REGION WALLONNE

PROVINCE DE NAMUR

VILLE DE NAMUR (Jambes)

Rue d'Enhaive et d'Orjo à Jambes

Construction de 30 habitations unifamiliales

(27 maisons et 3 appartements)

JUSTIFICATION DE LA MODIFICATION/CREATION DE VOIRIES COMMUNALES

Conformément au Décret wallon relatif à la voirie communale du 6 février 2014

Art 11, 2°

DOSSIER N° 2M20-156

Dressé le 19-11-2025 par

Le maître d'ouvrage

Thomas & Piron Home s.a
La Besac, 14
B-6852 Our-Paliseul

Téléphone : 061/53.11.11
Courriel : t.hublet@thomas-piron.eu

C² Project
Chemin de la Maison du Roi, 30D
1380 LASNE

Téléphone : 02/318 81 26
Courriel : info@c2project.be

JUSTIFICATION DE LA MODIFICATION/CREATION DE VOIRIES

1 DEMANDEUR

SOCIETE: **Thomas & Piron Home s.a**

QUALITE : **Maître de l'ouvrage**

FAISANT ELECTION DE DOMICILE A: La Besace, 14 – 6852 Our-Paliseul

NUMERO DE TELEPHONE: 061/53.11.11

ADRESSE MAIL: t.hublet@thomas-piron.eu

DATE DE LA DEMANDE : **Juin 2024**

2 OBJET DE LA DEMANDE

2.1 Situation et contexte du projet

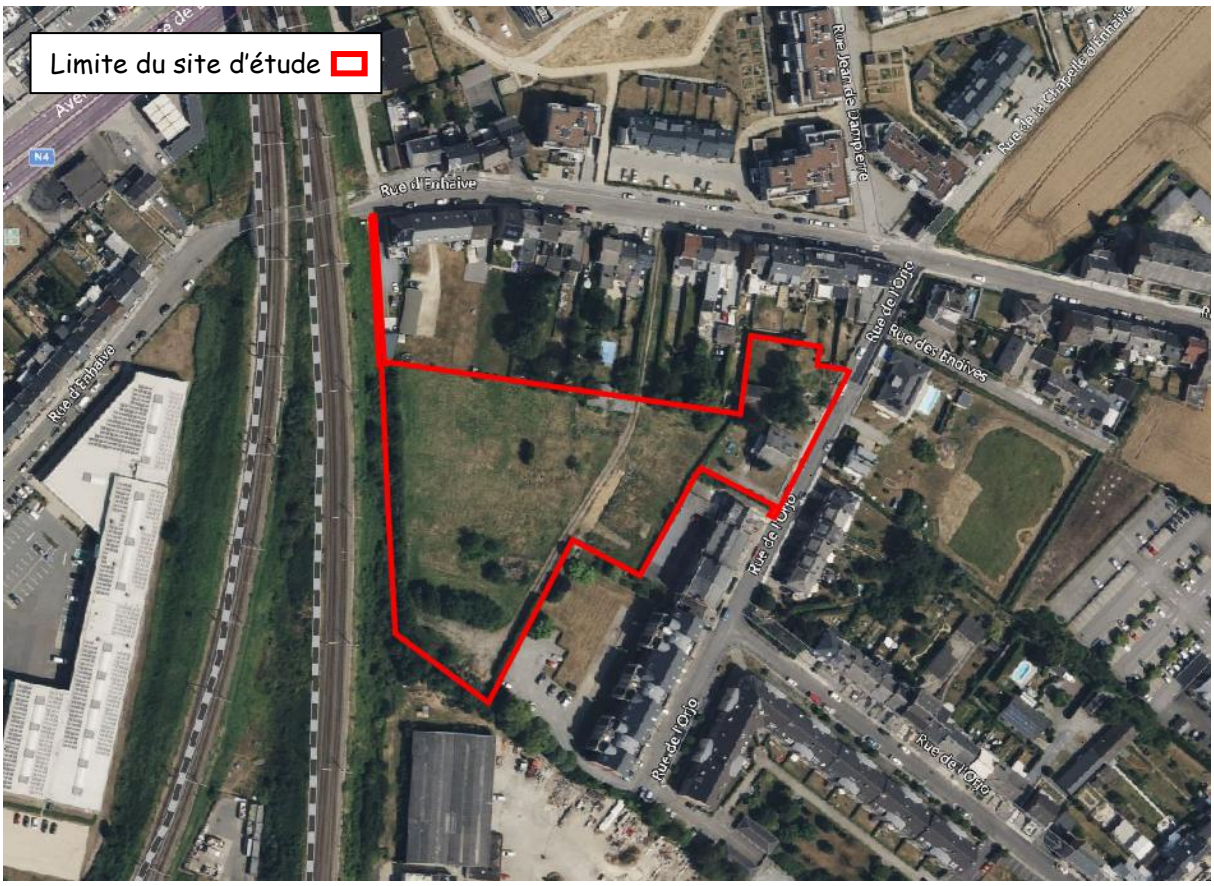
Dans le cadre d'une demande en permis de constructions groupées, relative à la construction de 27 maisons et 3 appartements, introduite par la société **Thomas & Piron Home s.a** sur la localité de Jambes, il est prévu de créer de nouvelles infrastructures et équipements sur un site compris entre la rue de l'Orjo, la rue d'Enhaive, et le Chemin de fer.



Projet de développement (Plan masse illustratif des habitations)

Intégration

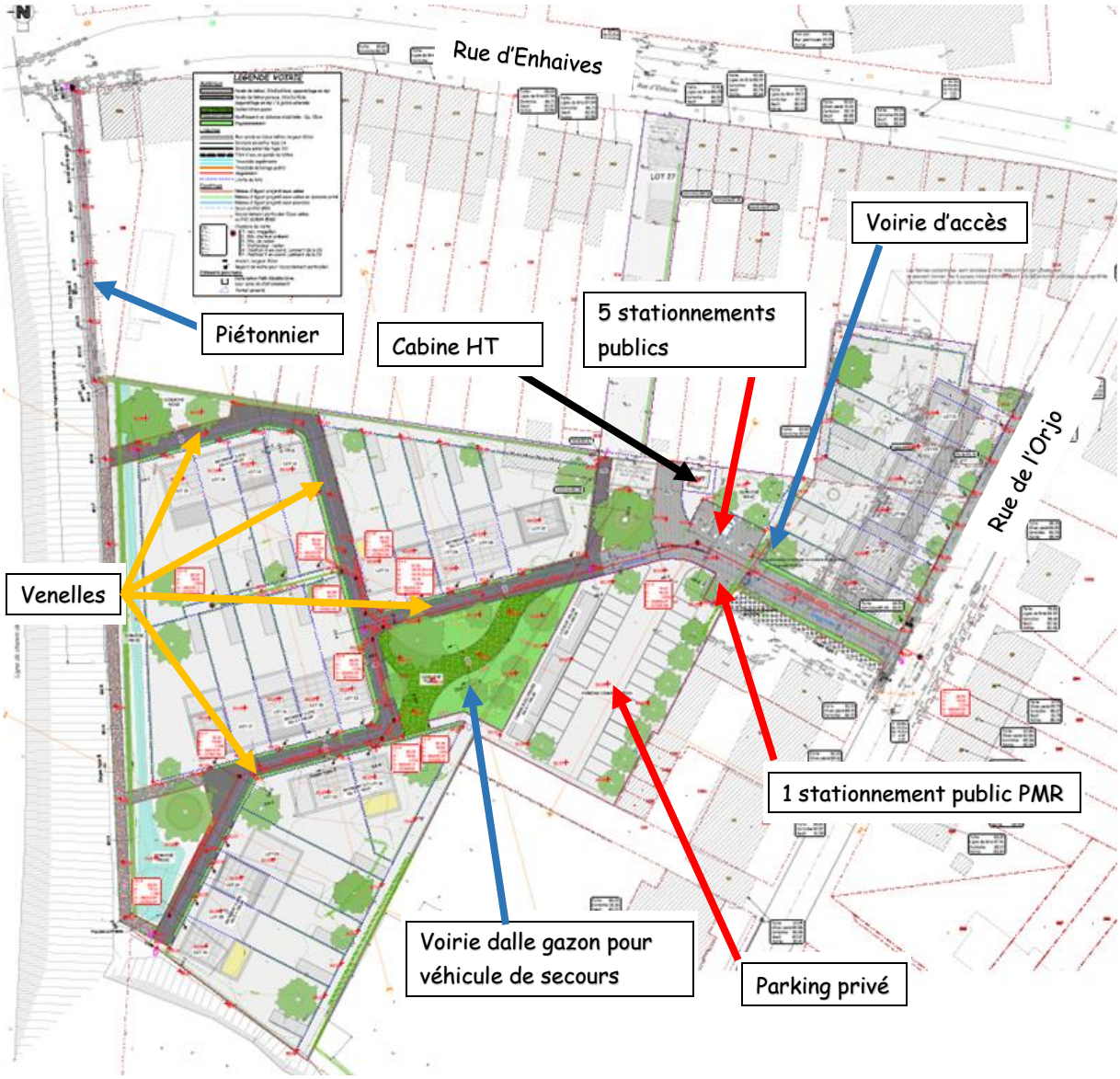
Le projet se situe entre la Rue d'Enhaive et de la Rue de l'Orjo.



Intégration du site d'étude au sein de l'environnement urbain

Le futur projet sera implanté à environ 450 mètres des arrêts TEC des lignes n°12 et 80, le long de la Chaussée de Liège, et à environ 750 mètres du Carrefour Jambes. De plus, il sera à seulement 1 kilomètre de l'accès à la N90.

Dans le cadre de ce projet, 6 places de stationnement publiques seront aménagées, dont une sera réservée aux personnes à mobilité réduite (PMR). Ces places seront disposées perpendiculairement à la voirie. En face de ces places, à côté de l'emplacement PMR, il y aura une entrée de parking pour 27 autres véhicules, dont une place PMR. Il est à noter cependant que ces 27 places de stationnement seront strictement privées et réservées aux résidents des nouveaux logements.



2.2 Projet de création de voiries résidentielles

Le projet de création de voirie vise à assurer l'accès aux futures constructions pendant la phase de construction et ultérieurement aux futurs habitants, ainsi qu'aux services publics chargés de l'entretien et de la sécurité.

Pour desservir les différents logements, la voirie adoptera une configuration de voirie partagée, en impasse, avec une largeur de 5,00 mètres. Elle sera conçue comme un espace partagé pour les véhicules et les modes de déplacement doux tels que les piétons et les cyclistes.

La structure de la voirie en entré de site jusqu'au droit des locaux vélos sera réalisée en pavés en béton de 10cm, disposés en épi, posés sur une couche de pose de poussier 2/6.3 d'une épaisseur de 3 centimètres. La fondation sera constituée d'une couche de béton maigre de 20 centimètres d'épaisseur, sur une sous-fondation de type 2 de 30 centimètres, avec géotextile sur le fond de coffre. La voirie sera délimitée par des bordures en béton de type IA, saillant de 12 centimètres.

Après l'impasse, on retrouve des venelles qui desservent les habitations, la circulation des véhicules sera interdite sauf en cas de dérogation pour livraison – déménagement ou autre service d'entretien. Le revêtement de ces venelles sera réalisé en pavés en béton poreux de 10cm, disposés

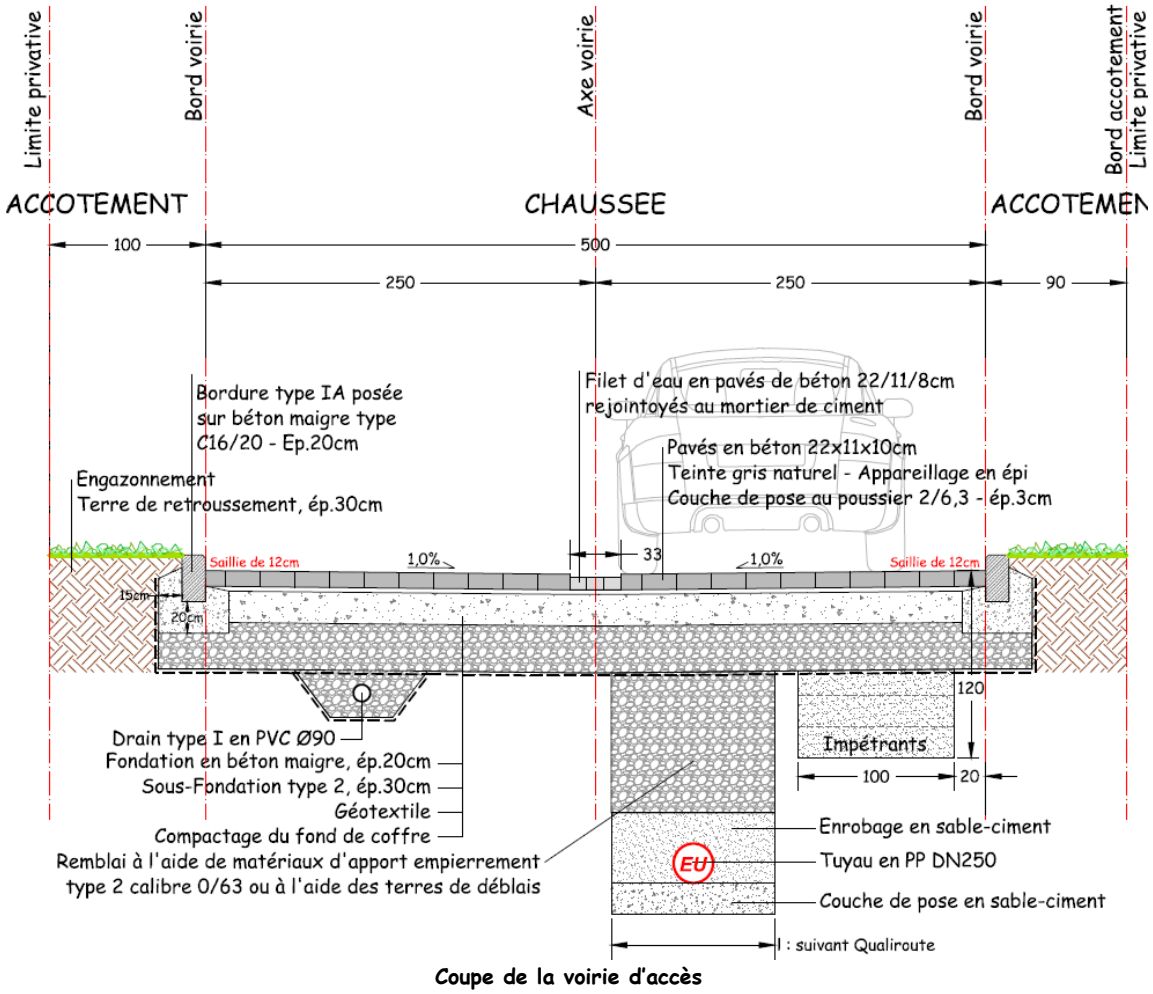
en épi, posés sur une couche de pose de poussier 2/6.3 d'une épaisseur de 3 centimètres. Sous ce revêtement, un géotextile sera placé. La fondation sera constituée d'une couche de béton maigre poreux de 20 centimètres d'épaisseur, sur une sous-fondation de type 2 de 30 centimètres, avec un second géotextile sur le fond de coffre. Les venelles seront délimitées par des bordures en béton de type IA, saillant de 12 centimètres.

Sur cette nouvelle voirie d'accès au site, la vitesse sera limitée à 20km/h, conformément au principe d'espace partagé (Zone résidentielle).

Les voiries limitrophes du projet garderont les limitations de vitesse en vigueur actuellement.

L'accès à cette nouvelle voirie se fera depuis la Rue d'Orjo et la circulation se fait dans les deux sens. Un panneau F12a indiquant l'entrée en espace partagé, ainsi qu'un panneau F45 signifiant la voie sans issue, seront placés à l'entrée.

La nouvelle voirie partagée à double sens se présente de la manière suivante :



Coupe de la voirie d'accès

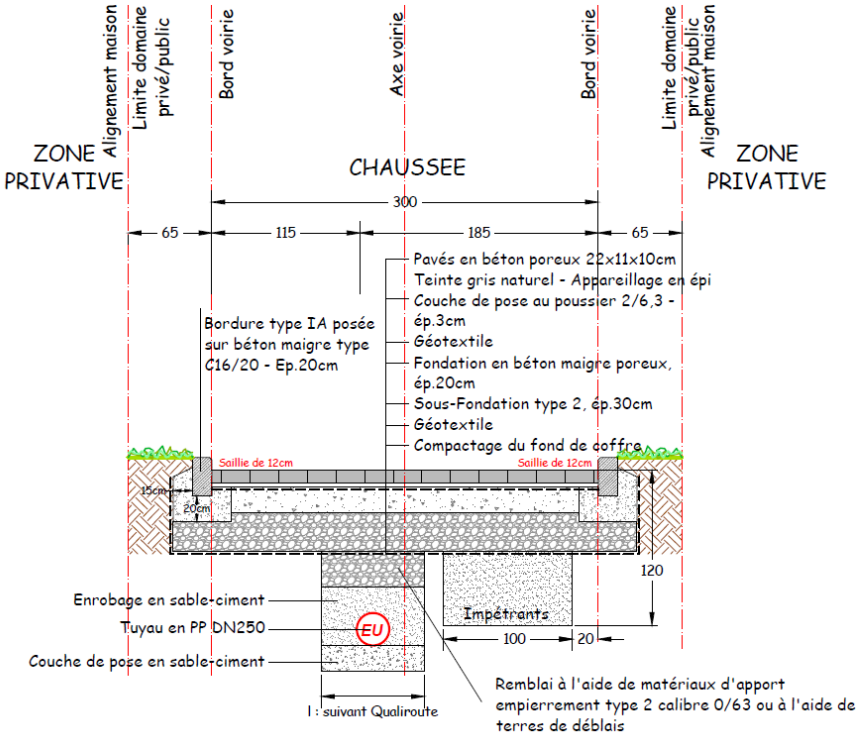
3 COMMODITÉ DU PASSAGE – MAILLAGE DES VOIRIES – MODES DOUX

Partant de la Rue d'Orjo, une voie principale d'accès au site est aménagée, offrant une liaison directe vers les venelles qui, à leur tour, desservent les habitations environnantes. Cette voirie principale assure une accessibilité optimale au site.

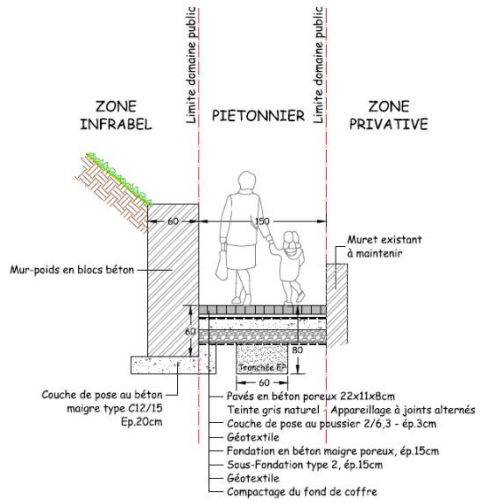
D'autre part, depuis la Rue d'Enhaive au droit du talus d'INFRABEL, un axe cyclo-piéton est créé, permettant aux piétons et cyclistes de se déplacer aisément vers le nouveau site mais également de rejoindre la Rue d'Orjo et inversement. Ce cheminement piétonnier offre une alternative sécurisée et agréable pour rejoindre cette nouvelle voirie, favorisant ainsi la mobilité douce et encourageant les déplacements à pied dans le quartier.

Intégrant également un petit parc dans l'aménagement, une voie d'accès spécifique pour les pompiers est prévue. Cette voie, conçue en dalle gazon, se fond harmonieusement dans le paysage environnant, garantissant une intégration maximale au sein du parc tout en assurant un accès rapide et efficace en cas d'urgence.

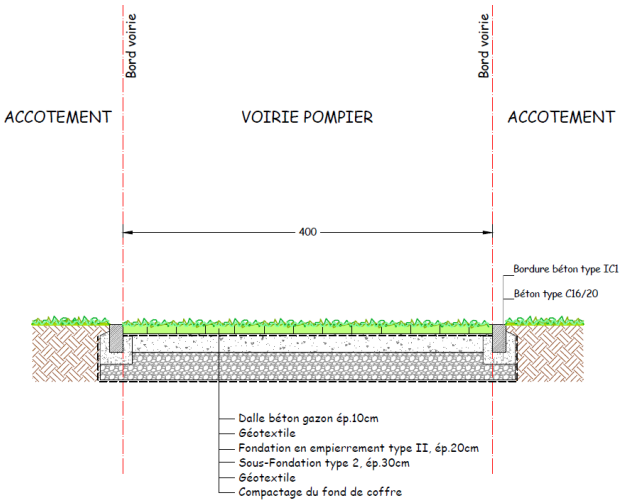
En combinant ces trois éléments - la voirie principale d'accès au site depuis la Rue d'Orjo, l'axe piétonnier depuis la Rue d'Enhaive et la voie d'accès pour les pompiers dans le petit parc - nous obtenons un maillage urbain cohérent, intégré et sécurisé. Cette approche réfléchie répond aux besoins de circulation des résidents tout en favorisant les modes de déplacement doux et en assurant la sécurité et la fonctionnalité de l'environnement urbain pour tous ses habitants.



Coupe des venelles

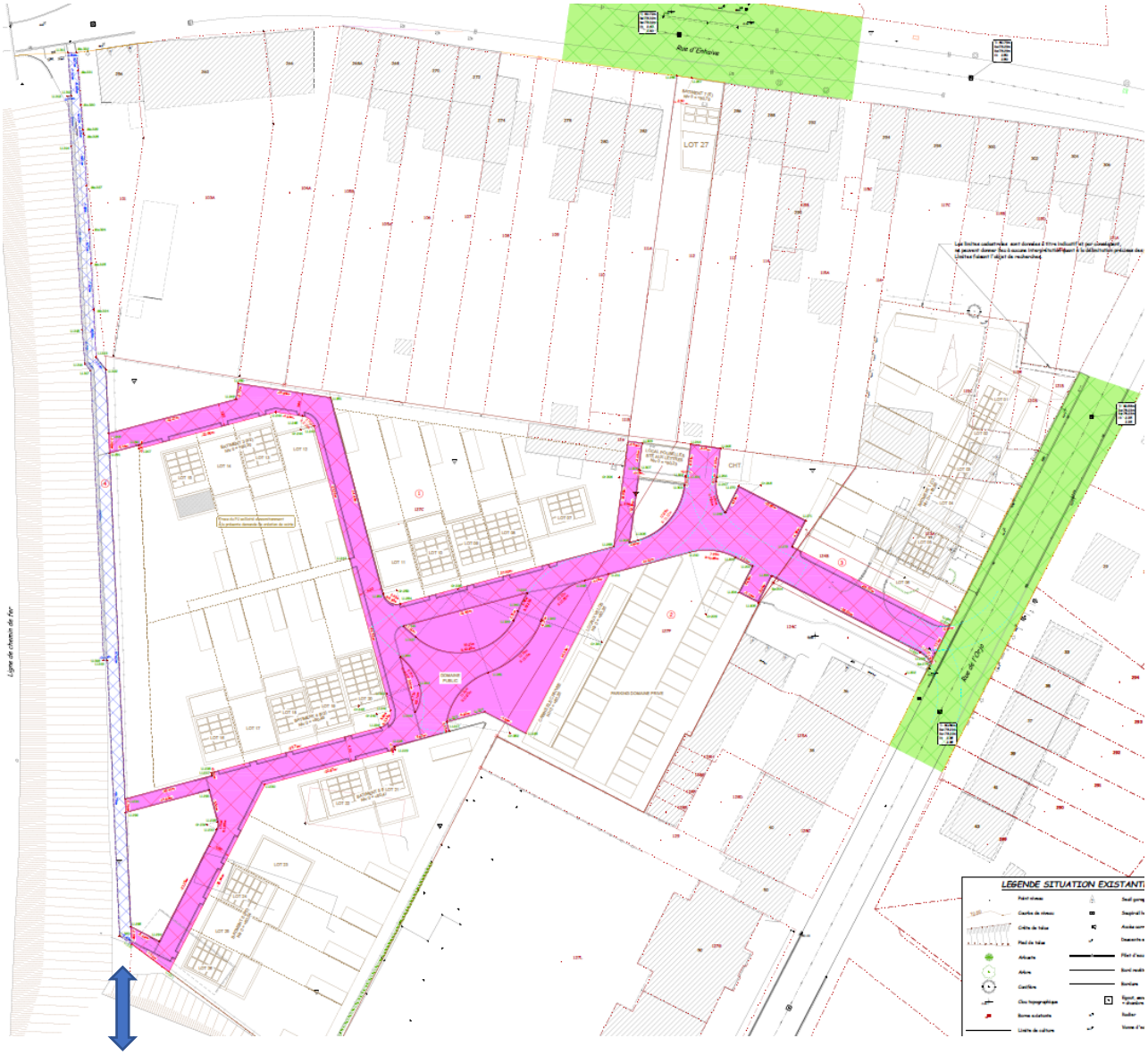


Coupe dans le piétonnier



Coupe dans la voirie « pompier »

En outre, il est à noter que si les venelles se terminent sur un piétonnier le long du talus du chemin de fer. Ce même piétonnier pourra de points de maillage via des projets futures.



4 ASPECTS SÉCURITÉ ET SÛRETÉ – TRANQUILLITÉ PUBLIQUE

En vue de proposer aux habitants du futur quartier une sécurité aux abords, la voirie proposée sera de type partagé, d'une largeur adéquate permettant une répartition de l'espace entre les différents usagers et privilégiant les modes doux. L'intégralité des voiries sera donc limitée à une vitesse de 20km/h, permettant plus de sécurité pour la circulation des modes doux.

Aucune distinction n'est faite entre les parties carrossables et piétonnes. Le revêtement est réalisé en pavés de béton poreux. Seul l'accès pompier dans le parc sera différent et sera fait en dalles gazon béton.

Le principe de voirie partagée et les aménagements qui y sont associés, assureront également plus de tranquillité publique, par la limitation de la vitesse des véhicules.

L'aménagement de voiries partagées et de venelles sera accompagné d'équipements essentiels, tels que des systèmes d'éclairage public. De plus, l'organisation soignée du maillage au sein des habitations contribuera à garantir la sécurité des usagers et à renforcer leur sentiment de sûreté.

5 ASSAINISSEMENT ET SALUBRITÉ

Le projet s'inscrit dans un processus moderne de mise en œuvre de par ses matériaux et ses techniques spéciales.

Le revêtement utilisé pour la voirie et les différentes zones de stationnements sont en revêtement de pavés bétons. Avec en son axe un filet d'eau permettant de récolter l'eau et de l'envoyer dans un réseau de drain permettant sont infiltration.
Tandis que les venelles qui sont en pavés béton poreux, ce qui permet d'infiltrer directement en surface.

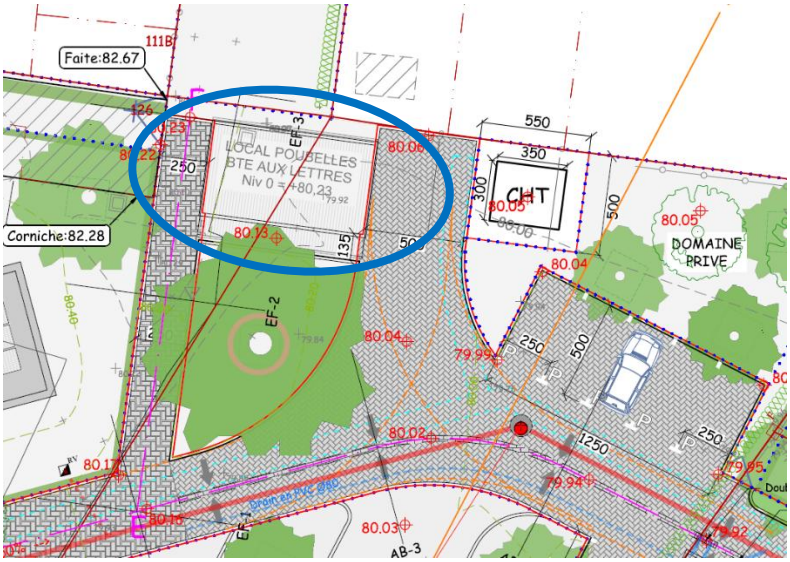
Compte tenu des résultats de l'étude de perméabilité, nous nous trouvons sur un terrain qui est apte à l'infiltration des eaux.
Les techniques pour l'infiltration des eaux de pluviales sont :

- ⇨ Toiture des habitations : la citerne infiltrante à la sortie d'une citerne de récupération des eaux de pluie.
- ⇨ voiries d'accès et zones de stationnement : la sous-fondation infiltrante.

Une noue d'infiltration sécuritaire le long de la bordure ouest du projet sera réalisée. Cette noue permettra de gérer les potentielles eaux de ruissellement provenant du talus Infrabel, le long du chemin de fer.

Nous vous renvoyons également à la note hydraulique qui décrit, illustre et justifie les choix concernant la gestion des eaux (usées et de pluie) du projet.

La gestion des déchets est organisée à la parcelle (poubelles communes). Celle-ci sera localisée juste avant l'accès aux venelles. Dans une zone ou le camion PEB pourra faire un demi-tour, comme figuré ci-après :



6 CADRE DE VIE DU PROJET ET CONVIVIALITÉ

Le projet se veut attrayant pour les futurs habitants et les riverains du quartier, offrant à tous, la possibilité de se déplacer en toute sécurité et de se rencontrer dans les différents endroits conviviaux créés à cet effet.

Le projet s'inscrit donc dans une volonté affichée de proposer aux usagers un espace adapté à leurs besoins de convivialité, sécuritaire et où le déplacement doux y est favorisé, où il fait bon y vivre et respectueux du cadre préexistant.

Cela se traduira également par les essences choisies pour les plantations dans l'espace public, ce qui confèrera à l'ensemble un aspect naturel respectant et s'intégrant parfaitement avec le paysage environnant.

Dressé par Fabian Keutgen
C² Project