

A Du point de vue plano-logique

	Recommandations	Considérations relatives à la mise en œuvre de ces recommandations
A.1	L'espace public et la mobilité douce doivent être les éléments structurants du projet	<ul style="list-style-type: none"> • Ce n'est pas une recommandation mais un objectif majeur du projet • Donner un statut clair au SQL ! • Intégrer le projet dans une figure urbaine et paysagère d'ensemble du boulevard Cauchy à la place de la gare (par ex. avec un alignement d'arbres - ou un préau de vignes - rue Borgnet ?), en particulier en termes de cohérence avec les projets existants ou en cours.
A.2	Intégrer le projet dans une réflexion macro , sur le périmètre du centre-ville, - et à long terme - en matière d'espaces verts, de paysages et de biodiversité	<ul style="list-style-type: none"> • Impliquer les experts et parties prenantes dans cette réflexion • Notamment en ce qui concerne la possibilité d'espace vert sur le site de l'Espena (sécurité des usagers, etc.), en lien avec le nouveau SQL.
A.3	Assurer la complémentarité avec le - et la dynamique du - commerce existant	<ul style="list-style-type: none"> • Où ? Centre-ville, Chée de Louvain • Ex. Propreté, animations, largeur des trottoirs
A.4	Garantir l'adaptabilité et la résilience du complexe : dans le temps, dans l'espace et les fonctions.	<ul style="list-style-type: none"> • Exiger du promoteur la prise en compte de scénarios de transformation des bâtiments (les cellules doivent être adaptables et modifiables) • Le projet doit produire une partie significative de ses besoins en énergie
A.5	Mettre en place un comité d'accompagnement pluriel pour l'ensemble du processus de projet	<ul style="list-style-type: none"> • Représentants des riverains, des quartiers, commerçants, ... et autres parties prenantes.

B Du point de vue des espaces publics et des espaces verts

	Recommandations	Considérations relatives à la mise en œuvre de ces recommandations
B.1	Des espaces publics structurants et fonctionnels , ouverts, conviviaux et sûrs, qui s'intègrent dans le bâti environnant ainsi que les cheminements piétons et cyclistes, et qui créent du lien social.	<ul style="list-style-type: none"> • Impliquer dans la conception des espaces publics des associations spécialisées dans différents domaines pour assurer la prise en compte des différents intérêts (ex. Natagora, Provélo, maison de jeunes, PMR, ...) • La question de la sécurisation des espaces publics est prégnante : contrôle social, éclairage, ouverture 24h/24, 7J/7 ou contrôlée (ex. plages horaires de fonctionnement variées, ...) • La question de la gestion et de la dynamisation de ces espaces publics (ex. concerts, marchés, ...) mérite une réflexion complémentaire. <p><i>Note : Les avis du collectif sont partagés en ce qui concerne l'opportunité d'un rappel de l'eau (« Namur entre Sambre et Meuse ») dans les espaces publics du futur SQL. Certains pensent cependant que la présence de l'eau peut permettre le rafraîchissement durant les périodes de fortes chaleurs (espaces ludiques pour enfants). L'opportunité des fontaines sèches n'a que légèrement été évoquée.</i></p>
B.2	Prévoir des espaces verts fonctionnels	Eviter des espaces verts « pour le principe ». Ils doivent pouvoir répondre à un besoin (Ex. promenade pour les riverains et les animaux de compagnie, espaces de jeux pour les enfants du voisinage, lieu de passage pour les modes doux, jonction entre des sites visités, parc à vivre, ...)
B.3	Intégrer le remplacement des arbres du square dans ces réflexions.	Prévoir des essences adaptées
B.4	Réfléchir à l'utilisation des toitures du complexe	<p>→ Des Panneaux photovoltaïques ? Pour en faire un bâtiment exemplaire en matière d'autonomie énergétique</p> <p>→ Des toitures vertes ?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Préférer le développement d'espèces typiques de milieux xériques calcaires de la vallée de la Meuse (coteaux). • Elargir le concept afin de créer un petit réseau de zones naturelles, ... sous réserve de vérification de la connectivité fonctionnelle de ces habitats, selon les espèces.

C Du point de vue mobilité

	Recommandations	Considérations relatives à la mise en œuvre de ces recommandations
C.1	Prévoir en sous-sol une zone de parking de grande capacité , ouverte à tous, 24h/24h, ... et qui réponde aux besoins actuels et futurs des usagers du complexe mais également du centre-ville, et des riverains.	<ul style="list-style-type: none"> • Intégrer dans la réflexion l'éventualité à terme d'un centre-ville totalement piétonnier. • Assurer la fluidité aux entrées/sorties du parking (éviter le scénario du Colruyt de Jambes et les impacts potentiels sur la Chaussée de Louvain) • Prévoir des sorties piétonnes en dehors du CC également • Mettre en place un système de reconnaissance de plaques minéralogiques • Assurer du parking à coût raisonnable (sinon les gens se garent en rue) et avec des tarifs avantageux/réservés pour les riverains
C.2	Déterminer et mettre en œuvre des Kiss and Ride adaptés sur l'ensemble du centre-ville	<p><i>NDLR : Dans les scénarios analysés par le collectif autour du site SQL, trois K&R ont été abordés : devant la gare, sur le boulevard du Nord et au rond-point Léopold (voire sur le pont de Louvain). L'objectif était de pouvoir desservir à la fois le centre commercial mais aussi la gare et les écoles avoisinantes.</i></p> <p><u>De l'avis des experts :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • La proximité par rapport au lieu à atteindre est un critère fondamental. <p><u>De l'avis du collectif :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Le collectif est majoritairement en faveur : <ul style="list-style-type: none"> ○ D'un K&R à proximité immédiate de la gare ; ○ Du renforcement du K&R situé Bd du Nord. • Le collectif s'interroge cependant sur la pertinence d'un K&R au rond-point Léopold (voire sur le pont de Louvain), compte tenu des intentions de mobilité au nœud constitué par la chée de Louvain, le rond-point Léopold et le Bd Cauchy, et ce vers la gare et le centre-ville, notamment.
C.3	Assurer une meilleure porosité vers Bomel avant l'ouverture du centre commercial	<p>Pour les piétons, cyclistes, PMR !</p> <p><i>NDLR : les options envisagées par le collectif furent :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>La réouverture de la liaison sous la gare ;</i>

	Recommandations	Considérations relatives à la mise en œuvre de ces recommandations
		<ul style="list-style-type: none"> • Le ré-aménagement (voire l'élargissement) du pont de Louvain en faveur de la mobilité douce ; • La réalisation d'une nouvelle passerelle piétonne et cycliste dans le prolongement de la rue de fer (scénario esplanade). • La réalisation d'un nouveau passage sous les voies entre Bomel, entre gare et centre (cfr Ottignies) <p>Note : Les options envisagées dépassent les compétences du collectif d'un point de vue technique et/ou juridique, mais l'importance de l'amélioration de cette porosité en tant que condition préalable au projet a été vivement plébiscitée par celui-ci.</p>
C.4	Assurer une connexion évidente et efficace depuis la gare (et Bomel) vers le centre-ville .	Note majoritaire du collectif : Une liaison entre l'étage de la gare et le R+1 ou R+2 du centre commercial n'est pas opportune, il faut inciter le piéton à circuler en ville.
C.5	Eviter les galeries commerciales qui sont fermées la nuit , réduisent la perméabilité piétonne le soir et ne sont pas accessibles à vélo.	Adopter une politique globale pour les cyclistes en partenariat avec les associations et experts en la matière
C.6	Assurer une rupture claire dans le statut de la circulation entre les voies de déplacement (Bd Cauchy, N 90) et les voies de pénétration	Porte d'entrée, statut des voiries (espaces partagés...)...
C.7	Soigner l'aménagement des rues Borgnet et de la gare & faire de ces voiries des espaces publics partagés , débarrassés du trafic de transit	<ul style="list-style-type: none"> • Garder un profil relativement large, aéré et agréable • Penser à un plan d'éclairage • Exemple d'espace partagé - Chaussée d'Ixelles : circulation limitée entre 7h et 19h aux seuls véhicules dûment autorisés + radars intelligents.
C.8	Vérifier la viabilité d'une boucle de circulation en 8 avec un flux de petits bus adaptés en ville.	Note : Le coût est important pour le TEC et la « rupture de charge » très contraignante si la fréquence des bus est insuffisante.

D Du point de vue fonctionnel

	Recommandations	Considérations par rapport à la mise en œuvre de ces recommandations
D.1	Favoriser une large mixité fonctionnelle du projet (commerces, horeca, bureau, logements, services publics, culturelles, économiques, hôtel, ...)	<p><u>De l'organisation et/ou la mise en œuvre de cette mixité :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Garantir la mixité fonctionnelle et la résilience du complexe via des balises juridiques. • Privilégier l'horeca et les espaces communs sur le pôle ouest pour permettre + de liens, de contrôle social et créer/inciter au passage. • Assurer également de la mixité dans la nature des logements ou des espaces de travail (ex. logements inter-générationnels, espaces de coworking...) • Choisir le type de commerces en façade avant avec des vitrines ouvertes. Pas de banques, agences d'interim ... → Animation ! <p><u>Des commerces :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Attention aux déplacements verticaux : vérifier la viabilité des commerces installés aux étages. <p><u>Des logements :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Vérifier le positionnement du logement % aux nuisances générées par le trafic (trains et bus) et les autres fonctions (horeca, ...).
D.2	Et prévoir la résilience du complexe .	
D.3	Assurer un mix commercial complémentaire et non-concurrent au centre-ville	<ul style="list-style-type: none"> • Intégrer le C&A dans le projet. • Mettre en place des balises afin de favoriser le développement de « grandes et moyennes surfaces spécialisées » et ainsi éviter la concurrence aux commerces actuels en ville. • Répondre en m² aux manques de commerces • Contractualiser les types de commerces autorisés en assurant des garanties de durabilité et d'éthique • Garantir la mixité en assurant un quota de durabilité des options intégrées • Intégrer la rue Borgnet dans la balade commerciale (vitrines, ...)

E Du point de vue de l'architecture et des aménagements

	Recommandations	Considérations par rapport à la mise en œuvre de ces recommandations
E.1	Intégrer une ambition architecturale de qualité à l'entrée de ville	<ul style="list-style-type: none"> • Diverses propositions en termes d'architecture (fluide et vivante, audacieuse et novatrice) ou autres (un rappel du folklore namurois, une fresque sur le mur du complexe situé côté gare) ? • Néanmoins, ce signal architectural ne doit pas être gratuit mais avoir une fonction (ex. logement avec restaurant panoramique et terrasse (point de vue) accessible à tous. • Attention à ne pas surcharger l'entrée de ville de signaux multiples qui desservirait la fonction d'entrée de ville. Pour certains, le pont haubané et la statue Léopold sont jugés comme signes suffisants d'entrée de ville
E.2	Aménager le côté SUD du site vers la rue Borgnet et l'avenue de la gare, de façon à réduire l'impact visuel, climatique, sonore, en matière de pollution, ...	<ul style="list-style-type: none"> • Quelques techniques évoquées dans les ateliers : décrochages, balcons en escalier, matériaux adaptés, murs végétaux, ... • Imposer des matériaux et des normes au niveau de la pollution sonore
E.3	Aménager le côté NORD du site vers Bomel	<ul style="list-style-type: none"> • Propositions en termes d'architecture (traitement varié et de qualité, légèreté et transparence) ou autres (une expression artistique statique ou dynamique : fresque, projection, ...) ?