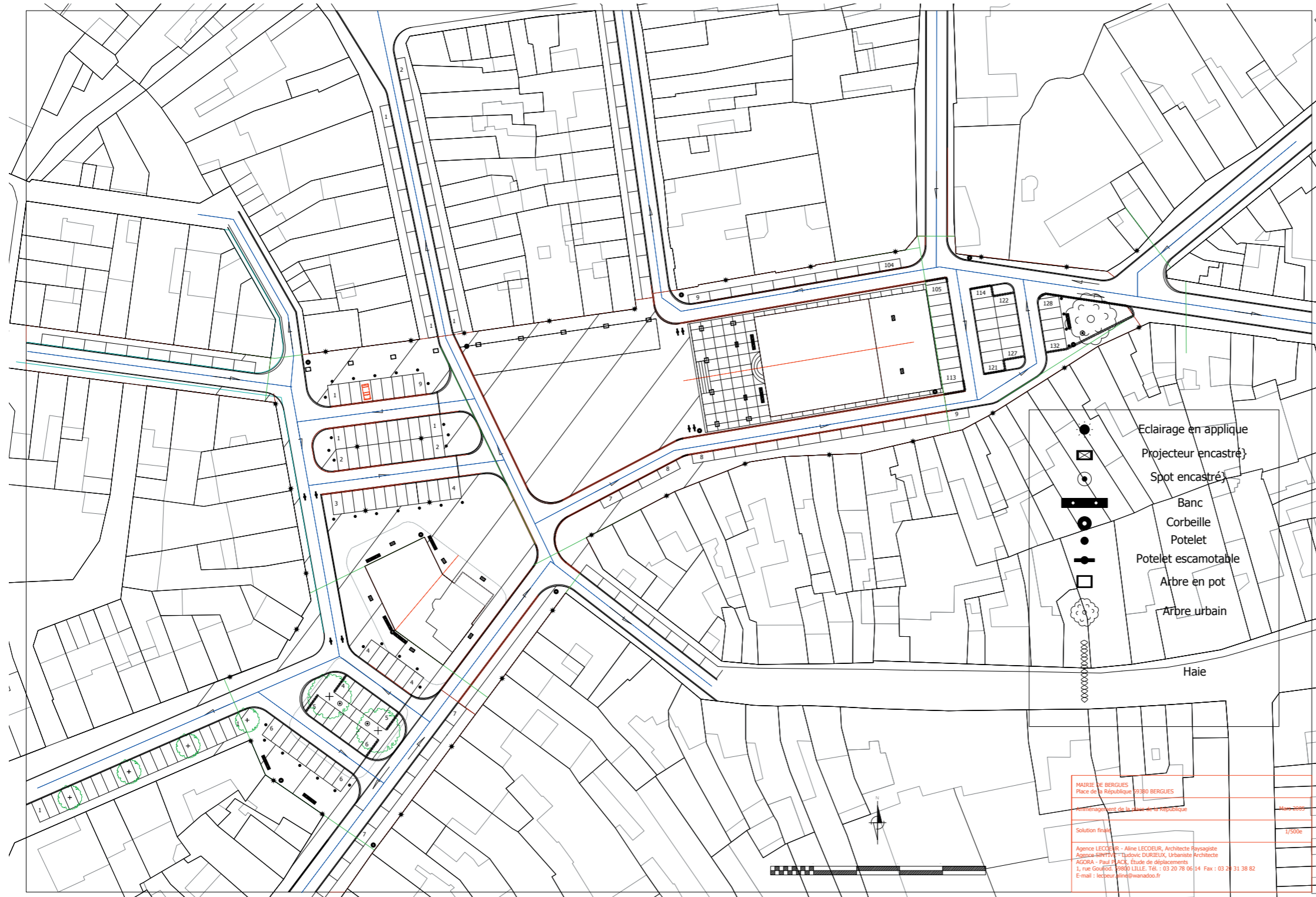
Le parvis de l'Hôtel de Ville présente lui, un revêtement plus claire (proche de la pierre de la façade) en dalle 50x50 cm.

L'ancien canal est évoqué par la mise en œuvre de pierre bleue ou de béton désactivé.

Les voies sont traitées en asphalté, cherchant la même nuance de couleur que la pierre naturelle qui la borde.

Les places de stationnement peuvent être matérialisées par des pavés de grès, récupérés lors du démontage des sols existants.

La Grand Place - Le Plan d'Aménagement Détaillé



Sur la Grand'Place, les arbres en pot accompagnent la promenade piétonne. Des taupières, disposés sur le parvis, répondent à l'architecture de l'Hôtel de Ville.

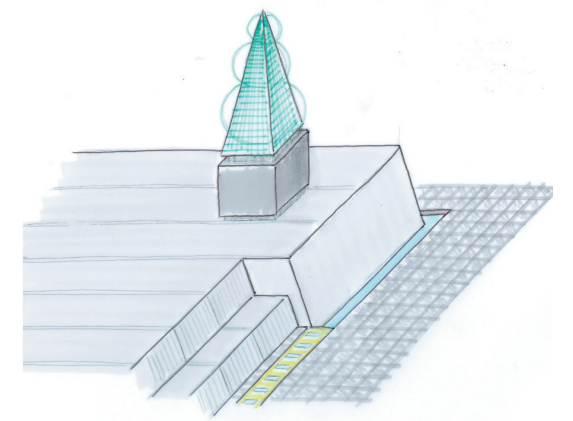
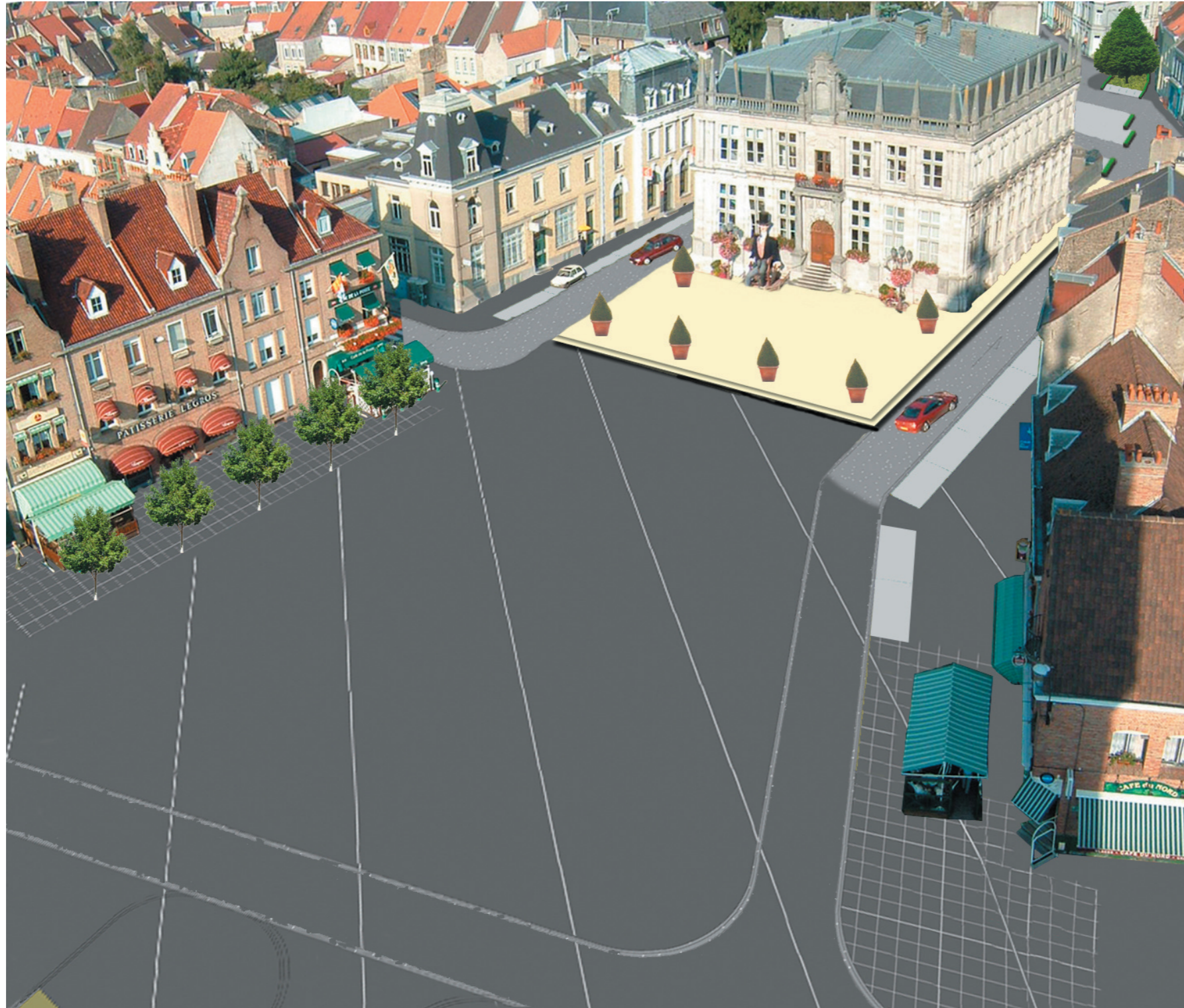
Bancs, corbeilles, potelets et bornes escamotables participent à l'aménagement et répondent à des usages spécifiques de la place.

L'éclairage public se situe en applique, sur les façades, pour libérer totalement la place. Seuls deux candélabres seront peut-être indispensables à l'éclairage du stationnement Nord-Ouest.

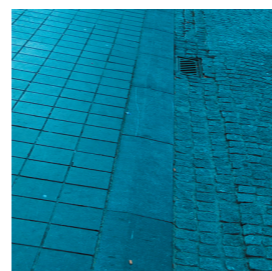
Les quelques arbres peuvent également être mis en valeur par des spots encastrés.



La Grand Place - La Pecperctive



Véritable équipement public, cet espace répond aux multiples vocations de représentation de la ville, et d'accueil des manifestations festives et ludiques déjà très nombreuses à Bergues !



La Grand Place - La Proposition de Phasage



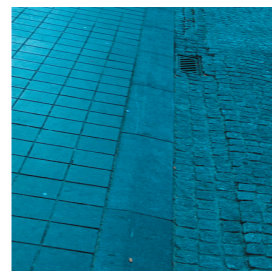
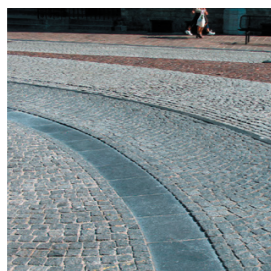
Le lancement des travaux d'aménagement de la place reste conditionné par le déplacement du trafic des bus, vers une plateforme extra-muros.

Ensuite, le projet peut être réalisé par phases :

- une première autour de l'Hôtel de Ville,
- une deuxième autour du Beffroi,
- une troisième pour la place du Marché aux Volailles,
- une dernière pour l'arrière de l'Hôtel de Ville ...

Ce phasage est donné à titre indicatif. Pourtant, quelque soit l'ordre, les travaux doivent, pour garantir la cohérence générale du projet, se succéder sans interruption trop longue.

Enfin, l'aménagement de la Grand'Place peut être précédé par d'autres travaux, comme le réaménagement de la place Gambetta ou l'accompagnement de la RD 3 ...



3. Le secteur de la gare et la plateforme d'échanges des bus

Le choix d'un emplacement pour une plate-forme d'échange

Le maintien d'une plate-forme d'échange bus à la Grand'Place pose d'évidents problèmes. 140 bus quotidiens, des correspondances entre 17 bus scolaires différents, un espace qui n'est pas destiné à cet usage, des risques réels pour les adolescents qui doivent naviguer entre les bus parkés dans le désordre, des perturbations pour le trafic, pour la vie et le séjour des piétons sur la place.

Seule la proximité de quelques écoles et les habitudes prises justifient cet usage, et il faut en outre noter que la grande majorité des élèves transportés n'est en rien liée à Bergues et à son centre.

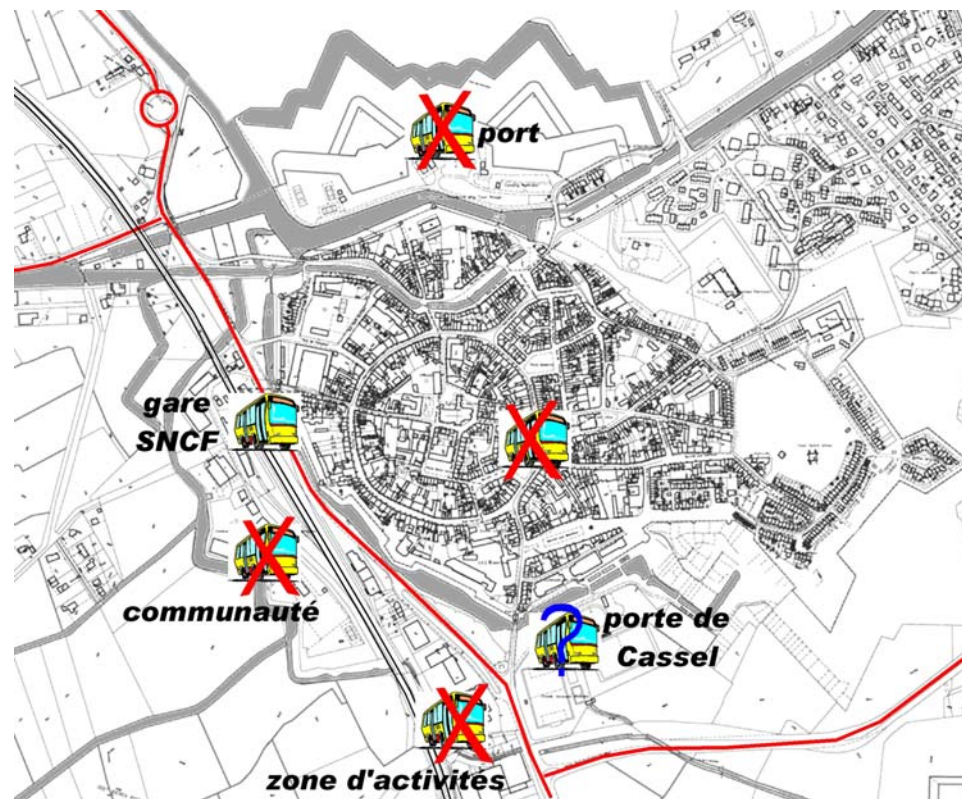
Une autre localisation au centre pour une « gare de bus » n'avait donc pas de réel objet. En outre, aucun espace de taille suffisante n'est effectivement disponible ; le marché aux bestiaux aurait pu l'accueillir, mais cela aurait gelé d'autres usages de l'espace, pour une utilité réelle de seulement quatre demi-heures par jour.

Une **localisation extra-muros** devenait ainsi un choix logique. Encore fallait-il déterminer un lieu approprié. Deux sites sont restés en lice :

- les abords de la Porte de Cassel
- les abords de la gare SNCF.

D'autres alternatives n'ont pas été retenues :

- les terrains des anciennes fortifications de la couronne de Bierne à l'ouest du chemin de fer sont fort isolés et n'offrent aucun réel point d'accroche (peu ou pas de relations avec la Communauté de Communes ou les entreprises présentes) ;
- la petite zone d'entreprises face à la porte de Cassel n'a pas de réserves de terrains d'une ampleur suffisante, et n'est guère mieux localisée ;
- les zones de remparts au nord de Bergues et le port sur la Colme sont difficiles d'accès, et présentent des intérêts paysagers et naturels indiscutables.



Le site des **abords de la Porte de Cassel** présente de nombreux atouts :

- Fort proche du centre-ville
- Fort proche des établissements scolaires
- Usage potentiel comme parcage des autocars de touristes.

Il y a néanmoins aussi des inconvenients :

- **Valeur foncière forte pour la ville** comme équipement de sport, mais aussi de multiples autres usages potentiels du sol (équipements publics, parking extérieur,...) ;
- Rareté des espaces mutables à Bergues, surtout de grande ampleur ;
- **Valeur paysagère importante**, avec vue unique sur les fortifications, et proximité de zones de parcs et jardins.

Le site de la **gare SNCF** présente quant à lui les avantages suivants :

- Potentiel de synergie et de correspondances avec les services SNCF, à terme
- Terrain disponible pour lequel aucune autre affectation n'est en lice
- Interlocuteur public intéressé à la vente et à la valorisation de son site et de ses services voyageurs
- Accès aisé au réseau routier départemental
- Réaffectation d'un site désaffecté.

Deux inconvenients sont à signaler :

- La nécessité de traverser la D916
- L'éloignement relatif des écoles de Bergues (mais part minoritaire des échanges, et autres solutions de transfert envisageables).



C'est finalement le site de la gare SNCF qui sera retenu, quand les esquisses de faisabilité permettent d'établir que celui-ci répond effectivement aux objectifs. Le site permet :

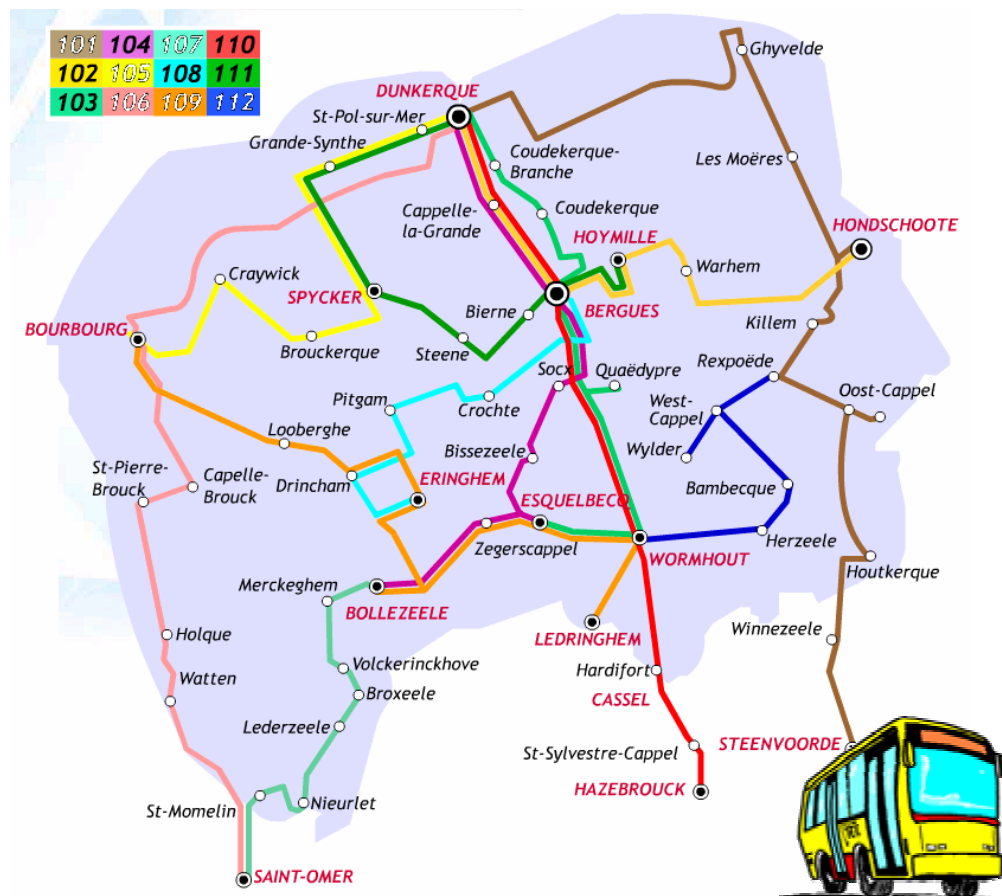
- Une gare de **correspondance bus/bus et bus/train** (à l'avenir) ;
- Un parking relais de +/- 80 places affectées au stationnement de longue durée pour **l'intermodalité auto + rail** ;
- Une aire de stationnement **dépose-minute** d'une trentaine de places (soit le nombre de places disponible actuellement, mais en mettant en place une gestion particulière des durées de stationnement) ;
- Le maintien et l'éventuelle extension de l'infrastructure d'accueil des **vélos** ;
- Une facilité d'accès pour les **piétons**, fortement améliorée du fait de l'îlot et du plateau de traversée sur la D916, et située exactement dans le prolongement de l'axe '*noble*' où sont privilégiés les piétons.

De ce fait, la localisation de la gare de correspondance des bus **scolaires contribue à une vision d'aménagement à moyen et long terme**, qui cadre bien avec l'esquisse globale pour le futur de Bergues.



Les nécessités techniques pour une plate-forme d'échange

La plateforme d'échange bus a pour rôle principal de permettre les **correspondances** d'un bus à l'autre pour les écoliers circulant dans un réseau desservant Dunkerque, Coudekerque, Hoymille, Hondskoote, Wormhout, Bollezeele, Eringhem, Spycker, Hazebrouck,...



La carte ci-dessus illustre l'important rôle de plaque tournante de Bergues.

La plateforme d'échange doit ainsi **assurer la proximité entre un grand nombre de bus**, et permettre le passage de l'un à l'autre en toute sécurité.

Parmi diverses esquisses, c'est donc le principe d'un **quai central** regroupant simultanément jusqu'à 11 bus, plus une possibilité d'extension au Bastion de la tour Nékestor qui a été retenu.



La plateforme permet également **l'arrivée depuis toutes les directions et le départ vers toutes les destinations**. Elle n'aura avec la D916 qu'une seule entrée et sortie, celle-ci restant dégagée des diverses manœuvres que les bus auraient à effectuer.

Etant accolée à la gare SNCF à hauteur du passage sous voies, et séparée de la gare uniquement par une traversée piétonne sécurisée, **les échanges seront facilités au maximum**. Cela permet de développer à l'avenir un intermodalité bus + train, permettant de nouveaux débouchés pour des voyageurs à destination de Dunkerque, Hazebrouck ou Lille.¹

Ceci est également valable pour les échanges avec d'autres modes de déplacement que sont la marche, le vélo ou la voiture. En effet le regroupement à la gare SNCF permet d'utiliser indifféremment tout moyen de transport pour passer ensuite à un autre, en utilisant les mêmes infrastructures de stationnement et d'embarquement. Il en résulte à la fois une économie de moyens, et une plus grande attractivité de l'équipement global.

¹ Toutefois, ceci n'a pas pour objectif de remplacer les liaisons bus vers Dunkerque, celles-ci fonctionnant selon leur propre logique en relation avec les établissements scolaires, pour lesquels la desserte par le train n'offre pas un réel avantage.

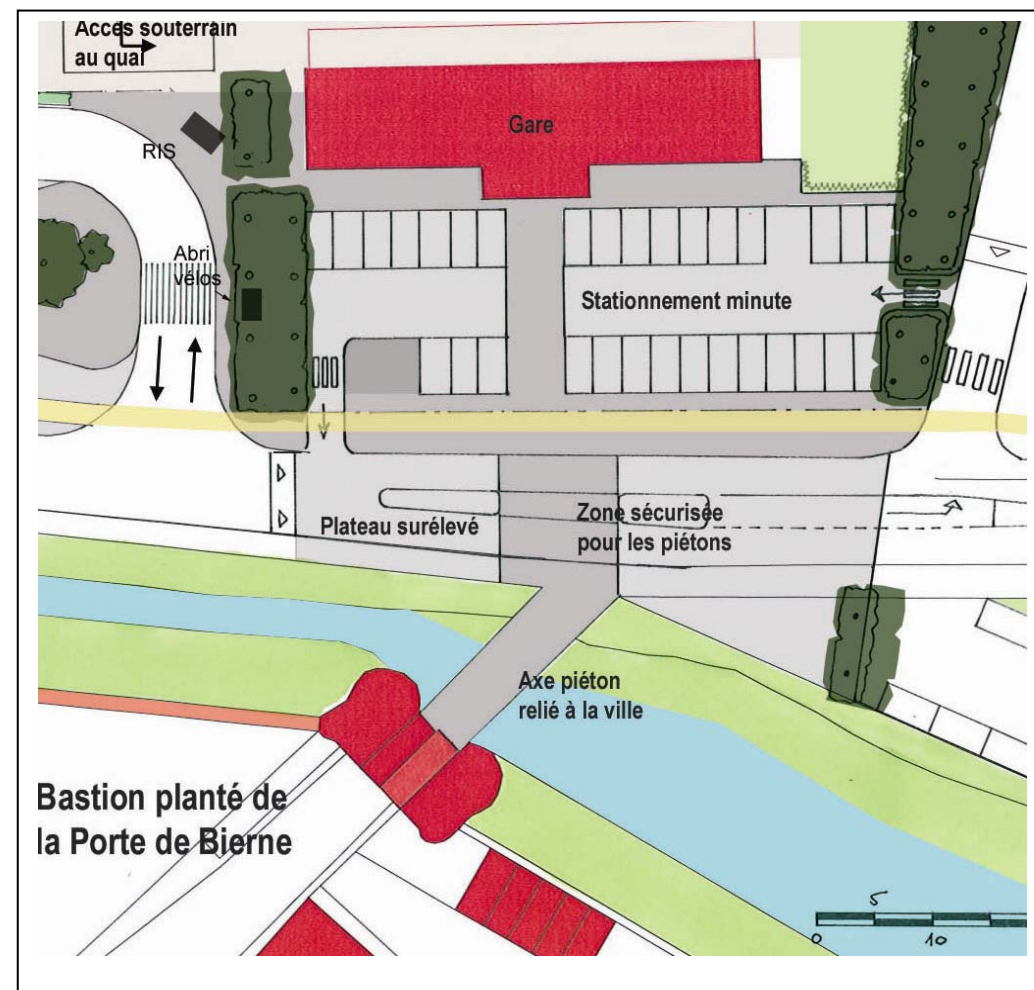
Une autre exigence fonctionnelle est celle de la **bonne connexion** de la plate-forme d'échange (et de l'espace « gare » en général) **avec le centre-ville**. Ceci justifie des aménagements de sécurité, pour la traversée de la D916.

Celle-ci sera équipée :

- D'un **plateau surélevé** devant l'ensemble de la gare SNCF
- D'une **traversée modulée en deux temps, avec îlot central**, permettant de prendre en compte un seul sens de circulation à la fois (gain de sécurité et gain de temps)
- D'aménagements d'accompagnement appropriés, dont notamment un éclairage renforcé, des pavages accessibles aux personnes à mobilité réduite, et de dalles tactiles pour les non voyants
- Potentiellement, si cela devait se justifier, de feux de circulation à la demande pour les piétons ;
- Par ailleurs, la Porte de Bierne serait réservée aux piétons et cyclistes (+ véhicules d'urgence).

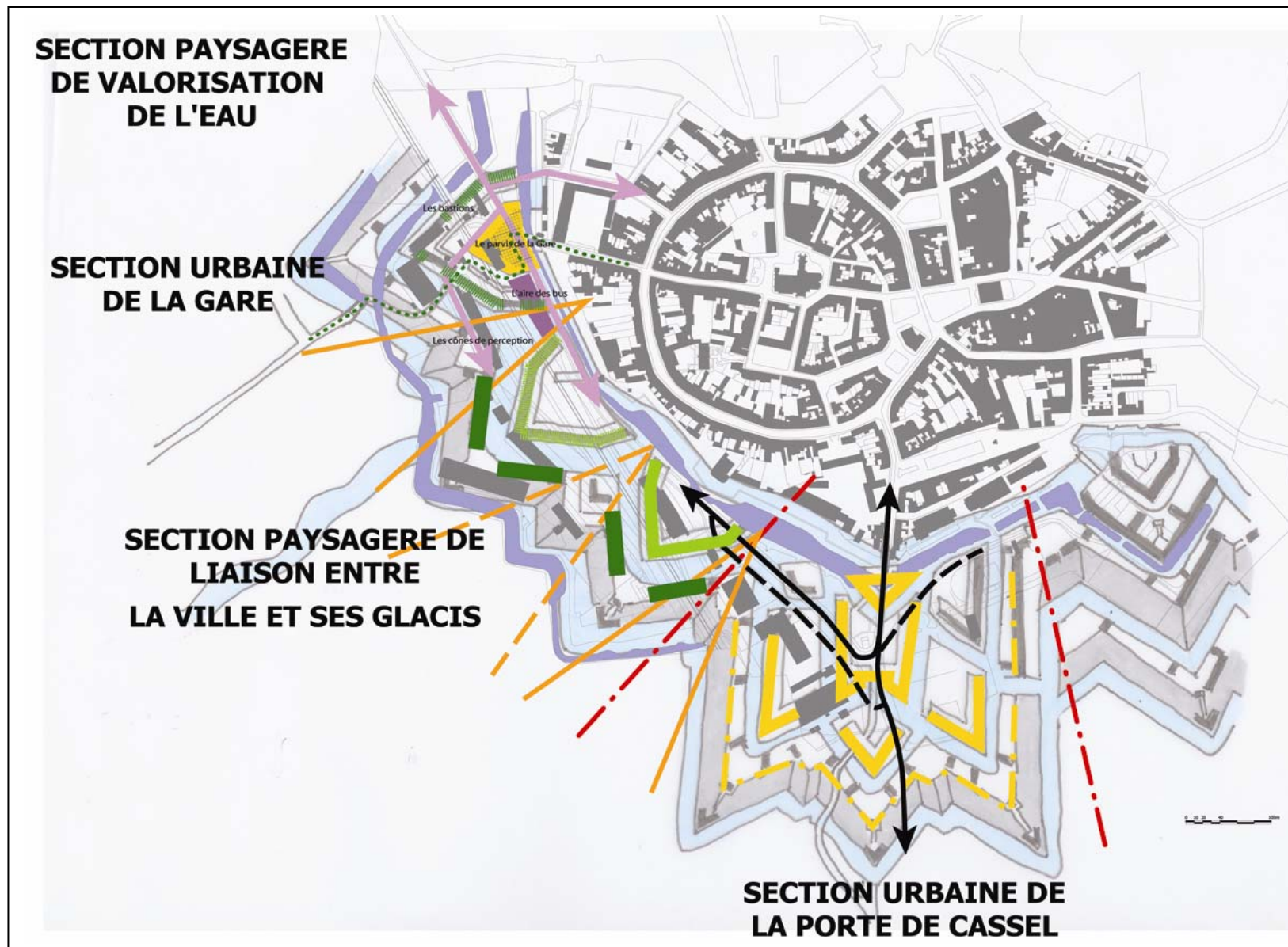
Les aménagements paysagers (reconstitution végétale d'un bastion planté) et le mobilier accompagneront et renforceront les exigences de sécurité, en transformant le **parvis de gare** en espace particulier et bien circonscrit et parfaitement identifiable sur le parcours de la D916.

L'aménagement de la plate-forme prévoit également une **piste cyclable** reliant le faubourg de Cassel à la gare et au-delà vers le nord, vers la piste cyclable déjà aménagée en Direction de Dunkerque.

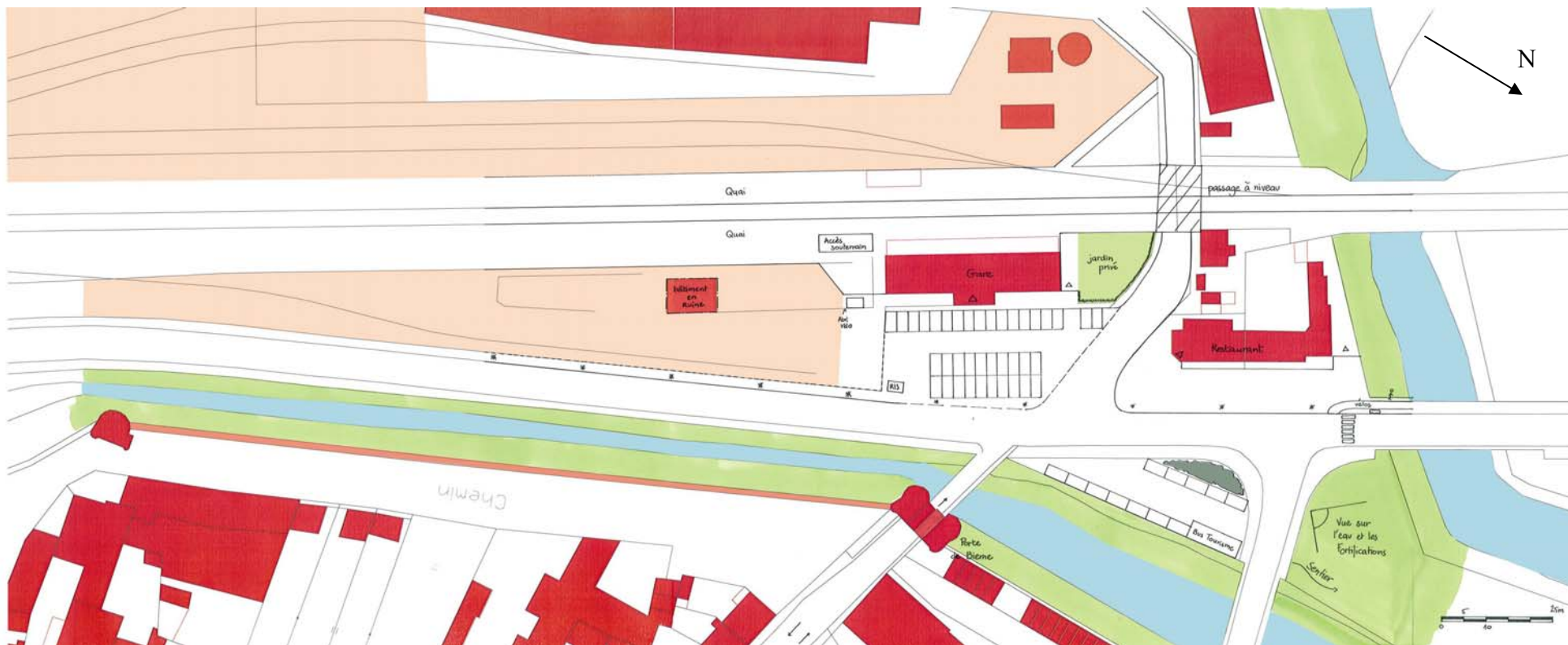


Un emplacement près de la gare

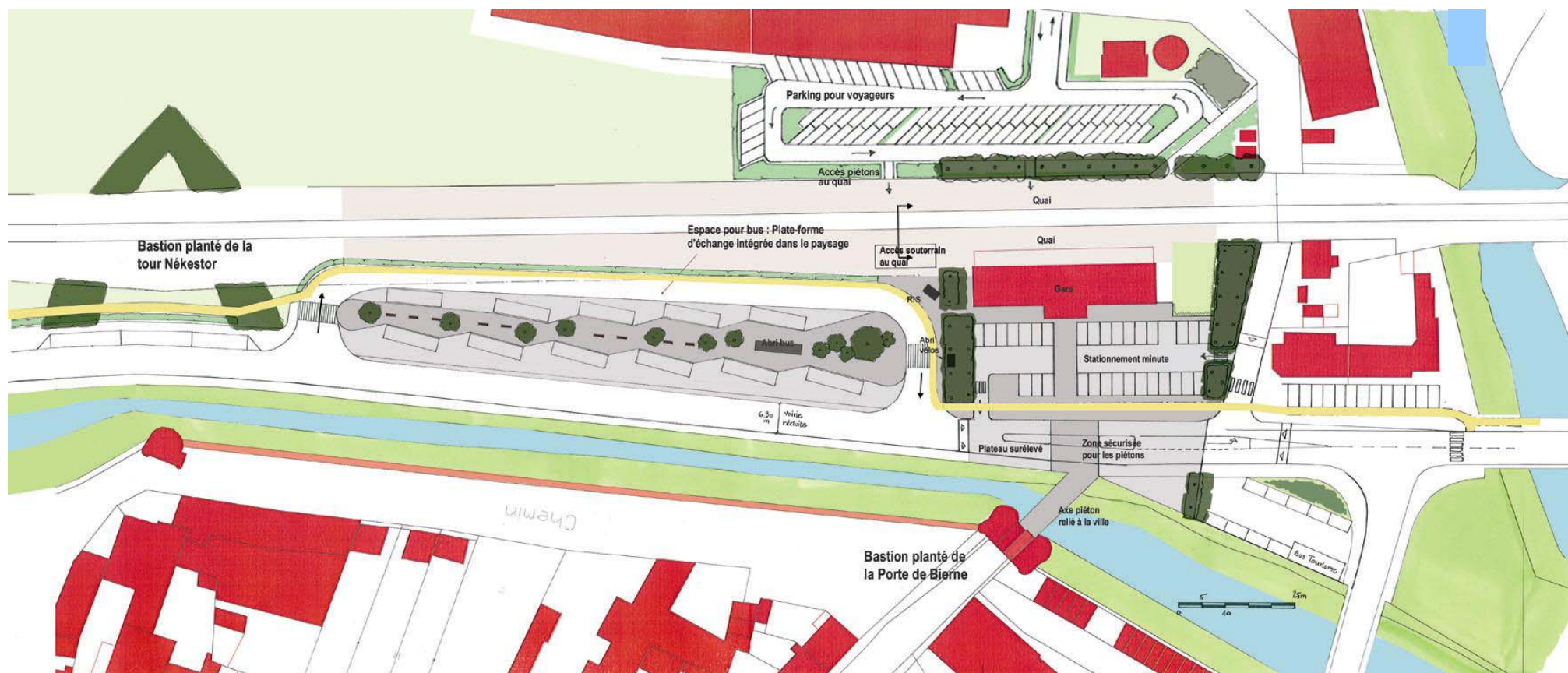
Un schéma d'intention pour le paysage du RD 916 : rappel du schéma directeur



Une plate-forme aux abords de la gare : état des lieux



Une plate-forme aux abords de la gare : projet esquisse



Principes du projet :

1. Voirie actuelle conservée et mise en sécurité de la nationale
2. Intégration paysagère de la plate-forme d'échanges
3. Lien directe et sécurisé pour le piéton entre la gare et le centre-ville
4. Lisibilité de "bastions plantés" autour de la porte et de la tour

Les aménagements autour de la gare prévoient :

- l'implantation d'une plate-forme d'échange des bus
- la matérialisation d'un espace autour de la gare soulignant "l'axe piéton" qui va de la gare au Groenberg en passant par le centre ville
- la création d'un parking-voitures au delà de la voie ferrée pour le stationnement de longue durée

Principes du projet

1. La mise en sécurité de la nationale pour les piétons et les vélos au moyen de :

- un plateau surélevé entre la gare et la porte de Bierne, limitant la vitesse des véhicules
- la matérialisation très forte de la traversée piétonne de la porte à la gare. La porte de Bierne devient piétonne
- la réduction de la voirie à 6.30m pour réduire la vitesse des véhicules
- la création d'une piste cyclable reliant la piste existante à la porte de Cassel et à la porte de Bierne

2. L'intégration paysagère de la plate-forme d'échanges

Située face aux remparts, la plate-forme se doit de ne pas dévaloriser les fortifications.

Le concept choisi est celui de limiter l'espace minéral de la voirie en créant un espace indépendant de celle-ci.

L'arrêt des bus se fait sur une plate-forme contiguë à la nationale mais séparée de la circulation.

Les piétons circulent sur un espace central planté d'arbres qui constitue le vis à vis des remparts.

La plate-forme est pourvue de bancs et d'abris.

Selon les besoins, on pourra aménager des arrêts de bus supplémentaires le long de la nationale, vers la porte de Cassel.

3. La gare

Un premier "bastion" est planté autour de la porte de Bierne, délimitant ainsi un espace autour de la gare, matérialisé également par un sol différent.

L'axe gare-porte est souligné, incitant les automobiliste à ralentir.

L'espace est repensé de façon à sécuriser vélos et piétons. Ceux-ci traversent sur le plateau surélevé, en deux temps, dans un espace protégé.

Le parking est réservé à la dépose-minute.

Un grand parking est créé derrière la voie ferrée pour favoriser les modes de déplacements en train ou en bus.

4. La mise en valeur des fortifications

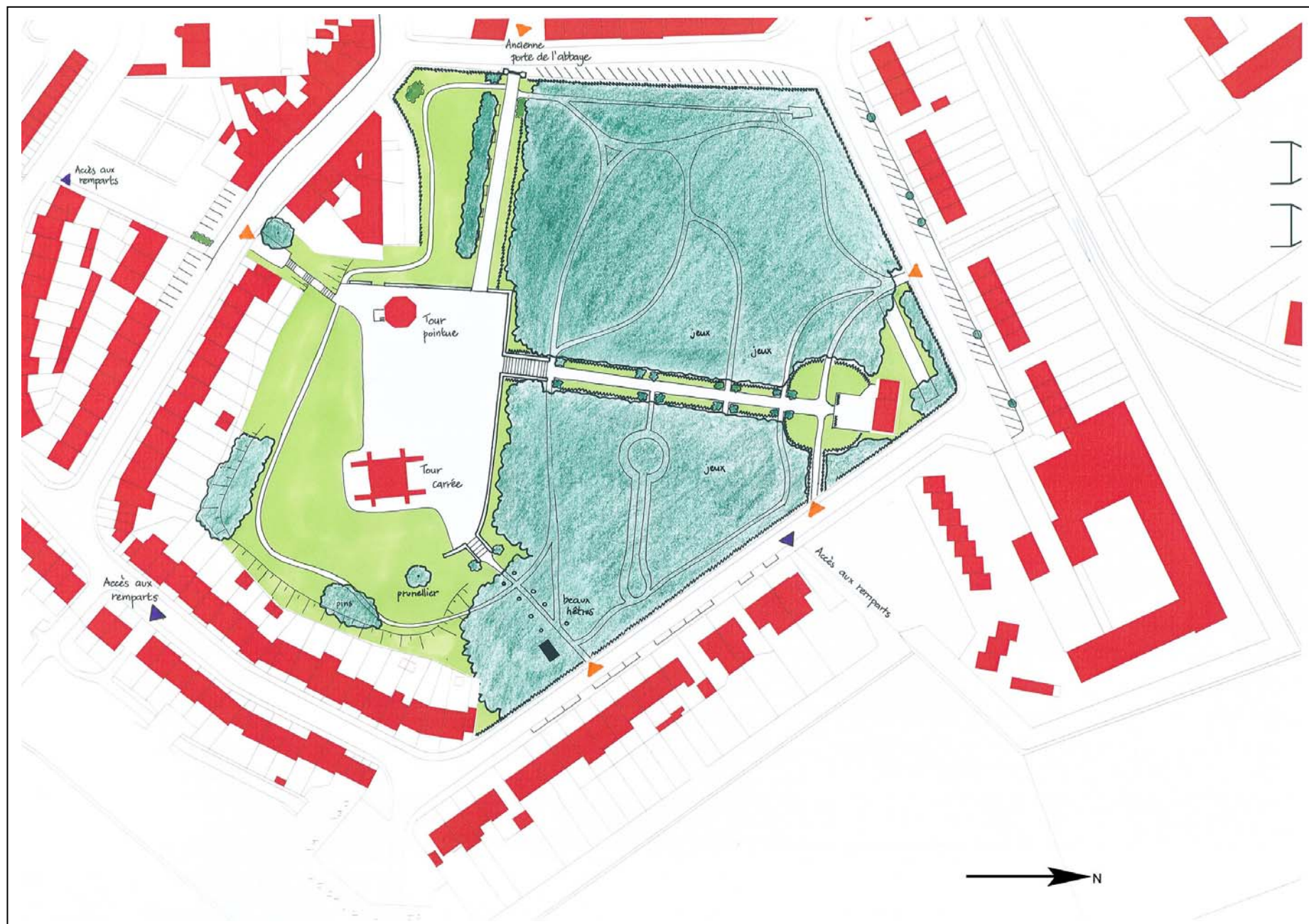
Deux "bastions plantés" d'arbres sont créés pour former un écrin à la porte de Bierne et à la tour afin de les mettre en relief, même pour l'automobiliste qui passe rapidement. La plate-forme des bus est intégrée dans le paysage par la plantation d'arbres.

Une plate-forme aux abords de la gare : perspective



4. Le secteur du Groenberg

Le secteur du Groenberg : Etat des lieux



Histoire du site

Aucune fouille n'a été réalisée à ce jour sur le site de l'ancienne abbaye St Winoc. Tout laisse penser que les ruines sont restées en place sous la terrasse.

De l'abbaye, il ne reste de nos jours que la tour carrée qui correspond à la croisée du transept de l'église abbatiale, et la porte, ancienne entrée du palais abbatial, aujourd'hui déplacée. La tour pointue fut construite par le Ministère de la Marine pour constituer avec la Tour Carrée, des amers, repères pour la navigation.

A côté de l'église abbatiale, s'élevait l'église St Pierre qui disparut en 1811.

Au début du Xxème siècle le site devient un jardin public. La structure générale actuelle du jardin et les arbres les plus âgés datent de cette époque.

Pendant la seconde guerre mondiale, les allemands remblaient la terrasse haute, construisent les murs massifs et les escaliers. La terrasse devient un cimetière militaire.

A la fin du Xxème siècle des quartiers d'habitations sont construits sur les flancs du mont, entre le jardin et les remparts.

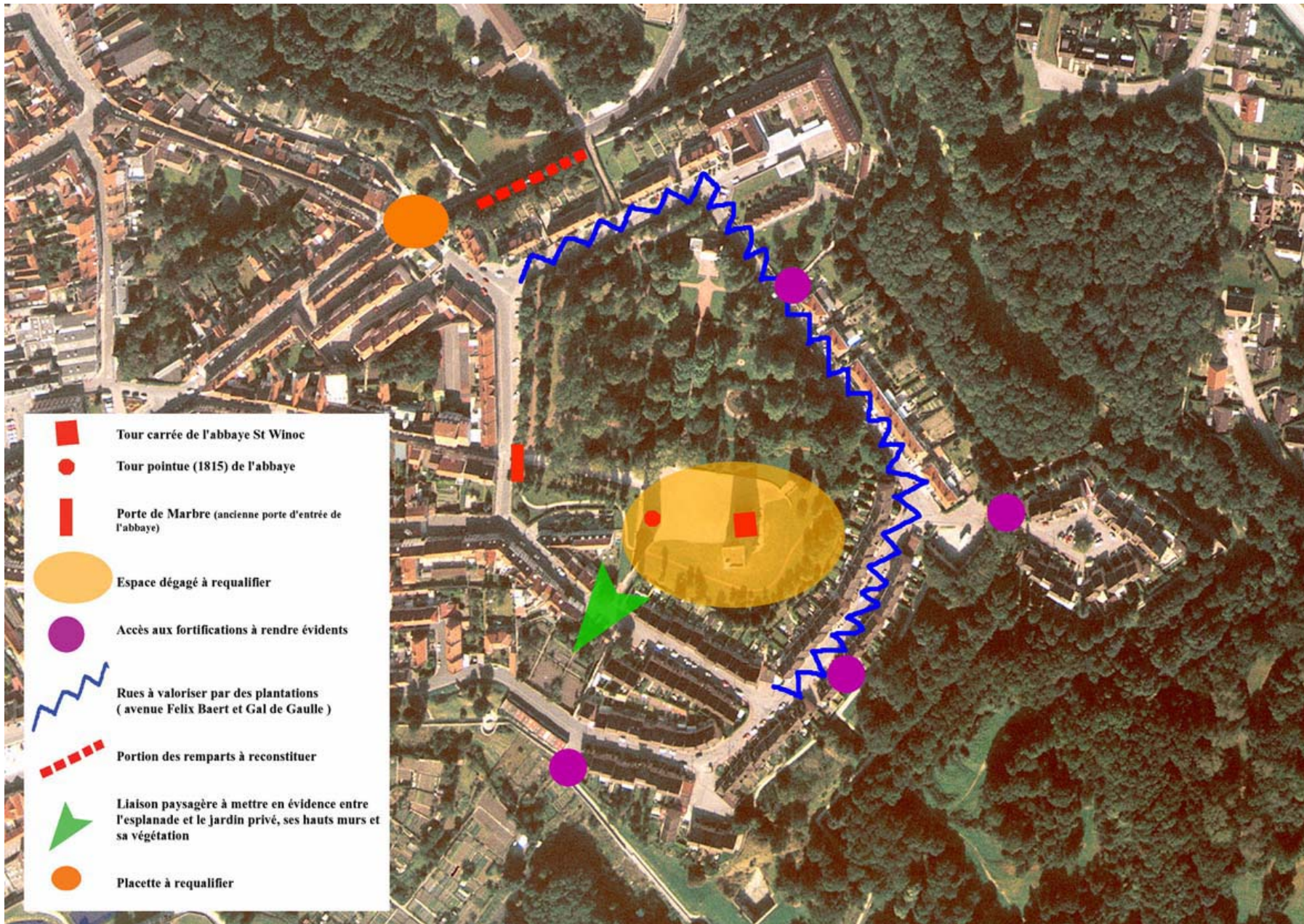
Constat (rappel analyse)

- ▶ espace minéral actuellement trop vide au pied des deux tours
- ▶ parc public agréable, très planté, refermé visuellement sur lui-même
- ▶ position haute des tours et du parc sur le mont : vocabulaire intéressant d'escaliers pour y accéder
- ▶ quartiers récents bien intégrés. Seuls points négatifs : des réseaux trop présents, des rues insuffisamment plantées
- ▶ liaisons entre le Groenberg et les quartiers Est peu évidente

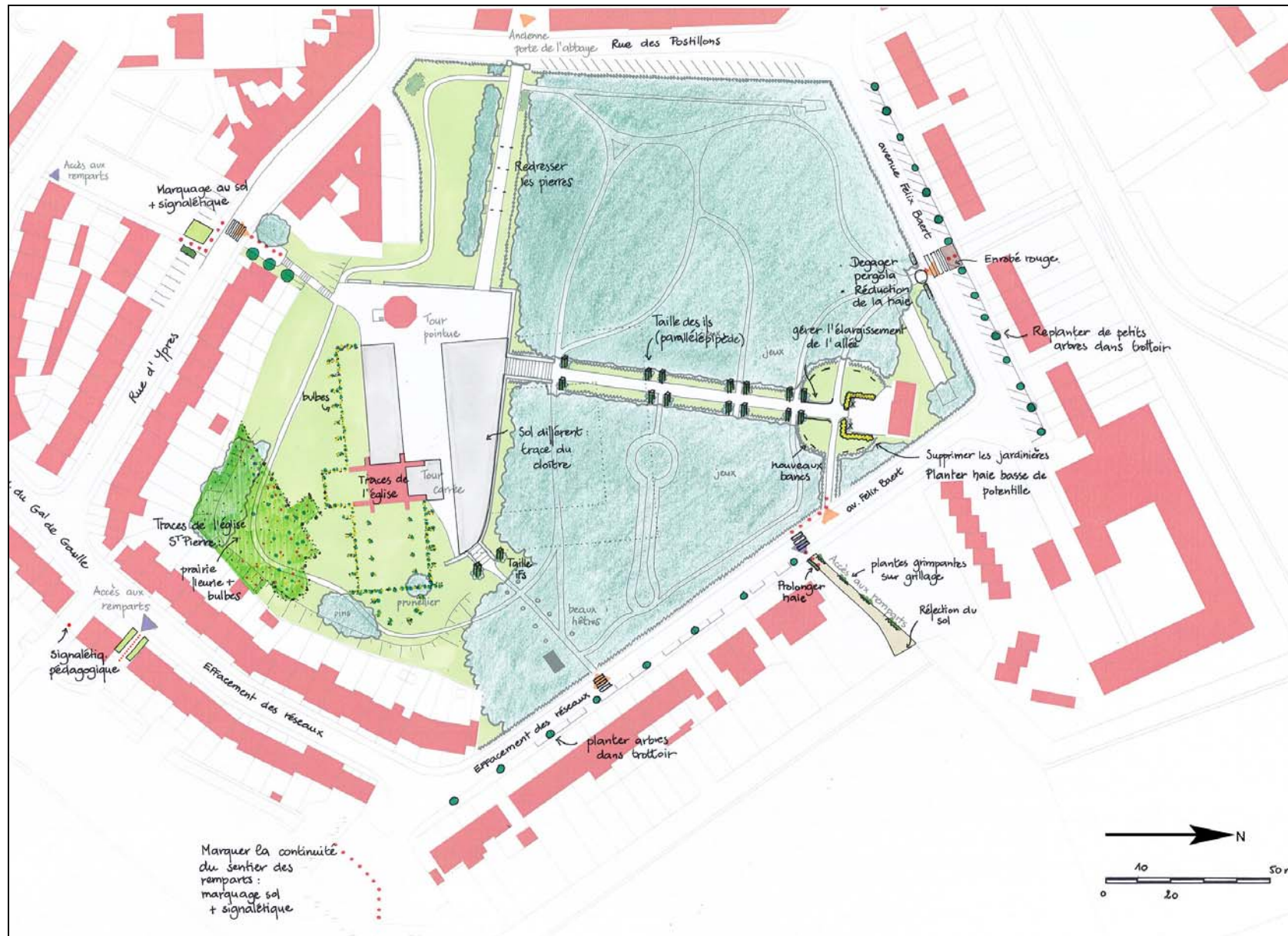
Objectifs

- **Evoquer la présence ancienne de l'abbaye et de l'église St Pierre et aménager ainsi le pied des tours**
- **Réaménager principalement l'axe du jardin qui va de la buvette à la terrasse haute**
- **Aménager et rendre plus lisible les accès aux remparts**
- **Planter l'avenue Felix Baert de petits arbres et effacer les réseaux sur la rue du Général De Gaulle et l'avenue Felix Baert.**

Le secteur du Groenberg : Schéma directeur



Le secteur du Groenberg : projet



Projet

Evocation des bâtiments de l'abbaye

Celle-ci se heurte à deux difficultés :

- le dénivelé entre la terrasse et le jardin (la terrasse est aujourd'hui bien plus haute que le jardin alors que le cloître s'étendait à la fois sur l'un et sur l'autre. On suppose que la différence était moindre et que l'abbaye était sur plusieurs niveaux)
- celle de ne pas toucher aux fondations de l'abbaye

Le projet d'évocation des bâtiments se base sur le plan de 1753 (Troisième phase du projet de reconstruction de 1753, plan du rez-de-chaussée de l'abbaye), date à partir de laquelle l'abbaye connut de grandes transformations.

A l'emplacement des murs de l'église abbatiale, des plantes bulbeuses tels que des iris et des tulipes évoquent de façon éphémère et saisonnière l'édifice qui disparut à la Révolution.

Le cloître était localisé en partie sous la terrasse actuelle et en partie sous le jardin. Il est évoqué uniquement au niveau de la terrasse par un sol minéral différent.

L'église St Pierre, indépendante de l'abbaye, était accolée à l'église abbatiale. Sa forme est suggérée dans la pelouse par une tonte moins fréquente qui permet l'apparition d'une prairie fleurie parsemée de bulbes.

Amélioration du parc

Les ifs plantés régulièrement entre la terrasse haute et la buvette sont taillés pour retrouver leur forme parallélépipédique, structurante.

Au bout, la petite terrasse de la buvette est délimitée par une haie d'arbustes bas (potentilles). Les jardinières sont supprimées. Les bancs sont remplacés.

Réaménagement de certains accès au site

A l'Ouest, l'entrée du parc devient plus évidente : la végétation de la pergola est taillée, ainsi que les haies, afin de dégager l'entrée.

Le passage piéton est davantage marqué. Le trottoir, dans la continuité de l'escalier, est traité dans un matériau différent.

Au Sud, l'escalier avec le saule pleureur est conforté par la plantation d'un alignement d'arbres fastigiés qui cadrent la vue sur la tour pointue.

En face de l'escalier, les plantations du parking sont légèrement modifiées pour rendre l'accès aux remparts plus visible.

Lisibilité des accès aux remparts

Une signalétique qui peut prendre la forme d'un simple tracé de peinture est peinte au sol pour guider les promeneurs vers les remparts. Des panneaux pédagogiques sont installés aux abords des fortifications. L'accès Nord est amélioré.

Amélioration du cadre de vie des habitations

F.A.N. Cadre de Vie - CONSEIL GÉNÉRAL DU NORD

Des arbres de petits gabarit sont plantés entre les places de stationnement avenue Félix Baert. Les réseaux sont effacés dans l'avenue F. Baert et l'avenue du général de Gaulle.

Images de référence



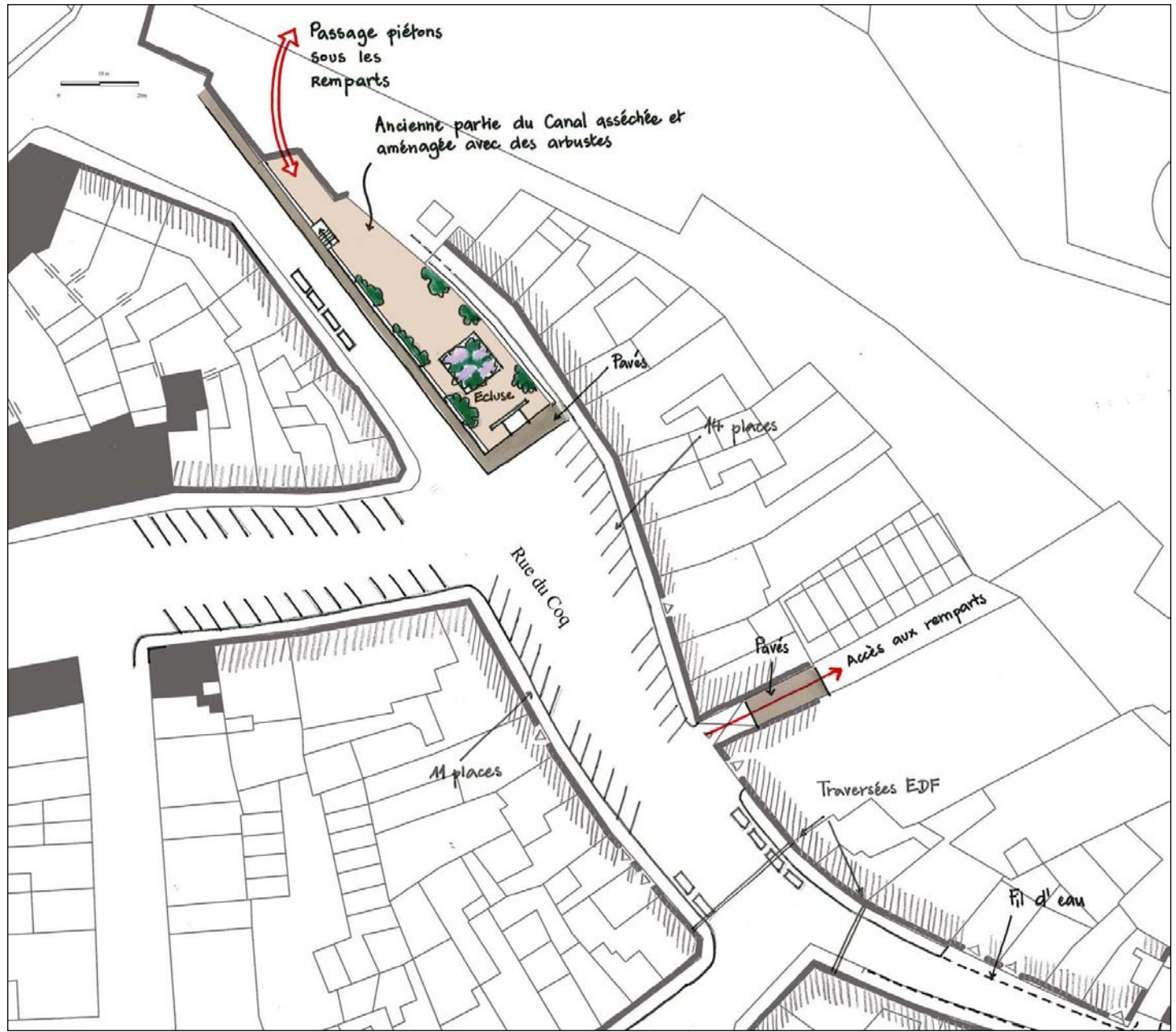
**Les traces de l'édifice sont matérialisées par des végétaux :
Ici, des conifères et des plantes bulbeuses**

L'aspect éphémère mais marquant des iris



5. La rue du Coq

Etat des lieux





Problème d'écoulement des eaux de pluie à résoudre

Proposition N°1

La largeur des trottoirs et des voies ne changent pas.

Seuls les caniveaux et les bordures font l'objet d'une amélioration :

- les caniveaux sont constitués de deux lignes de pavés
- les bordures bétons sont remplacées par des bordures de pierre (granit ou grès)

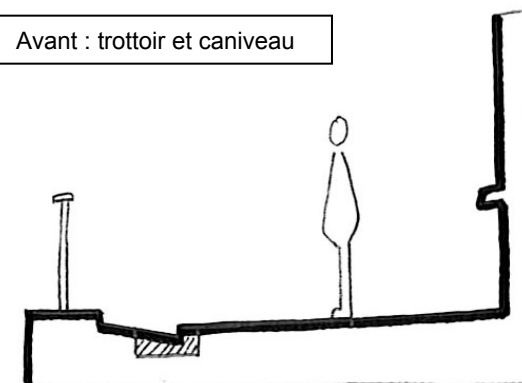
L'ancien quai côté rempart peut faire l'objet d'un réaménagement permettant de régler un problème de pente et de récupération des eaux de pluie.

Enfin, les lignes EDF traversant la voirie peuvent être enfouies à l'occasion des travaux de chaussée.

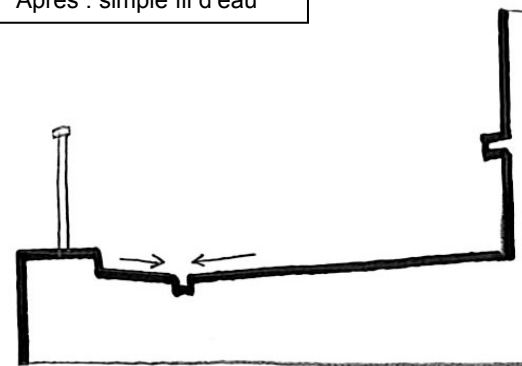


La ruelle devient pavée. Le trottoir disparaît, remplacé par un simple fil d'eau qui se retourne le long du quai pavé existant.

Avant : trottoir et caniveau



Après : simple fil d'eau



Coupe sur l'ancien quai

Proposition N°2



Une partie de la place, actuellement très minérale est transformée en placette plantée de petits arbres.

L'accès aux remparts en passant sous le porche est signalé par une entrée pavée.

L'ancien quai côté rempart est également pavé pour valoriser l'ancien canal dans son ensemble.

La placette enherbée, créée dans la continuité du canal autrefois en eau, révèle les anciens quais et les petites maisons qui la longent. En effet, les voitures, stationnées n'occulent plus la vue sur le bâti et les quais.

Les habitants voient leur cadre de vie s'améliorer.

Quelques places de stationnement supplémentaires sont créées en face de la placette pour compenser les places supprimées.

Les fils EDF traversant la voirie sont enfouis.

**Avant****Après**

Dans la perspective de l'ancien canal, une placette, en herbe est créée . Les véhicules, garés n'occultent plus cette vue ni celle des maisons.

6. La place Gambetta

Etat des lieux

Place en enrobé cernée de petits arbres d'essences variées (Erables, acacias boules, aubépine, prunus...) Seuls les érables sont des arbres de grand développement. Place servant de parking, éclairée par des luminaires sur mât bas.

Nombre de places de stationnement sur la place : 47 y compris la place handicapé



Esquisse projet

Réorganiser le stationnement perpendiculairement et créer un véritable espace pour le piéton, avec des bancs. Il est possible que certains arbres ne puissent pas être gardés. Nombre de places de stationnement sur la place : 53 y compris la place handicapé.
Remplacement des arbres chétifs et plantation de deux nouveaux arbres (1 aubépine et 3 subhirtella 'Autumnalis').
Remplacement des luminaires par des appliques.



7. Les matériaux, le mobilier, l'éclairage

Les MATERIAUX

Dans le centre intra-muros, les matériaux constitutifs des trottoirs seront faits de **matériaux naturel modulaires traditionnels** :

- **bordure pierre (granit ou grès)**
- **caniveau pavé de pierre (granit ou grès)**
- **trottoir pavé de pierre (grès, granit ou pierre bleue)**

Lors de travaux de réfection, le premier acte de qualification sera de disposer d'une **bordure et d'un caniveau pierre naturelle**, l'amélioration du matériau de surface des trottoirs pouvant faire suite.

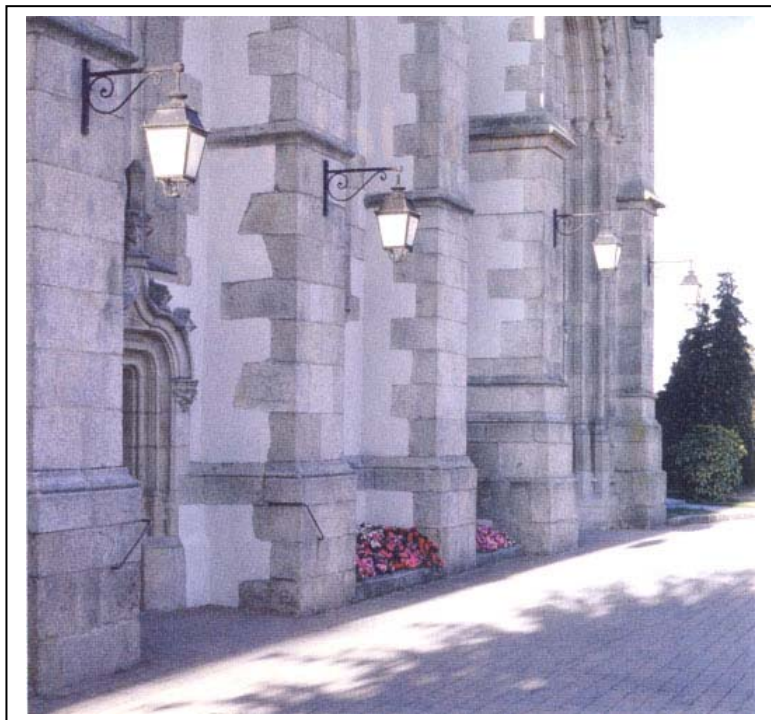
Dès que possible, les **pavés existants sous le macadam actuel seront récupérés** et mise en œuvre dans un esprit cohérent dans l'aménagement.

Les surfaces circulées resteront en macadam, matériau coulé.



Plus on s'éloigne du centre, plus on optera pour des matériaux de sol minéraux poreux pour l'espace dévolu au piéton et plus on diminuera la surface minérale au profit de bandes enherbées.

Le mobilier et l'éclairage respecteront le caractère identitaire de la ville. La nouvelle ligne aura une certaine unité à l'échelle de la commune et sera placée avec justesse et parcimonie.



Console type "Wy" chez THORN



Barrière type "Tiby" chez UNIVERS & CITE

Grille d'arbre type "synergie" chez UNIVERS & CITE



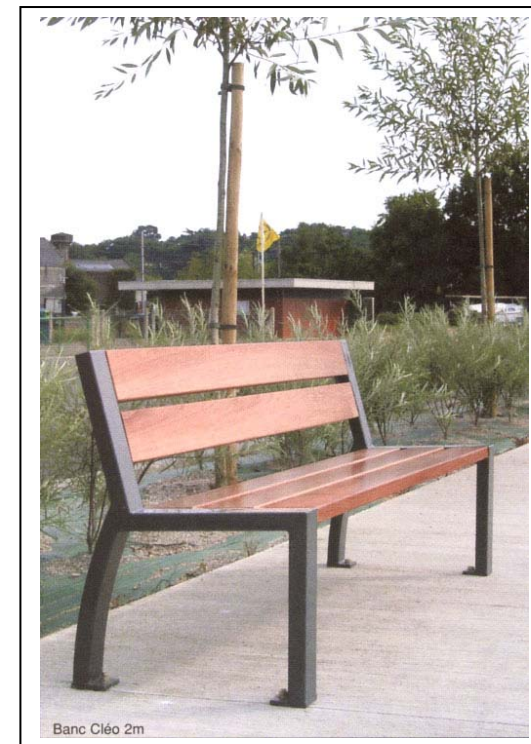
Grilles d'arbres Synergie 1500

Appui-vélo type "Exotica" chez UNIVERS & CITE



Appuis-vélos Exotica

Banc type "Cléo" chez UNIVERS & CITE



Banc Cléo 2m



1/2 Corbeille Solis

Demi Corbeille type "Solis" chez UNIVERS & CITE

Les comptes rendus de réunion

Aline LE CŒUR, architecte-paysagiste, 1 rue Gounod, 59800 LILLE, tél : 03.20.78.06.14 fax : 03.20.31.38.82

Agence SINTIVE Ludovic DURIEUX, architecte, AGORA, Paul Plak, cabinet de déplacements

**Bergues (59)
Fan Cadre de vie
Compte rendu de la réunion du 30 Septembre 2003**

Présents :

René Declercq, Maire

Daniel Delemazure, Jacques Vandenberghe, René Patoor, Jacques Martel, Guy Serlooten, adjoints au maire ; Serge Sauvage, Stéphane Collewet, Maryse Bonnière, conseillers municipaux

Anne Françoise Del Litto, chargée d'étude, Conseil Général, DEDT

Christophe Grandjacques, chargé d'étude CAUE du Nord

Catherine Bourelet, Architecte des Bâtiments de France, SDAP

Xavier Monnet, Nathalie Dominique, AGUR

Equipe d'étude : Aline Le Cœur et Cécile Debaillie, architectes-paysagistes, Ludovic Durieux, agence Sintive, architectes-urbanistes, Paul Plak, AGORA, bureau de déplacement

Invités excusés

M. Lamart, adjoint

Objet de la réunion : présentation des premières réflexions croisées de l'équipe d'étude.

Introduction :

M. Delemazure rappelle les points évoqués lors de la réunion du 17 Juin dernier :

- constitution du comité de pilotage
- étude intercommunale du faubourg de Cassel : l'équipe d'étude prendra contact auprès d'ACT et viendra assister à la réunion du 17 Octobre prochain
- concertation : commencera à l'issue du schéma directeur
- documents de travail : l'équipe d'étude se passera des photos aériennes obliques représentant un coût pour la ville

Exposé de l'équipeCadre historique

Sont exposées les pièces iconographiques principales montrant l'évolution de la ville au sein de ses remparts. Les fortifications et l'eau représentent un cadre majeur, coupé par la D 916 et la voie ferrée. La ville s'est surtout densifiée sur elle-même sans grand changement de gabarit des voies, même si une extension urbaine s'est faite intra et extra muros à l'est.

Typologie architecturale

Des fiches expliquent la richesse du bâti ancien, la qualité de la reconstruction respectueuse, quelques exemples de bâti contemporain, l'architecture militaire.

Les divers matériaux de façades et le soin apporté aux détails constituent un ensemble de grande cohérence.

M. Declercq, Maire, se sent en accord avec l'exposé, conforme avec les analyses du CAUE et de l'AGUR.

Mme Del Litto demande un complément d'analyse sur l'architecture commerciale et sur la zone d'activité.

M. Serlooten aurait aimé un regard sur les cheminées.

1

Patrimoine paysager

Le patrimoine paysager de Bergues est dominé par ses fortifications créant des ambiances végétales extrêmement variées, et par la présence forte de l'eau. De plus, la ville est ponctuée par plusieurs jardins publics, et par des espaces publics plantés d'arbres, enfin par les frondaisons d'arbres de propriétés privées et quelques façades végétalisées.

Mme Del Litto demande si des mesures existent pour la protection de certains arbres (par le biais de la loi SRU, de la loi paysage, ou du POS).

L'organisation d'ensemble de l'espace public montre les tracés forts de la RD 916 et de la voie ferrée, la subsistance du cercle autour des anciennes fortifications, l'organisation intime des nombreuses places, le caractère de ville close qui ne s'ouvre vers l'extérieur que par quelques portes, l'extension récente de la ville à l'est avec un système de voies en impasse.

Les ombres que font les bâtiments sur l'espace public déterminent un degré de confort varié.

Les places

Des fiches permettent de diagnostiquer sur chaque place ses caractéristiques majeures (vocation ancienne, forme, relief, usages actuels, cadre architectural, activité). La plupart des places ont un caractère particulier. Mais partout l'omniprésence de la voiture perturbe la qualité morphologique de l'espace public. Les places demanderont des degrés différents d'intervention.

Suite aux différentes remarques des corrections seront apportées à certains schémas.

Plate forme d'échange

Deux lieux sont susceptibles d'accueillir des stationnements et des bus : les abords des terrains de sports près de la porte de Cassel, les abords de la gare (générant alors le problème de la traversée de la D 916).

Le Département a esquissé un projet au carrefour de la porte de Cassel. Ce projet est en attente des résultats des études FAN.

M. Delemazure fait remarquer que de nombreux enfants arrivent en train pour se rendre dans les écoles. La commune d'autre part a entrepris des recherches pour connaître la propriété des terrains qui bordent la voie ferrée (gérés plus ou moins par la SNCF) et qui pourraient accueillir une plate forme d'échanges.

Mobilité

M. Plak introduit son exposé par l'affirmation de l'encombrement de la ville par la voiture.

Les liaisons avec l'extérieur :

Le réseau routier induit la traversée du centre de la ville par une partie de la population, plutôt que de faire le tour.

Les relations ferroviaires sont importantes, mais ont tendance à devenir de moins en moins commodes.

Mme Bonnière explique les nombreuses suppressions de trains. Mme Del Litto propose que des personnes de la ville prennent contact auprès du comité de ligne où les usagers ont la parole, et donnera les coordonnées des personnes ressources à la Région.

M. Collewet indique que la gare de Bergues est une des seules gares entretenues entre Dunkerque et Hazebrouck.

Un réseau de bus complète la desserte ferroviaire et correspond à une demande scolaire.

M. Declercq, Maire, donne en fin de réunion les dernières statistiques concernant les bus.

Le centre ville

Trottoirs souvent en bon état, mais étroits.

Peu de dispositifs modérateurs de vitesse (les portes en sont).

Le vélo pourrait devenir un moyen de déplacement privilégié.

M. Collewet précise qu'une piste cyclable venant depuis Dunkerque s'arrête au niveau de la gare. Il serait souhaitable qu'elle continue sur le faubourg de Cassel

2

L'offre de stationnements en ville est considérable, et donc génératrice de trafic. Une bonne gestion de la durée des stationnements et un plan des déplacements scolaires permettrait de rendre une partie de la ville à l'utilisateur piéton et aux habitants. La sensibilisation des habitants est importante.

M. Parocq pose la question sur le mode de livraisons des commerçants.

M. Collewet demande où en est le questionnaire toute boîte. M. Plak explique qu'il est important de cibler tous les objectifs et toutes les questions avec pertinence (après validation du comité) avant de le lancer.

Mme Del Litto propose que soit organisée une réunion intermédiaire avec les partenaires de l'état et de la Région au sujet des déplacements (bus scolaires, SNCF, Région).

Mme Dominique de l'AGUR annonce une exposition « rêve d'habitant ».

M. Grandjacques du CAUE informe des actions entreprises pour Bergues.

Prochain rendez-vous du comité de pilotage

le JEUDI 13 NOVEMBRE à 17h00

OBJET:

Débat sur le premier diagnostic : questions du comité

Présentation des compléments : matériaux, mobilier urbain, fleurissement, zone d'activité, plate forme d'échange

Aline LE CŒUR, architecte-paysagiste, 1 rue Gounod, 59800 LILLE, tél : 03.20.78.06.14 fax : 03.20.31.38.82

Agence SINTIVE Ludovic DURIEUX, architecte, AGORA, Paul Plak, cabinet de déplacements

**Bergues (59)
Fan Cadre de vie
Compte rendu de la réunion du 13 Novembre 2003**

Présents :

André Declercq, Maire

Daniel Delemazure, Président de la Commission Centre Ville, conseiller

Jacques Vandenberghe, René Patoor, Jacques Martel, Guy Serlooten, Gérard Tacquet, Paul Lammin, adjoints au maire ;

Serge Sauvage, Stéphane Collewet, Maryse Bonnière, Fabienne Blancaert, conseillers municipaux

Anne Françoise Del Litto, chargée d'étude, Conseil Général, DEDT

Christophe Grandjacques, chargé d'étude CAUE du Nord

Xavier Monnet, AGUR

Equipe d'étude : Aline Le Cœur et Cécile Debaillie, architectes-paysagistes, Ludovic Durieux, agence

Sintive, architectes-urbanistes, Maxence Lamirand, stagiaire

Invités excusés

Catherine Bourlet, Architecte des Bâtiments de France, SDAP

Paul Plak, AGORA, bureau de déplacement

Objet de la réunion : poursuite de l'analyse réalisée par les bureaux d'études.

Points abordés :

Analyse des Portes

Compléments concernant l'architecture et le patrimoine paysager

Analyse du secteur du canal intérieur

Analyse du secteur du Groenberg

Introduction :

M. Delemazure :

- exprime sa satisfaction concernant les premiers éléments d'analyse apportés lors de la dernière réunion cadre de vie

- souligne la nécessité d'un travail en concertation avec le bureau d'études chargé du Faubourg de Cassel

- rappelle que, pour ce qui est des terrains proches de la gare, la municipalité va faire une proposition d'achat auprès de la SNCF

Exposé de l'équipe

Analyse des Portes

Chaque secteur concernant une porte est repris sous forme de fiche synthétique décrivant la progression vers la porte et son environnement paysager, l'édifice, la perception immédiate de la ville intra-muros ainsi que les usages

Mme Del Litto et Mr Grandjacques soulignent la nécessité de :

- faire ressortir les points faibles et les points forts de chaque secteur concerné par une porte

- mettre en avant la notion de « porte principale » ou « secondaire » en matière d'accès (lien avec l'analyse du cabinet d'études de déplacements)

- prendre en compte les usagers que sont les piétons et les cyclistes

- cadrer le schéma de façon plus large

Compléments concernant l'architecture et le patrimoine paysager

Conformément aux souhaits de compléments demandés lors de la réunion du 30 09 03, Mr Durieux reprend les thèmes concernant :

- les façades commerciales : celles-ci sont en majorité respectueuses de l'architecture existante. Le caractère de certaines belles façades commerciales peuvent être recensées au titre du PLU comme petit patrimoine remarquable. Aucun article du PLU ne régleme les enseignes qui peuvent faire l'objet d'un cahier des charges municipal.
- les traitements pénalisant l'architecture des façades : ceci concerne la hauteur des baies, la pose d'enduit, la pose de volets roulants... Mais ces "contre-exemples" sont peu nombreux sur la commune.
- les franges entre la ville et les remparts : ce sont les lieux les moins « maîtrisés » de la commune où s'exprime une certaine liberté. Ce sont également des espaces qui peuvent évoluer et qui ont parfois des emprises intéressantes.
- les cheminées et les clefs de voûtes, comme éléments d'animation
- les murs de clôtures, aussi importants que les façades en terme de qualité apportée à l'espace public, les passages issus de l'architecture des fortifications
- les matériaux de sol et le mobilier ancien, éléments du patrimoine de la ville, qui contribuent à l'ambiance de Bergues

Melle Debaille enchaîne sur :

- le mobilier récent, relativement homogène et discret, hormis les luminaires. Pour des raisons financières autant qu'administratives, les modèles différents sont trop nombreux. La municipalité a le désir de choisir un éclairage distinct par quartier. En dehors du mobilier, c'est l'éclairage qui importe et comme le souligne Mr le maire, celui de la RD 916 ne doit pas occulter par son intensité, la mise en valeur des remparts. La municipalité est également consciente de la nécessité d'effacer les réseaux quand l'opportunité se présente. L'étude d'éclairage réalisée il y a quelques années sur la commune sera transmise pour information aux bureaux d'études.
- le fleurissement : celui-ci s'intègre dans la ville, et apporte couleur et gaieté.

Analyse du secteur du canal intérieur

Ce site majeur au regard de la commune est à la fois un axe de pénétration routier important et un lieu de promenade où s'exerce donc des conflits d'usages.

Analyse du secteur du Groenberg

Ce site symbolique, de part sa position sur le mont, a été aménagé jusqu'à présent de façon cohérente par la ville. Le caractère végétal pourrait être accentué au niveau des rues afin de faire le lien entre le parc et les boisements des fortifications. « L'entrée » de ce quartier située au niveau de la « brèche » pourrait être améliorée.

De manière générale, les schémas et les textes d'analyse seront repris pour révéler les points forts et les points faibles de chaque secteur, de façon plus incisive et synthétique au regard des remarques de Mme Del Litto et Mr Grandjacques.

Plate forme d'échange

La réunion du 12 Novembre 2003 a permis de réunir les différents interlocuteurs et d'exprimer les enjeux des uns et des autres.

Mme Del Litto précise qu'il faut maintenant reprendre les contraintes une à une à savoir celles des transporteurs, l'aspect financier, les objectifs de la ville, avant même d'établir les atouts et questions posés pour chaque site, afin d'avoir tous les éléments en main pour débattre.

Différentes actions en cours sur la ville de Bergues en matière d'urbanisme

Mr Grandjacques nous informe que la ville s'est inscrite dans le cadre de l'AGENDA 21. Afin de coordonner les différentes actions des différents bureaux d'études travaillant dans le cadre de cette politique, le CAUE a mis en place un tableau provisoire. Il permet de repérer l'ensemble des études et actions en cours, de visualiser les échéances de chacune et d'obtenir d'éventuels financements.

Le « carnet de ville »

Parmi ces actions mises en œuvre, le « carnet de ville » réalisé par le CAUE va permettre d'établir des cartes du développement urbain de la ville au 17^{ème}, 19^{ème} et 20^{ème} siècle qui révéleront peut-être des éléments intéressants du développement de la ville par rapport à son site.

Faubourg de Cassel

Mr le Maire exprime sa volonté de parole en ce qui concerne le devenir du Faubourg de Cassel. A ces yeux, ce sont les Berguois qui sont les plus concernés, même si les terrains n'appartiennent pas à la commune.

Mme Del Litto souligne que l'étude du faubourg n'atteindra réellement son but que si chacun place en avant les intérêts intercommunaux.

Prochain rendez-vous du comité de pilotage

le LUNDI 19 JANVIER 2004 à 17h00

OBJET:

Proposition de conclusions sur le diagnostic

FAN Cadre de Vie / Commune de Bergues**Etude Centre ville****Compte rendu de la réunion du 12 novembre 2003****Présents :**

Commune de Bergues : André Declercq, Maire ;

Bureaux d'études – aménagement du centre ville : Aline Le Cœur, Atelier A. Le Cœur / Paul Plak, AGORA ;Bureau d'études – étude cadre de vie Faubourg de Cassel : Julien Langé, ACT Consultants ;Transporteurs : Philippe Schoonaert, Mandataire CALICAR ;

Guillaume Boutelier, Point Accueil CALICAR ;

Conseil Régional Nord-Pas-de-Calais / Direction des transports : Loïc Lemancel.Conseil Général du Nord / Direction des Transports : Cécile Paillart (organisation du transport scolaire sur le bassin Flandre maritime) et Bernard Dujardin (pôles d'échanges) ;Conseil Général du Nord/Direction de l'Environnement et du Développement des Territoires : Anne-Françoise Del Litto, chargée d'études.*Compte rendu établi par Anne-Françoise Del Litto***Objectifs de la réunion**

Mise à plat des différents éléments de la problématique de mobilité/transports en commun, et discussion autour des premières pistes de travail.

① **Julien Langé, Act Consultant, en charge de l'étude FAN cadre de vie du secteur du Faubourg de Cassel** (étude intercommunale) expose la synthèse du diagnostic réalisé entre février et septembre 2003, ainsi que les premiers éléments du schéma de référence présenté aux élus et débattu le 17 octobre dernier.

2 échelles d'enjeux se croisent sur le Faubourg de Cassel,

- la première relève de la présence des grandes infrastructures (localisation des sites d'activités économiques de type industriel ou semi artisanal.

- La deuxième échelle s'intéresse au quartier Faubourg de Cassel en lui-même, où se juxtaposent, comme traditionnellement dans les faubourgs, l'habitat, le commerce, les petits établissements artisanaux. L'interférence entre ces deux échelles produit des incompatibilités, telles la nature et la croissance du trafic.

L'analyse par séquence s'articule de la façon suivante :

1 – sortie de l'autoroute jusqu'à la RD 110 – zone dédiée à l'activité économique,

2 – RD 110 jusque la pharmacie (ancienne chapelle), zone de transition, dont la dynamique va de l'habitat jusqu'à l'extension de zones commerciales.

3 – De la pharmacie jusqu'à la RD 916a – zone que l'on peut désigner comme véritablement le faubourg de Bergues.

4 – De la RD 916a jusqu'au cimetière – zone à caractère essentiellement routier. La voie en elle-même ne représente pas d'enjeux majeurs hormis la question de la sécurité. Les enjeux se situent plutôt sur les abords de la voie : secteur d'activité près de la voie ferrée, création d'un éventuel pôle d'échanges auprès de la gare, présence visuelle forte du patrimoine et du paysage des remparts de Bergues.

Une analyse fine et complète de la thématique des déplacements et du pôle d'échange, peut faire, d'une part, apparaître des hypothèses nouvelles (opportunité d'étudier le déplacement de la gare vers la porte de Cassel), d'autre part, interroge sur la pertinence de travailler dès à présent sur le pôle d'échanges.

② **Synthèse diagnostic Agora-étude FAN de Bergues.** Même si les fortifications protègent le centre de Bergues du trafic de transit (sauf pour la RD 3, au Nord, vers Hondschoote et Coudekerque-Branche), la voiture prend une place considérable dans l'organisation urbaine de Bergues, du fait d'une offre en stationnement pléthorique.

Les projets d'aménagement du centre devront logiquement passer par des restrictions en stationnement, et reporter cette fonction vers la périphérie (intra ou extra murs).

1

Les transports en commun par les bus causent également de nombreux problèmes en centre-ville, principalement lors des heures de pointe pour des fonctions d'interconnexion entre lignes (transports des lycéens). Aucune organisation spécifique n'est matérialisée, les piétons et les voitures présents sur la place à ces heures ajoutent à la confusion et au risque d'accident.

La traversée piétonne vers la gare n'est matérialisée que par la peinture au sol. On ne relève par ailleurs pas de continuité cyclable entre la gare et le Faubourg de Cassel.

Les opportunités identifiées d'implantation d'une plate-forme d'échanges pour les bus sont au nombre de deux : le site de la gare et le secteur de la porte de Cassel.

③ **Eléments chiffrés de la circulation des autocars sur Bergues.** B. Dujardin replace le site de Bergues dans le contexte du bassin de transports défini par le Conseil Général.

- Bergues joue le rôle de site d'échanges des lignes pour les lycéens venus d'une bonne partie de l'agglomération de Dunkerque (de Bray-Dunes à Grande-Synthe), et permet d'éviter un parcours principalement urbain. Bourbourg, Hondschoote, Wormhout dans une moindre mesure jouent également un rôle de site d'échanges.

- 1500 lycéens transitent par Bergues [dont 250 viennent de Bergues même et 200 des communes voisines], et sont dirigés vers les lycées de l'agglomération de Dunkerque.

Cela signifie une centaine de passages de bus par jour, qui tous transitent par le centre ville et la place (cf schéma de circulation remis en réunion) . La porte de Cassel, normalement interdite aux plus de 3,5 T. est autorisée exceptionnellement aux sorties de bus venant des collèges.

Répartition des montées et descentes sur la place :

7 H / 13 H 15	–	transport des lycéens vers Dunkerque, interconnexion sur la place.
8 H 10 / 8 H 45	–	transport des lycéens commencent à 9 H ou 10 H (peuvent descendre à proximité
		des collèges et gagner la place à pied pour changer de bus).
16 H 30	–	Retour des lycéens ayant terminé tôt.
18 H 30	–	interconnexion des transports de lycéens terminé en fin de journée.

Par ailleurs, Bergues possède deux collèges attirant les élèves du secteur rural environnant. Situées dans le secteur de la Porte de Cassel (intra muros), ils sont desservis par des bus à leurs portes.

→ *Données à reprendre sur le nombre de bus pour chaque collège, nombre d'élèves.*

④ La gare et le TER

Données restituées par Loïc Lemancel

La gare de Bergues connaît 474 montées et descentes par jour en 2001 (moyenne comptée).

36726 trajets sont effectués sur 1 an, sur la section Bergues-Lille (dans les deux sens ?).

*Autres données à préciser : les pourcentages et les valeurs absolues des abonnements**. étudiants vers Lille/Dunkerque/Hazebrouck, autres destinations.**. de travail vers Lille/Dunkerque/Hazebrouck, autres directions.*

Le Conseil Régional met en œuvre un plan de développement du train sur l'ensemble de la région, qui s'est concrétisé dans un premier temps sur la ligne Lille/Valenciennes/Maubeuge.

Dans un deuxième temps (juin 2003) sur « l'étoile d'Hazebrouck » - le 3^{ème} temps (2004-2005) verra le déploiement de ce plan sur l'ensemble de la région.

La gare de Bergues est une gare « intermédiaire » dont le mouvement de voyageurs est relativement conséquent, tout en concernant essentiellement un public d'abonnés de travailleurs et d'étudiants.

Le stationnement des voyageurs (navetteurs) s'effectue place de la gare, au centre ville de Bergues et sur les axes menant à la gare, ainsi que désormais au sud de la voie ferrée. A noter qu'un souterrain a été réalisé sous les voies.

L'interconnexion avec les bus n'est actuellement pas vraiment réalisée, et ne paraît pas pertinente pour les lycéens, qui devraient, à Dunkerque, subir une deuxième rupture de charge pour se rendre à leur établissement parfois très éloigné de la gare.

Une analyse plus précise de l'organisation du transport des collégiens et des lycéens par les autocars Arc-en-Ciel fait apparaître que l'on peut dissocier d'un point de vue théorique, ces deux flux de scolaires.

2

L'interconnexion des bus transportant des lycéens peut sans peine s'effectuer extramuros, l'impact pour les voyageurs sera surtout perceptible pour les lycéens de Bergues devant faire à pied un trajet plus long vers le bus. Cette externalisation pourrait ne pas avoir de conséquence très importantes pour la desserte des collèges, qui pourrait demeurer telle quelle.

Premiers éléments de débat découlant des différentes hypothèses de localisation d'une plate forme d'échanges de bus.

- **localisation près de la gare :**

- faisabilité technique : stationnement en nombre ; giration vers Dunkerque et vers Lille, insertion dans le trafic...

- relevé cadastral à fournir par l'AGUR (M. Declercq)

- étude de faisabilité par Paul Plak, Cabinet AGORA

- intérêt d'une telle localisation, compte tenu des faibles interconnexions actuelles entre le TER et les lignes Arc-en-Ciel.

- Impact paysager de cette infrastructure aux abords immédiats des fortifications.

- nécessité absolue d'inscrire dans tout projet un volet paysager conséquent, d'où un coût sensiblement supérieur à un projet basique.

- **localisation porte de Cassel**

Deux sites semblent possibles

① Le long des douves, mordant sur les terrains de foot (terrains d'entraînement ?)

② Sur l'ancien chemin de ceinture le long de la RD 916a.

Sur ces deux sites :

- faisabilité technique stationnement en nombre ; giration vers Dunkerque et vers Lille, insertion dans le trafic)

- étude de faisabilité par Paul Plak, Cabinet AGORA

- multiplication des points d'arrêt : arrêt gare toujours nécessaire, collèges

- Si concentration sur ce lieu de la desserte des collèges : parcours sécurisé vers les collèges à organiser, gestion des retards de sorties de cours problématiques

- impact paysager de cette infrastructure aux abords immédiats de la fortification

- nécessité absolue d'inscrire dans tout projet un volet paysager conséquent, d'où un coût sensiblement supérieur à un projet basique.

- **Autre localisation possible ?**

Suites de la réunion

- Dossier foncier – abords de la gare

La commune de Bergues va réitérer son intérêt pour ce dossier auprès des services de la SNCF (Agence immobilière – M. Gambier et sa hiérarchie ; services des domaines – Mme Sophie Carlier), sachant que la démarche s'annonce plus longue (perte du dossier par les services SNCF). Le Conseil Régional va appuyer cette demande.

- Dossier pôle d'échanges

La faisabilité technique de l'implantation du pôle d'échanges aux abords de la gare sera étudiée par Paul Plak et transmise à la commune, au Conseil Général (DTD, DEDT) et à Julien Langé.

Une réunion technique dans le courant du mois de décembre pourrait permettre d'affiner des hypothèses de localisation.

F.A.N. Cadre de Vie - CONSEIL GÉNÉRAL DU NORD

Aline LE CŒUR, architecte-paysagiste, 1 rue Gounod, 59800 LILLE, tél : 03.20.78.06.14 fax : 03.20.31.38.82
 Agence SINTIVE Ludovic DURIEUX, architecte, AGORA, Paul Plak, cabinet de déplacements

Bergues (59)
Fan Cadre de vie
Compte rendu de la réunion du 19 Janvier 2004

Présents :

André Declercq, Maire
 Daniel Delemazure, Président de la Commission Centre Ville, conseiller
 Jacques Vandenberghe, René Patoor, Jacques Martel, Gérard Tacquet, Paul Lammin, adjoints au maire ;
 Serge Sauvage, Stéphane Collewet, Fabienne Blanckaert, Aurélie Vasseur, conseillers municipaux
 Anne Françoise Del Litto, chargée d'étude, Conseil Général, DEDT
 Christophe Grandjacques, chargé d'étude CAUE du Nord
 Catherine Bourlet, Architecte des Bâtiments de France, SDAP
 Xavier Monnet, AGUR
 Equipe d'étude : Aline Le Cœur et Cécile Debaillie, architectes-paysagistes, Ludovic Durieux, Anne-Laure Pouzadoux, agence Sintive, architectes-urbanistes
 Invités excusés
 Guy Serlooten, conseiller municipal
 Paul Plak, AGORA, bureau de déplacement

Objet de la réunion : Conclusions du diagnostic, préalablement au schéma directeur**Patrimoine paysager**

La situation de Bergues sur son isthme et la multiplicité des ambiances de paysage lié à l'eau et à la fortification forment un cadre exceptionnel.

Au repérage des espaces boisés classés et des arbres d'intérêt en ville, il convient que l'équipe rajoute des arbres remarquables localisés par l'ONF. Ces arbres pourraient être protégés dans le cadre de la révision du PLU.

Les portes

Une carte générale permet de mieux hiérarchiser les enjeux (portes principales, portes secondaires, brèche, entrée du pont de l'Arsenal, plus ou moins grande qualité des abords).

L'analyse de chaque porte a été revue suivant les observations faites à la dernière réunion.

Remarques :

Porte de Bierne : sens unique seulement sous la porte. Mme Bourlet note que la vue depuis la rue de la Gare donne sur la Gare qui a un vrai intérêt architectural, même si ses abords sont peu harmonieux.

Porte de Dunkerque : des riverains se sont accaparés le territoire du haut des remparts.

Porte d'Honschoote : la promenade sur le haut des remparts vers l'ouest est en cours de réhabilitation.

Le canal intérieur

M. Patoor propose que soit supprimé le stationnement qui bouche la vue, le long du canal, pour permettre la promenade. Toute action sur le stationnement devra alors être étudiée pour trouver des zones de remplacement. Une liaison par l'extérieur par Coudekerque en créant un pont sur le canal de Bergues permettrait de supprimer la circulation de transit inadaptée à ce lieu pittoresque.

Les différentes épaisseurs de la ville

En ville, les petites zones d'interface en arrière du mur d'enceinte constituent un potentiel de mutation possible (site EDF par exemple).

Depuis le haut du rempart, on a actuellement peu de vues sur l'extérieur de la ville, ce qui représente une transformation par rapport au fonctionnement originel.

Le glacis est maintenant boisé. Ce nouveau paysage offre pourtant une physionomie attrayante, même s'il obture par moment des vues sur le rempart et isole visuellement le nouveau quartier à l'est.

Le quartier de la gare apparaît comme la zone privilégiée de développement de Bergues pour les années à venir. Dans le paysage du tour des remparts, il constitue une rupture de la couronne verdoyante. Une base de canoë-cayak, ainsi qu'une passerelle sont prévus par la communauté de communes à l'arrière la zone d'activité. Un espace pour pêcheur a été réalisé au sud ouest du canal, près de l'écluse, côté Bierne.

L'équipe d'étude propose que les canaux au nord, tel que le canal du Roi, soient animés par une pratique de canotage (cela a déjà existé), voire à long terme une liaison par bateau jusqu'à Dunkerque.

M. Patoor informe que la commission environnement se propose d'avoir une action à court terme sur les peupliers et la clôture du stade. Même si cette proposition se justifie pleinement, il vaut mieux attendre les conclusions de l'étude avant de commencer des travaux au coup par coup.

M. Delemazure rappelle ses vœux d'aboutir rapidement au schéma directeur, puis aux propositions concrètes.

Les places

Exposé de la hiérarchie des places en croisant différents thèmes : les usages (centralité, proximité, vocation touristique, vocation mixte) ; la pratique routière (place bordée, traversée, contournée, longée) ; le caractère dominant (eau, cadre bâti, végétal, caractère mixte).

En conclusion certains espaces demanderont une intervention très légère (canal intérieur, place Gambetta) d'autres une intervention plus lourde (grand place, contour de l'église) pour que la fonction soit en accord avec son aménagement.

D'autre part, et parallèlement, la mise en pratique piétonne de l'axe noble sera à affirmer, comme le statut de l'axe nord-sud sera à traduire en terme d'aménagement pour une cohérence générale.

Plate forme d'échange

L'équipe d'étude précise qu'il est faisable de projeter une plate-forme d'échange près de la gare. Mais ce site très sensible face aux remparts nécessite un dessin particulièrement respectueux. Il faut alors connaître le nombre strictement minimum de bus à prendre en compte. M. Lammin, Maire, annonce le chiffre de 10 à 15, chiffre qu'il faudra vérifier auprès des transporteurs.

M. Delemazure rappelle qu'à ce stade, il s'avère important de croiser la présente étude avec celle de ACT Consultant, en charge de l'étude sur le faubourg de Cassel. Une réunion intermédiaire de réflexion sera donc organisée.

Divers

- Mr Grandjacques présentera en début de la prochaine réunion l'action "carnet de ville" du CAUE. Mme Bourlet demande si ces études peuvent déboucher sur des aides pour la protection du patrimoine.

- La ville informe d'une étude lancée par la Communauté de Communes et le Conseil Général sur les problèmes hydrauliques.

- Il a été remis ce jour un exemplaire de l'analyse à la mairie et un au Conseil Général, pour avis. Des CD seront envoyés à la commune, au Conseil général, au CAUE.

Prochain rendez-vous du comité de pilotage

le LUNDI 23 FEVRIER 2004 à 17h00

OBJET : Exposé sur le "carnet de ville" et schéma directeur cadre de vie

Aline LE CŒUR, architecte-paysagiste, 1 rue Gounod, 59800 LILLE, tél : 03.20.78.06.14 fax : 03.20.31.38.82
 Agence SINTIVE Ludovic DURIEUX, architecte, AGORA, Paul Plak, cabinet de déplacements

Bergues (59)
Fan Cadre de vie
Compte rendu de la réunion du 23 Février 2004

Présents :

André Declercq, Maire
 Daniel Delemazure, Président de la Commission Centre Ville, conseiller
 Jacques Vandenberghe, René Patoor, Jacques Martel, Guy Serlooten, adjoints au maire ; Serge Sauvage, Stéphane Collewet, Maryse Bonnière conseillers municipaux
 Anne Françoise Del Litto, chargée d'étude, Conseil Général, DEDT
 Christophe Grandjacques, chargé d'étude CAUE du Nord
 Catherine Bourlet, Architecte des Bâtiments de France, SDAP
 Equipe d'étude : Aline Le Cœur et Nicolas Menu, architectes-paysagistes, Ludovic Durieux, Anne-Laure Pouzadoux, agence Sintive, architectes-urbanistes, Paul Plak, cabinet Agora

Objet de la réunion : diagnostic sur le stationnement et présentation du schéma directeur**Introduction :**

M. Delemazure fait part de l'avis concernant les conclusions exprimées par l'équipe d'étude à la dernière réunion. Il juge un peu optimistes les conclusions pour la place de la République et la place Gambetta et observe le manque de diagnostic sur la rue du Coq et la rue Espagnole.

La commission a pris bonne note de la possibilité de protection de certains arbres au PLU.

M. Delemazure informe d'autre part de l'existence de pavage sous tout le macadam des rues de la ville, représentant environ 70% de la surface récupérable.

La commission attend l'étude quantitative concernant le stationnement et la comparaison avec des autres villes. Elle souligne la nécessité d'un travail en concertation avec le bureau d'études chargé du Faubourg de Cassel. Elle informe d'une étude d'évaluation de l'état des canaux souterrains faite par le SIAN.

M. Patoor émet le souhait d'intégrer à l'étude une démarche de gestion différenciée. Mme Del Litto répond que ce travail ne peut faire l'objet de la présente étude, mais pourrait être envisagé dans le cadre d'un FAN Environnement.

Diagnostic sur le stationnement

Le premier diagnostic sur le stationnement est distribué aux différentes personnes présentes pour avis.

Ce diagnostic détaillé est présenté par Paul Plak du cabinet Agora, s'appuyant sur un comptage précis, s'exprimant par deux types de graphiques, pour les places et rues du centre. Sont étudiées la durée du stationnement et la rotation selon les lieux. Suite à cette analyse, il s'avère que le centre de la ville de Bergues offre un potentiel en stationnement pléthorique. La capacité en stationnement de la place de la République est grande et on constate un résultat de 10% de places pratiquement toujours libres. Les gens se garent au plus près de l'endroit auprès duquel ils doivent se rendre. Il s'agit donc de créer des reports de stationnement à long terme de manière à libérer certains lieux centraux. Les projets qui changeraient l'offre de stationnement actuel devront être accompagnés d'une politique de communication.

Une carte de synthèse et les conclusions seront présentées à la prochaine réunion.

Schéma directeur

Deux cahiers retranscrivant le schéma directeur sont distribués, de manière à ce que les membres de la commission puissent donner leur avis et valider les propositions présentées ce jour : l'un sur la circulation, l'autre sur l'urbanisme et le paysage.

Pour chaque thème, un plan schématique et un texte expriment les constats, les objectifs à atteindre et les actions à entreprendre à court, moyen et long terme.

Ce schéma regroupe les thèmes suivants :

- les objectifs pour les déplacements et la circulation
- les objectifs de paysage à l'échelle du territoire
- les principes d'aménagement du centre ville
- les objectifs pour les éléments liés à la nature
- les objectifs pour le tourisme
- un détail concernant des propositions d'évolution pour la zone d'activité, modifiant progressivement son paysage en 3 étapes.

Remarques

M. Martel exprime le souhait de ne pas couper la place de la République par la circulation. Mme Bourlet et M. Grandjacques répondent que cette situation peut être gérée avec l'aménagement, suivant la valeur de l'espace attribué au piéton et à la voiture. M. le maire exprime la volonté de rendre la sécurité au piéton et de faire en sorte que la place de la République soit une place, et non pas un grand parking.

Il est évoqué le fait de changer le sens de circulation de certaines rues. M. Delemazure avait imaginé l'établissement de plus de sens uniques de manière à offrir des stationnements bilatéraux. Suite au diagnostic, M. Plak n'en sent pas la nécessité, à l'heure actuelle.

Un élu émet la suggestion de retrouver le passage de l'Ange, pour permettre un accès piétonnier à la place de la République, depuis la place du Marché aux Bestiaux vers la rue du Collège

Concernant la zone d'activités, on informe de réseaux de watergangs busés. Mme Del Litto souligne la nécessité de croiser les objectifs de la présente étude avec les intentions du bureau d'études chargé du Faubourg de Cassel.

Divers

M. Grandjacques, du CAUE, présente les actions «carnet de ville» et «projet de ville». Une exposition pourrait avoir lieu le 18 Septembre pour les journées du patrimoine. Il faudrait pour cela qu'à la mi- Juin, l'ensemble du contenu de l'exposition soit validé.

Prochain rendez-vous du comité de pilotage

le LUNDI 15 MARS 2004 à 17h30

OBJET : discussion et validation du schéma directeur cadre de vie

Aline LE CŒUR, architecte-paysagiste, 1 rue Gounod, 59800 LILLE, tél : 03.20.78.06.14 fax : 03.20.31.38.82
 Agence SINTIVE Ludovic DURIEUX, architecte, AGORA, Paul Plak, cabinet de déplacements

Bergues (59)
Fan Cadre de vie
Compte rendu de la réunion du 15 Mars 2004

Présents :

Daniel Delemazure, Président de la Commission Centre Ville, conseiller, René Patoor, adjoint au maire ; Serge Sauvage, Stéphane Collewet, conseillers municipaux
 Anne Françoise Del Litto, chargée d'étude, Conseil Général, DEDT, Christophe Grandjacques, chargé d'étude CAUE du Nord, Xavier Monnet, M. Clesse, AGUR
 Equipe d'étude : Aline Le Cœur, architecte-paysagiste, Ludovic Durieux, agence Sintive, architecte-urbaniste, Paul Plak, cabinet Agora
 Excusés : M. Delemazure excuse M. le Maire, M. Serlooten, M. Tacquet, Mme Bonnière retenus par d'autres engagements, ainsi que Mme Bourlet, souffrante.

Objet de la réunion : conclusions du diagnostic sur le stationnement, première validation du schéma directeur, concertation

Diagnostic sur le stationnement

Il est présenté ce jour les conclusions générales sur le stationnement, avec un document distribué, à l'appui.

Un plan situe les graphiques étudiés. Il s'avère donc que 25 à 30 % des places de stationnement sont inutilisées dans la ville. Par rapport à d'autres villes en Belgique, en Suisse ou en France, le nombre de places par habitants (33 places pour 100 habitants) est élevé. La ville peut, en fonction des transports en commun, baisser progressivement ce chiffre de manière à offrir des espaces publics plus accueillants pour les usagers piétons et cyclistes.

Il est demandé de fournir en complément une comparaison avec des villes comme Furnes Poperinge, Dixmude ou Ypres.

De plus, il est demandé de fournir une carte claire et synthétique mettant en évidence la problématique du stationnement au centre ville : vocation des différents secteurs de stationnement actuels. Cette carte pourra être présentée pour communiquer avec les habitants.

Première validation du schéma directeur**Déplacements**

Le principe du barreau nord est acté.

Par contre M. Clesse ne voit pas la nécessité du principe de prolongement du RD 916a proposé par le bureau d'étude A.C.T. du Faubourg de Cassel, car la circulation principale se fera toujours depuis les échangeurs autoroutiers de Bergues et Bierne.

Le reste des grandes lignes du schéma directeur « déplacements » est validé.

Madame Del Litto invite la commune à faire partager le schéma directeur par les différents partenaires que sont la DVI du Conseil Général, ainsi que la DDE, de manière à influencer le programme du Conseil Général 2000 - 2014.

Les éléments liés à la nature

L'importance des vues élargies sur la ville de Bergues est rappelée. Comme ces vues concernent les communes environnantes, elles sont étudiées plus en détail dans l'étude Faubourg de Cassel.

La commission «centre ville» suggère d'ajouter au schéma, une passerelle piétonne allant vers le cimetière, ouvrage qui a existé autrefois.

Madame Del Litto demande que les grandes orientations pour le jardin public du Groenberg soient précisées au schéma directeur.

M. Clesse de l'AGUR propose que les jardins familiaux figurant dans la zone d'activité ne soient pas mentionnés.

1

M. Patoor exprime la nécessité d'entretien des murailles, abîmées par des arbres qui y poussent. Le reste des grandes lignes du schéma directeur « éléments liés à la nature » est validé.

Les principes d'aménagement du centre ville

La commission propose que le terme «espace mutable» soit remplacé par «espace à enjeux». En effet, l'espace privé D, ancien clos des Capucins n'apparaît pas aujourd'hui comme un espace qui pourrait changer.

L'espace F, lieu à fort potentiel culturel est difficile d'accès, selon M. Clesse de l'AGUR. En cas d'aménagement, il faudra tenir compte de cette contrainte. M. Grandjacques du CAUE exprime à quel point ce lieu peut représenter un enjeu au sein d'un parcours d'interprétation de la fortification.

Il pourra être rajouté au plan le parcours piéton allant du centre à la place du Marché aux Bestiaux et au stade de la Porte de Cassel.

Le reste des grandes lignes du schéma directeur «centre ville» est validé.

Le tourisme

Déplacer la flèche verte «liaison à créer entre ville et campagne» qui traverse la zone d'activité, vers la gare.

M. Collewet exprime qu'un pôle de location de vélo à la gare pourrait nuire au commerce local existant. Selon l'équipe, il peut être une antenne de ce commerce. Le vélo à Bergues représente un moyen intéressant pour appréhender la ville dans un périmètre élargi.

Le reste des grandes lignes du schéma directeur «tourisme» est validé.

La zone d'activités

Madame Del Litto transmet les données du schéma directeur de l'équipe ACT en charge de l'étude Faubourg de Cassel, au sujet de la vocation de ce site. Une réunion est prévue le 31 Mars pour affiner les attentes pour la plate-forme d'échange avec les deux cabinets d'études et les différents partenaires. L'équipe Le Cœur - Sintive - Agora se dit soucieuse de conserver l'emprise actuelle du RD 916, en apportant une attention toute particulière à ce lieu sensible.

M. Clesse de l'AGUR exprime la nécessité d'une maîtrise foncière forte à l'échelle intercommunale, pour le projet proposé (à voir avec l'Etablissement Public Foncier). Il affirme que cette zone doit plutôt s'adapter à de l'activité en lien avec la vocation touristique de Bergues. M. Delemazure se fait préciser que l'EPF pourrait assurer le portage financier des « espaces à enjeux » (comme la zone d'activité, l'espace rue de l'Arsenal...) Le siège de l'EPF (qui fonctionne sur des fonds CDC) est à Lille, 59000, 17 rue Edouard Delesalle, tel : 03 28 36 15 50. Son directeur est M. Kazinski, la responsable du service foncier est Mme Frédérique Briquet.

M. Patoor rappelle la réflexion d'origine de cacher avec des végétaux l'espace dégradé de cette zone.

La validation de ce schéma est en attente de confirmation du maire ainsi que des remarques éventuelles des différents partenaires institutionnels.

Concertation

Une première concertation pourra avoir lieu, après que le schéma directeur ait été présenté aux différents partenaires (liste que transmettra Mme Del Litto). Elle pourrait se faire avec celle de l'étude Faubourg de Cassel.

Un questionnaire toute boîte pédagogique et ouvert pourrait être jumelé avec un article dans la journal communal, lettre du beffroi ou lettre mensuelle.

Le CAUE étudie la possibilité d'un site internet en ligne.

Prochains rendez-vous :

Mercredi 31 MARS 2004 à 15h00 : déplacements et plate forme d'échange
 Mardi 13 AVRIL à 10h 00 : présentation du schéma directeur aux différents partenaires
 Mardi 11 MAI à 17h30 : comité de pilotage,
 Présentation de premières esquisses de projet au centre et pour le RD 916

2

Aline LE CŒUR, architecte-paysagiste, 1 rue Gounod, 59800 LILLE, tél : 03.20.78.06.14 fax : 03.20.31.38.82
 Agence SINTIVE Ludovic DURIEUX, architecte, AGORA, Paul Plak, cabinet de déplacements

Bergues (59)
Fan Cadre de vie
Compte rendu de la réunion du 13 Avril 2004

Présents :

André Declercq, Maire, Daniel Delemazure, Président de la Commission Centre Ville, conseiller, René Patoor, Jacques Martel, adjoints au maire
 André Goumeux, président de la CCCB, Annouk Possoz, CCCB, collaboratrice du DGS
 Anne Françoise Del Litto, chargée d'étude, Conseil Général, DEDT
 Patrice Gillio, Conseil Général, DVI, UT de Dunkerque
 Christophe Grandjacques, chargé d'étude CAUE du Nord
 Xavier Monnet, AGUR
 Georget Vanniuwelbourg, Voies Navigables, subdivision de Dunkerque
 Yves Dolet et Bruno Hauret, DDE de Dunkerque
 Bruno Charpentier, SNCF Boulogne / mer
 Equipe d'étude : Aline Le Cœur, architecte-paysagiste, Ludovic Durieux, Anne Laure Puzadoux, agence Sintive, architecte-urbaniste, Hélène Dubrul, stagiaire chez Ad'Auc
 Excusés : Mme Bourlet, SDAP.

Objet de la réunion : Présentation du schéma directeur aux différents partenaires

André Goumeux, **président de la CCCB rappelle que la passerelle qui mène à la zone d'expansion des crues** (et non « zone humide») est en construction

Daniel Delemazure, Président de la Commission Centre Ville, exprime la volonté municipale de privilégier le piéton par rapport à la voiture. Sans pour autant « muséifier » la ville, il est possible de reculer un peu les aires de stationnements et placer la plate-forme d'échange extra-muros.

Bruno Charpentier, SNCF rappelle que le terrain de la future plate-forme est un terrain militaire géré par la SNCF. Le dossier d'acquisition viendra à son terme d'ici environ 1 an (personne de référence à la Région, Mme Carlier).

Seule la voie principale est en service, les voies (aiguillages) de service ne sont plus raccordées, ce qui à terme pourrait aboutir à l'abandon des voies. Il est donc possible de mener les négociations pour l'acquisition du faisceau « inutile ».

La SNCF voudrait supprimer à terme les passages piétons (tel que celui qui mène aux jardins familiaux). M. Gillio rappelle le projet de contournement de la RD 3 dans les 5 ans, demandant la création d'un pont-rail.

Patrice Gillio, Conseil Général, DVI, rappelle que les trafics du RD 916 n'ont pas augmenté, ce qui veut dire que cette voie est bien une voie de transit plutôt qu'une pénétrante vers Dunkerque.

Le parvis de la gare devra être sécurisé pour la traversée des piétons et cyclistes.

La section entre la gare et la porte de Cassel ne s'apparente en rien à une voie en secteur urbain, par conséquent, le comportement des usagers automobilistes ne pourra y être de caractère urbain.

Des aménagements ont été inscrits au schéma routier départemental, au carrefour de la porte de Cassel et au carrefour avec la RD 916a. Les projets d'aménagements sont en attente du résultat de l'étude Fan Cadre de Vie. Il semble important qu'à ces endroits, les aménagements privilégient le cadre de vie plutôt que le caractère routier pur.

La proposition de liaison du RD 916 au RD 72 par un pont au nord, mériterait d'être complétée par une étude de faisabilité. La ville devra en faire la demande auprès du Conseil Général. Ce projet pourrait être inscrit dans le cadre du schéma routier actualisé.

La Département a prévu de refaire une couche de roulement sur le RD 3. L'APS a été approuvé, mais l'équipe d'étude Fan Cadre de Vie peut étudier en détail les opportunités d'aménagement en corrélation avec la voirie. La DVI fournira le relevé topographique à l'équipe Cadre de Vie.

Georget Vanniuwelbourg, des Voies Navigables rappelle que l'activité commerciale sur le port est arrêtée. Seule une activité de plaisance a lieu de Mai à Septembre, même si Bergues est aujourd'hui en cul de sac. L'activité de pêche est non négligeable à Bergues.

La passerelle piétonne vers le nord serait une bonne chose (gabarit aérien nécessaire de 4m).

Il existe un projet de rendre la Colme navigable de Bergues à Gravelines, mais ce projet n'a pas abouti. Il faudrait pour cela définir le gestionnaire du canal, refaire plusieurs ouvrages, curer la Colme et conforter certaines berges.

La possibilité de relier Dunkerque à Bergues par l'eau est envisageable.

André Goumeux, président de la CCCB rappelle que les autres communes ont des études FAN en cours. La zone d'expansion des crues au sud-ouest et celle au sud (projet région, au caractère de zone humide) ont une légitimité historique et peuvent favoriser un développement touristique.

Yves Dolet et Bruno Hauret, de la DDE, demandent si les liaisons douces entre le lotissement à l'est et le centre de Bergues ont été étudiées. Une piste cyclable le long du RD 196a serait souhaitable.

Xavier Monnet, de l'AGUR, propose que la ville se positionne sur le devenir du secteur de la gare. M. Delemazure répond que la ville ne peut pas encore avoir de réponse. Mme Del Litto insiste sur le fait qu'en attente de réponse, il faut se poser les bonnes questions et penser aux usagers. M. André Goumeux, président de la CCCB informe que la CCCB peut faire valoir, si nécessaire, un droit de **préemption**.

Prochain rendez-vous :

Mardi 11 MAI à 17h30 : comité de pilotage
Présentation de premières esquisses de projet au centre

Aline LE CŒUR, architecte-paysagiste, 1 rue Gounod, 59800 LILLE, tél : 03.20.78.06.14 fax : 03.20.31.38.82
 Agence SINTIVE Ludovic DURIEUX, architecte, AGORA, Paul Plak, cabinet de déplacements

**Bergues (59)
 Fan Cadre de vie
 Compte rendu de la réunion du 11 Mai 2004**

Présents :

André Declercq, Maire
 Daniel Delemazure, Président de la Commission Centre Ville, conseiller, René Patoor, Gérard Tacquet, adjoints au maire ; Serge Sauvage, Stéphane Collewet, Fabienne Blanckaert, conseillers municipaux
 Anne Françoise Del Litto, chargée d'étude, Conseil Général, DED ; Christophe Grandjacques, chargé d'étude CAUE du Nord ; Xavier Monnet, Alain Clesse, AGUR ; Catherine Bourlet, A.B.F. du SDAP
 Equipe d'étude : Aline Le Cœur, architecte-paysagiste, Ludovic Durieux, (Hélène Dubrul, stagiaire chez Ad'Auc) agence Sintive, architecte-urbaniste,
 Excusés : Paul Plak, cabinet Agora

Objet de la réunion : les premières orientations de projet pour le centre

Il est rappelé l'état des lieux du centre (place de la République, place du Marché aux Volailles, amorce de la place du Marché au Lin) : l'emprise visuelle, les sens de circulation, les emplacements de stationnement, les endroits prévus pour la circulation piétonne, la situation des terrasses de café, les entrées des édifices majeurs.

Il est ensuite exposé un schéma de principe proposant :

- l'affirmation de l'axe noble par un traitement approprié
- l'élargissement des espaces destinés au piéton, et l'organisation des terrasses de café
- la création d'un parvis piéton devant l'Hôtel de Ville et à partir du Beffroi le long de l'axe marchand
- le changement de sens de circulation pour ménager une part plus confortable aux piétons
- la limitation et la répartition d'espaces de stationnement devant l'Hôtel de Ville, sur l'espace à l'Ouest de la place, et sur la place du Marché aux Volailles, et le long de certains trottoirs.

M. Grandjacques du CAUE souhaite que cet espace soit d'abord replacé au sein de l'analyse urbaine. Mme Del Litto fait la remarque qu'il est important de rappeler au préalable les objectifs et les vocations souhaités pour les places : lieu de multifonctionnalité, de convivialité, support de tous les événements de la commune, espace de représentation ... Il est souhaitable de compléter le diagnostic par le repère des points difficiles à traiter.

Seul un schéma est présenté, et non pas différents scénarios (à faire)

Un tour de table permet à chacun des adjoints et conseillers d'exprimer son opinion.

La question la plus fréquemment soulevée est la permanence de l'axe marchand traversant la place de la République, ainsi que le besoin de raccord entre Hôtel de Ville et Beffroi.

Une hiérarchisation des espaces de stationnement est à proposer (régulation possible du stationnement, par le biais du plan de déplacement).

Le relief peut-il être un élément dont on tire parti ? Peut-on justifier l'adjonction de mobilier urbain, d'un kiosque, de végétal, d'endroit pour garer les vélos, tenir compte de l'arrêt du train touristique? Peut-on trouver des signes de la présence d'eau ?

Mme Bourlet exprime comme la façade de l'Hôtel de Ville a une fonction de fond de décor théâtral, tandis que le Beffroi représente un élément de rotule. Une place trop encombrée par des décors, arbres et mobilier, semble peu adaptée, en tant que place flamande.

La commission est allé visiter des places flamandes de référence telles que Furnes, Ypres, Dixmude : il serait souhaitable d'exprimer la valeur de ces comparaisons pour Bergues.

Prochain rendez-vous :

Lundi 14 JUIN à 17h30 : comité de pilotage

Objet : principes pour le centre, les abords du RD mis hors gel, le secteur du Groenberg

Aline LE CŒUR, architecte-paysagiste, 1 rue Gounod, 59800 LILLE, tél : 03.20.78.06.14 fax : 03.20.31.38.82
 Agence SINTIVE Ludovic DURIEUX, architecte, AGORA, Paul Plak, cabinet de déplacements

**Bergues (59)
 Fan Cadre de vie**

Réunion de la société civile du 29 Juin 2004

Liste des questions évoquées

- Le schéma directeur se situe-t-il entre imaginaire et réalité ? Par exemple la gare de bus est-elle une réalité ? La plate-forme d'échange pour les bus est une condition préalable importante sans laquelle aucun projet ne peut se faire sur la Grand'Place.

- Un parking le long de la muraille, face à la gare permettrait à ce que les enfants ne traversent pas la route départementale ? Cette solution est pratiquement impossible suite aux contraintes Monuments Historiques des remparts.

- Ne peut-on pas supprimer la circulation sur la Grand'Place ? Si la circulation est supprimée, il y aura report sur les rues adjacentes. Il vaut mieux conserver la circulation en l'améliorant, en privilégiant le confort du piéton.

- Ne peut-on pas faire ressurgir le canal souterrain dans les aménagements, comme à Bois le Duc ? Oui

- Est-ce que le pont au nord, reliant Hoymille à Bergues est vraiment nécessaire ? Il a déjà existé. Il permettrait de réduire les nuisances dues à la circulation sur le canal intérieur. Il s'inscrit dans les projets à mener à long terme

- Ces projets sont-ils chiffrés ? Ce schéma directeur n'exprime que des intentions. Il ne sera chiffré qu'après une démarche de projet plus précise.

- Le stationnement va-t-il devenir payant ? Il faudra prendre des dispositions (payante ou non, cf Hazebrouck) pour éviter les stationnements de longue durée qui bloquent les alternatives dans le centre ville aux dépens des possibilités pour l'accueil dans les commerces.

- Les problèmes ne viennent-ils pas du manque de civisme des usagers, dont les voitures bloquent le confort du piéton ? Effectivement les aménagements ne font pas tout, et le civisme est un élément clef du mieux vivre en ville.

- Ne faut-il pas commencer les aménagements par le traitement de la RD 916, de manière à éliminer la question des bus et des poids lourds ? Les poids lourds au-dessus de 10 tonnes sont interdits en ville. Pourtant, certains circulent tout de même.

En conclusion, le schéma directeur exprime un équilibre entre les 2 pôles d'activités majeures (tourisme et commerce) de Bergues. La question des bus et des camions est à résoudre en priorité.

Prochaines dates pour la communication publique « analyse et schéma directeur »
 Exposition le 17 Septembre
 Réunion publique le 24 Septembre

F.A.N. Cadre de Vie - CONSEIL GÉNÉRAL DU NORD

Aline LE CŒUR, architecte-paysagiste, 1 rue Gounod, 59800 LILLE, tél : 03.20.78.06.14 fax : 03.20.31.38.82
 Agence SINTIVE Ludovic DURIEUX, architecte, AGORA, Paul Plak, cabinet de déplacements

Bergues (59)
Fan Cadre de vie
Compte rendu de la réunion du 14 Juin 2004

Présents :

André Declercq, Maire
 Daniel Delemazure, Président de la Commission Centre Ville, conseiller, Paul Lammin, Guy Serlooten, Jacques Martel, adjoints au maire ; Serge Sauvage, Stéphane Collewet, conseillers municipaux
 Anne Françoise Del Litto, chargée d'étude, Conseil Général, DED
 Xavier Monnet, AGUR
 Equipe d'étude : Aline Le Cœur, architecte-paysagiste, Ludovic Durieux, agence Sintive, architecte-urbaniste, Paul Plak, cabinet Agora
 Excusée : Mme Bourlet, SDAP

Objet de la réunion : réflexions sur le centre

En préalable, il est demandé à l'équipe d'étude de regarder la rue du Coq de manière à émettre des conseils sur des aménagements possibles, car des travaux sur la voirie et les trottoirs devraient commencer en septembre prochain.

Centre-ville

Suite à la détermination des cheminements piétons privilégiés, Paul Plak du cabinet AGORA présente différentes possibilités de passage de circulation de l' « axe marchand » sur la Grand'Place.

- passage à l'ouest du beffroi, soit en diagonal, soit en contournant le beffroi de manière orthogonale
- passage autour du beffroi par un sens unique type giratoire
- passage entre le beffroi et l'hôtel de ville sur le tracé actuel aménagé pour la priorité du piéton

Il est rappelé que le stationnement sur la Grand'Place devra être optimisé, avec une géométrie variable en fonction des événements.

Anne Françoise Del Litto rappelle que les aspects techniques doivent se croiser avec les objectifs, tel que celui de l'affirmation de l'axe noble par exemple. Suite à la remarque de l'AGUR, il s'avère nécessaire d'identifier et repérer les besoins pour la Grand Place. Pour cela, l'équipe d'étude demande à la mairie le schéma d'implantation du marché, de la ducasse, et des différents événements.

Ludovic Durieux expose en complément de l'explication de Paul Plak, des schémas d'organisation expliquant les enjeux des différentes solutions de situation de la voirie traversante.

Pour la prochaine réunion sera exposée une étude comparative entre des places telles que Dixmude, Ypres, Furnes. Pour chaque scénario, les avantages et les inconvénients seront mis à jour ce jour, de manière à ce que le comité de pilotage puisse émettre un choix d'organisation.

RD 3

Il est exposé les premières réflexions d'aménagement sur la traversée de la RD 3 au centre ville, car le conseil général a le projet de mettre hors gel la surface de voirie circulée.

Les questions soulevées sont :

- Ne peut-on pas profiter de ces travaux pour rajouter du stationnement ? L'étude a montré que le nombre de places de stationnement est suffisant en centre ville, et il vaut mieux privilégier les aménagements destinés au confort du piéton.
- Ne peut-on pas intégrer une piste cyclable ? L'espace n'est pas assez grand pour accueillir une véritable piste cyclable.

- Ne peut-on pas traiter plus qualitativement la rue, en effaçant par exemple les différences de niveau des trottoirs ? Ce genre d'aménagement s'adapte plus à des ruelles étroites des villes moyenâgeuses, et nécessite des dispositions de surface très visibles telles que des bornes. Les bordures de trottoir permettent une mise en sécurité du piéton. Enfin, il semble qu'il faut arriver à hiérarchiser des lieux à aménager de manière lourde par rapport à des lieux à améliorer de manière plus ponctuelle, pour ne pas grever le budget de la commune.

- Ne peut-on pas végétaliser un peu plus la rue ? On proposera des aménagements végétaux rue Anglaise ainsi qu'au carrefour de celle ci avec la rue du Pont Saint Jean. Ailleurs, les gabarits ne le permettent pas.

Pour la place du Marché aux Poissons, il est prévu l'implantation d'un magasin, qui pourrait changer les données de stationnement. La mairie donnera à l'équipe une copie du projet.

Jardin public du Groenberg

Les grandes orientations sont exposées.

Il est rappelé le caractère de respiration ouvert au vent de la terrasse, dont l'équipe devra tenir compte.

Le comité de pilotage souhaite d'autre part que soit étudié d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite.

Prochain rendez-vous :

Lundi 6 SEPTEMBRE à 17h30 : comité de pilotage
 Objet : le centre, les abords du RD 3 mis hors gel, rue du Coq

Aline LE CŒUR, architecte-paysagiste, 1 rue Gounod, 59800 LILLE, tél : 03.20.78.06.14 fax : 03.20.31.38.82
 Agence SINTIVE Ludovic DURIEUX, architecte, AGORA, Paul Plak, cabinet de déplacements

**Bergues (59)
 Fan Cadre de vie**

Compte rendu de la réunion du 6 Septembre 2004

Présents :

André Declercq, Maire
 Daniel Delemazure, Président de la Commission Centre Ville, conseiller, Paul Lammin, Guy Serlooten, Jacques Martel, adjoints au maire ; Serge Sauvage, Stéphane Collewet, conseillers municipaux
 M. J.P. Clyti, association les balladins du Groenberg, Mme Annie Ruckebusch, présidente de l'office du Tourisme, M José Szymaniak, président de l'ADAV
 Anne Françoise Del Litto, chargée d'étude, Conseil Général, DED
 Xavier Monnet, AGUR
 Christophe Grandjacques, CAUE
 Equipe d'étude : Aline Le Cœur, architecte-paysagiste, Ludovic Durieux, agence Sintive, architecte-urbaniste, Paul Plak, cabinet Agora

Objet de la réunion : le centre, le RD 3, la rue du Coq

Centre-ville

Étude comparative entre les places de Dixmude, Ypres, Furnes.

M. Grandjacques demande si on peut vraiment transposer ces exemples à la ville de Bergues, car les cultures de deux pays sont différentes.

Mme Del Litto exprime qu'il ressort de la politique municipale de faire respecter les règles et la citoyenneté (par exemple pour les interdictions de stationnement).

Il ressort de l'étude comparative des ces places les grands principes suivants à retenir :

- tous les aménagements tiennent compte de la mobilité, qui est adaptée à la composition d'ensemble de manière discrète ; la circulation est réduite ainsi que le nombre de places de stationnement, ce qui a amélioré la vitalité des commerces
- le piéton est privilégié et des espaces conviviaux sont ménagés
- les façades architecturales et les façades commerciales participent à la composition générale
- toutes ces places ont des matériaux de qualité, le mobilier et l'éclairage font partie de la composition d'ensemble
- toutes ces places ne comportent que très peu de végétal, souvent situé dans des espaces adjacents à la place

Scénarios sur la voie de circulation de la Grand Place de Bergues

Paul Plak expose les avantages et inconvénients de 4 scénarios dont 2 comportent une variante.

Il ressort que seul, deux scénarios sont à retenir et à pousser :

- le scénario 3, avec la voie sur le tracé actuel, avec l'impact de la circulation réduit au maximum
- le scénario 1, avec voie passant à l'ouest du beffroi, moins flexible mais est à étudier.

Pour permettre un choix mûrement réfléchi, l'équipe d'étude poussera une esquisse pour chacun des 2 scénarios retenus, exprimant la traduction spatiale des schémas exposés.

RD 3

Une nouvelle esquisse générale, sans bande cyclable est exposée par Ludovic Durieux. Il est proposé de réduire la voirie à 5,80m, de disposer le stationnement sans qu'il soit alterné, pour élargir les trottoirs et ménager le mieux être du piéton. Plusieurs propositions sont présentées pour le carrefour avec la rue Anglaise.

Mais, le projet général demanderait un investissement relativement important de la part de la commune.

Il est possible d'envisager un aménagement minimum, comprenant le changement des bordures et caniveaux actuels en béton par des bordures et caniveaux en pierre naturelle, l'aménagement du carrefour, et l'aménagement de la place du marché au poisson. L'équipe d'étude chiffrera les esquisses en ce sens.

Rue du Coq

Un projet minimum qualifiant le bord de l'ancien canal par des matériaux noble est proposé. Une variante, plus ambitieuse prévoit l'aménagement d'une plate bande engazonnée réduisant l'espace minéral de la voirie et dégagant les façades de la place.

Cet aménagement est à chiffrer.

Prochain rendez-vous :

Lundi 11 OCTOBRE à 17h30 : comité de pilotage

Objet :

- le centre : 2 esquisses
- les abords de la gare
- le groenberg
- chiffrage des abords du RD 3 mis hors gel et de rue du Coq

Aline LE CŒUR, architecte-paysagiste, 1 rue Gounod, 59800 LILLE, tél : 03.20.78.06.14 fax : 03.20.31.38.82
 Agence SINTIVE Ludovic DURIEUX, architecte, AGORA, Paul Plak, cabinet de déplacements

Bergues (59)
Fan Cadre de vie
Compte rendu de la réunion du 11 Octobre 2004

Présents :

André Declercq, Maire
 Daniel Delemazure, Président de la Commission Centre Ville, conseiller, Paul Lammin, Guy Serlooten, Jacques Martel, Jacques Vandenberghe, René Patoor, adjoints au maire ; Serge Sauvage, Stéphane Collewet, Maryse Bonnière, conseillers municipaux
 M. J.P. Clyti, association les balladins du Groenberg,
 Anne Françoise Del Litto, chargée d'étude, Conseil Général, DED
 Catherine Bourlet, ABF
 Xavier Monnet, AGUR
 Christophe Grandjacques, CAUE
 Equipe d'étude : Aline Le Cœur, architecte-paysagiste, Ludovic Durieux, agence Sintive, architecte-urbaniste
 Absent excusé : Paul Plak, cabinet Agora

Objet de la réunion : le centre, jardin du Groenberg

Monsieur Delemazure introduit la réunion par les remarques concernant l'exposition de l'étude, jugée par certains comme un peu ardue, et la réunion publique. Madame Del Litto regrette que les panneaux n'aient pas été exposés sur le lieu de la salle de la réunion publique et il n'y ait pas eu de moment convivial après la réunion organisée autour d'un pot, permettant des échanges complémentaires.

On note une erreur de date au précédent compte rendu : il convient de lire la date 6 Septembre et non pas 14 Juin 2004.

Centre-ville

Ludovic Durieux expose deux esquisses d'aménagement du centre.

Des éléments des deux scénarios peuvent être modulables et interchangeables, au sein de chaque solution.

La première solution consiste en le maintien de la voie traversante réduite à une dimension minimum d'environ 5m, mettant en scène un parvis pour l'hôtel de ville pour révéler la pente du site, et deux poches de stationnement. La deuxième solution fait passer la voie à l'ouest du beffroi, et rend l'axe noble dépourvu de voiture sur la place.

Madame Bourlet fait remarquer que le parvis de l'Hôtel de Ville ne devra pas être trop surélevé (préférer une à deux marches, pas plus).

Madame Del Litto demande que soient vérifiés les rayons de giration dans la solution 2, ce qui changera probablement le dessin du parti d'aménagement.

Monsieur Grandjacques indique que la voie traversante peut rester fluide sans pour autant permettre la vitesse.

Madame Bourlet exprime que la position du beffroi en rotule n'oblige pas à le relier à l'Hôtel de Ville. Faire passer des voitures entre les deux monuments lie les façades par un dialogue visuel.

Monsieur Martel indique que la solution 2 nécessitera des éléments de mobilier urbain pour éviter la traversée.

Madame Bonnière demande comment seront matérialisées les interdictions de stationnement : il faudra obligatoirement planter un minimum de mobilier.

Ludovic Durieux exprime sa volonté que l'aménagement ait le moins possible recourt aux artifices du mobilier urbain. Il se dit plutôt favorable à la solution 1, sans toutefois se dire fermement décidé.

Monsieur Grandjacques demande si les deux scénarios ont des conséquences financières différentes : il semble que les solutions soient comparables.

Monsieur Grandjacques indique que la solution 1 contient les deux solutions et est plus modulable.

Monsieur Delemazure exprime le souhait de rétablir dans la solution 2 la circulation montante au sud de l'Hôtel de Ville, avec terrasse sur la place.

La question de la quantité en stationnement qui diminue considérablement ne semble pas représenter un problème, suite au diagnostic de Paul Plak, exprimant les possibilités pléthoriques aux abords de la place.

Anne Françoise Del Litto propose que l'équipe transmette à la ville un tableau argumentaire prenant en considération les points forts et les points faibles de chacun des scénarios et les conséquences attendues, de manière à aider les membres de la commission à débattre pour un choix réfléchi.

RD 3

Anne Françoise Del Litto a eu contact auprès de Monsieur Gilio de la DVI du Conseil Général, qui n'a pas fait de remarques particulières.

Mme Del Litto rappelle que, même si le projet pour la place doit représenter un aménagement phare pour Bergues, cela ne dispense pas la ville de développer une attitude qualitative pour toutes les opérations qu'elle mène.

Groenberg

Il est présenté un projet de gestion, révélant l'ancienne abbaye par la plantation de bulbes et un traitement de surface de la terrasse, ainsi que des améliorations ponctuelles. Un marquage simple des entrées du sentier des remparts et une signalétique réfléchie au niveau global pour toute la ville permettraient au promeneur de mieux se repérer.

Prochain rendez-vous :

Lundi 15 Novembre à 17h30 : comité de pilotage

Objet

- le centre : retour des réflexions de la commission ; chiffrage approximatif par l'équipe
- les abords de la gare : présentation de l'esquisse
- le groenberg : chiffrage
- chiffrage des abords du RD 3 (bordure, marché au poisson) et de rue du Coq

F.A.N. Cadre de Vie - CONSEIL GÉNÉRAL DU NORD

Aline LE CŒUR, architecte-paysagiste, 1 rue Gounod, 59800 LILLE, tél : 03.20.78.06.14 fax : 03.20.31.38.82
 Agence SINTIVE Ludovic DURIEUX, architecte, AGORA, Paul Plak, cabinet de déplacements

Bergues (59)
Fan Cadre de vie

Compte rendu de la réunion du 4 Avril 2005Présents :

André Declercq, Maire
 Daniel Delemazure, Président de la Commission Centre Ville, conseiller, Paul Lammin, Guy Serlooten, Jacques Martel, René Patoor, Jacques Vandenberghe, Thérèse Deblock, Gérard Taquet, Bruno Delaplace, adjoints au maire ; Serge Sauvage, Maryse Bonnière, Fabienne Blancaert, Cl. Vandenberghe, conseillers municipaux ; Evelyne Thery, DGS
 Frédéric Vanhers, communauté de communes du canton de Bergues
 M. J.P. Clyti, association les balladins du Groenberg, Mme Annie Ruckebusch, présidente de l'office du Tourisme, Michel Walspeck, ASPABERG
 Anne Marie Legall, Magali Garnier, chargées d'étude Conseil Général, DEDT (remplaçants Anne Françoise Del Litto en congé)
 Catherine Bourlet, et Virginie Thiery ABF
 Alain Clesse, AGUR
 Christophe Grandjacques, CAUE
 Equipe d'étude : Aline Le Cœur, architecte-paysagiste, Ludovic Durieux, agence Sintive, architecte-urbaniste
 Absent excusé : Paul Plak, cabinet Agora

Objet de la réunion :

La grand Place, la place Gambetta, rue du Coq, chiffrage, cahier de recommandation pour l'espace public

La Grand Place

- Principes de circulation et stationnement

Aline Le Cœur expose les principes de circulation étudiés par le cabinet Agora pour le centre ville:

- un schéma de hiérarchie routière est proposé avec des parcours recommandés, des parcours secondaires desservant les quartiers d'habitat et reliant les différents secteurs entre eux, des parcours de stricte desserte locale où le piéton est alors prioritaire ; les sens de circulation sont alors pratiquement inchangés, sauf sur la rue Nationale et sur la Grand Place.
- un schéma de circulation sur la Grand Place reprend le principe retenu par la Commission Centre Ville
- un schéma d'organisation du stationnement est issu du diagnostic qui a constaté les possibilités pléthoriques de stationnement aux abords de la Grand Place. Le schéma exprime la création, dans le centre, d'une zone avec stationnement à durée limitée (type zone bleue par exemple), ce qui accroîtra les possibilités de stationnement, parallèlement au report des stationnements de longue durée dans des rues en périphérie du centre.

- Avant - projet de la Grand Place

Ludovic Durieux présente l'avant - projet de la Grand Place issu des décisions antérieures de choix d'un scénario validé, proposant les grandes options suivantes:

- réduction des espaces de circulation le long de "l'axe noble" et mise en place de terrasses au soleil
- mise en scène du parvis de l'hôtel de ville et du beffroi, espace dégagé de tout stationnement
- maintien de la voie traversante, devenant en sens unique sud-nord
- création de 3 poches de stationnement, l'une sur la place du marché aux Volailles, avec extension place du marché au lin, la deuxième à l'ouest de la Grand place, la troisième à l'arrière de l'Hôtel de Ville
- mobilier urbain, végétation et éclairage d'accompagnement
- présentation d'un phasage par secteurs :

- 1 - secteur devant l'hôtel de ville, y compris rue Nationale
- 2 - abords du beffroi
- 3 - parc de stationnement marché aux volailles
- 4 - secteur arrière de l'hôtel de ville

Le stationnement actuellement de 178 places est souvent sous utilisé. Il perdra environ 30 places. Mais il faut tenir compte de la réglementation du stationnement qui donnera une meilleure utilisation.

- Les questions

De nombreuses questions des personnes présentes concernent la perte en stationnement, qui semble particulièrement nécessaire côté mairie, pour les événements de la salle Looten, pour la poste et la mairie. Le manque de stationnement pourrait par exemple faire déménager les services de la poste.

Il est répondu qu'il faudra mener une politique de sensibilisation et de concertation des gens pour arriver à ce que la Grand Place soit dégagée de trop de stationnements pour conjuguer le fonctionnel et l'esthétique.

Les décisions qui ont suivi la discussion sont :

- quelques places réglementées à ½ h le long de la poste
- quelques places supplémentaires prévues en arrière du beffroi, coté Ouest
- en phase transitoire, à moyen terme, une modulation pour certains jours : ouverture au stationnement (non marqué) sur l'espace côté Hôtel de Ville, le vendredi soir et le samedi par exemple
- le besoin d'un suivi ferme de l'organisation de la gestion du stationnement par la commune.

En conclusion, on peut affirmer qu'on constate une re dynamisation des centres villes lors d'aménagements de l'espace public. L'objectif proposé par l'équipe revêt une certaine ambition qui ne doit pas être amoindrie par des mesures transitoires qui pourraient durer. Il faut toujours considérer l'espace de la Grand Place comme une entité à ne pas saucissonner en sous espaces.

M. Plak vérifiera le sens de circulation rue de l'Hôtel de Ville dans le cadre du plan de circulation générale.

Il est vu que le chiffrage de la Grand place ne comprend ni la rue Nationale, ni la place du Marché au lin.

La place Gambetta

Aline Le Cœur présente l'esquisse d'amélioration de la place Gambetta. Il s'agit de :

- réorganiser le stationnement perpendiculairement pour passer de 47 places à 53 places
- dégager une espace piéton le long de la rue Nationale, avec revêtement qualitatif
- remplacer les arbres chétifs ou manquants
- remplacer les luminaires actuels par des appliques sur les façades du pourtour

Rue du Coq

Le projet présenté le 6 Septembre 2004 est rediscuté : engazonnement, plantation d'arbres nécessaires? La commune devra se prononcer rapidement pour que la communauté de commune puisse engager des travaux.

Chiffrage

Est remis ce jour l'estimation pour des travaux sur :

- le Groenberg
- la place Gambetta
- la rue du Coq
- la place du marché aux Poissons
- la plate-forme d'échange et le parvis de la Gare
- la Grand Place, par secteurs

F.A.N. Cadre de Vie - CONSEIL GÉNÉRAL DU NORD

Le montant général pour tous ces travaux est de 3 500 000 € HT.
Un cadre pour que la commune établisse un programme pluriannuel est joint.

Cahier de recommandations pour l'espace public

Est présenté un cahier de recommandations rappelant ce qu'est un espace public, une rue, une place, leur maillage, les éléments qui constituent l'espace public.
Madame Bourlet demande à l'équipe de rajouter à ce cahier un chapitre sur les enseignes.

Prochains rendez-vous :
(attention certaines dates ont changé)

Lundi 9 mai 2005 à 19h30 : Grand place, réunion de concertation avec les commerçants

Mercredi 18 Mai 2005 à 19h00 : réunion de présentation de l'étude à la population

Lundi 13 Juin à 17h30 : comité de pilotage pour rendu définitif de l'étude

Aline LE CŒUR, architecte-paysagiste, 1 rue Gounod, 59800 LILLE, tél : 03.20.78.06.14 fax : 03.20.31.38.82
Agence SINTIVE Ludovic DURIEUX, architecte, AGORA, Paul Plak, cabinet de déplacements

Bergues (59) Fan Cadre de vie Réunion des professionnels du 9 Mai 2005

Liste des questions évoquées

- Comment garer un camion fourgonnette, au centre ville ?
Il faudra mener une politique de stationnement volontaire. Un parking à l'arrière de la gare pourrait remplir cette fonction.
- Pourrait-on prolonger la zone bleue pour des raisons de commerce ?
La zone bleue proposée est une illustration, qui demande à être affinée en fonction des éléments précisés.
- Que représente la zone verte, est-elle piétonne ?
La zone verte est une zone à priorité pour le piéton, du type « cour urbaine », accessible aux voitures et au stationnement, mais de manière un peu moins agréable, donnant plus de confort au piéton.
Elle fonctionnerait d'abord comme aujourd'hui, puis sera amélioré progressivement au profit des piétons.
- Suite à la zone bleue, l'avenue Mermoz sera alors prise d'assaut tous les matins ?
L'étude de stationnement est à affiner dans le détail.
- Est-ce qu'on peut imaginer un jour, dans cinquante ans, par exemple, la ville entièrement piétonne ?
Bergues est une petite ville. Les idées nouvelles bousculent les habitudes acquises. La zone bleue étendue avec des cartes d'accès riverain, accompagnée par une signalisation lisible représente une solution mixte.
- Comment gérer le stationnement avec les établissements publics tels que la poste, la salle Looten ?
Il faut étudier les besoins concrets, prévoir des emplacements réservés, établir un véritable dialogue avec les usagers.
La question d'ouvrir le parvis de l'hôtel de ville au stationnement, en tant qu'espace flexible ferait perdre le bénéfice de l'investissement (sauf en cas de grosse manifestation). Il convient de garder une attitude cohérente et ferme.
- Comment fonctionnera la place le jour du marché du lundi matin ?
Elle fonctionnera comme aujourd'hui. Le marché pourrait être légèrement réorganisé pour regrouper les produits frais ayant besoins de prises électriques.
- Comment les fourgons bancaires pourront accéder aux banques ?
Il sera prévu un emplacement réservé au moment de l'heure de livraison. Le problème des livraisons pour les commerces est une question qui, dans le cas de cette ville fortifiée demande des ajustements.
- Comment sera aménagée la place Gambetta ?
Il n'est pas prévu de transformation radicale de la place, la circulation devrait la desservir de façon logique.
- Combien de temps dureront les travaux ?
Il convient en préalable de résoudre la question des bus.
Un phasage a été proposé, selon des espaces différenciés.
Ces travaux se feront dans une concertation maximum, en essayant de générer une gêne la plus réduite possible.
Il faut passer encore par des étapes obligées de projet définitif, montage de dossiers de demande de subventions, consultation des entreprises. Il faut compter un à 2 ans avant le début de travaux. Ces travaux seront exécutés sous la compétence communauté de commune. L'enveloppe prévisionnelle oblige à un phasage cohérent, compatible avec une évolution de la ville à long terme.

Aline LE CŒUR, architecte-paysagiste, 1 rue Gounod, 59800 LILLE, tél : 03.20.78.06.14 fax : 03.20.31.38.82
Agence SINTIVE Ludovic DURIEUX, architecte, AGORA, Paul Plak, cabinet de déplacements

Bergues (59) Fan Cadre de vie Réunion PUBLIQUE du 19 Mai 2005

Liste des questions évoquées

- Comment se garer rue Nationale lorsqu'on est commerçant, et que l'on séjourne la journée ?
En zone bleue, des mesures d'accompagnement seront à définir, avec l'instauration de cartes riverains dans certains cas, quelques emplacements de livraisons dans chaque rue. La zone bleue pourra être étendue d'environ 100m, éventuellement, suite à des études plus fines d'ajustement, de manière à ne pas générer de report malheureux et d'encombrement des espaces adjacents. L'information sera à donner par une signalétique appropriée.
- Une riveraine orthophoniste reçoit une clientèle tous les ¾ d'h, comment faire ?
Elle aura une carte de résident, et le stationnement de ses clients sera adapté au principe de la zone bleue, d'une courte durée.
- Est-ce un programme crédible, réalisable ?
Ce projet, pour être réalisé, devra avoir recours à des financements extérieurs par des subventions (crédit européen Septentrion, Conseil Général, etc).
Avant d'engager des travaux sur la place, il faudra commencer par la plateforme des bus.
Il est possible de faire un essai de changement des sens de circulation par des marquages au sol et des panneaux de signalétique.
La compétence voirie appartient au service de la communauté de communes, qui prendra en charge une grande partie de l'aménagement.
- Pourquoi les bus ne seraient pas disposés sur la place du marché aux bestiaux ?
Il convient de ne pas les faire tous passer par les portes de la ville, ce qui est périlleux. L'emplacement de la gare, accompagné par une traversée piétonne protégée semble mieux convenir, car multimodal. Néanmoins 4 à 5 bus scolaires (au lieu de la centaine actuelle) rentreront pour la desserte des écoles et collèges du centre de Bergues.
- Peut-on envisager un stationnement payant ?
La zone bleue, bien gérée par une police vigilante est un outil moins pénalisant.
- Quel sera le temps des travaux ? Le projet définitif le dira.
- Est-ce que les impôts ne vont pas augmenter suite aux travaux ?
Le but est de maintenir l'état de la pression fiscale, les subventions pouvant aider considérablement la commune.
- Est-ce que les Beaux Arts ne vont pas « mettre le nez là dedans » ?
Ils ont été associés aux réunions du comité de pilotage, ainsi que l'agence d'urbanisme, la DDE. Ils ont validé l'avant projet.
- Est-ce que certaines choses pourraient être réalisées rapidement ?
Il convient d'abord de changer les habitudes des Berguois, pour établir une zone bleue. Un test peut être expérimenté, dans l'attente du projet subventionné. Mais il faut considérer un « rodage » d'environ 6 mois à un an.
- Quel est l'intérêt du sens unique ?
Il permet de disposer des stationnements sur les deux côtés, et limite l'espace dédié à la voiture (traversée de la place)
- Pourquoi avez-vous prévu un grand espace vide devant l'Hôtel de Ville ?
C'est un espace de vitrine de la ville, qui établit un dialogue entre le beffroi et l'Hôtel de Ville. Il permet d'accueillir de nombreuses manifestations (marché, ducasse) et de donner plus d'espace au piéton.
L'avant projet présenté sera affiné, il peut être encore amendé. Les suggestions (à déposer dans la boîte à idée de la mairie) seront prises en compte.

Aline LE CŒUR, architecte-paysagiste, 1 rue Gounod, 59800 LILLE, tél : 03.20.78.06.14 fax :
03.20.31.38.82

Agence SINTIVE Ludovic DURIEUX, architecte, AGORA, Paul Plak, cabinet de déplacements

Bergues (59)

Fan Cadre de vie

Compte rendu de la réunion du 13 Juin 2005

Objet de la réunion : réunion finale

Cette réunion est la 39ème réunion de la commission centre ville.

Il est évoqué tout d'abord la question de la plateforme de bus aux abords de la gare en tant que préalable important, conditionnant les travaux sur la Grand Place.

Le projet présenté n'est qu'une esquisse, ne prenant pas en compte le foncier.

Les travaux doivent être réalisés après une étude foncière approfondie (biscuiterie la Dunkerquoise, terrains le long de la voie SNCF).

Il serait souhaitable que la commune active les négociations d'acquisition vis-à-vis de ces terrains. Le PLU en cours peut éventuellement inscrire des réserves pour préserver l'avenir.

La maîtrise d'ouvrage de ce projet pourra être prise en charge par la communauté de communes du canton de Bergues.

Il faudrait pour mener à bien cette opération réunir le Conseil général (DVI, DEDT, DT), la région, la SNCF, l'ABF, afin de mobiliser les partenariats.

Il existe d'autres plateformes d'échanges dans le Nord, qui peuvent servir d'exemple (Orchies).

Le programme pluriannuel est ensuite présenté, et il s'avère que le montant des travaux à engager est très important au regard des possibilités de la commune. Il faut considérer cette liste comme à répartir sur une quinzaine d'années, permettant une politique du cadre de vie à court, moyen et long terme.

La communauté de communes du canton de Bergues pourra être le maître d'ouvrage des travaux de la place (ses compétences seront officialisées à la mi-Août). L'estimation et le tableau cadre pour le programme pluriannuel seront transmises à M. Bruno Heusèle par informatique, de manière à ce qu'il puisse dresser un tableau des financements possibles (Conseil Général FAN, FISAC, etc...).

Les travaux sur la place Gambetta pourraient être envisagés dans un premier temps, en attendant le montage de financement du dossier général.

La commune fournira au Conseil Général l'approbation de l'étude, pour pouvoir finaliser le dossier.

Dix exemplaires du dossier proposition, cahier de recommandation pour l'espace public et estimation seront remis au plus vite à la ville, ainsi que des CD rom.