SCHEMA DE STRUCTURE COMMUNAL

DECLARATION ENVIRONNEMENTALE

accompagnant l'adoption définitive du

schéma de structure communal de Namur

(ART. 17§4 – C.W.A.T.U.P.E.[1])

(Version du 10 avril 2012)

Vue et approuvée par le Collège communal en sa séance du 10 avril 2012
pour être annexée à la décision du Conseil communal adoptant définitivement le schéma de structure communal,
Par le Collège,

Le Secrétaire communal,	L'échevin de l'aménagement du territoire,	Le Bourgmestre,
J.M. VAN BOL	**A.GAVROY**	**M. PREVOT**

Vue et adoptée définitivement par le Conseil communal en séance du ,
Par ordonnance,

Le Secrétaire communal,	L'échevin de l'aménagement du territoire,	Le Bourgmestre,
J.M. VAN BOL	**A.GAVROY**	**M. PREVOT**

[1] Code Wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme, du Patrimoine et de l'Energie

Rappel des éléments de procédure (article 17 du CWATUPE)

§4. Le conseil communal adopte définitivement le schéma accompagné d'une déclaration environnementale résumant la manière dont les considérations environnementales ont été intégrées dans le schéma, les avis, réclamations et observations émis en application des paragraphes 2 et 3 ont été pris en considération. Il envoie le schéma, accompagné du dossier, au Gouvernement. Celui-ci peut annuler la décision du conseil communal par arrêté motivé envoyé dans les soixante jours de la réception du dossier complet.

Le public est admis à prendre connaissance à la maison communale du schéma, ainsi que de la déclaration environnementale ou, le cas échéant, de la décision du conseil communal. Il en est informé suivant les modes visés à l'article L1133-1 du CDLD.

Le schéma et la déclaration environnementale sont transmis à la commission communale, au Conseil wallon de l'environnement pour le développement durable et, le cas échéant, aux autres personnes et instances consultées (Décret-programme du 3 février 2005, art. 49*).*

Contenu de la déclaration environnementale

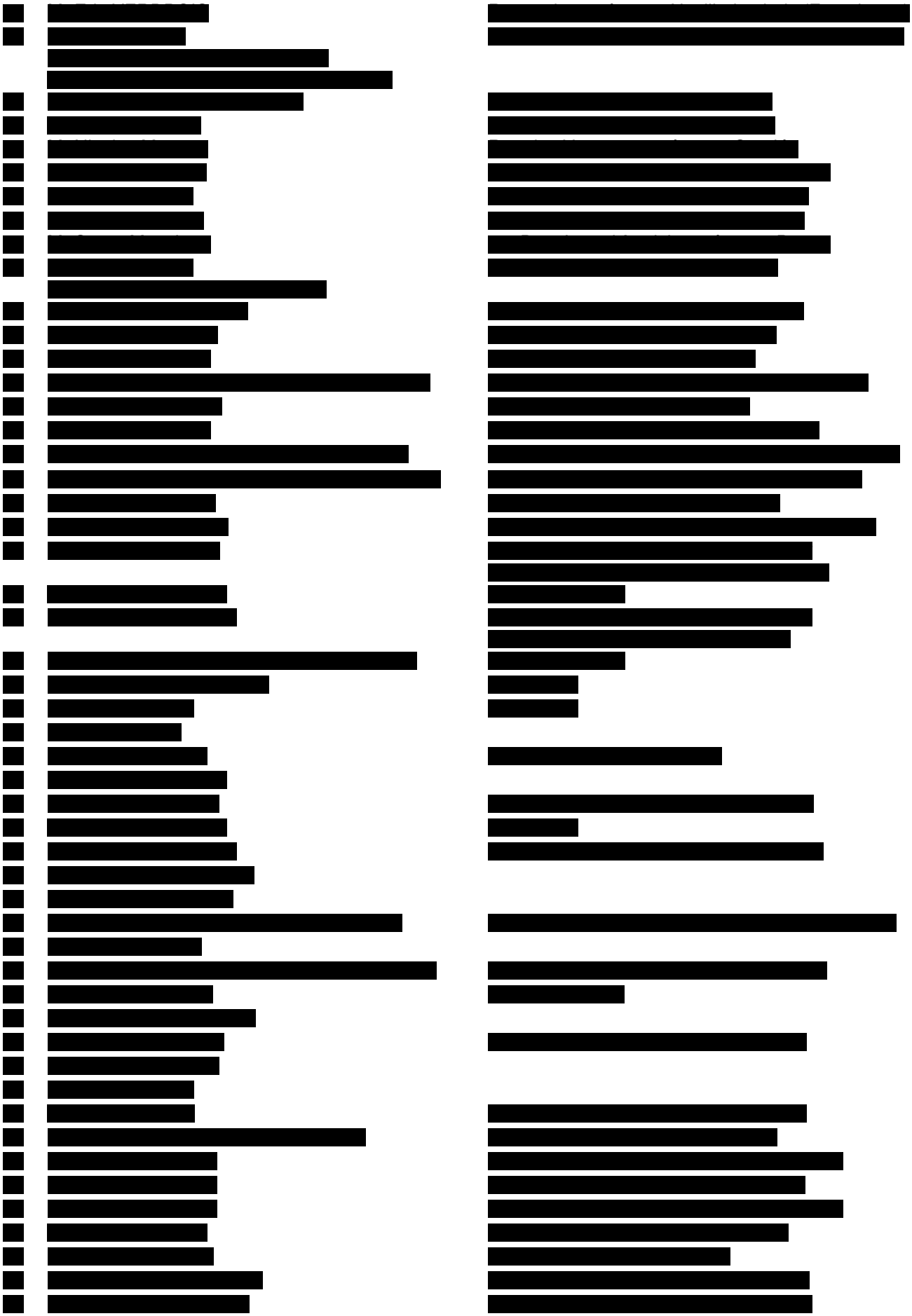
Ce document de travail synthétise les différents avis et observations formulés pendant l'enquête publique qui s'est déroulée du 20 septembre 2011 au 21 octobre 2011 ainsi que celles formulées par les différentes commissions d'avis et instances consultées. Il reprend des éléments de réponse et les modifications apportées à l'avant-projet de schéma de structure.

Convention de lecture

Pour chaque avis ou réclamation, la remarque ou la proposition est formulée en corps de texte normal. La réponse apportée est formulée *en corps de texte italique*.

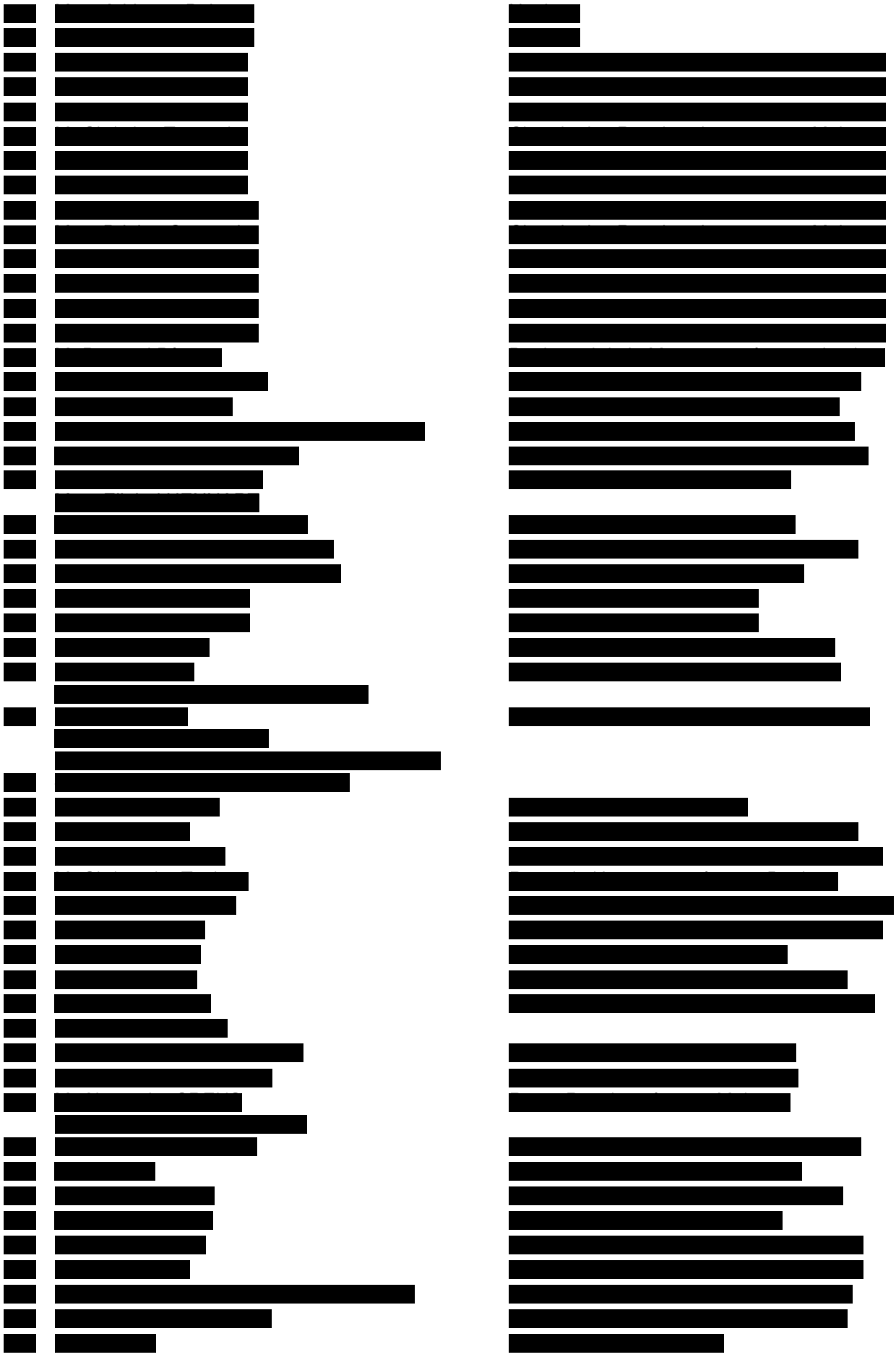
Liste des auteurs des remarques





[redacted]







Avis de la CCATM sur le schéma de structure communal
Séance plénière du 20 décembre 2011

1. SYNTHESE DES REPONSES APPORTEES A L'AVIS DE LA CCATM

Considération générale : les réponses apportées tiennent compte des dernières modifications adoptées par le Collège communal en séance du 3 avril 2012.

1.1. La CCATM estime que les objectifs de participation et de solidarité doivent être développés et que l'élaboration du Schéma de structure n'a pas fait l'objet d'une assez large consultation notamment de ses membres.

Il importe de rappeler que le Schéma de structure a fait l'objet d'une large consultation bien au-delà des impositions légales en la matière (comité d'accompagnement élargi, mise en place d'ateliers urbains, consultation d'acteurs et participation active de certains d'entre eux notamment les TEC, information à 4 reprises de la CCATM,15 soirées d'information dans les différents quartiers et villages) et que par ailleurs la Ville de Namur a développé de nombreuses initiatives pour sensibiliser les Namurois aux enjeux de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme (semaine de l'aménagement durable, conférences, visites de terrain, film Namur objectif 2020, …).Ce gros effort d'information, de pédagogie et d'échanges a contribué à appréhender globalement le territoire communal et les liens interdépendants entre les diverses composantes de celui-ci, facilitant ainsi une réflexion plus solidaire dans les choix à poser.

1.2. La CCATM estime que le Schéma de structure est conçu et formulé comme un règlement supplantant les autres instruments urbanistiques tels que le plan de secteur.

Certains passages du volume II « Options » peuvent faire penser que le schéma de structure se veut contraignant, ce qui n'est pas le cas. Ces passages ont été réécrits pour clarifier le propos.
Il y a lieu de rappeler le caractère indicatif du schéma de structure et l'obligation qui est celle de l'autorité administrative d'examiner et d'apprécier adéquatement chaque cas d'espèce par rapport aux options préconisées par le schéma de structure. Il n'y a pas d'incompatibilité des mesures prônées par le schéma de structure avec les prescriptions du plan de secteur.

1.3. La CCATM s'interroge sur la pertinence du développement « en étoile » préconisée par le schéma de structure et retient préférentiellement une structure faite de plusieurs pôles (structure dite polycentrique) et dont découle la nécessité d'établir des liaisons entre ces pôles sans passer par le centre-ville. Elle préconise également la création de nouvelles liaisons routières en classe C et C+ pour faciliter les échanges entre les quartiers et le réseau autoroutier.

Le développement d'une structure « en étoile » découle de l'histoire et de la géographie de Namur. L'agglomération namuroise s'articule autour et à partir de son centre, incluant aujourd'hui la corbeille ou l'hypercentre et Jambes, sous la forme générale d'une étoile irrégulière. Globalement, la géographie de Namur a dissuadé, jusqu'à ce jour en tout cas, la structuration de son agglomération par rocades ce qui explique notamment la grande qualité de ses espaces verts et ruraux. Sa figure étoilée induit au contraire d'autres modes de structuration dans lesquels la proximité des campagnes et des forêts, d'une part, et la performance écomobile de certains nœuds intermodaux, d'autre part, peuvent conduire à une distribution de centralités et de programmes urbains plus souple et plus valorisante pour sa géographie. Ces logiques de distribution radiales

qui s'épaississent et se resserrent au gré du profilage des vallées conditionnent l'expérience quotidienne des habitants dont les bassins de vie étirés ont pour commun dénominateur le Centre-ville annoncé de loin par la Citadelle.
L'orientation générale pour la structure spatiale du territoire namurois est dès lors définie en fonction des caractéristiques historiques et géographiques qui ont forgé son identité et ses qualités. Un périmètre d'agglomération de forme étoilée dont le coeur est le centre-ville, des bourgades et des villages régulièrement répartis dans le territoire rural ainsi que des sites d'activités économiques connectés aux réseaux de transport forment ensemble la structure spatiale de référence des établissements humains namurois.

Dans ce contexte, le développement de nouvelles liaisons routières provoquerait des dommages écologiques et paysagers conséquents compte tenu des contraintes géographiques et patrimoniales propres au territoire namurois. Par ailleurs de tels développements ne sont pas pertinents face aux défis environnementaux, mais également sociaux des années à venir. Ils induiraient une charge financière particulièrement difficile à assumer dans le contexte actuel des finances publiques, qui réduirait la marge de manœuvre des pouvoirs publics au détriment des investissements nécessaires au dynamisme de Namur et à la réduction des inégalités sur le territoire, particulièrement dans les quartiers en souffrance et dans les villages.

Les coûts de la « désurbanisation » sont un fait avéré par de nombreuses études, et une commune en difficulté financière comme Namur ne peut les ignorer. La notion de centralité vise à enrayer ce phénomène d'étalement urbain. Reprenant certaines options du SSC de 2000, il s'agit de :

- *rendre sa cohésion à l'ensemble de l'agglomération et, au sein de celle-ci, au centre-ville et aux villages périphériques ;*
- *regrouper les nouveaux logements ainsi que les équipements et services autour de noyaux denses*
- *geler l'ouverture de nouvelles voiries en dehors du périmètre d'agglomération et/ou dans les zones peu denses et peu équipées pour des créations de nouveaux logements, sauf démonstration contraire par une analyse d'opportunité spécifique des dossiers;*

Si la structure proposée en étoile s'appuyant sur un réseau TEC structurant et convergeant vers les centres de Namur et de Jambes est le système de développement préconisé, cela n'élude pas pour autant l'intérêt de réfléchir à certaines relations entre quartiers et villages, pour en éviter l'isolement. A l'intérieur du périmètre d'agglomération, il convient d'éviter le trafic de transit de manière à rendre la ville passante pour les transports publics et les modes doux.

A l'exception de voiries assurant un rôle de desserte locale en coeur de village, le schéma de structure ne promeut pas la création de nouvelles infrastructures routières en dehors du périmètre d'agglomération et des bourgades.

Considérant que le centre constitue le pôle majeur d'attraction des mouvements de personnes, un réseau de bus convergent vers le centre est, en effet, une réponse appropriée. Mais la réalité est plurielle et on ne peut le nier. Tout d'abord, il existe des pôles d'activité dont l'accès par bus n'est ni possible ni aisé. Ce sont des écoles, des cliniques, des bureaux, des commerces spécialisés, des centres de services, des entreprises dont le personnel comme la clientèle proviennent de toute l'agglomération et même au-delà. Pour y accéder, ils emploieront toujours la voiture par nécessité.
Si l'on veut faciliter la vie des usagers, renforcer l'attraction du territoire namurois pour les entreprises, améliorer la fréquentation des entreprises et services de la périphérie, et développer les lignes des TEC en site propre vers le centre, des liaisons d'un quartier de la périphérie à l'autre voire de meilleures connections à l'autoroute pourraient être utiles, dans une phase ultérieure de développement de la ville et pour autant que des besoins soient clairement identifiés. Le présent

schéma de structure ne l'envisage pas comme élément faîtier de sa réflexion, mais laisse la porte ouverte à un horizon plus lointain.

Ainsi, si le besoin en est démontré, notamment au regard de la pertinence du rapport entre les coûts en investissements/entretiens et le gain en mobilité, soit pour supprimer du trafic de transit soit pour désenclaver un secteur, une infrastructure routière pourrait être conçue aux conditions de :

- *Respecter la qualité paysagère des sites traversés*
- *Minimiser les nuisances pour les riverains*
- *Préserver les espaces verts de grande qualité écologique*
- *Réduire la pression sur les espaces agricoles*

1.4. La CCATM estime que le Schéma de structure ne développe pas avec assez de précision certaines thématiques par exemple la question sociale, le développement économique, le tourisme, les espaces publics ou le rôle de Namur comme capitale.

Nos sociétés sont confrontées aujourd'hui à de nombreuses incertitudes. Le travail de prospective du schéma de structure, appelé à anticiper les évolutions futures du territoire namurois, se base sur les orientations exprimées à travers la note d'intention politique adoptée le 9 juin 2008 par le Collège communal et doit répondre à la question de savoir comment construire ensemble un développement durable et solidaire à Namur.

Ce schéma de structure vise à faire de Namur :

- *une ville où il fait bon vivre pour ses habitants et en particulier les familles (ville humaine, des logements à prix abordable et des espaces publics de qualité), accueillante et accessible aux nouveaux arrivants ;*
- *une ville où il est aisé de se déplacer, une ville de proximité où les différents modes de transport cohabitent, avec des transports en commun efficaces ;*
- *une ville qui tient compte des spécificités des entités (quartiers urbains et entités rurales) qui la composent ;*
- *une ville qui met en valeur au niveau touristique son patrimoine tant naturel qu'architectural et ses sites remarquables, en particulier sa citadelle et son accompagnement moderne, les témoins de sa mémoire historique, ainsi que les bords de Sambre et Meuse ;*
- *une ville qui joue son rôle de Capitale et profite de son statut pour développer ses infrastructures et en priorité celles de communication tant en ce qui concerne sa structure interne que ses relations avec les autres villes et territoires wallons et belges ;*
- *une ville qui défend et développe la culture (théâtre, chant, cinéma) et l'éducation (université, hautes écoles, autres établissements scolaires, académie de musique,...) ;*
- *une ville qui préconise la concertation et la participation au départ de chaque projet d'urbanisation.*

Cependant, les défis climatiques et énergétiques et leur anticipation, l'économie et la valorisation des ressources naturelles, mais aussi, les défis liés à la mobilité, au cadre de vie, au vieillissement de la population, au sous-emploi, à l'adaptation aux nouvelles technologies et le défi de l'intégration et de la cohésion sociale restent des enjeux majeurs qui doivent structurer les orientations du schéma.

Le Schéma de structure s'intéresse au territoire dans une approche globale et à une échelle de compréhension qui est le 1/10.000ième. Il a pour objet essentiel de préciser la manière dont

l'agglomération namuroise devrait idéalement s'organiser et se structurer à l'avenir et précise les conditions de localisation et de développement de différentes fonctions. Il laisse volontairement de la marge de manœuvre dans certains choix de programmation pour ne pas fermer la porte à des futures opportunités qui ne sont pas connues aujourd'hui. Par ailleurs, le Schéma de structure n'est pas le seul document de référence orientant les politiques menées par la Ville de Namur. C'est ainsi que dans les domaines du logement, de l'action sociale, de la mobilité, de l'environnement, des affaires économiques et du tourisme des stratégies sont élaborées et des actions menées conformément à la note d'intention politique du Collège communal.

Quant au développement économique et au défi du sous-emploi, la Ville de Namur souligne la cohérence de l'avant-projet de SSC qui s'appuie sur la vocation économique du périmètre d'agglomération qui inclut des acteurs importants tels que l'Université, et les établissements scolaires et de santé, les PME du centre de Namur et Jambes, sur la vitalité commerciale du centre de Namur qui permet d'envisager un renforcement de cette fonction à proximité de la gare, nœud de mobilité intermodale accessible grâce aux P+R et aux parkings destinés à la clientèle, et rappelle que le Schéma réserve 45 hectares supplémentaires pour la fonction économique sans diminuer pour autant la proportion des zones agricoles au plan de secteur.

La Ville de Namur souligne que l'option de l'avant-projet de SSC qui favorise une gestion urbaine intégrée s'appuyant sur le rapprochement entre les lieux d'emploi au centre et leur bassin de main-d'œuvre est à la fois plus porteuse d'avenir et mieux adaptée aux contraintes environnementales, sociales et économiques namuroises.

S'il n'est pas, à proprement parler, un outil de développement économique, le schéma de structure doit créer les conditions territoriales de ce développement de manière durable en proposant une stratégie de localisation des activités en fonction de leurs caractéristiques, de leurs besoins et de leur environnement dans le cadre d'un développement urbain intégré. L'économie namuroise doit chercher à valoriser sa différence et ses atouts notamment touristiques, en tendant vers un développement durable créateur d'emplois au service de toutes les parties de son territoire. En prenant dès aujourd'hui une position avancée sur ce plan, la Ville de Namur a l'ambition de voir son économie répondre mieux aux exigences économiques, sociales et environnementales de l'avenir.

En soi, le schéma de structure n'a pas pour vocation de résoudre tous les problèmes socio-économiques, mais il constitue un outil de gestion qui peut contribuer à faire émerger des réponses sous l'angle territorial.

La stratégie proposée se décline essentiellement sur quatre axes :

- *préserver les spécificités de la structure commerciale de Namur ;*
- *promouvoir la mixité fonctionnelle et le renouvellement urbain au sein du périmètre d'agglomération et des bourgades ;*
- *favoriser un aménagement plus durable des sites économiques et logistiques ;*
- *soutenir une agriculture et une sylviculture durables.*

Quant aux défis du vieillissement de la population, la Ville de Namur souligne que ces défis ne pourront être rencontrés que dans un schéma favorisant la mixité des fonctions et des types d'habitat (en zone d'agglomération, dans les bourgades et dans les cœurs de villages), ainsi que la proximité avec les services et les TEC.

L'amplification de la politique d'hospitalité et de responsabilité vis-à-vis des populations précarisées, autochtones et allochtones, comme expression de la qualité d'une ville durable, fait partie des ambitions namuroises. C'est l'une des lignes directrices exprimées dans la déclaration de politique communale.

La mixité sociale est un vecteur essentiel de la dynamique économique et culturelle de la ville de Namur et constitue un moyen pour promouvoir le lien social et la solidarité. Mais l'enjeu est avant tout la solidarité redistributive et celle-ci ne passe pas nécessairement par un mélange social plus ou moins imposé. La mixité sociale est à encourager, en ce y compris dans les noyaux périphériques.

L'enjeu est de taille car :

- *les quartiers centraux attirent les étrangers, les étudiants, les personnes seules ou avec un enfant, généralement locataires, ainsi que les personnes âgées en appartement ; de ce fait, il existe un fort turnover de population dans ces quartiers, avec le risque de paupérisation qui en résulte ;*
- *par contre, les communes vertes attirent les ménages avec enfants ainsi que les grandes familles ;*
- *l'offre qui est faite à ces derniers n'est cependant pas suffisante puisqu'ils quittent le territoire communal en plus grand nombre qu'il n'en arrive.*

Face à cette situation, la Ville réagit par diverses mesures : frein à la division des maisons en petits logements ; obligation pour les promoteurs d'offrir des appartements de grande taille ; encouragement à la construction d'immeubles d'habitation dans les espaces interstitiels et autres friches urbaines. De son côté, le schéma de structure dessine une ville où, grâce à l'augmentation des densités, les services de proximité sont améliorés et les transports publics renforcés. Il parie sur une urbanisation de qualité pour attirer la population des tranches d'âges intermédiaires (de 30 à 45 ans).

La mixité générationnelle est effectivement souhaitable dans toutes les classes d'urbanisation dans la mesure où elle accroît les chances d'échanges et de mutualisation de services et de biens entre les habitants et dans la mesure où, à l'exception de la classe C, elle augmente la viabilité de services, de commerces et d'équipements de proximité qui bénéficient dès lors d'une clientèle suffisamment variée.

Dans tous les cas, il importe avant tout d'améliorer les conditions de vie des quartiers les plus précarisés et de conforter les dynamiques sociales et les réseaux d'entraide et de solidarité qui y existent.

Quant aux craintes de hausse de prix de l'immobilier dues à l'application de l'avant-projet de SSC, la Ville de Namur souligne que celui-ci ne crée pas de raréfaction de l'offre, mais qu'il la réoriente et la développe à l'intérieur du périmètre d'agglomération et des bourgades, dans des quartiers mieux dotés en services de proximité et mieux desservis par les TEC. Il rappelle que le Schéma de Structure est un instrument d'orientation qui devra être accompagné d'une politique foncière et de logements publics cohérente.

Une maîtrise foncière sera sans doute nécessaire dans la mesure où les prix risquent d'y être plus élevés dans les parties centrales. A cette fin, la Ville de Namur doit se doter d'outils et de moyens visant à mettre en place une politique urbaine opérationnelle notamment via sa régie foncière. La

collaboration active avec les sociétés de logements sociaux et une politique de négociation avec les porteurs de projets privés doivent être poursuivies.

Quant au rôle de Namur comme capitale, la mise en place du schéma de structure doit rendre effectives la définition et la mise en oeuvre d'un projet de territoire cohérent et par là même affirmer un projet spécifique de ville-capitale différent mais complémentaire des autres grandes villes wallonnes. Il doit permettre l'émergence d'une centralité renforcée et étendue, participant d'une dynamique urbaine nouvelle pour promouvoir Namur comme une capitale politique et administrative, mais aussi un territoire reconnu pour son art de vivre et son exemplarité en matière de durabilité et d'équité. La valorisation de la durabilité, dans toutes ses dimensions, devrait renforcer une identité et une visibilité trop faibles aujourd'hui.

Source de développement, elle contribuera à rendre possible de grands projets novateurs et nécessaires à la concrétisation des ambitions namuroises. Namur a pour cela des atouts indéniables et doit conforter ses fonctions d'échanges, de décisions et d'innovation. Elle a la capacité de concilier le développement économique durable et le bien-être de ses habitants.

La présence du Parlement wallon ainsi que des institutions exécutives et administratives revêt, à cet égard, une dimension symbolique forte. Elle devrait pouvoir être renforcée par l'arrivée de l'école de gestion administrative et, à moyen terme, l'arrivée de nouveaux fonctionnaires. Un cadastre des bâtiments susceptibles d'accueillir de nouvelles fonctions administratives a été dressé. Le schéma de structure préconise de localiser ces nouvelles fonctions à au sein du périmètre d'agglomération et de préférence en classe A+ et A. Le déploiement du nouveau Palais de Justice sur le site des casernes est également un élément important de cette image institutionnelle.

Namur comme capitale doit également améliorer sa visibilité et se doter ou renouveler certains de ses équipements et infrastructures notamment culturels ou événementiels. En effet, certaines infrastructures culturelles font défaut à Namur: comme une grande bibliothèque fonctionnelle, un lieu d'exposition, une salle de concerts d'envergure. Ces infrastructures contribueront à accroître le rayonnement culturel de la Capitale. Sans exclure d'autres possibilités, comme notamment l'extension programmée de Namur Expo, le schéma de structure organise une nouvelle centralité à travers la mise en œuvre de la classe A+.

La Meuse y devient dès lors l'espace fédérateur symbolisant sa vitalité de ville-Capitale et accueillant de nouveaux équipements urbains majeurs sur sa rive gauche. Au même titre, l'arc du chemin de fer entre les gares de Namur et de Jambes peut également recevoir des implantations d'activités d'intérêt supracommunal. Au croisement de ces deux espaces, l'ancien site du port de Bon Dieu relève d'une position stratégique de première importance.

La gare de Namur constitue une des principales portes d'entrée du territoire et est un vecteur important de son rayonnement. Le reconditionnement de cet important nœud modal emporte plusieurs enjeux définis à travers un périmètre de remembrement urbain en cours d'élaboration. Le premier est le déplacement de l'actuelle gare des bus sur la dalle de la gare SNCB permettant le développement d'un nouveau centre commercial dans le prolongement de l'axe rue de Fer – rue de l'Ange. L'objectif est de venir renforcer l'attractivité commerciale de cet axe et plus globalement du centre urbain. Quant à la valorisation des abords de la gare de Jambes, elle est à envisager dans une perspective multifonctionnelle à travers l'élaboration d'un périmètre de remembrement urbain. Ce site emporte également des enjeux qui dépassent le territoire communal.

Pour accueillir au mieux les travailleurs du centre urbain (Namur et Jambes), de nouveaux P+R sont créés en amont des axes d'accès, sur les lignes structurantes de bus, notamment à Bouge,

Erpent et Belgrade. Les parkings en ouvrage en entrées de ville, existants ou à créer, ainsi que les espaces de stationnement en voirie sont destinés à accueillir les nombreux visiteurs des entreprises et services publics et les clients du centre-ville. Un parking souterrain devrait notamment être créé, entre autres opportunités (Saint-Aubain, Casino, …), au Grognon avec des places dédiées au Parlement wallon et d'autres aux travailleurs, clients et habitants du centre-ville.

Les espaces publics du centre ville valorisent la convivialité et le partage de l'espace avec une priorité au piéton. La faisabilité, notamment budgétaire, d'une passerelle cyclopiétonne entre Namur et Jambes reliant les deux coeurs de ville, devrait être approfondie.

Sur le plan sportif, la priorité est à donner au complexe de Jambes. Facilement accessible en transport en commun et par les modes de déplacements dits doux, générateur d'externalités d'agglomération, la vocation de ce site doit être confortée pour en accentuer son rayonnement à l'échelle sous-régionale.

Dans l'optique du développement durable, Namur se veut exemplaire dans la gestion de son patrimoine mais aussi à travers les filières économiques qu'elle souhaite promouvoir.

Le renforcement du pôle tertiaire cognitif s'appuyant sur l'université rassemblant l'enseignement, la recherche et les entreprises innovantes en la matière s'inscrit dans cette perspective. Dans la perspective d'un développement urbain intégré, l'ancrage de l'université dans le centre urbain constitue un atout, qu'il faudra renforcer en se saisissant de l'opportunité qu'offre la reconversion du Palais de Justice. En coeur de ville, l'université est un stimulant majeur pour l'économie namuroise et conforte l'attractivité de son image et de son rayonnement urbain. Ecolys participe d'une dynamique similaire.

S'étendant sur une superficie de 45 hectares, ce parc est dédié à l'éco-construction et s'appuie sur deux clusters locaux (Cap 2020 et Eco-construction). Avec Créalys, il s'agit d'un parc de première importance à l'échelle régionale. Les changements proposés au plan de secteur sur le zoning de Rhisnes et sur le plateau de Bouge visent à élargir la capacité d'accueil pour les PME et une activité économique bien intégrée. A cet égard, la nouvelle zone de Bouge s'appuiera sur la dynamique de la chaussée de Louvain etpourrait être destinée à la santé et aux services à la personne.

Sur le plan touristique, la promotion des activités de loisir en lien avec la Meuse, le développement de l'éco-tourisme sur un territoire au patrimoine naturel bien préservé, la mise en valeur du centre ancien protégé, de ses principaux musées et de son commerce spécialisé dans l'équipement de la personne, le tout appuyé par le patrimoine exceptionnel de la Citadelle, dont plusieurs projets de valorisation sont en cours, participent d'un nouvel essor de la commune et la référencent encore davantage comme ville durable dont le développement est basé sur des ressources renouvelables. Dans cette logique, une liaison coeur de ville – Citadelle doit compter parmi les projets prioritaires à opérationnaliser à terme.

En matière de réseaux de communication, Namur devrait pouvoir bénéficier de l'amélioration de la dorsale wallonne de manière à relier les gares TGV de Lille et de Liège ainsi que celle de l'axe Bruxelles – Luxembourg pour jouer pleinement son rôle de plaque tournante. C'est également le cas en matière fluviale. Si à court terme, la possibilité de valoriser le site de Ronet n'est pas envisageable, ce potentiel doit être conservé pour l'avenir. Il est identifié comme un site stratégique à affecter en zone économique dans une perspective multimodale.

Le projet de territoire doit permettre l'affirmation et la construction d'une identité namuroise s'appuyant sur la solidarité entre les habitants, entre les quartiers mais aussi avec les communes voisines dans un projet de territoire supracommunal qu'il reste encore à définir. Namur s'inscrit néanmoins dans une vision de la gestion du territoire de son bassin de vie dite polycentrique où chaque centralité se définit sur base de ses atouts et opportunités dans une logique de complémentarité et non de concurrence.

Namur conserve néanmoins sa vocation d'accueil afin de répondre aux enjeux posés à l'échelle régionale notamment en termes de gestion parcimonieuse du sol et de lutte contre l'étalement urbain. On relèvera que la proposition du schéma de structure permet, potentiellement, à la Ville de Namur de compter en 2025 environ 122.500 habitants et ce sans compter le vraisemblable essor du phénomène émergent de cohabitation. Ce chiffre est supérieur de 40% à la perspective démographique qui annonce approximativement une population de 118.000 habitants. Ce faisant, Namur remplit son rôle de pôle au service d'un bassin de vie étendu tel que lui assigne le schéma de développement de l'espace régional.

Enfin, quant à la conception et à l'aménagement des espaces publics, tant dans l'aménagement de nouveaux quartiers ou de parties de quartier que dans la réhabilitation des quartiers existants, on veillera particulièrement à la création d'espaces verts. En domaine public et dans la mesure du possible également en domaine privé, ceux-ci seront d'un seul tenant par projet urbanistique afin de faciliter leur entretien. Ils assureront la perméabilité du sol. Ils seront le prolongement naturel des coulées vertes si caractéristiques du paysage namurois et des jardins privés.

2. DETAILS DES REPONSES APPORTEES A L'AVIS DE LA CCATM

Conformément à l'article 17, §3 du CWATUPE, la CCATM a pris connaissance du projet de schéma de structure communal ainsi que des réclamations et observations émises lors de l'enquête publique. Son avis se base sur ces différents documents.

La CCATM a été saisie en date du 17 novembre 2011. La CCATM, en séance plénière du 20 décembre 2011, émet l'avis repris ci-dessous. Son avis est donc remis dans les délais légaux.

En préambule, la CCATM soutient que l'adoption du schéma de structure est importante et urgente.

2.1. Remarques générales

Selon la CCATM, le projet de schéma de structure communal tel que présenté ne semble pas conçu et formulé comme un schéma d'orientation comme précisé par l'article 16 du CWATUPE, mais plutôt comme un règlement supplantant d'autres instruments urbanistiques tels que le plan de secteur et autres règlements d'urbanisme. Un renversement de la hiérarchie des normes apparaît.

Il n'y a pas de renversement de normes. Les autres instruments gardent entièrement leur valeur. Il revient au schéma de structure de préciser les zonages du plan de secteur tout en étant conforme à ses prescriptions. Il n'y a pas d'incompatibilité des mesures prônées par le schéma de structure avec les prescriptions du plan de secteur.
Certains passages du volume II « Options » peuvent faire penser que le schéma de structure se veut contraignant, ce qui n'est pas le cas. Ces passages ont été réécrits pour clarifier le propos.
Il y a lieu de rappeler le caractère indicatif du schéma de structure et l'obligation qui est celle de l'autorité administrative d'examiner et d'apprécier adéquatement chaque cas d'espèce par rapport aux options préconisées par le schéma de structure.

Selon la CCATM, les chiffres de densification avancés par le Ministre Henry (Politique d'aménagement du territoire pour le 21ème siècle – Lignes de force, décembre 2010) ne coïncident pas avec ceux du schéma de structure.

Il est possible pour l'autorité communale de préciser les recommandations ministérielles moyennant due motivation et justification. La ville compacte et dense est l'objectif poursuivi tant par la Région que par le schéma de structure. Cet objectif doit rencontrer à l'échelle communale les spécificités sociales, environnementales et patrimoniales. L'expérience du schéma directeur du plateau d'Erpent a permis à la Ville de faire correspondre cet objectif aux besoins et aux aspirations des Namurois.

Selon la CCATM, l'application de densités différenciées pourrait justifier la taxation de plus-values et l'indemnisation des moins-values immobilières. Le schéma de structure présente des densités chiffrées sous une forme qui s'apparente à des prescriptions, or le schéma ne peut contenir que des recommandations, ces prescriptions devraient se trouver dans le règlement communal d'urbanisme.

Lorsque l'appréciation de l'autorité administrative, à la lumière du schéma de structure, affecte la valeur d'un bien, cette appréciation ne résulte pas d'une disposition contraignante et aucune indemnité n'est prévue d'ailleurs sur base de l'article 70 du CWATUPE.

Selon la CCATM, la nécessité d'imposer des limites et conditions à la division des maisons n'est pas justifiée, ni appuyée par une étude chiffrée spécifique.

Ces recommandations trouvent leur justification dans la note d'intention politique adoptée par le Conseil communal en juin 2008 et plus particulièrement dans le point consacré à la mixité. Ces éléments sont rappelés dans le schéma de structure.
L'atlas géostratégique a montré un déficit de la population des 35-55 ans. A son niveau de compétence, le SSC contribue à corriger cette tendance en préservant les logements existants adaptés aux familles ; il a été démontré en début de législature dans une projection du service des Finances que si elles sont suivies d'effet, ces recommandations auront un impact très positif sur les Finances communales.

Un des objectifs poursuivis est dès lors d'attirer et de stabiliser dans leur parcours résidentiel la population des 30 – 45 ans en améliorant l'offre de services adaptée à cette tranche d'âge : logement ; accueil de la petite enfance, infrastructures sportives et culturelles, … Pour permettre à ce public de disposer d'un parc de logements adapté à son mode de vie mais aussi afin de rencontrer les demandes de cohabitation (habitat intergénérationnel, habitat kangourou…), la Ville peut prendre des mesures pour limiter la division excessive d'immeubles existants et pour favoriser le maintien et la création de logements familiaux.

Selon la CCATM, il est à craindre que l'application du schéma ait pour effet une hausse de la pression immobilière et donc des prix de l'immobilier, ce qui irait à l'opposé de l'objectif annoncé d'attirer durablement des familles, notamment au Centre.

Le schéma de structure n'est qu'un instrument parmi d'autres. Une politique foncière et de logements publics – situés principalement dans les parties centrales – doit accompagner le schéma de structure.

Enfin, la CCATM constate que les cartes finales auront inévitablement un caractère complexe et fouillé. La CCATM propose, dans le but de faciliter la compréhension des enjeux et dans une

optique de bonne communication, que le schéma de structure soit accompagné et explicité par des schémas simplifiés présentant les objectifs et options au moyen de flèches et d'éléments graphiques de compréhension visuelle plus directe.

Des cartes de synthèse figurent dans le dossier. Une brochure d'information grand public sera réalisée.

La CCATM attire l'attention sur le fait qu'en l'état, la carte ne permet pas de visualiser facilement la limite de l'agglomération.

Une carte reportant le périmètre d'agglomération sur un fond de plan simplifié permettant ainsi de mieux le visualiser est proposée dans le projet définitif.

2.2. Les bases du projet et les options territoriales (pages 7 et suivantes)

Enjeux et ambitions

Selon la CCATM, sur les enjeux (p.7), si la question de savoir « comment construire ensemble un développement durable et solidaire » est essentielle, l'opinion que « l'anticipation des effets du pic de pétrole et des changements climatiques soit mis en avant comme la priorité incontournable » n'est pas partagée. Les défis à relever sont autant liés au vieillissement de la population, au sous-emploi, à l'adaptation aux nouvelles technologies, etc.

L'auteur de projet a régulièrement répété qu'il ne pouvait être question de dissocier les enjeux sociaux, économiques et environnementaux ; la lutte contre le réchauffement climatique emporte dès lors des adaptations et améliorations dans les secteurs économiques et dans l'organisation de l'habitat alors que « l'adaptation aux nouvelles technologies » par exemple n'emporte pas nécessairement des transformations sociales et environnementales.
Sur ce point, il y a lieu de renvoyer aux réponses apportées sous le point 1.4. .

Par rapport aux objectifs du schéma, la CCATM estime que des objectifs supplémentaires doivent être mis en avant :

On rappellera tout d'abord que le schéma de structure s'intéresse au territoire dans une approche globale et à une échelle de compréhension qui est le 1/10.000ième. Il a pour objet essentiel de préciser la manière dont l'agglomération namuroise doit s'organiser et se structurer à l'avenir et précise les conditions de localisation et de développement dans différentes fonctions. Il laisse volontairement de la marge de manœuvre dans certains choix de programmation pour ne pas fermer la porte à des futures opportunités qui ne sont pas connues aujourd'hui. Par ailleurs, le schéma de structure n'est pas le seul document de référence orientant les politiques menées par la Ville de Namur. C'est ainsi que dans les domaines du logement, de l'action sociale, de la mobilité, de l'environnement, des affaires économiques des stratégies sont élaborées et des actions menées conformément à la note d'intention politique adoptée en juin 2008 par le Conseil communal.

- l'amélioration du cadre de vie, qui implique la qualité du logement et des espaces publics ;

Le schéma de structure s'intéresse au territoire dans une approche globale et à une échelle de compréhension qui est le 1/10.000 ème. A cette échelle, l'objectif est suffisamment développé, en particulier, les avantages de la proximité piétonne et de la compacité urbaine.
Sur ce point, il y a lieu de renvoyer aux réponses apportées sous le point 1.4. .

- le développement économique, visant à la création d'emplois ;

Le développement économique est bien pris en compte, d'une part, dans le tissu urbain – notion de développement urbain intégré – et d'autre part, lorsque les activités économiques ne sont pas compatibles avec le logement, dans la définition de critères de localisation préférentielle pour l'accueil des activités et de leurs personnels. Le schéma de structure aborde également le devenir des parcs d'activités économiques.
Sur ce point, il y a lieu de renvoyer aux réponses apportées sous le point 1.4. .

- le tourisme et la valorisation de la citadelle.

Les propositions d'implantation de nouveaux équipements majeurs et le développement des balades en rive de Meuse et de Sambre ainsi que leurs franchissements piétons et cyclistes intégrant le lien avec la citadelle rencontrent cet objectif.
Sur ce point, il y a lieu de renvoyer aux réponses apportées sous le point 1.4. .

La CCATM observe qu'il y a confusion entre centralité et mobilité (page 7), avec un assujettissement de la mobilité à la centralité.

Ces deux notions s'appuient l'une l'autre, elles sont interdépendantes
Sur ce point, il y a lieu de renvoyer aux réponses apportées sous le point 1.4. .

De ce fait, selon la CCATM, les solutions imposées pour la mobilité ne s'inspirent pas des besoins réels de la population et des entreprises. Si l'on peut admettre le principe d'une densification de l'habitat autour des noyaux de vie et des axes de transport public, considérés comme « structurants », on ne peut souscrire à des options telles que :

- le rejet de liaisons nouvelles en classes C et C+ (éventuellement non bâties) qui permettraient de faciliter les échanges entre quartiers et avec les autoroutes sans passer par le centre-ville ;

Sur ce point, il y a lieu de renvoyer aux réponses apportées sous le point 1.4. .

- les mesures destinées à réduire le trafic automobile sur les axes de pénétration vers le centre, alors qu'on vise en même temps le développement du commerce et des bureaux.

L'objectif consiste bien à développer la mobilité la plus durable : TEC, vélos, marche, voitures partagées… .

Le schéma de structure n'a pas non plus comme objectif de bannir la voiture, mais d'encourager les alternatives notamment pour réduire la congestion automobile (les bouchons) et se projeter dans l'avenir pour avoir une action revendicative vis-à-vis des TEC, de la SNCB et du SPW au meilleur bénéfice des Namurois.

Selon la CCATM, le projet de schéma de structure précise que « le phénomène de désurbanisation a engendré une spécialisation des territoires » (page 8). Ce n'est pas exact. En effet, dans toutes les parties de l'agglomération, il existe de l'habitat, des infrastructures scolaires et sportives, du commerce et des services.

Le phénomène de désurbanisation a bel et bien engendré une spécialisation des territoires, au détriment de la mixité fonctionnelle qui permettait jadis de limiter la multiplicité des déplacements automobiles. Ainsi, on retrouve désormais l'habitat dans les lotissements monofonctionnels en zone périurbaine, les services dans le centre-ville, l'emploi dans les zones d'activités économiques, … , ignorant ainsi la nécessaire complémentarité de ces différentes fonctions. Le schéma d'action est le suivant :

- favoriser l'établissement de l'habitat en centre-ville et dans le périmètre d'agglomération, tout en limitant les nuisances engendrées par la coexistence avec d'autres fonctions et en facilitant le stationnement des habitants;
- développer services et équipements de proximité dans les quartiers existants afin de limiter les déplacements des habitants;
- rapprocher l'emploi/les infrastructures scolaires et l'habitat en privilégiant la mixité fonctionnelle (logement, bureau, équipements publics,…) dans les futurs développements urbains tout en favorisant leur accès par les transports en commun et l'amélioration de l'offre de parkings.

Selon la CCATM, il existe quelques lacunes qu'il faudrait combler, notamment au plan culturel. Elles sont à définir.

Sur ce point, il y a lieu de renvoyer aux réponses apportées sous le point 1.4. .

La conception d'une ville en étoile héritée du XIXe siècle ne correspond pas à la réalité contemporaine.

Cette figure a marqué profondément le XXe et le début du XXIe siècle ; la carte des densités habitées en atteste clairement.

Sur le choix de la structure « étoilée », il y a lieu de renvoyer aux réponses apportées sous le point 1.4. .

Selon la CCATM, Namur garde un centre principal, qui s'étend vers Jambes, mais elle est surtout devenue une ville multipolaire, avec l'implantation en périphérie des établissements de soins, d'écoles secondaires et artistiques, de nombreuses entreprises, du grand commerce et de bureaux à vocation régionale. Il n'est pas pertinent de nier cette évolution. Il convient au contraire de la structurer et d'établir les liaisons entre ces pôles d'activité sans passer par le centre-ville.

Sur ce point, il y a lieu de renvoyer aux réponses apportées sous le point 1.3.

La CCATM estime que la vocation de capitale régionale doit être clairement amplifiée et déclinée dans une palette d'objectifs qualitatifs (page 9). Elle souhaite que soient pris en compte les éléments suivants :

A titre général sur cette observation de la CCATM, il y a lieu, en plus des justifications ci-dessous développées, de renvoyer aux réponses apportées sous le point 1.4. .

- la mise en valeur du patrimoine historique et des sites (et pas seulement les monuments),

Les mesures du SSC pourraient dans ce domaine être utilement complétées par celles des Périmètres d'Ensemble Patrimoniaux abordés dans un RCU Thématique.

- les activités concourant au développement durable (et pas seulement celles à caractère économique),

C'est tout à fait l'objectif poursuivi puisque le SSC est conçu sur base des 5 principes de la note d'intention politique du Conseil communal de juin 2008.

- les équipements culturels, sportifs, de rencontre et de communication (congrès, expositions, colloques ...) (et pas seulement les infrastructures culturelles),

Le schéma de structure met en place les objectifs d'aménagement et les conditions d'accueil pour

les activités, les services et les équipements ; il préconise que les implantations d'intérêt supracommunal trouvent place le long de l'arc du chemin de fer, dit 'de gare à gare' ; il laisse volontairement de la marge de manœuvre dans certains choix de programmation. Il ne ferme pas la porte à de futures opportunités qui ne sont pas connues aujourd'hui.

Le schéma préconise ainsi de fédérer autour de l'arc du chemin de fer, entre les gares de Namur et de Jambes, des implantations d'activités d'intérêt supracommunal tirant avantage d'une haute visibilité publique. Dans cet espace, on relève la présence de sites stratégiques en cours de valorisation (périmètre de remembrement de la gare de Namur, nouveau palais de justice) ou à valoriser dans cette dimension supracommunale (ancien port du Bon Dieu, complexe sportif de Jambes, site Acina, plaine d'Enhaive…).

- un pôle de l'enseignement supérieur à renforcer (université, hautes écoles, enseignement artistique)

Le SSC y répond et insiste sur l'intérêt de penser le développement de ce secteur dans le cadre d'un développement urbain intégré – des synergies urbaines avec les autres activités et services de la ville. Le schéma de structure cite notamment les possibilités qui pourront être offertes par l'ancien palais de justice proposé comme SAR et qui présente l'opportunité de développer un projet multifonctionnel en relation avec le pôle universitaire.

- un pôle commercial de premier plan en Wallonie (le commerce est une des locomotives de l'économie urbaine),

C'est bien l'option forte : la valorisation du centre-ville et l'adoption d'un périmètre de remembrement urbain sur le quartier de la gare.

La Ville de Namur ne souhaite en effet pas renforcer l'équipement de la personne en-dehors des nodules de Namur et de Jambes, pas plus que de créer de nouveaux nodules périphériques qui viendraient mettre à mal les nodules existants. Au contraire la priorité est au renforcement des spécificités des nodules actuels.

- un pôle de création, de diffusion et de rayonnement de l'art et de l'artisanat sous toutes leurs formes (musique, cinéma, théâtre, littérature, arts forains,…),

A nouveau, ce qui est central c'est la mise en place des conditions de la vitalité urbaine notamment par les mesures d'aménagement des classes de densité ; à partir de là, différentes opportunités urbaines peuvent être initiées par différents acteurs.

Des projets tels que la rénovation de l'ancien abattoir de Bomel, la rénovation du Caméo et de la Maison de la Culture s'inscrivent dans les recommandations du schéma.

- un lieu d'accueil des centres de décision et de logistique des sociétés et institutions actives en Wallonie,

Il n'a jamais été question du développement de ce secteur dans les discussions que la Ville a eues avec les représentants des secteurs d'activités économiques. Sans contester cette possibilité, la vocation de Namur dans ce secteur de la logistique à l'échelle régionale ne nous semble pas prioritaire. (voir plus loin concernant le site de Ronet)

- une infrastructure de pointe dans les domaines des télécommunications et de l'accueil des jeunes entreprises, *cfr réponses plus haut*
- des établissements de soins de haut niveau, *cfr réponses plus haut*
- l'ouverture sur l'international (manifestations internationales, lieux de contacts avec l'étranger...). *cfr réponses plus haut*

La CCATM s'interroge sur les mesures d'aménagement destinées à orienter au mieux l'accueil de nouvelles administrations à Namur. La CCATM souhaite que le schéma prenne davantage en considération les missions dévolues à une capitale régionale, notamment en ce qui concerne l'accueil des usagers des administrations, ainsi que l'hébergement des manifestations liées à ce statut.
Ces nouvelles administrations viendront consolider utilement certaines localisations susceptibles de générer des synergies urbaines en classe A+ et A.
Il existe suffisamment de potentiel pour les accueillir à l'intérieur du périmètre d'agglomération et de préférence sur l'axe 'de gare à gare'.
Sur ce point, il y a lieu de renvoyer aux réponses apportées sous le point 1.4. .

La CCATM souhaite que le schéma de structure analyse l'impact de Namur-Capitale sur le développement et le coût de l'immobilier.

Ce n'est pas l'objet du Schéma de Structure. Quoi qu'il en soit, la situation n'est pas neuve : Namur assumant son rôle de Capitale depuis de nombreuses années sans que cela n'ait significativement et spécifiquement bouleversé les développements immobiliers. Cela peut être aisément vérifié dans les rapports annuels faits par les Notaires et le secteur immobilier sur Namur.

Les objectifs de participation et de solidarité doivent être dissociés et développés (page 9) :

- la participation est une exigence de fonctionnement de la démocratie,
- la cohésion sociale est une exigence de fonctionnement de la société.

On peut soutenir valablement que les conditions de la solidarité sont favorisées par le processus d'élaboration du SSC. En effet, celui-ci a donné très largement l'opportunité aux citoyens de réfléchir collectivement à l'avenir leur ville, au-delà des limites de leur quartier.
L'élaboration du schéma de structure est l'occasion idéale pour provoquer une réflexion et une discussion impliquant tous les citoyens. Ces outils constituent en effet un véritable projet de développement territorial, qui demande l'adhésion et la participation volontaire et constructive de chacun. Ils contribuent à la solidarité en faisant prendre conscience de l'ensemble des réalités sociales vécues sur notre territoire communal. Ils s'articulent autour d'un projet de Ville qui vise à réduire les inégalités sociales et à défendre en priorité les citoyens les plus fragiles tout en promouvant un développement économique créateur d'emplois.
La ville entend également préconiser la concertation et la participation au départ de chaque projet d'urbanisation.
Le défi de l'intégration et de la cohésion sociale reste un des enjeux majeurs qui structurent les orientations du schéma.
La mixité sociale est en effet un vecteur essentiel de la dynamique économique et culturelle de la ville de Namur et constitue un moyen pour promouvoir le lien social et la solidarité. Mais l'enjeu est avant tout la solidarité redistributive et celle-ci ne passe pas nécessairement par un mélange social plus ou moins imposé. La mixité sociale est à encourager, en ce y compris dans les noyaux périphériques.

L'enjeu est de taille car :

• les quartiers centraux attirent les étrangers, les étudiants, les personnes seules ou avec un enfant, généralement locataires, ainsi que les personnes âgées en appartement ; de ce fait, il existe un fort turnover de population dans ces quartiers, avec le risque de paupérisation qui en résulte ;

• par contre, les communes vertes attirent les ménages avec enfants ainsi que les grandes familles ;

• l'offre qui est faite à ces derniers n'est cependant pas suffisante puisqu'ils quittent le territoire communal en plus grand nombre qu'il n'en arrive.

Ainsi la CCATM préconise de :

- renforcer la démocratie participative à Namur,

Il importe de rappeler que le schéma de structure a fait l'objet d'une large consultation bien au-delà des impositions légales en la matière (comité d'accompagnement élargi, mise en place d'ateliers urbains, consultation d'acteurs et participation active de certains d'entre eux notamment les TEC, information à 4 reprises de la CCATM, soirées d'information dans les différents villages) et que par ailleurs la Ville de Namur développe des nombreuses initiatives pour sensibiliser les Namurois aux enjeux de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme (semaine de l'aménagement durable, conférences, visites, …).La mise en place de PPPP (Partenariats Publics Privé Particuliers) par branches poursuit un objectif similaire.

- faire précéder toute décision en matière d'aménagement du territoire d'une large consultation incluant les associations environnementales, les organisations socio-économiques et les mouvements d'éducation permanente, *cfr. réponses précédentes*
- accompagner les consultations et enquêtes publiques d'une démarche d'éducation basée sur la circulation et la diffusion des informations et sur une formation des citoyens à la maîtrise des enjeux en vue de structurer le débat public, *cfr. réponses précédentes*
- faire suivre les consultations d'une phase de concertation qui permette d'anticiper les décisions, d'impliquer la population en la responsabilisant et en lui reconnaissant des droits en la matière, *cfr. réponses précédentes*
- la consultation et la concertation sont un moyen de perfectionner les projets, de prendre en compte toutes leurs dimensions et en finale, d'accélérer leur mise en œuvre, *cfr. réponses précédentes*
- dégager des moyens intellectuels, humains et financiers pour lancer les opérations d'éducation permanente, *cfr. réponses précédentes*
- renforcer la cohésion sociale en partenariat avec le tissu associatif dans une politique globale au profit de quelques quartiers prioritaires. *cfr. réponses précédentes. Précisément le SSC permet de clairement prioriser les interventions et les politiques.*

Les options territoriales

Les réseaux et les modes de déplacement

Selon la CCATM, les options du schéma sont trop calquées sur le réseau des TEC existant (page 10), or celui-ci peut et devrait évoluer.

Le schéma de structure tient compte du réseau existant mais entend précisément esquisser une vision prospective du maillage.

La notion de centralité, prônée par le schéma, vise à enrayer le phénomène d'étalement urbain. Il s'agit de considérer le réseau « écomobile » comme un des leviers de développement urbain, développer la ville des courtes distances en favorisant les modes de déplacement doux en complément des transports publics. Ainsi, les sites bien situés au regard de ces critères (ACINA, port du Bon Dieu,…) devront être considérés comme prioritaires. Il ne s'agit pas de bannir la voiture, mais d'encourager les alternatives notamment pour réduire la congestion automobile (les bouchons) et se projeter dans l'avenir pour avoir une action revendicative vis-à-vis des TEC, de la SNCB et du SPW au meilleur bénéfice des Namurois.

Selon la CCATM, des liaisons entre pôles intra et extra-communaux sont souhaitables ;le réseau TEC devrait donc également offrir des lignes circulaires pour l'habitat et les autres activités (activités économiques, hôpitaux ...).

Il faut reconnaître que si l'on veut faciliter la vie des usagers, renforcer l'attraction du territoire namurois pour les entreprises, améliorer la fréquentation des entreprises et services de la périphérie, et développer les lignes des TEC en site propre vers le centre, des liaisons d'un quartier de la périphérie à l'autre voire de meilleures connections à l'autoroute pourraient être utiles, dans une phase ultérieure de développement de la ville et pour autant que des besoins soient clairement identifiés. Le présent schéma de structure ne l'envisage pas comme élément faîtier de sa réflexion, mais laisse la porte ouverte à un horizon plus lointain.

Selon la CCATM, la localisation des activités ne peut être influencée par le seul souci de les rapprocher de l'habitat ou de la gare SNCB. Il y a lieu de tenir compte des flux de transport qu'elles génèrent, du prix et de la disponibilité des terrains, de la provenance du personnel, de l'attrait sur la clientèle, de la dimension, des nuisances éventuelles, … Ces critères essentiels ne sont pas pris en compte dans le schéma de structure qui risque dès lors d'être considéré comme un frein au développement économique.

Ce n'est pas exact ; c'est très exactement la base des critères de localisation des activités non compatibles avec l'habitat proposées dans le SSC. Cfr réponses précédentes apportées sur ce point.

Selon la CCATM, s'agissant des transports publics (page 10), la CCATM regrette l'absence d'exploitation des axes du chemin de fer pour la création d'une navette interne à l'agglomération. Les petites gares périphériques de chemin de fer, comme la gare de Naninne par exemple, pour faciliter l'accès au centre urbain ne sont pas assez prises en compte. La CCATM regrette aussi que le potentiel de la gare de Jambes ne soit pas mieux exploité.

Le schéma préconise de fédérer autour de l'arc du chemin de fer, entre les gares de Namur et de Jambes, des implantations d'activités d'intérêt supracommunal tirant avantage d'une haute visibilité publique. Dans cet espace, on relève la présence de sites stratégiques en cours de valorisation (périmètre de remembrement de la gare de Namur, nouveau palais de justice) ou à valoriser dans cette dimension supracommunale (ancien port du Bon Dieu, complexe sportif de Jambes, site Acina, plaine d'Enhaive…).

Ce développement en arc vient croiser et compléter celui de la courbe du fleuve comme impulsion à la constitution du centre urbain étendu. Il conviendrait d'étudier la faisabilité d'une navette ferroviaire Namur-Jambes, comme axe fort de l'armature du centre susceptible de renforcer son potentiel. Un transport urbain automatique pourrait par exemple, à long terme, opportunément relier, sur site propre, les gares de Jambes et Namur et desservir la multitude des lieux stratégiques qui se développent le long de cet axe. Un trolley-bus ou RER compterait aussi parmi les hypothèses à étudier.

Considérant que la zone agglomérée constitue un pole majeur d'attraction, un réseau de bus convergeant vers les centres de Namur et de Jambes est une réponse appropriée. Il convient toutefois d'offrir à Jambes des liaisons directes vers d'autres entités namuroises importantes. La gare de Jambes doit devenir un pole d'échange fort pour les transports collectifs.

L'extension du centre urbain sur la rive droite de la Meuse postulant de nouvelles liaisons, la possibilité d'un nouveau pont sur la Meuse doit donc être maintenue, notamment au bénéfice des TEC, sans préjudice de la capacité réelle, notamment budgétaire, de concrétiser cet ouvrage. Il en est de même sur la réflexion en cours relative à la passerelle cyclo-piétonne au confluent.

La gare de Naninne renforce sa vocation de Bourgade ; de même, la gare de Flawinne appuie le choix de la délimitation du périmètre d'agglomération. Il n'en reste pas moins vrai que les déplacements en commun intra-urbains dépendent prioritairement de la performance des TEC.

Le potentiel de la gare de jambes justifie notamment la délimitation de la classe A+ et la mise en place d'un PRU sur le site Acina.

Selon la CCATM, la diversité des modes de transports, y compris la voiture automobile, ainsi que leur complémentarité sont insuffisamment prise en compte.

L'intermodalité est essentielle et fait partie des mesures du schéma de structure ; notamment, les P+R ont été structurellement intégrés dans la délimitation du périmètre d'agglomération. Pour le reste, il y a lieu de renvoyer aux réponses apportées au point 1.4. .

Selon la CCATM, la proposition intéressante d'étendre le centre-ville vers Jambes (page 15) restitue la Meuse au cœur de l'agglomération. Cela implique que ses berges soient valorisées et que les développements commerciaux, de loisirs et de services soient répartis sur les deux rives du fleuve, chacune avec ses spécificités (qui n'ont pas été étudiées).

Les options sont à cet égard suffisamment explicites (texte et dessin) ; la définition plus précise des spécificités entre les rives gauche et droite pourra être étudiée sur ces bases dans des documents plus détaillés. A nouveau l'échelle d'intervention du schéma de structure est le 1/10.000 ième.

Diverses parties de la ville disposent aujourd'hui du potentiel d'accueil des fonctions urbaines majeures qui se complètent et se renforcent d'un point de vue fonctionnel : commerces du centre ville, université et hautes écoles, administrations publiques et sièges des pouvoirs régional et communal, équipements culturels, hôpitaux,… Il s'agira d'affermir ces interrelations par une structure de liaisons publiques claires et expressives qui permette d'aller facilement et agréablement à pied d'un lieu à un autre de ce centre urbain étendu. Ainsi, de manière particulière, la Meuse, ses rives, ses ponts et ses passerelles existantes et futures sont appelés à devenir autant de traits d'union fédérateurs symbolisant la vitalité de cette nouvelle centralité.

En continuité avec la promenade de la Sambre, le schéma propose, comme axe de développement structurel, une promenade piétonne et cycliste d'une continuité sans failles reliant les deux rives de la Meuse entre le site des Grands malades et celui de la plage d'Amée. Installant une scénographie urbaine unique, elle valorisera le patrimoine architectural, urbain et naturel et accueillera de nouveaux équipements urbains majeurs sur la rive gauche.

Les espaces de cette rive gauche ont vocation d'accueil privilégié de fonctions urbaines structurantes. Ils doivent valoriser la qualité du centre urbain dans ses multiples dimensions. C'est notamment dans ces espaces qu'un ou des nouveaux équipements culturels devraient trouver place. Dans cet esprit, la possibilité d'une passerelle piétonne et cycliste à hauteur du Grognon présente l'opportunité unique de relier la Corbeille, Jambes, le Grognon et la Citadelle. Un aménagement en encorbellement par rapport à l'actuel chemin de halage permettrait d'organiser des lieux de détente et récréatifs participant directement aux externalités générées par le centre urbain.

Selon la CCATM, le schéma de structure devrait contenir des options et des recommandations sur les entrées de ville, en termes d'affectation, de paysage, d'aménagements et de formes bâties.

La délimitation du périmètre d'agglomération et la définition des classes de densité différenciées rencontrent clairement ces préoccupations. Des projets de RCU thématiques pourraient compléter ces options par le développement de nouveaux PEP d'entrée de ville.

Selon la CCATM, la centralité devrait être étendue vers le site du CHR d'une part et le site du Carrefour voire le site de l'Atelier d'autre part.

La délimitation du périmètre d'agglomération dans cette partie de la ville rencontre au mieux les opportunités de développement et les valeurs paysagères et environnementales.
L'extension à l'Est du chemin de fer, justifiée en rive gauche, n'est pas justifiée en rive droite, car le tissu urbain s'apparente d'avantage à celui des quartiers urbains que du centre-ville. La rénovation du site de l'Atelier donnera cependant l'opportunité de marquer l'entrée de ville. Cfr réponses apportées ci-dessus.

Selon la CCATM, l'extension du centre urbain postule de nouvelles liaisons, la possibilité d'un nouveau pont sur la Meuse doit donc être maintenue.

L'extension du centre urbain sur la rive droite de la Meuse postulant de nouvelles liaisons, la possibilité d'un nouveau pont sur la Meuse doit donc être maintenue, notamment au bénéfice des TEC, sans préjudice de la capacité réelle, notamment budgétaire, de concrétiser cet ouvrage. Il en est de même sur la réflexion en cours relative à la passerelle cyclo-piétonne au confluent.

Selon la CCATM, la seule rive gauche de la Meuse ne doit pas être privilégiée pour les fonctions urbaines structurantes.

C'est pourtant là que se trouvent aujourd'hui les disponibilités les plus évidentes : le Casino, le Grognon, l'Harscamp, le port du Bon Dieu… Par ailleurs, le caractère plus résidentiel de la rive droite, son accessibilité et sa configuration générale se prêtent moins à l'accueil de ces fonctions.
La rive droite est plus limitée en termes de possibilités de fonctions structurantes.

<u>Les conditions de croissance et de densification (page 18)</u>

La CCATM constate que le schéma ne précise pas le nombre d'habitants prévu ou souhaité pour la Ville de Namur. Toutefois, le chiffre de + de 10.000 habitants à l'horizon 2025 a été avancé. La CCATM souhaite que la croissance prévue sur Namur soit présentée et argumentée en relation avec la croissance prévue sur l'arrondissement.

Ces différents chiffres (logements et habitants) sont détaillés dans le schéma de structure (Volume 3, p.72) par branche et par classe. Les évaluations réalisées estiment que la population namuroise pourrait compter 122.600 habitants soit une progression d'environ 14.500 personnes. Le chiffre de 10.000 habitants est quant à lui repris du diagnostic et se base sur les perspectives du Bureau fédéral du plan.

De même, selon la CCATM, les objectifs chiffrés de croissance doivent être détaillés par type de logement (en propriété et locatifs, moyens et sociaux).

Ce dernier point n'est pas l'objet d'un schéma de structure.

La CCATM souhaite que l'impact du schéma sur la pression et donc sur le coût de l'immobilier résidentiel soit vérifié.

cfr la réponse apportée plus haut .

<u>La mixité sociale et générationnelle (page 19)</u>

Quant au vieillissement de la population, la CCATM se pose la question de la prise en compte de cette réalité dans le schéma et s'interroge sur les mesures d'aménagement prévues dans ce sens. La CCATM souhaite notamment savoir quelles dispositions seront prises pour le maintien des personnes âgées dans leur quartier. Dans le cas contraire : comment et où accueillir les personnes âgées ?

Le schéma de structure pose comme objectif la mixité sociale et générationnelle, or à la lecture du document, la CCATM estime que cet objectif ne sera pas atteint. En effet, la classe C renforce la place des populations économiquement aisées en périphérie et, par conséquent, la place des populations économiquement faibles au centre entraînant une paupérisation de ce dernier. La CCATM estime qu'en ciblant la mixité socio-économique uniquement en classe A+ et en classe A, le schéma de structure risque de renforcer la tendance du marché qui maintient une population économiquement faible au Centre.

Par ailleurs, selon la CCATM, si la Ville de Namur souhaite accueillir une population de 30-45 ans, il y a lieu de tenir compte des besoins de cette population, notamment en matière de mobilité et d'espaces de vie au risque qu'elle ne s'installe dans les communes périphériques.

L'amplification de la politique d'hospitalité et de responsabilité vis-à-vis des populations précarisées, autochtones et allochtones, comme expression de la qualité d'une ville durable, fait partie des ambitions namuroises. C'est l'une des lignes directrices exprimées dans la déclaration de politique communale.

La mixité sociale est un vecteur essentiel de la dynamique économique et culturelle de la ville de Namur et constitue un moyen pour promouvoir le lien social et la solidarité. Mais l'enjeu est avant tout la solidarité redistributive et celle-ci ne passe pas nécessairement par un mélange social plus ou moins imposé. La mixité sociale est à encourager, en ce y compris dans les noyaux périphériques.

L'enjeu est de taille car :

- *les quartiers centraux attirent les étrangers, les étudiants, les personnes seules ou avec un enfant, généralement locataires, ainsi que les personnes âgées en appartement ; de ce fait, il existe un fort turnover de population dans ces quartiers, avec le risque de paupérisation qui en résulte ;*
- *par contre, les communes vertes attirent les ménages avec enfants ainsi que les grandes familles ;*
- *l'offre qui est faite à ces derniers n'est cependant pas suffisante puisqu'ils quittent le territoire communal en plus grand nombre qu'il n'en arrive.*

Face à cette situation, la Ville réagit par diverses mesures : frein à la division des maisons en petits logements ; obligation pour les promoteurs d'offrir des appartements de grande taille ; encouragement à la construction d'immeubles d'habitation dans les espaces interstitiels et autres friches urbaines. De son côté, le schéma de structure dessine une ville où, grâce à l'augmentation des densités, les services de proximité sont améliorés et les transports publics renforcés. Il parie sur une urbanisation de qualité pour attirer la population des tranches d'âges intermédiaires (de 30 à 45 ans).

La mixité générationnelle est effectivement souhaitable dans toutes les classes d'urbanisation dans la mesure où elle accroît les chances d'échanges et de mutualisation de services et de biens entre les habitants et dans la mesure où, à l'exception de la classe C, elle augmente la viabilité de

services, de commerces et d'équipements de proximité qui bénéficient dès lors d'une clientèle suffisamment variée.

Dans tous les cas, il importe avant tout d'améliorer les conditions de vie des quartiers les plus précarisés et de conforter les dynamiques sociales et les réseaux d'entraide et de solidarité qui y existent.

La conception et l'aménagement des espaces publics - Espaces publics- espaces verts (page 20)

La CCATM propose que le schéma prévoit une armature (une trame) d'espaces publics et d'espaces verts afin, notamment, de corriger leur absence dans certaines parties de la zone urbaine (l'Est de la Corbeille, Saint-Servais, Salzinnes) et de définir cette structure pour les nouveaux quartiers. Des espaces publics de qualité doivent être préservés, requalifiés et créés dans les noyaux d'habitats denses des quartiers : Grognon, parc Louise-Marie, parc Astrid, place Sainte-Calixte, avenue du Val St Georges et rue des Bosquets, quartier Saint-Nicolas, cœurs de villages,...

Le SSC entend clairement mettre en place les conditions de ce maillage fin qui doit être développé dans d'autres documents plus détaillés qui prennent en compte les nombreuses caractéristiques propres à ces quartiers. A nouveau, il n'est pas de l'objet d'un schéma de structure de détailler la trame des espaces publics. Il y a confusion d'échelle.

Toutefois, il est important de souligner que, tant dans l'aménagement de nouveaux quartiers ou de parties de quartier que dans la réhabilitation des quartiers existants, on veillera particulièrement à la création d'espaces verts. En domaine public et dans la mesure du possible également en domaine privé, ceux-ci seront d'un seul tenant par projet urbanistique afin de faciliter leur entretien. Ils assureront la perméabilité du sol. Ils seront le prolongement naturel des coulées vertes si caractéristiques du paysage namurois et des jardins privés.

C'est ainsi que les options ont été réécrites pour, dans certaines classes, privilégier les espaces publics et les voiries comprenant des espaces verts de qualité en lien direct avec l'habitat.

L'accompagnement du développement économique du territoire (page 20)

La CCATM estime que la stratégie du schéma en matière de développement économique de Namur est moins développée qu'en matière de logement. Dès lors, elle propose que le schéma de structure contienne des objectifs de développement économique et fixe des priorités.

Le schéma de structure précise la manière dont le développement économique doit s'envisager. Il précise par classe les conditions de mise en œuvre de la mixité fonctionnelle qui est également une option forte du schéma de structure. Cfr réponses apportées ci-avant notamment sous le point 1.4. .

La CCATM constate que le schéma de structure évoque l'économique uniquement pour les zonings. Elle considère cette approche comme insuffisante et propose que les autres dimensions soient également abordées.

Le SSC considère autant les activités économiques compatibles avec le logement – développement urbain intégré traduit dans les classes de densité d'occupation : logements et équivalents-logements – que celles qui ne le sont pas – mise en place de critères de localisations préférentielles. . Cfr réponses apportées ci-avant notamment sous le point 1.4. .

La CCATM soulève la difficulté de faire coexister des activités économiques avec l'habitat et donc sur l'intérêt de créer des zones tampons. *Cfr réponse au point précédent.*

Au vu de l'évolution inquiétante de la stratégie ferroviaire, la CCATM recommande que le schéma définisse une position par rapport à l'avenir du site de Ronet (page 23), notamment quant au projet d'y développer un site d'échange de transport rail-route-voies navigables. La CCATM considère qu'il y a un réel potentiel d'avenir économique pour ce site et encourage la Ville à fédérer les énergies pour en envisager le développement.

Une étude récente du BEPN et du port autonome de Namur a démontré qu'à court terme le développement d'une plate-forme multimodale n'était pas économiquement viable. Néanmoins, le schéma de structure identifie pour l'avenir le site de Ronet comme un site stratégique à affecter en zone économique dans une perspective multimodale.

La CCATM considère que les propositions sont trop peu étoffées concernant le secteur économique du tourisme. Or, il s'agit d'une activité qui pourrait évoluer favorablement par une meilleure structuration de l'offre, voire un développement de celle-ci.

A nouveau, le SSC a privilégié le développement urbain intégré dont le tourisme fait bien entendu intimement partie ; par exemple, la balade de Meuse constitue ainsi un moteur touristique particulièrement puissant sur base duquel une série d'initiatives pourront prendre appui. Le schéma de structure évoque par ailleurs différentes facettes du tourisme namurois (écotourisme, mise en valeur du centre ancien, musées, commerces spécialisés, …). Cfr réponses apportées ci-avant notamment sous le point 1.4. .

La CCATM demande que le schéma directeur de l'ensemble du site de la Citadelle (70 hectares) soit intégré dans le schéma de structure. La rénovation et la mise en valeur des infrastructures (théâtre de verdure, esplanade,…) doivent être évoquées.

Il n'existe pas de schéma directeur de l'ensemble du site de la Citadelle. Le service Citadelle a élaboré un 'portefeuille de projets' pour garantir la sauvegarde du site ainsi que sa valorisation patrimoniale et naturelle. Il travaille actuellement sur une extension du classement et sur une convention-cadre qui assurera le financement régional nécessaire à la restauration des murailles et des bâtiments classés.
Le schéma de structure souligne bien le patrimoine exceptionnel de la Citadelle au titre d'atout touristique principal.
L'attractivité du site sera augmentée par la création d'un Centre du Visiteur et par une nouvelle scénographie des grands souterrains.

La CCATM souhaite également que l'ensemble du patrimoine militaire (forts, fortifications, …) soit intégré dans une structure articulée qui en faciliterait la reconnaissance et l'exploitation touristique.

Excepté les forts d'Emines et de Cognelée, ouverts occasionnellement à la visite, les autres forts namurois, soit ne présentent plus un intérêt patrimonial suffisant, soit n'offrent pas les conditions de sécurité nécessaires pour accueillir des visiteurs ;

Le tourisme fluvial doit enfin être encouragé et développé. Dans ce sens, la CCATM suggère d'identifier les ports de plaisance, de valoriser le développement des berges le long des fleuves, d'embellir ces bords de cours d'eau. Dès lors, la CCATM recommande d'intégrer et de développer dans le projet de schéma de structure les infrastructures et équipements touristiques en bord de Meuse et de Sambre.

Les ports de plaisance namurois sont connus et identifiés dans le cadre du diagnostic. Les ports de plaisance et la reconfiguration des bords de Meuse participent de la dynamique touristique. Cfr réponses apportées ci-avant notamment sous le point 1.4. .

2.3. Structure territoriale

Remarques générales

La CCATM s'interroge sur la pertinence du développement « en étoile » et sur la logique de recentrage urbain tel que présenté par le projet de schéma de structure.

'En étoile' ne signifie pas polycentrique. L'option de l'étoile conforte précisément le centre-ville. Le développement d'une structure « en étoile » découle de l'histoire et de la géographie de Namur. L'agglomération namuroise s'articule autour et à partir de son centre, incluant aujourd'hui la corbeille ou l'hypercentre et Jambes, sous la forme générale d'une étoile irrégulière. Globalement, la géographie de Namur a dissuadé, jusqu'à ce jour en tout cas, la structuration de son agglomération par rocades ce qui explique notamment la grande qualité de ses espaces ruraux. Sa figure étoilée induit au contraire d'autres modes de structuration dans lesquels la proximité des campagnes et des forêts, d'une part, et la performance écomobile de certains nœuds intermodaux, d'autre part, peuvent conduire à une distribution de centralités et de programmes urbains plus souple et plus valorisante pour sa géographie. Ces logiques de distribution radiales qui s'épaississent et se resserrent au gré du profilage des vallées conditionnent l'expérience quotidienne des habitants dont les bassins de vie étirés ont pour commun dénominateur le centre-ville annoncée de loin par la Citadelle.

La CCATM propose que davantage d'attention soit portée aux liaisons entre les quartiers. Elle recommande notamment qu'une réflexion soit menée pour diminuer l'effet de barrière que sont les éléments topographiques (tel que le promontoire de la Citadelle) ainsi que la Meuse et la Sambre. A cet égard, le schéma doit également prendre en considération les quartiers bien situés, mais mal reliés au centre ou en « cul-de-sac » tels que le bas de Flawinne ou le quartier des Balances.

Voir réponses plus haut à propos des liaisons périphérie-périphérie.

La CCATM estime que la proposition actuelle, si elle rend bien compte des problématiques existantes, manque par contre d'une vision de type « projet ». Elle souhaite que le schéma s'inscrive dans le cadre d'un projet ambitieux pour le développement de la capitale wallonne.

C'est bien l'objectif !
Sur ce point, il y a lieu de se rapporter aux réponses apportées ci-avant et notamment sous le point 1.4. .

La CCATM constate que le projet de développement est trop basé sur la question de la mobilité et singulièrement sur les lignes TEC.

C'est inexact, le SSC est basé sur la mobilité durable dans son ensemble et sur la vitalité et le développement urbain intégré.

Face à l'augmentation attendue de la population, la densité d'occupation d'un territoire constitue une condition structurelle afin de réduire la dépendance à la voiture et de viabiliser les services, commerces et équipements de proximité.

C'est dans cette perspective que la structure territoriale a été envisagée à travers la mise en place d'un réseau écomobile performant et une planification différenciée du territoire induisant ainsi ce que l'on peut désigner comme une éco-accessibilité, à savoir le rapport optimal entre l'urbanisation et l'écomobilité.

L'option fondamentale d'une urbanisation différenciée en fonction de la densité est d'abord et avant tout basée sur la morphologie bâtie existante. La différenciation par classe correspond globalement aux caractéristiques du bâti namurois et entend valoriser et développer leurs spécificités propres. A partir de cette armature générale, les critères qui sont utilisés pour fixer une fourchette de densité se basent sur une proximité piétonne des services, commerces et équipements concentrés dans les noyaux de vie et proches des arrêts de transport en commun.

La CCATM considère que d'autres composantes pourraient s'articuler au schéma pour soutenir le développement de Namur (la présence d'un patrimoine intéressant, la question du tourisme, le statut de capitale, la présence des administrations, etc.).
Avec l'habitat et les activités, c'est bien entendu cette matière urbaine namuroise spécifique qui a été prise en compte pour la définition des classes et de la structure étoilée.

Les parties centrales des quartiers urbains (classe A)

La CCATM estime non justifié le choix de placer le village de Saint-Marc en Classe A (page 29): le site n'est pas approprié à la densification prévue. La CCATM estime que les réclamations émises dans ce sens lors de l'enquête publique sont justifiées.

Le projet de schéma de structure est adapté en ce sens.

Les Bourgades (classe B)

La CCATM s'étonne du choix, dans le cadre d'une approche de densification, du soutien au développement de noyaux excentrés. En outre, le projet de schéma ne définissant pas les critères objectifs et réalistes du choix des bourgades, la stratégie sur laquelle repose la proposition des bourgades est peu compréhensible.

Dans les bourgades, les orientations de développement sont définies en considérant les éléments suivants.

La bourgade est un village important dont les fonctions commerciales, de services et d'équipement lui permettent de jouer un rôle intermédiaire entre la zone urbaine, les villages et l'habitat environnant. Elle comporte au minimum une école fondamentale, un commerce d'alimentation générale et des locaux communautaires. Chaque bourgade fonctionne directement avec la zone urbaine pour les équipements ou les politiques d'échelle supralocale et établit des coopérations ponctuelles avec les autres bourgades et les communes limitrophes de Namur. Parmi les bourgades proposées, certaines présentent déjà aujourd'hui ces caractéristiques et d'autres en ont le potentiel.

Le niveau de desserte par transports en commun des bourgades devra aussi être attractif en liaison directe avec le centre urbain. Les bourgades offrent également une série d'avantages écologiques et économiques spécifiques qui caractérisent une qualité de vie.

Celle-ci est notamment fondée sur la proximité des ressources naturelles (terre, biomasse, agriculture, sylviculture, carrières,...), les nombreuses possibilités récréatives extérieures de proximité immédiate, la proximité piétonne de services, commerces et équipements de proximité.
Les bourgades offrent des services aux noyaux villageois et à l'habitat environnant. Un service TEC proposant une offre de min. 1 bus par heure (2 par sens) y est recommandé.

Des voies cyclables et un système de transport collectif alternatif (minibus, taxi social, voiture partagée, …) à la voiture individuelle sont recommandés comme modes de liaison vers et à partir des bourgades.

Les bourgades correspondent à : Vedrin, Boninne, Naninne, Wépion, Malonne, Temploux.

Critères de délimitation :
• Territoire dans lequel les parcelles sont situées à moins d'une distance approximative de 600 m - 10 minutes à pied d'un noyau de services, commerces et équipements de proximité ;
• Territoire dans lequel les parcelles sont situées à moins d'une distance approximative de 600 m - 10 minutes à pied d'un arrêt de transport en commun d'une ligne TEC structurante complémentaire ou, le cas échéant, de tout autre mode collectif alternatif à la voiture individuelle.

Ainsi, par exemple, la CCATM s'interroge sur les éléments qui fondent le futur développement des bourgades suivantes : Boninne (en raison de son faible équipement, de son caractère rural et de sa taille réduite ; il serait davantage préférable de densifier la partie Est de Bouge), Temploux (en raison de son caractère rural et de son intérêt patrimonial), Malonne (en raison de son potentiel foncier quasi inexistant, d'une ligne TEC essentiellement justifiée par l'école de Saint-Berthuin).

Pour Boninne, il s'agit de considérer un potentiel de développement dans une logique de distribution géographique ; Bouge ne rencontre pas la logique de répartition géographique ; proximité pour Gelbressée, Champion…
Pour Temploux : le village dispose encore de disponibilités suffisantes.
Malonne est effectivement en soi déjà une forme de bourgade ; son rôle dans cette partie de la commune n'est pas substituable.

Selon la CCATM, si la notion de bourgade venait à se clarifier, pourquoi ne pas en avoir prévu d'autres, comme Loyers par exemple.

Loyers ne rencontre pas les conditions pour être reconnu comme une bourgade notamment en termes de possibilité de disposer d'une ligne en TC performante.

Selon la CCATM, les limites méritent d'être vérifiées avec précision pour s'assurer qu'elles collent aux réalités de terrain.
Cela a été fait. Quoi qu'il en soit, le SSC est un document d'orientation qui nécessite une motivation au cas par cas.

Selon la CCATM, un phasage des développements mériterait d'accompagner le schéma.
Un phasage est proposé pour la mise en œuvre des ZACC qui constituent d'importantes réserves foncières.

Les ensembles résidentiels et l'habitat isolé (classe C)

Selon la CCATM, un effet pervers de l'imposition d'une faible densité en classe C (de 0 à 5 log/ha et équivalents logements pour les nouveaux projets) constituera une ségrégation des candidats acquéreurs selon leurs moyens ; vu le prix des terrains de 20 ares minimum, la classe C ne sera plus accessible qu'aux hauts revenus.

L'objectif du SSC est de développer la ville compacte au profit de tous les Namurois.

La densité de référence de la classe C a été revue afin de répondre à cette crainte formulée tant par la CCATM et le Fonctionnaire délégué que suite à l'enquête publique. Elle est dorénavant de 0 à 7 log/ha et une approche différenciée tenant compte des spécificités des territoires repris en classe C est introduite.

C'est ainsi que, tout en rappelant que l'urbanisation de ces zones n'est pas interdite, mais leur densification n'est pas souhaitée, qu'il a été pris en compte la spécificité de la classe C en recommandant, dans les zones non bâties (100m et plus le long d'une voirie) ou caractérisées par un habitat dispersé, une densité de 0 à 7 logements/ha et équivalents logements et, en indiquant, dans les zones situées dans les espaces périurbains, en extension de la zone urbaine, soit en franges des bourgades et villages, que la densité recommandée tiendra compte des caractéristiques paysagères et écologiques du contexte bâti et non bâti environnant et qu'à ce titre, il en découle qu'il est pertinent d'autoriser l'urbanisation d'une parcelle existante en contexte déjà bâti ne répondant pas au critère de densité de la classe C pour autant :

- *qu'elle bénéficie d'un accès à une voie répondant aux impositions réglementaires d'équipement, d'aménagement et d'épuration des eaux usées précitées ;*
- *qu'elle présente une contenance acceptable eu égard tant au programme proposé qu'à la contenance des parcelles existantes dans la trame bâtie et non bâtie environnante ;*
- *que la ou les construction(s) préserve(nt) les caractéristiques paysagères et écologiques du contexte bâti et non bâti environnant.*

Plusieurs remarques émises lors de l'enquête publique visent le découpage des zones et parfois des terrains. La CCATM estime ces remarques fondées et préconise de vérifier que les découpages correspondent aux réalités.

Ces vérifications ont été effectuées.

Les sites économiques et logistiques

La CCATM propose qu'à l'instar des 6 zones différenciées prévues pour la zone d'habitat, les zones d'activités économiques soient différenciées en fonction de leur insertion ou non dans l'habitat existant.

Le SSC propose des critères de localisation préférentielle pour les activités tenant compte de la compatibilité avec l'habitat existant.

Les zones agricoles et les zones forestières

La CCATM souhaite que les thématiques liées aux zones agricoles et aux zones forestières soient davantage abordées et les options précisées.

La prise en compte des espaces ruraux notamment agricoles et forestiers, mais aussi du réseau écologique constitue une option forte du schéma de structure qui justifie notamment la mise en œuvre d'une structure en étoile.

2.4. Les déplacements : réseaux, nœuds d'échanges et modes

Les parkings relais

Selon la CCATM, un rééquilibrage entre la route de Hannut et la Chaussée de Louvain doit être opéré.

La CCATM est interpellée par la localisation du P+R de Bouge proche de la chaussée de Louvain: cet équipement sera-t-il attractif si le trajet en bus n'est pas suffisamment rapide ? De plus, le P+R de Bouge sera concurrencé par le parking SNCB projeté au pied de la chaussée de Louvain.

La chaussée de Hannut n'est pas considérée ni par le schéma de structure ni par le PCM comme un axe transport en commun structurant. Le P+R de Bouge dont le permis sera prochainement déposé est destiné à un public de travailleurs namurois et se remplira après le parking SNCB qui lui, est destiné aux navetteurs train. La localisation du P+R est pertinente au vu de l'existence de la desserte en bus (à renforcer en heures de pointe). Le principe de contrôle d'accès sera appliqué au carrefour de la rue Hébar, permettant à la fois de remplir efficacement le P+R, assurer un temps de parcours similaire aux véhicules résiduels continuant jusque Namur et permettant aux bus de circuler de manière plus fluide qu'aujourd'hui en aval du carrefour à contrôle d'accès.

La CCATM fait remarquer que la chaussée de Louvain ne donne accès direct qu'au Nord de la Corbeille et à la gare.

C'est en effet sa spécificité.

Au cas où un P+R proche de la Chaussée de Louvain devrait néanmoins être programmé pour accueillir des véhicules à parquer en dehors des heures de pointe, la CCATM propose de localiser celui-ci du côté nord de la rue Hébar comme prévu par le B.E.P. dans le R.U.E. de la zone économique. Cette localisation aurait l'avantage d'être située sous la ligne HT sans modifier le cheminement en distance vers les arrêts de bus de la chaussée de Louvain. Les automobilistes fréquentant le centre de la C.S.C. ne seraient pas non plus pénalisés dans leur trajet piétonnier.

La localisation proposée au SSC présente des avantages similaires.

La CCATM propose qu'un P+R avec une navette bus spéciale soit prévu à proximité de la route de Hannut (accès plus direct venant de l'autoroute, route de Hannut plus fluide ; accès plus direct aux différentes parties du Centre Ville (Corbeille Nord et Sud, Jambes).

Cette option n'a pas été retenue par l'étude spécifique menée par la Ville sur les futures localisations de P+R. Toutefois, un parking de longue durée sur le dessus de la route de Hannut par exemple pour le co-voiturage doit pouvoir être concrétisé.

Les piétons

Selon la CCATM, une section relative aux piétons devrait être ajoutée à la table des matières et au rapport d'options. Le schéma de structure devrait contenir un schéma de fonctionnement des flux piétons et un plan de déplacement pédestre comme le précise l'article 254 du CWATUPE pour que

le dossier du schéma de structure soit considéré comme complet.

La prise en compte des déplacements piétons est centrale dans le SSC ; la métrique pédestre est la base du dessin du périmètre de l'agglomération.

La CCATM remarque qu'une amélioration des liaisons entre les quartiers favoriserait la qualité de vie et la mobilité vers le centre. Ainsi, il devrait être envisagé de réduire la rupture due à la Sambre. A l'exception de la passerelle située entre Flawinne-Ronet et Salzinnes-Balances, le franchissement est inexistant entre le pont de la Libération et le pont de Flawinne à proximité de Malonne. Le périmètre d'agglomération pourrait inclure le hameau de Ronet. L'intérêt d'un nouveau pont urbain sur la Sambre, non réservé aux seuls usages industriels est à évaluer. En ce sens, la CCATM estime que les remarques formulées à ce sujet lors de l'enquête publique sont pertinentes.

C'est une possibilité. Le schéma de structure a cependant mis la priorité sur les nouveaux franchissements au sein du périmètre d'agglomération dans la mesure où ils concernent un nombre d'habitants plus important.
Toutefois, il est suggéré d'étudier la faisabilité et opportunité d'une nouvelle connexion entre Flawinne/Belgrade et Salzinnes, et/ou un nouveau pont urbain sur la Sambre, non réservé aux seuls usagers industriels.

Selon la CCATM, le schéma de structure devrait affirmer la nécessité de préserver et de développer les cheminements publics dans les Bourgades (B+) et dans les Villages (classe C+).

Le schéma de structure prend en compte cette nécessité.

2.5. La structure écologique principale et les paysages

La CCATM souhaite que la thématique relative aux zones d'espaces verts soit davantage abordée.

De même, les paysages sont trop peu analysés et cartographiés. Le schéma de structure devrait citer et se référer à la Convention Européenne des Paysages.

Le schéma de structure propose d'adapter et de compléter certains périmètres d'intérêt paysager figurant en surimpression au plan de secteur. Ces périmètres sont complétés par des points de vue d'intérêt paysager. Des recommandations sont formulées.

L'inscription de Namur dans son site naturel est un atout essentiel qui implique et mobilise l'ensemble des acteurs dans l'élaboration de nombreux projets de préservation et de valorisation des ressources naturelles. Qu'il s'agisse de l'ambition de tirer parti de la géographie singulière de son territoire et de la beauté de ses paysages, de la grande qualité de ses terres agricoles, de l'usage et des biotopes des cours d'eau, des services écologiques rendus par les bois, des espaces récréatifs et des promenades… La nature s'immisce jusqu'au coeur de Namur et offre ainsi à ses habitants une proximité utile, réjouissante et rare. Cet atout est un des éléments fondateurs du choix d'une structure de ville étoilée.

Géographiquement le réseau écologique se traduit par un découpage du territoire en différentes composantes fonctionnellement complémentaires, où les activités humaines sont plus ou moins intenses. Il est fait directement référence à la structure écologique principale qui reprend les différents éléments du territoire ayant un intérêt biologique.

Elle est également complétée par les parcs, les jardins publics et le maillage vert dans les quartiers qui outre leur rôle écologique ont une vocation sociale d'usage essentielle dans la trame urbaine.
Outre des mesures en faveur de la restauration de cette structure, la protection des espaces ruraux, les contraintes liées au milieu physique et les éléments du maillage bleu sont pris en considération lors du dépôt des projets d'urbanisation.

L'utilisation des différentes classes permet de régler, de manière générale, l'organisation des relations entre les espaces bâtis et non bâtis. Certains sites se caractérisent par une haute valeur paysagère, patrimoniale ou écologique ou présentent, dans certains cas, des contraintes environnementales fortes. Le schéma de structure reconnaît la singularité des ces sites où les relations entre bâti et nature requièrent une attention particulière. La carte n°1 intitulée « Expression cartographiée des mesures d'aménagement » identifie ces sites sensibles.

Le schéma de structure ne précise pas à l'échelle parcellaire la délimitation spatiale de ces sites. En cas de demande d'autorisation, il revient à l'autorité administrative de déterminer et de motiver les terrains concernés par cette orientation donnée par le schéma de structure.

Dans ces sites, le schéma de structure propose de déconseiller ou d'encadrer de manière stricte l'urbanisation afin de préserver les qualités préexistantes. Dans ce dernier cas, les constructions privilégient des formes très compactes afin de dégager une part significativement dominante d'espaces libres et de respecter les qualités paysagères préexistantes. Ces dégagements sont végétalisés ou le cas échéant laissés à une vocation agricole, participant de la sorte à la continuité des espaces naturels et ruraux.

Il découle de cette recommandation que dans certaines situations, la préservation des caractéristiques paysagères et/ou écologiques prend le pas, sous réserve des procédures légales en cours ou d'un dossier opportunément argumenté, sur la nécessité d'intensifier les développements urbanistiques.

2.6. Les modalités d'exécution (page 65)

La programmation des ZACC

La CCATM ne perçoit pas les critères objectifs qui ont présidé au choix des zones d'aménagement communal concerté à mettre en œuvre ou à affecter en zone non destinée à l'urbanisation. La CCATM rappelle qu'une procédure ad hoc est prévue par le CWATUPE.

Le projet de schéma de structure précise les conditions qui ont amené à programmer les différentes ZACC. Le principal critère est de participer à la consolidation du périmètre d'agglomération.
Le schéma de structure ne dispense pas de la procédure prévue par le CWATUPE.

La mise en oeuvre progressive des ZACC a pour premier objectif de dynamiser et renouveler l'offre foncière à l'intérieur du périmètre d'agglomération. Il est recommandé que les ZACC situées à l'intérieur du périmètre d'agglomération soient à affecter soit en centre urbain (classe A+), soit en partie centrale de quartier urbain (classe A), soit en partie périphérique de quartier urbain (classe B+). Ces zones sont considérées comme à mettre en oeuvre de manière prioritaire (priorité 1).

Il est recommandé que les ZACC situées à l'extérieur du périmètre d'agglomération et touchant de manière directe ce périmètre soient à affecter en partie périphérique de quartier urbain (classe B+) pour autant qu'elles ne portent pas atteinte à la structure écologique principale ainsi qu'aux valeurs paysagères.. . Leur mise en oeuvre n'est cependant pas prioritaire (priorité 2). Leur mise en

œuvre interviendra dans un second temps lorsque les ZACC de priorité 1 auront été mises en oeuvre.

Il est recommandé que les ZACC situées à l'extérieur du périmètre d'agglomération et ne touchant pas de manière directe ce périmètre soient considérées comme des réserves à long terme. Elles conservent leur occupation actuelle et participent à la pérennisation de l'activité agricole et la préservation des paysages et du réseau écologique.

Par ailleurs, en ce qui concerne la ZACC du château de Saint-Marc, la CCATM appuie les réclamations formulées par les riverains dans le cadre de l'enquête publique. Il y a lieu de maintenir le caractère villageois de cette partie de Namur.

Le projet de schéma de structure a été adapté en ce sens.

Les révisions du plan de secteur souhaitées (page 67)

La zone d'activité économique de Bouge

La CCATM considère qu'il n'y a pas lieu d'envisager une modification du Plan de Secteur destinée à changer la localisation de la zone économique mixte inscrite en 2004 et surtout bien étudiée par le B.E.P. ; cette zone devait être consacrée à l'implantation de bureaux et selon le Collège communal actuel cette fonction devait s'appuyer sur des projets de développement en rapport avec l'Université.

Selon la CCATM , la nouvelle zone proposée entre le chemin de Boninne et la chaussée de Louvain, de par son caractère plurifonctionnel, risquerait de permettre des installations commerciales excentrées par rapport à différents centres commerciaux du Nord de la Ville (Bouge/Moulin à Vent et Champion).
Elle entamera également un plateau de terre limoneuse de toute grande qualité.

Le schéma de structure envisage une reconfiguration de la zone d'activité économique située en entrée du périmètre d'agglomération à Bouge. Cette reconfiguration s'impose parce que l'actuelle ZAE est coûteuse à mettre en œuvre (pour cause de contraintes de relief et de la présence d'une ligne haute-tension) et qu'elle est seulement dédiée à une mono fonction de bureaux.

D'autre part, le pivotement de la zone d'activité économique vers la chaussée de Louvain préserve mieux la vocation agricole et paysagère du plateau, tout en offrant réellement davantage d'hectares à la fonction économique.

La modification envisagée poursuit les finalités suivantes :

- *en bordure de la rue de Fernelmont et jusqu'à l'autoroute, conserver en zone d'affectation multifonctionnelle sur une bande d'une profondeur de 50 mètres ;*
- *basculement de la zone d'activité économique mixte entre la zone d'habitat bordant la chaussée de Louvain et le chemin de Boninne et évolution vers une affectation multifonctionnelle associant activités économiques notamment tertiaires et fonctions résidentielles ; l'activité économique y sera cependant considérée comme prioritaire et majoritaire.*
- *participation de cette nouvelle zone à la dynamique du périmètre d'agglomération ;*

- *évolution de la zone économique mixte actuelle vers une zone agricole permettant notamment de tenir compte de la présence de la ligne à haute-tension et du caractère paysager du plateau de Bouge.*

Cette reconfiguration nécessite une modification du plan de secteur. La procédure la plus adéquate doit être précisée.

La zone d'activité économique du parc Ecolys à Rhisnes

Selon la CCATM, il y a lieu de respecter l'avis demandé en 2004 à la Direction de la Protection du patrimoine du SPW et qui signalait ceci : « du point de vue patrimonial, à propos du fort dont il est question ainsi que des huit autres, bien que n'étant pas encore classés *(repris en 2011 à l'inventaire du patrimoine monumental de la Région Wallonne),* il n'en demeure pas moins que l'ensemble constitue un des rares témoignages du système militaire défensif ; dès lors il ne saurait être question de toucher à un seul de ces forts sans porter atteinte au témoignage historique délivré par l'ensemble ».

La CCATM signale en plus que ce témoin rare du génie militaire sera commémoré lors du centenaire de la Première Guerre mondiale 14-18 en 2014.

De manière prospective, la Ville de Namur envisage de développer une nouvelle offre foncière à vocation économique mixte via une modification du plan de secteur. Dans un premier temps, il est proposé de faire évoluer la zone forestière et la zone de services publics et d'équipements communautaires où se situe l'ancien fort de Suarlée vers une affectation de type économique. Le maintien d'une zone d'équipement communautaire à cet endroit ne répond à aucun besoin connu.
Il est recommandé de récupérer les terrains situés aux abords du fort. Le fort lui-même peut être maintenu et le site d'intérêt biologique protégé. Le développement de l'activité économique est jugé compatible avec le maintien du fort.

Selon la CCATM, la zone forestière faisant partie des abords du fort, eux-mêmes repris en zone communautaire et de service public, peut à l'avenir parfaitement convenir sans modification du Plan de Secteur à des fonctions mettant en valeur le thème écologique du parc industriel (ECOLYS).

L'option du schéma a été préférée à une extension de l'autre côté de la Nationale 4.

Selon la CCATM, la Ville de Namur ne peut donc établir une nouvelle offre foncière comme rappelée dans le texte du Schéma de Structure (page 68) sur des terrains appartenant à des propriétaires privés et acquis en 2001 à des conditions financières qui tenaient compte du caractère non urbanisable du site au vu de leur situation au plan de secteur.

Cette question devra être abordée lors de la révision du plan de secteur. Le schéma de structure précise l'orientation générale.

Les zones d'extraction

La CCATM demande que le schéma de structure examine la question de l'avenir des zones d'extraction, pour appuyer les décisions de la Ville sur des options stratégiques.

La CCATM souhaite que certaines thématiques soient davantage abordées en ce qui concerne les zones d'extraction : présenter et argumenter l'option sur les carrières de Lives et Bossimé connaissant l'état des projets de Sagrex ; présenter et argumenter l'option sur les carrières de

Marche-les-Dames connaissant l'état des projets de Lhoist.

Ce point est développé et rappelle la proposition de la Ville de solliciter la révision partielle du plan de secteur modifiant en zone naturelle la zone d'extraction des carrières de Lives et Bossimé (Conseil communal du 8 septembre 2004).

Les sites à réhabiliter (SAR) (page 69)

La CCATM recommande de préciser les objectifs et d'identifier le potentiel réel d'évolution pour chaque site à réhabiliter. Ces sites peuvent aussi accueillir de l'activité économique.

La mixité fonctionnelle y est systématiquement encouragée.

La CCATM rappelle que des grands projets actuels portés par la Ville de Namur vont désaffecter des ensembles immobiliers importants. La CCATM vise notamment le déménagement de la caserne des pompiers, le déménagement du Palais de justice, le déménagement de l'Hospice d'Harscamp, la crèche des 'Petits Pouyons' Place Maurice Servais en lien avec la maison de la Culture, l'actuelle maison de repos de La Closière à Saint-Servais, les Casernes de Jambes et Belgrade. Cette liste n'est pas exhaustive. En conséquence, la CCATM demande qu'une réflexion soit menée à leur sujet et intégrés dans le projet de schéma de structure. La CCATM suggère que certains sites bénéficient du statut de SAR.

Le diagnostic du schéma de structure a permis d'identifier des espaces déstructurés et délaissés, ce qu'il est convenu d'appeler des friches urbaines. Ces sites marquent un changement de cycle, une période de transition entre une activité révolue et une fonction nouvelle plus adaptée aux nouveaux besoins.

Une volonté du schéma de structure est promouvoir la réhabilitation de certaines de ces friches. Véritable opportunité de reconstruction de la ville sur elle-même, la reconversion des friches urbaines permet de lutter contre l'étalement urbain et ses conséquences néfastes qu'il n'est plus utile de rappeler. Dans ces espaces la priorité sera de stimuler une production remarquable, de conférer de l'identité aux structures urbaines et créer des repères.

La stratégie développée est de fixer comme prioritaire les sites qui se situent au sein du périmètre d'agglomération et qui viennent soutenir la dynamique urbaine. Les critères suivants ont été pris en considération :

- *site localisé au sein du périmètre d'agglomération ;*
- *site présentant une superficie suffisante pour jouer un rôle structurant ;*
- *site permettant d'accueillir, selon les cas, un projet mixte ;*
- *site offrant la possibilité, selon les cas, de renforcer les services à la population.*

Il est également important de souligner que la liste ne reprend que les sites dont la mise en œuvre est jugée prioritaire. La liste n'est pas fermée. D'autres sites pourront être rajoutés à cette liste.

Les sites prioritaires sont les suivants :

- *Le port du Bon Dieu. Ce site se localise dans le centre urbain en classe A+ qu'il doit venir renforcer. Devant participer de l'image de Namur Capitale, il est identifié comme un site stratégique pouvant accueillir un équipement urbain majeur.*

- *Le site de l'Atelier, chaussée de Liège. Ce site se localise en entrée du périmètre d'agglomération en partie centrale des quartiers urbains. Il constitue également l'aboutissement de la ligne structurante N90 – Grands Malades. Il présente l'opportunité de développer un projet multifonctionnel.*
- *Le site des établissements Magondeaux à Jambes. Ce site se localise en partie centrale des quartiers urbains entre la cité sociale de la Poudrière et l'athénée de Jambes. Outre l'application des recommandations de mise en œuvre de la classe A, la réhabilitation de ce site est l'occasion de réfléchir un nouveau maillage entre la cité sociale et le noyau de vie qui se développe rue de Dave.*
- *Le site rue de la Porcelaine longeant l'avenue Materne à Jambes. Ce site se localise dans le centre urbain en classe A+. Il présente l'opportunité de développer un projet multifonctionnel à proximité immédiate de la gare de Jambes.*
- *Les anciens abattoirs de Bomel. Ce site se localise en partie centrale des quartiers urbains et devrait permettre de redynamiser le quartier de Bomel. Il devrait accueillir les ateliers récréatifs du Centre culturel régional et une bédéthèque.*
- *Le site Asty-Moulin à St-Servais. Ce site se localise en partie centrale des quartiers urbains. La destination détaillée de ce site n'est pas encore précisée. Le schéma directeur de Bomel-St-Servais envisage une requalification de l'ensemble du site des anciennes industries d'Asty Moulin, accompagné de la mise en valeur du patrimoine industriel.*
- *Le site du contrôle technique à Belgrade. Ce site se localise en entrée du périmètre d'agglomération en partie centrale des quartiers urbains. Sa réhabilitation offre l'opportunité d'aménager une véritable porte d'entrée d'agglomération et de conforter le noyau de vie de Belgrade.*
- *L'ancien palais de Justice. Ce site se localise dans le centre urbain en classe A+. Il présente l'opportunité de développer un projet multifonctionnel en relation avec le pôle universitaire.*
- *Site « Libouton », Avenue de la Dame à Jambes. Ce site est actuellement affecté en zone d'activités industrielles au plan de secteur. Le schéma de structure le propose en partie centrale de quartier urbain (classe A). Il est également repris dans le noyau de vie de Jambes. A proximité de la gare de Jambes, il pourrait voir se développer un projet multifonctionnel.*

<u>Les périmètres de remembrement urbain</u>

Selon la CCATM, le périmètre de remembrement urbain de la gare de Namur est présenté comme étant en cours d'élaboration, mais le schéma de structure semble entériner des choix déjà posés (déplacement de l'actuelle gare des bus, nouveau centre commercial).

Il y a donc ici une confusion entre différents outils ; le schéma de structure ne peut entériner les périmètres de remembrement urbain.

Le schéma de structure est un outil de programmation. Il prévoit la mise en œuvre de différents outils (RUE, SAR, PRU, …). Il s'agit de propositions cela n'entérine en rien les suites notamment procédurales qui seront données.

La gare de Namur constitue une des principales portes d'entrée du territoire et est un vecteur important de son rayonnement. Le reconditionnement de cet important nœud modal emporte plusieurs enjeux définis à travers un périmètre de remembrement urbain en cours d'élaboration. Le premier est le déplacement de l'actuelle gare des bus sur la dalle de la gare SNCB permettant le

développement d'un nouveau centre commercial dans le prolongement de l'axe rue de Fer – rue de l'Ange. L'objectif est de venir renforcer l'attractivité commerciale de cet axe et plus globalement du centre urbain.

La CCATM considère que les orientations devraient être précisées pour le site « quartier de la gare de Jambes – site Acina ».

Le schéma de structure affecte ce site en classe A+ c'est-à-dire comme un site devant participer à la dynamique du centre urbain. Le schéma précise qu'il est dès lors nécessaire de faire évoluer l'affectation industrielle du plan de secteur vers une affectation multifonctionnelle. Ce site emporte également des enjeux qui dépassent le territoire communal.

Réaffirmant l'utilité, l'importance et l'urgence d'adopter le schéma de structure pour le territoire de la Ville de Namur, la CCATM formule plusieurs remarques visant à compléter, modifier, amender et améliorer le projet de schéma de structure et émet, en l'état, un avis défavorable sur base de l'ensemble des remarques formulées dans le présent document.

Avis CWEDD sur le schéma de structure communal
Séance du 12 décembre 2011

Au titre de préliminaire, en plus des réponses spécifiques apportées ci-dessous, aux observations du CWEDD, il y a lieu de prendre en compte systématiquement et complémentairement les réponses déjà apportées à la CCATM sur certaines thématiques.

1. SUR LA QUALITE DU PROJET DE SCHEMA

Le CWEDD estime que l'auteur a réalisé un document de qualité satisfaisante.

1.1. Au niveau du contenu

Le CWEDD apprécie notamment :
- Le caractère extrêmement fouillé des thèmes développés dans le diagnostic ;
- L'adéquation entre les orientations préconisées par le schéma de structure communal et la philosophie régionale en matière d'aménagement du territoire (SDER, DPR) ;
- La pertinence des options territoriales retenues, dont les options relatives aux ZACC et à la création de nouvelles voiries ;
- L'évaluation environnementale des scénarios territoriaux, et la justification du choix d'un scénario;
- La richesse de l'analyse en matière de réseau écologique, d'articulation aménagement du territoire et mobilité, et de densité

Il est pris acte.

Le CWEDD regrette cependant :
- la très nette orientation de l'étude arrêtée avant même la phase du diagnostic (protection du réseau écologique existant et souhait de développer un réseau d'écomobilité) qui a pour effet de délaisser les autres aspects pertinents d'un schéma dont notamment, le développement économique ;

Les orientations fixées préalablement à la phase diagnostic découlent de la note d'intention politique adoptée par le Conseil communal en juin 2008 et traduite dans le cahier spécial des charges. Le schéma traite également de la question économique à la lumière des options et objectifs établis par la note. Sur ce point, il y a lieu de renvoyer aux réponses apportées sous le point 1.4. .

- la faiblesse de l'analyse des besoins et des contraintes en agriculture et des impacts des mesures du schéma sur l'agriculture ;

Les besoins et les contraintes en agriculture ne sont pas facilement cernables à l'échelle du schéma de structure. Le schéma aborde la question des exploitations agricoles dans les différentes classes d'urbanisation. Des recommandations sont formulées pour les zones agricoles en matière d'occupation, de réseau écologique et de paysage. On rappellera également la ligne de conduite générale qui vise à protéger les terres agricoles.

- l'absence d'analyse du réseau écologique dans la Corbeille, sinon de manière graphique sur une carte ;

Le schéma de structure propose une carte du réseau écologique dressée au 1/10.000ème qui est l'échelle d'intervention du schéma de structure. Le réseau écologique détaillé à l'échelle de la corbeille nécessite une étude spécifique.

- la non-intégration du potentiel ferroviaire dans la réflexion sur la structure écomobile du territoire namurois. Sans pouvoir vraiment jouer sur le développement de son réseau ferroviaire, la Ville de Namur pourrait par contre jouer un rôle dans la réouverture de certains points d'arrêt. N'intégrant pas cette réflexion à sa vision sur la mobilité, le schéma de structure communal se prive donc de certaines possibilités ;

La structure écomobile dite inter-villes s'appuie bien entendu sur le réseau SNCB. La possibilité d'ouvrir de nouveaux points d'arrêts a notamment été abordée dans le cadre de l'étude du schéma de structure.

Le schéma précise ainsi qu'il est important d'augmenter la fréquence de la gare de Jambes et de réinvestir dans l'arrêt de Marche-les-Dames. Il préconise également d'augmenter l'intermodalité (gare des bus, parking de Jambes, parking centre de Namur).

Dès lors, l'objectif du schéma de structure consiste à valoriser au mieux le potentiel des lignes ferroviaires et insiste notamment sur :

- l'amélioration des fréquences à la gare de Jambes et lien avec les développements urbanistiques développées aux alentours ;
- l'intérêt de la gare de Marche-les-Dames ;
- la réouverture des points d'arrêts de Velaine, Beez, Dave et Ronet et l'amélioration des dessertes locales telles Naninne.

- l'absence de vision supracommunale, en particulier aux niveaux du commerce et des équipements communautaires ;

Le schéma précise les éléments que Namur doit jouer comme capitale de la Wallonie. Elle doit ainsi améliorer sa visibilité et se doter ou renouveler certains de ses équipements et infrastructures notamment culturels ou événementiels. Sans exclure d'autres possibilités, comme l'extension programmée de Namur Expo, le schéma de structure organise une nouvelle centralité à travers la mise en œuvre de la classe A+. La Meuse y devient dès lors l'espace fédérateur symbolisant sa vitalité de ville-Capitale et accueillant de nouveaux équipements urbains majeurs sur sa rive gauche. Le site du port du Bon Dieu y occupe un lieu stratégique.

Sur le plan commercial, Namur se positionne clairement comme la polarité principale de la Province. L'objectif est de renforcer cette attractivité. A ce titre, il y a lieu de souligner l'ouverture du magasin à l'enseigne « Décathlon » sur le site de « Namur Office Park », Avenue des Dessus de Lives à Loyers. L'étude actuellement en cours portant sur le déplacement de l'actuelle gare des bus sur la dalle de la gare SNCB permettra le développement d'un nouveau centre commercial dans le prolongement de l'axe rue de Fer – rue de l'Ange. L'objectif est de venir renforcer l'attractivité commerciale de cet axe et plus globalement du centre urbain.

Au niveau des équipements ayant des implications à l'échelle supracommunale, on citera notamment : le réaménagement du centre ADEPS de Jambes, l'extension du Palais des Exposition, le SAR du Palais de Justice permettant de conforter le pôle universitaire dans le centre urbain, le projet culturel des anciens abattoirs de Bomel, les projets de P+R, la réflexion menée sur le site de Ronet.

- l'absence de réflexion globale sur les entrées de ville ;

La question des entrées de villes fait partie intégrante de la réflexion. L'analyse multicritères des 3 scénarios en tient compte à travers le critère « Lisibilité des portes de ville et des franges ». Une évaluation des 9 branches est proposée (cfr. P. 25 du volume III). Ces éléments d'analyse ont notamment permis de retenir un scénario qui a servi de base au schéma de structure. C'est ainsi que la délimitation du périmètre d'agglomération tient compte des entrées de ville en y assurant la clarté et la cohérence.

- le manque de priorisation des mesures, notamment concernant la protection des eaux de surface vu le retard considérable de la commune en matière d'assainissement des eaux usées ;

Le retard en matière d'assainissement se comble progressivement. Cette question n'a pas été détaillée dans le schéma de structure. Il est renvoyé au programme de mise en œuvre du PASH qui ne cesse de progresser à l'échelle de la Ville.

- le peu de précisions sur les mesures à développer pour affirmer les deux arcs de développement urbains du centre-ville : arc Gare de Namur - Gare de Jambes et arc Rive Gauche de la Meuse.

Le schéma de structure précise l'orientation générale. Les espaces de la rive gauche ont vocation d'accueil privilégié de fonctions urbaines structurantes. Ils doivent valoriser la qualité du centre urbain dans ses multiples dimensions. C'est notamment dans ces espaces qu'un ou des nouveaux équipements culturels devraient trouver place. Dans cet esprit, la possibilité d'une passerelle piétonne et cycliste à hauteur du Grognon présente l'opportunité unique de relier la Corbeille, Jambes, le Grognon et la Citadelle. Un aménagement en encorbellement par rapport à l'actuel chemin de halage permettrait d'organiser des lieux de détente et récréatifs participant directement aux externalités générées par le centre urbain.

Le schéma préconise également de fédérer autour de l'arc du chemin de fer, entre les gares de Namur et de Jambes, des implantations d'activités d'intérêt supracommunal tirant avantage d'une haute visibilité publique. Dans cet espace, on relève la présence de sites stratégiques en cours de valorisation (périmètre de remembrement de la gare de Namur, nouveau Palais de Justice, site de la « frite » pour les Archives de l'Etat et bureaux) ou à valoriser dans cette dimension supracommunale (ancien port du Bon Dieu, complexe sportif de Jambes, site Acina, site Porcelaine …). Ce développement en arc vient croiser et compléter celui de la courbe du fleuve comme impulsion à la constitution du centre urbain étendu.

La mise en œuvre de ce double arc devra être étudiée en détail. A cet égard, le Ville de Namur vient de commander une étude de faisabilité pour la passerelle piétonne.

1.2. Au niveau de la forme

Le CWEDD apprécie :
- la qualité de la cartographie ;
- la richesse statistique des analyses ;
- l'originalité de la représentation des secteurs à enjeux dans le diagnostic.

Il est pris acte.

Le CWEDD regrette cependant l'absence de représentation cartographique de la capacité des

voiries.

Ces données sont disponibles dans le plan communal de mobilité et le plan communal de mobilité de Jambes. Les données concernant la mobilité dans la corbeille ont également été actualisées dans le cadre du périmètre de remembrement urbain. Le schéma de structure tient compte des orientations fixées par ces documents.

2.

2. SUR L'IMPACT ENVIRONNEMENTAL DES OPTIONS D'AMENAGEMENT

Le CWEDD prend note des options d'aménagement proposées dans le projet de schéma de structure communal de Namur et estime qu'elles sont globalement de nature à générer des incidences favorables sur l'environnement, à l'exception des thématiques non ou peu abordées, sur lesquelles il ne peut logiquement se prononcer.

Le CWEDD estime que le projet de SSC rencontre les objectifs énoncés à l'art 1er §1er du CWATUPE, concernant les options de recentrage de l'urbanisation sur l'agglomération de Namur, couplées à la préservation du cadre plus rural des villages. Le CWEDD remarque que l'affectation en zone non urbanisable des ZACC situées hors de l'agglomération de Namur aura un effet définitif, et que la commune a donc le mérite de faire un choix très actif pour atteindre cet objectif de recentrage de l'urbanisation.

Il est pris acte que les options du schéma de structure vont globalement générer des incidences favorables à l'environnement.

Le CWEDD estime néanmoins qu'une analyse des besoins du secteur économique aurait été utile pour pouvoir se prononcer sur l'ensemble des demandes de modification de plan de secteur proposées dans le Schéma, dont la ZAE à Bouge, la ZAE du Fort de Suarlée, les zones d'extraction et les SAR.

Il est pris acte de la remarque et précisé que les propositions de modification de plan secteur de la ZAE de Bouge et de la ZAE Ecolys ont été étudiées avec le Bureau Economique de la Province de Namur qui a marqué son accord sur les propositions formulées.

Concernant la ZAE de Bouge, le CWEDD rappelle que le Gouvernement wallon a acté en 2004, dans le cadre du plan prioritaire d'affectation d'espaces liés à l'activité économique, que la localisation actuelle de la ZAE était la meilleure.

Ce point de vue n'est pas partagé. La question a notamment été étudiée avec le BEPN qui a reconnu que la configuration actuelle de la ZAE était inadéquate :

- *Le relief emporte des coûts de mise en œuvre important ;*
- *La présence d'une ligne à haute-tension (70kv) nécessite de tenir compte de distances d'éloignement ;*
- *La seule possibilité dans la version de 2004 de développer des bureaux est inadéquate. L'option actuelle est de favoriser un développement urbain intégré ce qui justifie le basculement de la zone et son intégration dans le périmètre d'agglomération.*

Par rapport à l'extension de la ZAE du Parc Ecolys, le Gouvernement wallon a souhaité explicitement protéger le Fort de Suarlée comme patrimoine exceptionnel de premier plan, qui forme avec les autres forts namurois un ensemble militaire historique majeur. Concernant les zones d'extraction de Bossimé et de Live-sur-Meuse, le CWEDD rappelle ses avis favorables relatifs à la remise en activité de l'extraction, avis de 2004 et 2010 (CWEDD/04/AV.469 et

CWEDD/10/AV.688).

Pour rappel, le schéma de structure propose uniquement de récupérer les terrains situés aux abords du fort. Le fort lui-même pourra être préservé. Le maintien d'une zone d'équipement communautaire à cet endroit ne répond à aucun besoin connu. Le développement de l'activité économique est compatible avec le maintien du fort.

A notre connaissance, le Gouvernement n'a pas classé le fort de Suarlée comme patrimoine exceptionnel de la Wallonie. Excepté les forts d'Emines et de Cognelée, ouverts occasionnellement à la visite, les autres forts namurois, soit ne présentent plus un intérêt patrimonial suffisant, soit n'offrent pas les conditions de sécurité nécessaires pour accueillir des visiteurs.

La Ville de Namur rappelle sa position de solliciter la révision partielle du plan de secteur modifiant en zone naturelle la zone d'extraction des carrières de Lives et Bossimé (Conseil communal du 8 septembre 2004).

Concernant la protection du réseau écologique en milieu rural, le CWEDD estime également qu'il ne peut pas se prononcer sur les mesures proposées vu la faiblesse de l'analyse des impacts du schéma sur l'agriculture.

Il est pris acte de la remarque et précisé que le schéma de structure a été évalué y compris sur ses incidences sur les sols. L'évaluation des 3 scénarios a également abordé cette question.

Le CWEDD remarque enfin que la densité de l'habitat en centre-ville est élevée, et l'utilisation optimum de la totalité de la surface des parcelles est très souvent recherchée ; une attention spéciale devrait être apportée à l'urbanisation des centres d'îlots au point de vue des surfaces occupées et de l'aspect des façades arrière des bâtiments. Des options devraient par exemple être prises en vue de protéger les zones de cours et de jardins afin de conserver un aspect avenant aux intérieurs d'îlots.

Cette préoccupation pourrait être adéquatement prise en compte dans le cadre d'un règlement communal d'urbanisme et, par ailleurs, ne peut pas être prise en compte, au stade du schéma de structure car exclue de son champ d'application.

Avis du Fonctionnaire délégué sur le schéma de structure communal
1er décembre 2011

Au titre de préliminaire, en plus des réponses spécifiques apportées ci-dessous, aux observations du Fonctionnaire délégué, il y a lieu de prendre en compte systématiquement et complémentairement les réponses déjà apportées à la CCATM et au CWEDD sur certaines thématiques.

S'il est évident, selon le Fonctionnaire délégué, qu'il convient de privilégier les enjeux de centralité et de densité, de mixité et de protection notamment en vue de combattre la désurbanisation, il lui semble que certaines des options ou, en tout cas, leur traduction en chiffres et en cartes devraient faire l'objet de certaines corrections.

Selon le Fonctionnaire délégué, la notion de « pôle » vis-à-vis du reste de la province que joue la Ville de Namur n'est pas suffisamment prise en compte.

Namur conserve sa vocation d'accueil afin de répondre aux enjeux posés à l'échelle régionale notamment en termes de gestion parcimonieuse du sol et de lutte contre l'étalement urbain.

1. *La perspective démographique calculée par le bureau fédéral du plan reportée au territoire de la Ville de Namur annonce une population d'environ 118.000 habitants en 2025. C'est également la fourchette calculée par l'auteur de projet dans le diagnostic du schéma de structure.*

   Les travaux récents du professeur Poulain annoncent une population en 2026 de 117.888 habitants, revoyant légèrement à la baisse les perspectives annoncées sur base d'un scenario tendanciel, c'est-à-dire en projetant sur le futur les données observées ces dix dernières années.

   On relèvera que la proposition du schéma de structure permet, potentiellement, à la Ville de Namur de compter en 2025 environ 122.500 habitants et ce sans compter le vraisemblable essor du phénomène émergent de cohabitation (les hypothèses de calcul sont précisées à la page 71 du volume III «Evaluation Environnementale »).

   Ce chiffre est donc supérieur de 40% à la perspective démographique. En ce faisant, Namur remplit son rôle de pôle au service d'un bassin de vie étendu tel que lui assigne le schéma de développement de l'espace régional.

2. *Les travaux du professeur Poulain montrent également que c'est le parc de logement de petite taille (logement avec une chambre) qui devrait progresser de la manière la plus importante passant de 25.717 unités en 2011 à 30.522 unités 2026. Sur la même période, les logements 2 chambres passeraient de 10.758 à 11.495 unités. On peut penser que cette demande se localisera de manière préférentielle dans le périmètre d'agglomération. Les orientations du schéma de structure veulent y contribuer. Les logements de plus grande taille (3 chambres et +) connaîtraient une progression moins importante passant de 11.198 en 2011 à 11.874 en 2026 soit une progression de 676 unités. Une partie de cette demande peut trouver place dans le périmètre d'agglomération et dans les bourgades. La Ville de Namur souhaite en effet soutenir l'accueil de famille jouant le rôle de piliers de quartiers. Une partie de cette demande se localisera sans doute dans les ensembles résidentiels et dans l'habitat isolé (classe C). Malgré les mesures prises pour freiner l'étalement urbain, les disponibilités foncières de la classe C*

demeurent suffisantes pour rencontrer cette demande qui ne devrait donc pas se reporter sur les communes voisines.

3. *Sur le plan quantitatif, les projets de logements neufs en cours ou en préparation, à l'intérieur du périmètre d'agglomération et selon les densités souhaitées par le schéma de structure, démontrent que l'offre à venir sera suffisante pour répondre aux prévisions démographiques :*

- *Anciens abattoirs de Bomel : SAR obtenu, appel à projet lancé pour +/- 40 logt (Régie foncière)*
- *Plateau de Belle Vue à Jambes : Rapport Urbanistique Environnemental en cours pour +/- 420 logt (Régie foncière)*
- *Belgrade entre la rue Nélis et Gourdin : permis bientôt à l'enquête publique 170 logt*
- *Quartier des Baseilles à Erpent n4 : en cours de réalisation 75 logt*
- *Flawinne rue Jardon : permis bientôt à l'enquête publique 62 logt*
- *Bouge Poteresse : étude d'incidences en cours pour 110 logt*
- *ZACC de Saint-Marc : projet en cours d'étude pour 96 logt en phase 1*
- *Vedrin rue Biéva : à l'enquête publique en mars pour 145 logt*
- *Porte de Saint-Gérard N4 : 35 logt en construction*
- *Maison Legrand : 23 logements en cours de rénovation*
- *A l'arrière de la N4 : projet à l'étude pour 327 logt*
- *Namur Port du Bon Dieu : 260 logt*
- *Foyer jambois – Comognes: 52 logt*
- *Foyer jambois –Comognes : 12 logt*
- *L'Atelier à Jambes : SAR en cours, études d'incidences prochainement pour 120 logt*
- *SAR Comognes de Jambes : SAR en cours, projet à l'étude pour+/- 150 logt*
- *La Porcelaine à Jambes : SAR en cours projet à l'étude pour +/- 80 logt*
- *Site Atradius à Jambes avenue Prince de Liège : projet à l'étude pour +/- 100 logt*
- *Rue Gameda à Jambes : projet à l'étude pour 50 logt*
- *Asty-Moulin à Saint-Servais: via un SAR projet à l'étude pour 84 logt*
- *Rue Nanon à Saint-Servais : permis bientôt déposé pour 30 logt*
- *Boulevard Mélot : 40 logt en cours de rénovation*
- *Rue de la Caracole à La Plante : permis délivré pour 39 logt*
- *Vedrin le long du ravel : permis déposé pour 34 logt*
- *Hôtel de la Plage : permis délivré pour 35 logt*
- *Rue Keffer à Jambes : 23 logt en cours de construction*
- *Rue De Wasseiges à Jambes : permis délivré pour 19 logt*
- *Rue Mazy (près du pont des Ardennes) : 13 logements en cours de construction*
- *Rue des carrières à Herbatte : permis délivré pour 14 logt*
- *Rue d'Enhaive à Jambes (site de la pépinière) : projet à l'étude pour 48 logt*
- *Rue de la pépinière à Bomel : 22 logt bientôt achevés*

TOTAL : 2726 logements

Ces chiffres prouvent que, loin de raréfier l'offre, le schéma de structure ouvre de nouvelles possibilités à la promotion immobilière de construire les logements recherchés aujourd'hui pour répondre aux trois besoins les plus pressants :

1. *du troisième âge, population en forte croissance, qui désire un habitat proche des services et des transports en commun*
2. *des isolés, population en augmentation, qui recherche un logement près des services et des transports en commun*
3. *des jeunes ménages, dont Namur a besoin comme piliers de quartier, qui s'orientent vers des logements qui sont à proximité des services et des transports en commun, afin de réduire leurs charges financières et de faciliter leur vie de famille avec enfants*

Au surplus, le schéma de structure favorise aussi l'offre de logements dans les 6 bourgades et dans les cœurs de village. Enfin, il faudrait également comptabiliser les opérations de rénovation du parc existant ainsi que la création de nouvelles maisons de repos privées ou publiques, qui se

solderont en centaines de logements.

Selon le Fonctionnaire délégué, le schéma de structure envisage la commune de Namur comme une île. Les densités, logiquement dégressives du centre-ville et ses services vers les villages, sont à ce point faibles en bordure extérieure qu'elles se trouvent en deçà de ce que l'on retrouve et autorise sur les communes limitrophes.

Il n'est pas exact de dire que les densités en bordure extérieure sont à ce point faibles qu'elles se trouvent en deçà de ce que l'on retrouve sur les communes limitrophes. Le schéma de structure met en effet en place une structure hiérarchisée qui s'articule sur un périmètre d'agglomération, des bourgades et des noyaux villageois. C'est ainsi que les bourgades au nombre de 6 jouent un rôle intermédiaire et de relais entre les parties rurales du territoire et la zone urbaine. Elles proposent une densité entre 15 et 25 logements et équivalents logement à l'hectare ce qui est similaire aux densités rencontrées dans des noyaux comme ceux d'Assesse ou de Marchovelette. De même, la densité prévue pour les cœurs de village peut atteindre le seuil de 15 logements par hectare. Par ailleurs, augmenter considérablement les densités dans les ensembles résidentiels et dans l'habitat isolé qui se situent essentiellement en bordure extérieure reviendrait à considérer la situation donnée par le plan de secteur. Le schéma de structure, dans sa vocation communale, n'aurait dès lors plus de sens.

Toutefois, il faut rappeler ici que la densité de référence de la classe C a été revue, passant alors de 0 à 7 log/ha, notamment pour répondre à cette observation du Fonctionnaire délégué.

La densité de référence de la classe C a été revue afin de répondre à cette crainte formulée tant par la CCATM et le Fonctionnaire délégué que suite à l'enquête publique. Elle est dorénavant de 0 à 7 log/ha et une approche différenciée tenant compte des spécificités des territoires repris en classe C est introduite.

C'est ainsi que, tout en rappelant que l'urbanisation de ces zones n'est pas interdite, mais leur densification n'est pas souhaitée, qu'il a été pris en compte la spécificité de la classe C en recommandant, dans les zones non bâties (100m et plus le long d'une voirie) ou caractérisées par un habitat dispersé, une densité de 0 à 7 logements/ha et équivalents logements et, en indiquant, dans les zones situées dans les espaces périurbains, en extension de la zone urbaine, soit en franges des bourgades et villages, que la densité recommandée tiendra compte des caractéristiques paysagères et écologiques du contexte bâti et non bâti environnant et qu'à ce titre, il en découle qu'il est pertinent d'autoriser l'urbanisation d'une parcelle existante en contexte déjà bâti ne répondant pas au critère de densité de la classe C pour autant :

- *qu'elle bénéficie d'un accès à une voie répondant aux impositions réglementaires d'équipement, d'aménagement et d'épuration des eaux usées précitées ;*
- *qu'elle présente une contenance acceptable eu égard tant au programme proposé qu'à la contenance des parcelles existantes dans la trame bâtie et non bâtie environnante ;*
- *que la ou les construction(s) préserve(nt) les caractéristiques paysagères et écologiques du contexte bâti et non bâti environnant.*

Selon le Fonctionnaire délégué, l'ensemble de la commune doit présenter une densité telle qu'elle évite de reporter l'urbanisation sur les communes voisines.

La Ville de Namur partage ce point de vue, mais estime que sa capacité d'accueil est suffisante en quantité et en diversité pour répondre aux demandes et dès lors éviter le report de l'urbanisation sur les communes voisines.. La Ville de Namur ne souhaite donc pas concurrencer la capacité d'accueil des autres communes et entend également protéger sa propre ruralité. En outre, dans la

perspective d'assurer le service universel auquel chaque citoyen a droit, toute nouvelle urbanisation doit se faire en offrant les mêmes services que ceux dont disposent déjà les autres habitants. Cette exigence est et sera de plus en plus difficile à satisfaire si on encourage l'étalement urbain. Même en forçant considérablement les densités en classe C, on ne pourra pas atteindre une masse critique d'habitants capable de financer les équipements et les services publics dans cette zone.

L'option de geler l'ouverture de nouvelles voiries en dehors du périmètre d'agglomération et/ou dans les zones peu denses et peu équipées pour des créations de nouveaux logements, sauf démonstration contraire sur base d'une analyse d'opportunité spécifique des dossiers, qui pourrait démontrer l'opportunité de la création de cette voirie ou liaison, et de limiter la densité à 7 logements à l'hectare ne vise pas à la déclasser.

Il est rappelé ici que l'urbanisation de ces zones n'est pas interdite, mais leur densification n'est pas souhaitée. C'est ainsi qu'il a été pris en compte la spécificité de la classe C en recommandant, dans les zones non bâties (100m et plus le long d'une voirie) ou caractérisées par un habitat dispersé, une densité de 0 à 7 logements/ha et équivalents logements et, en indiquant, dans les zones situées dans les espaces périurbains, en extension de la zone urbaine, soit en franges des bourgades et villages, que la densité recommandée tiendra compte des caractéristiques paysagères et écologiques du contexte bâti et non bâti environnant et qu'à ce titre, il en découle qu'il est pertinent d'autoriser l'urbanisation d'une parcelle existante en contexte déjà bâti ne répondant pas au critère de densité de la classe C pour autant :

- qu'elle bénéficie d'un accès à une voie répondant aux impositions réglementaires d'équipement, d'aménagement et d'épuration des eaux usées précitées ;
- qu'elle présente une contenance acceptable eu égard tant au programme proposé qu'à la contenance des parcelles existantes dans la trame bâtie et non bâtie environnante ;
- que la ou les construction(s) préserve(nt) les caractéristiques paysagères et écologiques du contexte bâti et non bâti environnant.

Elle est dès lors à considérer comme un potentiel à conserver pour l'avenir, soit après 2025 soit au cas où le schéma de structure aurait produit tous ses effets avant 2025 et qu'il faudrait compter sur de nouveaux espaces à urbaniser.

Selon le Fonctionnaire délégué, il n'est pas cohérent, en vertu d'une politique de mobilité vue à l'échelon local de reporter sur les communes périphériques une part de l'urbanisation, part qui ne manquera pas d'engendrer des problèmes de mobilité encore plus importants.

Cette remarque n'a pas lieu d'être au vu des capacités d'accueil offertes par Namur (cf. plus haut) et tenant compte des noyaux de vie développés par les autres communes. L'objectif du schéma de structure est bien de favoriser le report de mode de la voiture vers des modes de déplacements plus durables (TC, vélo, piéton) tout en ne bannissant pas l'utilisation de la voiture et en encourageant les alternatives notamment pour réduire la congestion automobile (les bouchons) et se projeter dans l'avenir pour avoir une action revendicative vis-à-vis des TEC, de la SNCB et du SPW au meilleur bénéfice des Namurois.

En limitant les possibilités d'urbanisation dans les parties excentrées, l'objectif est de réorienter les peuplements vers la zone urbaine et les bourgades et certainement pas vers les communes voisines.

Par ailleurs, selon le Fonctionnaire délégué, le souci de respecter le modèle théorique du scénario retenu combiné avec la volonté de ne densifier que le long des lignes de bus structurantes (hypothétiques), ont conduit à prévoir une densité de 0 à 5 logements, voire de 15 logements en cas

de rénovation ou de reconversion pour des quartiers situés à Flawinne, Beez, Bouge-Champion, Salzinnes et Belgrade.

Le TEC s'est engagé à réorganiser son réseau bus sur base d'une étude à mener conjointement par lui et la Ville de Namur. Les modifications de réseau auront comme objectif d'optimiser les lignes existantes pour atteindre progressivement les niveaux de service visés. La réalisation d'un SSC permet au TEC de motiver et prioriser les améliorations à apporter au réseau, en évitant l'éparpillement des moyens publics. En particulier, ce schéma qui vise une écomobilité (courtes distances, multi-modalité, …) répond à des critères recherchés par les transports publics en matière de maîtrise des coûts (pour l'autorité et pour les individus), d'efficacité et d'équité (les lignes structurantes ne sont pas seules, il demeure un réseau de desserte).

Dès lors, un SSC tel que celui qui est proposé rencontre plus durablement qu'un autre les aspirations du TEC.

Quant à la densité de référence, celle-ci est passée dorénavant de 0 à 7 log/ha et la référence à une densité de 15 log/ha pour les rénovations et les reconversions a été supprimée afin d'une part, de privilégier une appréciation au cas par cas et, d'autre part, d'éviter un possible régime différencié disproportionné entre les nouvelles constructions et celles à rénover et/ou à reconvertir.

Selon le Fonctionnaire délégué, cette densité est beaucoup trop faible. En effet, ceux-ci sont généralement déjà bâtis de manière bien plus dense, disposent de services et sont très bien desservis par les bus des TEC. Il en veut pour preuve l'avis émis par le Collège communal fin août 2011 dans le cadre d'un permis d'urbanisme portant sur la construction d'un immeuble à appartements dans ce type de zone à Flawinne et motivé comme suit :

« Attendu que, d'une manière générale, Flawinne est un village pourvu en services de tous ordres (écoles, poste, commerces, infrastructures sportives et de délassement, transports en commun, etc.) ;
Attendu que le territoire du village de Flawinne est très « rempli, c'est-à-dire laissant peu d'espaces non bâtis et non destinés à l'urbanisation ;
Attendu que Flawinne est également densément peuplé ;
Vu que les différents services sont disséminés sur l'ensemble du territoire, mais accessibles par tous au moyen des transports publics qui desservent tout le village ;
Attendu qu'il y a au lieu-dit des 4 seigneurs un terminus de bus ;
Estimant que l'opportunité de la présente implantation se justifie par cette proximité et cette accessibilité ;
Estimant, en outre qu'aucun problème de mobilité ne semble devoir grever ce projet ; »
Ces faibles densités risquent de rapidement consommer l'espace encore non bâti à ce jour et participer ainsi à l'étalement urbain. »

La motivation de la Ville reprise par le Fonctionnaire délégué a été élaborée dans le cadre d'un dossier tout à fait particulier qui a été introduit en 2005 et pour lequel une première décision d'octroi de permis d'urbanisme a été prise début 2007, soit très antérieurement à la réflexion menée actuellement. Cette décision a fait l'objet d'un recours au Conseil d'Etat introduit par le voisin direct du projet, lequel recours a, de facto, contraint la Ville à justifier et à renforcer sa position sous peine d'irréalisme et de contradictions dommageables. Il est aussi important de souligner que le projet finalement autorisé (permis d'urbanisme n°629/2010 du 23/08/2011) présente une diminution de programme par rapport au projet initialement autorisé en 2007 (5 appartements au lieu de 6). La motivation développée à l'appui de cette position se rapporte donc à un cas particulier et ancien. Elle ne peut être reportée dans la réflexion globale à l'échelle du territoire communal induite par l'élaboration du projet de schéma de structure. Aujourd'hui, la

Ville ne délivrerait probablement plus un tel permis.

Il faut dès lors rappeler l'économie générale de la proposition du schéma de structure et du souhait d'appliquer à l'ensemble du territoire des critères de délimitation des différentes classes de manière non discriminatoire.

L'organisation des gradations de densité qui structure le schéma de structure dépend des distances piétonnes par rapport, d'une part, aux services, commerces et équipements de proximité caractérisant les noyaux de vie et, d'autre part, par rapport aux arrêts de transports en commun. Il est proposé une classification urbanistique en six classes basée, d'une part, sur les possibilités et les opportunités de déplacements piétons, cyclistes et en transports en commun dont les coûts environnementaux, sociaux et économiques sont les moins élevés, et, d'autre part, sur la proximité de services et d'équipements publics.

Les critères utilisés font référence à une proximité immédiate des services (300 à 600 mètres) et proximité d'une ligne TEC structurante. Par ligne structurante, il faut considérer une ligne d'une fréquence de 7,5 min en heure de pointe et de 10/12 min hors pointes (15/30 min le soir). La notion de service fait référence aux « noyaux de vie » qui rassemblent dans un périmètre restreint les commerces, services et équipements et forment un centre attractif. Ces éléments (ligne structurante TC et noyau de vie) sont reportés sur la carte « Options ». Ils permettent de comprendre et justifier notamment la délimitation du périmètre d'agglomération.

De manière plus particulière :

<u>Flawinne</u>. Les terrains repris en classe C correspondent en grande partie aux anciennes Comognes ce qui explique probablement la densité qu'on y rencontre, densité qui se rapproche en effet de celle rencontrée dans le centre de Flawinne. Outre les critères de proximité (TC et noyau de vie), le classement de cette partie de Flawinne en classe C se justifie également par le relief et des critères paysagers.

<u>Flawinne - Belgrade</u>. En ce qui concerne les quartiers situés en face de la base militaire, il est proposé d'adapter le périmètre d'agglomération pour éviter l'effet d'enclavement relevé dans l'avant-projet et de le verser en zone B.

<u>Beez</u>. Ce quartier ne rencontre en rien les critères précités. La densité rencontrée, approchant ponctuellement les 15 logements/ha, ne justifie en rien la nécessité de densifier à l'avenir ce territoire. Ce quartier est par ailleurs couvert en grande partie par des permis de lotir.

<u>Bouge - Champion</u>. Champion n'est pas en classe C, mais bien repris comme noyau villageois. Il s'agit en effet de considérer à côté de la zone urbaine et des bourgades ce troisième niveau d'organisation territoriale. Les villages se distinguent des bourgades par leur taille plus réduite et dans la mesure où ils n'atteignent pas la masse critique d'habitants susceptibles de viabiliser un centre de services, commerces et équipements de proximité. Ils sont également caractérisés par une présence plus marquée et à consolider de l'activité agricole.

Le cas de Bouge – Vedrin a longuement été débattu notamment dans le cadre des ateliers urbains et de l'évaluation des 3 scénarios. Il s'agit à nouveau d'anciennes comognes qui expliquent la densité qu'on y rencontre. Néanmoins, il n'existe que peu de possibilités d'y voir renforcer tant les services de proximité que les transports en commun pour en faire une ligne structurante. De plus, ce quartier se caractérise par l'étroitesse des voiries ce qui a été jugé incompatible avec une densification plus forte. A nouveau, le contexte et sa capacité d'évolution ne justifient d'augmenter

les seuils de densité.

<u>Salzinnes</u>. Il s'agit de considérer la partie haute de Salzinnes qui n'est pas à densifier. Il participe notamment de l'ambiance de la Citadelle et est repris dans le règlement communal d'urbanisme de la Citadelle qui, de manière réglementaire, limite la densification.

Selon le Fonctionnaire délégué, le schéma de structure galvaude également des terrains proches du centre en consacrant dans leur totalité les zones d'aménagement communal concerté des quartiers déjà mentionnés à de l'espace vert.

La mise en oeuvre progressive des ZACC a pour premier objectif de dynamiser et renouveler l'offre foncière à l'intérieur du périmètre d'agglomération.

Il est recommandé que les ZACC situées à l'intérieur du périmètre d'agglomération soient à affecter soit en centre urbain (classe A+), soit en partie centrale de quartier urbain (classe A), soit en partie périphérique de quartier urbain (classe B+). Ces zones sont considérées comme à mettre en oeuvre de manière prioritaire (priorité 1).

Il est recommandé que les ZACC situées à l'extérieur du périmètre d'agglomération et touchant de manière directe ce périmètre soient à affecter en partie périphérique de quartier urbain (classe B+) pour autant qu'elles ne portent pas atteinte à la structure écologique principale ainsi qu'aux valeurs paysagères.. Leur mise en oeuvre n'est cependant pas prioritaire (priorité 2). Leur mise en œuvre interviendra dans un second temps lorsque les ZACC de priorité 1 auront été mises en oeuvre.

Il est recommandé que les ZACC situées à l'extérieur du périmètre d'agglomération et ne touchant pas de manière directe ce périmètre soient considérées comme des réserves à long terme. Elles conservent leur occupation actuelle et participent à la pérennisation de l'activité agricole et la préservation des paysages et du réseau écologique.

Selon le Fonctionnaire délégué, en termes d'aménagement, rien ne justifie une différence de densité entre un bâtiment à rénover ou à reconvertir et une nouvelle construction.

Cette différence de densité, tel qu'expliqué ci-avant, a été supprimée.

Enfin, il lui paraît que la définition des gabarits n'est pas du ressort du schéma de structure communal. Ce n'est pas l'outil adéquat.

Cette recommandation est retirée. Il est précisé l'orientation suivante : « En classe A+, A et B+. Hauteur de référence : l'orientation pour le cadre morphologique et paysager du centre urbain préconise une hauteur d'immeuble en accord avec les immeubles existants proches qui valorise la silhouette générale de l'agglomération et ses repères naturels et architecturaux. Dans tous les cas, il s'agira de s'assurer qu'entre le sol et le niveau le plus haut, les relations humaines, visuelles et auditives permettent que les relations sociales soient effectives.
Dans les autres classes : Hauteur de référence : l'orientation pour le cadre morphologique et paysager des bourgades préconise une hauteur d'immeuble en accord avec les immeubles existants proches qui valorise la silhouette générale de l'agglomération et ses repères naturels et architecturaux.

Dépouillement de l'enquête publique relative au schéma de structure communal
Période allant du 20 septembre 2011 au 21 octobre 2011 inclus
(Pour un total de 208 réclamations et/ou observations dont
171 réclamations et/ou observations (dont des pétitions recueillant 209 signatures),
16 réclamations et/ou observations dans le registre prévu à cet effet et
21 réclamations et/ou observations déposées et/ou envoyées en dehors du délai d'enquête publique)

Au titre de préliminaire, en plus des réponses spécifiques apportées ci-dessous, aux observations émises lors de l'enquête publique, il y a lieu de prendre en compte systématiquement et complémentairement les réponses déjà apportées à la CCATM, au CWEDD et au Fonctionnaire délégué sur certaines thématiques.

Cette partie de la déclaration environnementale précise la manière dont il a été pris en compte les réclamations et les observations introduites durant l'enquête publique portant sur le projet de schéma de structure. Préalablement, les personnes ayant participé à l'enquête sont invitées à prendre connaissance des éléments de réponses formulées suite à la remise d'avis de la CCATM, du CWEDD et du fonctionnaire délégué.

Les éléments de réponses apportés ci-dessous détaillent des éléments complémentaires ou concernent des cas particuliers.

1. CONSIDERATIONS GENERALES

1.1. Considérations générales sur la consultation des acteurs

Références : n°10, n°63, n°164 – Registre aux réclamations : Page 5
Les réclamants estiment de manière générale que l'élaboration du schéma de structure ne s'est pas faite sur base d'une consultation des acteurs.

Il importe de rappeler que le Schéma de structure a fait l'objet d'une large consultation bien au-delà des impositions légales en la matière (comité d'accompagnement élargi, mise en place d'ateliers urbains lesquels étaient ouverts à tous sur d'un base d'un appel à candidatures., consultation d'acteurs et participation active de certains d'entre eux notamment les TEC, information à 4 reprises de la CCATM, 15 soirées d'information dans les différents quartiers et villages) et que par ailleurs la Ville de Namur développe de nombreuses initiatives pour sensibiliser les Namurois aux enjeux de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme (semaine de l'aménagement durable, conférences, visites, …).

Les instances représentatives identifiées par le CWATUPE ont été consultées (CWEDD, CRAT, Fonctionnaire délégué).

1.2. Accès aux PV des réunions des Comités d'accompagnement et de pilotage

Références : n°17, n°19, n°22, n°46, n°66, n°69, n°102, n°114, n°115, n°119, n°121, n°122, n°185
Les réclamants relèvent que les comptes-rendus des réunions du comité d'accompagnement et du groupe de pilotage ne sont pas joints au dossier et qu'il dès lors pas possible de se faire une opinion sur les orientations qui ont été suggérées par ce comité. Les réclamants estiment que ces documents devaient être portés à la connaissance du public.

A défaut de liste précise prévue par le texte organisant une enquête publique, ou lorsque le texte prévoit que « le dossier » est soumis à enquête, les documents qui doivent être présentés à l'enquête sur un objet déterminé se limitent aux documents essentiels, permettant la compréhension de l'objet soumis à enquête.

Ainsi, il résulte des textes relatifs à l'évaluation des incidences que l'étude d'incidences ou la notice d'évaluation des incidences relatives à une demande de permis doit être présentée à l'enquête publique.

En l'occurrence, l'article 78 du Cwatupe est muet. C'est le « projet de schéma de structure » qui est soumis à enquête publique. Les PV de comité d'accompagnement ne paraissent pas faire partie des informations devant d'office être présentées. Par contre, si ces documents étaient réclamés à la consultation, l'autorité était et est toujours disposée à les produire.

1.3. Opposition ou interrogation de portée générale

Références : n° 2, n°62, n°63, n°169 – Registre aux réclamations : Pages 7, 9-12
Les réclamants s'opposent ou s'interrogent de manière générale sur les objectifs poursuivis.

L'opposition formulée n'est nullement motivée par des éléments objectifs. De plus, l'objectif du schéma de structure est justement de planifier à long terme les grandes options de l'aménagement du territoire communal.

1.4. Pas de mise à l'enquête de documents cités dans le projet de schéma de structure (plan communal de mobilité, …) ou accès difficile aux documents mis en ligne – déficit d'information

Références : n°12, n°25, n°69, n°105, n°115, n°118, n°121, n°122, n°128, n°183.
Les réclamants font savoir que le schéma de structure fait référence à une série de documents existants et fonde ses analyses sur lesdits documents, sans toutefois que ceux-ci soient joints au dossier mis à l'enquête. Il n'est dès lors pas possible de se faire une opinion sur les conclusions tirées. L'enquête publique doit être réorganisée en mettant tous ces documents à disposition.

Certains réclamants estiment que le fait que les documents de référence ne soient pas disponibles lors de l'enquête témoigne d'un manque de transparence.

Les documents concernés ne devaient pas être mis à la disposition du citoyen lors de l'enquête publique sauf si ceux-ci étaient réclamés expressément à la consultation.

Il s'agit de documents facilement accessibles pour le citoyen et la plupart d'entre eux ont suivi une procédure d'adoption comprenant l'organisation d'une enquête publique.

1.5. Défaut dans l'enquête publique – Manque de clarté – Délai trop court

Références : n°1, n°10, n°111, n°148, n°165
Les réclamants estiment que le délai d'enquête publique est trop court et que la procédure manque de clarté ou d'une réelle concertation.

Les dispositions réglementaires régissant l'enquête publique ont été scrupuleusement suivies. De plus, d'autres modalités supplémentaires, telle la mise à disposition des documents sur le site Internet de la Ville, ont été mises en place.

Quant au délai d'enquête publique jugé trop court, il est prévu par le CWATUPE et a été respecté.

Quant à la fusion des modalités d'enquête publique pour les deux documents (schéma de structure et règlement), cela paraît normal dans la mesure où, d'une part, les modalités d'enquête publique sont identiques pour les deux documents et, d'autre part, il existe un intérêt particulier à soumettre les deux documents simultanément à l'enquête publique au vu de leur interaction respective et complémentarité à plus d'un titre.

1.6. Validité de la procédure d'enquête publique

Référence : n°149
Le réclamant estime que la procédure d'enquête publique n'est pas valide.

Les manquements dénoncés ne peuvent avoir d'importance que s'ils constituent des manquements majeurs qui seraient susceptibles de préjudicier l'appréciation de l'autorité administrative. Pour l'autorité, la procédure est valide.

1.7. Cohérence par rapport aux recommandations ministérielles – Capacité d'annulation du Ministre

Références : n°128, n°123, n°31
Les réclamants n'estiment que la proposition du schéma de structure ne tient pas compte des recommandations formulées par le Ministre Henry dans son document 'Politique d'aménagement du territoire pour le 21ième siècle ».

Il est possible pour l'autorité communale de s'écarter des recommandations ministérielles moyennant due motivation et justification.

En l'espèce, le projet de schéma de structure ne s'en écarte que très légèrement. Il suit le même objectif, mais la méthode a été différente car elle a été adaptée aux caractéristiques du territoire namurois. La ville compacte et dense est l'objectif poursuivi tant par la Région que par le schéma de structure. Cet objectif doit rencontrer à l'échelle communale les spécificités sociales, environnementales et patrimoniales. L'expérience du schéma directeur du plateau d'Erpent a permis à la Ville de faire correspondre cet objectif aux besoins et aux aspirations des Namurois.

2. DROITS FONCIERS

2.1. Atteinte au droit de propriété

Références : n°6, n°11, n°12, n°18, n°20, n°21, n°27, n°79, n°94, n°149, n°171. – Registre aux réclamations : Pages 21 et 22

Ces réclamations invoquent une atteinte au droit de propriété

Le schéma de structure poursuit précisément un objectif d'intérêt général, ne porte pas atteinte au droit de propriété en ce qu'il s'exerce dans le respect des lois et règlements.

Le fait, notamment, d'édicter des seuils de densité indicatifs par partie de territoire constitue certes, dans certains cas, une limitation potentielle du droit de propriété, mais pareille indication ne

constitue en rien une privation du droit de propriété soumise à préalable indemnité.

Les règles d'égalité et de non discrimination contenues dans les articles 10 et 11 de la Constitution n'excluent pas qu'une différence de traitement soit établie entre certaines catégories de biens ou de personnes, pour autant que le ou les critères de différenciation fondant le traitement spécifique soient susceptibles d'une justification objective et raisonnable, ce qui est le cas du schéma de structure, lequel énonce précisément les critères de sélection qui ont prédominé, entre autres pour la détermination des différents seuils de densité.

De jurisprudence constante, l'aménagement du territoire et l'urbanisme impliquent nécessairement que des traitements différenciés soient appliquées aux diverses parties et aux divers biens immobiliers du territoire, selon leurs caractéristiques intrinsèques. La répartition en zones et/ou les traitements différenciés de biens immobiliers n'ont pas de caractère discriminatoire dès lors que le traitement différent est fondé sur des critères objectifs et raisonnables.

Par ailleurs, le schéma de structure ne limite en rien les droits consacrés par le plan de secteur. D'une part, le schéma de structure se doit d'être un instrument d'orientation indicatif de la politique communale de l'aménagement du territoire et, d'autre part, le schéma de structure et le plan de secteur n'ont pas le même objet.

Le plan de secteur régit de manière contraignante et réglementaire la détermination des différentes affectations du territoire et comporte éventuellement des prescriptions d'ordre planologique ou urbanistique tandis que le schéma de structure édicte certes des zones de traitement différencié, mais ne peut en aucun cas déroger au plan de secteur. Il ne peut que recommander d'y déroger ou de le réviser dans le respect des mécanismes prévus par le CWATUPE. A cet égard, le schéma de structure ne porte pas atteinte au plan de secteur.

2.2. Indemnisation des propriétaires

Références : n°13, n°31, n°46, n°69, n°93, n°18, n°20, n°21, n°46, n°69, n°115, n°119, n°121, n°122, n°128, n°146, n°147, n°181, n°184, n°186, n°187
Les réclamants estiment que le schéma de structure énonce de fortes restrictions à l'urbanisation, en particulier pour la classe C et demandent si un mécanisme d'indemnisation des moins-values est prévu.

Le schéma de structure n'emporte aucune règle contraignante. Le Cwatupe ne prévoit aucune règle emportant un droit à indemnisation suite à l'adoption d'un schéma de structure.

2.3. Risque de hausse des prix et mixité sociale – accès au logement

Référence : n°8, n°11, n°12, n°16, n°53, n°58, n°69, n°94, n°107, n°110, n°113, n°121, n°128, n°135, n°147, n°167, n°168, n°187

Les réclamants s'interrogent sur le maintien de la mixité sociale dans les quartiers et sur le risque de voir augmenter les prix de l'immobilier ou de manière plus générale sur le risque de dualisation sociale.

La mixité sociale ne peut être rencontrée que dans un schéma favorisant la mixité des fonctions et des types d'habitat (en zone d'agglomération, dans les bourgades et dans les cœurs de villages), ainsi que la proximité avec les services et les TEC.

Quant aux craintes de hausse de prix de l'immobilier dues à l'application de l'avant-projet de SSC, la Ville de Namur souligne que celui-ci ne crée pas de raréfaction de l'offre, mais qu'il la réoriente et la développe à l'intérieur du périmètre d'agglomération et des bourgades, dans des quartiers mieux dotés en services de proximité et mieux desservis par les TEC. Elle rappelle que le Schéma de Structure est un instrument d'orientation qui devra être accompagné d'une politique foncière et de logements publics cohérente.

Certains réclamants estiment que les options du projet de schéma de structure visant à freiner les divisions excessives des logements, celles-ci sont formulées de manière telle qu'elles s'apparentent à de véritables règles ne rentrant pas dans le champ d'application du SSC (accès au jardin, maintien d'un logement unifamilial au rez-de-chaussée, interdire le report des besoins de stationnement en domaine public) et qui risque de plus d'empiéter sur la police spéciale du logement lorsqu'elles imposent, par exemple, trois chambres et plus, …

La densité ou le type de logements sur le territoire constituent des paramètres qui ressortissent à la police de l'urbanisme. Dès lors, des restrictions proposées à la division de logements en des endroits déterminés, constituent des critères indicatifs admissibles, inhérents à la politique de l'aménagement du territoire, sans empiéter sur la police du logement.

3. DELIMITATION DES CLASSES

3.1. Méthode de délimitation des différentes classes

Références : n°1, n°3, n°7, n°8, n°10, n°12, n°13, n°18, n°23, n°31, n°32, n°35, n°36, n°38, n°39, n°40, n°41, n°42, n°43, n°44, n°45, n°47, n°48, n°57, n°64, n°65, n°67, n°69, n°74, n°84, n°90, n°92, n°93, n°95, n°98, n°101, n°104, n°112, n°122, n°124, n°125, n°126, n°128, n°135, n°141, n°146, n°164, n°165, n°171, n°190, n°191. – Registre aux réclamations : Pages 16 et 20

Les réclamants remettent en cause la manière dont les différentes classes ont été déterminées et posent des questions de compréhension ou formulent des adaptations.

De nouveau et de manière générale, il est rappelé que la sélection des classes a été opérée sur base de critères objectifs et que le SSC est un document à caractère indicatif obligeant l'autorité à un examen au cas par cas.

L'option fondamentale d'une urbanisation différenciée en fonction de la densité est d'abord et avant tout basée sur la morphologie bâtie existante. La différenciation par classe correspond globalement aux caractéristiques du bâti namurois et entend valoriser et développer leurs spécificités propres. A partir de cette armature générale, les critères qui sont utilisés font référence à une proximité immédiate des services (300 à 600 mètres) et à une proximité d'une ligne TEC structurante. Par ligne structurante, il faut considérer une ligne d'une fréquence de 7,5 min en heure de pointe et de 10/12 min hors pointes (15/30 min le soir). La notion de service fait référence aux « noyaux de vie » qui rassemblent dans un périmètre restreint les commerces, services et équipements et forment un centre attractif. Ces éléments (ligne structurante TC et noyau de vie) sont reportés sur la carte « Options ». Ils permettent de comprendre et justifier notamment la délimitation du périmètre d'agglomération.

Critères de délimitation de la classe A+

- *Territoire dans lequel les parcelles sont situées à moins d'une distance approximative de 300 m - 5 minutes à pied - d'un noyau de services, commerces et équipements de proximité ;*

- *Territoire dans lequel les parcelles sont situées à moins d'une distance approximative de 300 m - 5 minutes à pied - des services de centre urbain (travail, commerce, éducation, santé, sport, …) ;*
- *Territoire dans lequel les parcelles sont situées à moins d'une distance approximative de 300 m - 5 minutes à pied - d'un arrêt de transport en commun d'une ligne TEC structurante ;*
- *Territoire dans lequel les parcelles bénéficient de la proximité d'une gare SNCB et de la Meuse et/ou de la Sambre.*

Critères de délimitation de la classe A

- *Territoire dans lequel les parcelles sont situées à moins d'une distance approximative de 300 m - 5 minutes à pied - d'un noyau de services, commerces et équipements de proximité*
- *Territoire dans lequel les parcelles sont situées à moins d'une distance approximative de 300 m - 5 minutes à pied - d'un arrêt de transport en commun d'une ligne TEC structurante.*

Critères de délimitation de la classe B+

- *Territoire dans lequel les parcelles sont situées entre approximativement 300 m et 600 m – entre 5 et 10 minutes à pied - d'un noyau de services, commerces et équipements de proximité et situées entre approximativement 300 m et 600 m – entre 5 et 10 minutes à pied - d'un arrêt de transport en commun d'une ligne TEC structurante ou territoire dans lequel les parcelles sont situées à moins d'une distance approximative de 300 m - 5 minutes à pied - d'un arrêt de transport en commun d'une ligne TEC structurante et à plus d'une distance approximative de 600 m - 10 minutes à pied - d'un noyau de services, commerces et équipements de proximité.*

Critères de délimitation de la classe B

- *Territoire dans lequel les parcelles sont situées à moins d'une distance approximative de 600 m - 10 minutes à pied - d'un noyau de services, commerces et équipements de proximité*
- *Territoire dans lequel les parcelles sont situées à moins d'une distance approximative de 600 m - 10 minutes à pied - d'un arrêt de transport en commun d'une ligne TEC structurante complémentaire*

Critères de délimitation de la classe C+

- *Territoire correspondant à la structure villageoise historique dans lequel sont présents des bâtiments d'exploitation agricole ou sylvicole et un ou plusieurs services, commerces et équipements de proximité.*
- *Territoire non desservi par une ligne TEC structurante ni par une ligne TEC structurante complémentaire.*

Critères de délimitation de la classe C

- *Territoire dans lequel les parcelles sont situées à plus d'une distance approximative de 600 m - 10 minutes à pied - d'un noyau de services, commerces et équipements de proximité*

3.2. Méthode de calcul de la densité

Le schéma de structure constitue un instrument de conception et de planification du territoire communal. Contrairement à un plan ou à un règlement, un schéma n'a pas de valeur réglementaire.

C'est un document à caractère indicatif définissant des objectifs à atteindre et un esprit à poursuivre.

Il constitue néanmoins la ligne de conduite que se donne la Ville de Namur et précise ce qu'est pour elle la notion de bon aménagement des lieux. Ainsi, le schéma de structure a pour ambition de guider l'esprit et d'orienter l'action des autorités locales et des demandeurs de permis d'urbanisme notamment, sans préjudice du droit de propriété et des potentialités de réalisation d'un bien dans un espace temps défini, soit jusqu'à l'établissement d'un prochain schéma de structure ou jusqu'à ce que ses objectifs opérationnels soient atteints. Il n'empêche pas la construction, il l'oriente et la balise. Il n'est pas un impératif, mais une grille de référence.

Dans la mesure où le schéma est d'ordre indicatif, il reste obligatoire pour l'autorité administrative de motiver au cas par cas ses décisions.

Le schéma de structure donne notamment une orientation sur la densité optimale de logements et d'activités pour les différentes classes identifiées. Cette démarche a pour objectif de conforter la structure spatiale projetée en orientant la répartition des habitants sur le territoire communal.

Les densités recommandées sont des valeurs guides qui doivent permettre d'orienter et d'encadrer les projets urbanistiques et architecturaux. Elles doivent permettre de faire émerger des réponses adéquates aux caractéristiques des sites tout en concrétisant les propositions de croissance urbaine différenciée définies par le schéma de structure.

La densité est exprimée en logement/ha brut comprenant la parcelle et l'espace public de desserte.1 équivalent logement = 100 m2 d'occupation autre que le logement et compatible avec celui-ci.

L'évaluation de la densité s'opère sur les parties de la parcelle reprises en zone d'habitat et/ou en zone d'habitat à caractère rural. Ces valeurs-guides doivent être utilisées de manière nuancée pour tenir compte des caractéristiques du contexte déjà bâti. Dans certains cas, comme par exemple lors de projets de rénovation ou de construction neuve qui s'insèrent ponctuellement dans un tissu bâti existant, des recommandations visant l'intégration et l'accord seront formulées.

La pertinence d'un projet dépend de l'adéquation entre la densité du bâti et la qualité de vie résultant de l'organisation des espaces publics et privés, condition essentielle à une bonne perception de la densité. C'est ainsi que les densités indiquent un cadre de référence qui peut être adapté, le cas échéant, pour mieux tenir compte du contexte paysager ou de caractéristiques environnementales ou topographiques. De même, afin de préserver l'intimité et l'éclairage naturel des habitations, des distances suffisantes entre façades arrières doivent pouvoir être ménagées.

Sur ce point, le mécanisme a été revu et écrit de manière très précise dans le texte du SSC.

Une question se pose sur l'application de cette méthode pour les zones de services publics et d'équipement communautaire du plan de secteur.

En cas de réaffectation des zones de services publics et d'équipements communautaires situées dans le périmètre d'agglomération ou dans une bourgade, il est souhaitable que cette réaffectation privilégie les destinations admises en zone d'habitat. Il sera alors tenu compte des classes d'urbanisation du périmètre d'agglomération (A+, A, B+) ou de la bourgade (B) du contexte.

Dans les autres cas de figure, le schéma propose de maintenir l'affectation des zones de services publics et d'équipements communautaires.

3.3. Recommandations en matière de zones denses

Référence : n°112
Le réclamant s'interroge sur l'opportunité de densifier autour des lignes de bus qui passent dans des rues à trafic intense. Il propose de développer au contraire des cheminements piétons parallèles.

Densifier les "rues bruyantes" permet et justifie précisément d'y prendre des mesures visant à ralentir et apaiser le trafic et à donner priorité aux modes durables (piétons, cyclistes et TEC). Le développement de cheminements parallèles piétons est tout à fait souhaitable et complémentaire à l'aménagement de chaussées, avenues ou boulevards urbains de qualité; l'ensemble urbanisé offrant ainsi une heureuse diversité d'ambiances répondant à la diversité des aspirations des habitants.

3.4. Remise en cause de la classe C

Références : n°1, n°3, n°8, n°12, n°13, n°26, n°53, n°18, n°20, n°21, n°69, n°100, n°115, n°118, n°119, n°120, n°121, n°122, n°146, n°147, n°176, n°181, n°184, n°3, n°110, n°24, n°26, n°93, n°149 – Registre aux réclamations : pages 2, 3 et 4

Les réclamants contestent les recommandations concernant la classe C et plus particulièrement le fait que les terrains situés en classe C pourraient être assimilés à des terrains non constructibles et que dès lors qu'il serait impossible de les vendre ou qu'ils perdraient de leur valeur. Certains réclamants estiment également que ces recommandations vont à l'encontre du principe de gestion parcimonieuse du sol et qu'une politique incitative de retour en ville devrait être favorisée.

A cet égard, il y a lieu de rappeler le caractère indicatif du schéma de structure et l'obligation qui est celle de l'autorité administrative d'examiner et d'apprécier adéquatement chaque cas d'espèce par rapport aux options préconisées par le schéma de structure.

Les critères de délimitation des différentes classes ont été exposés dans les documents soumis à enquête. Ils sont rappelés au point 3.1.

En terme de densité de la classe C, dans les zones non bâties (100m et plus le long d'une voirie) ou caractérisées par un habitat dispersé, la densité recommandée a été revue et est dorénavant de 0 à 7 logements/ha et équivalents logements.

- *ha brut comprenant la parcelle reprise en zone d'habitat ou d'habitat à caractère rural et l'espace public de desserte*
- *1 équivalent logement = 100 m2 d'occupation autre que le logement et compatible avec celui-ci.*

Dans les zones situées dans les espaces périurbains, en extension de la zone urbaine, soit en franges des bourgades et villages, la densité recommandée tiendra compte des caractéristiques paysagères et écologiques du contexte bâti et non bâti environnant.

A ce titre, il en découle qu'il est pertinent d'autoriser l'urbanisation d'une parcelle existante en contexte déjà bâti ne répondant pas au critère de densité de la classe C pour autant :

- qu'elle bénéficie d'un accès à une voie répondant aux impositions réglementaires d'équipement, d'aménagement et d'épuration des eaux usées précitées ;
- qu'elle présente une contenance acceptable eu égard tant au programme proposé qu'à la contenance des parcelles existantes dans la trame bâtie et non bâtie environnante ;
- que la ou les construction(s) préserve(nt) les caractéristiques paysagères et écologiques du contexte bâti et non bâti environnant.

L'urbanisation de ces zones n'est dès lors pas interdite, mais leur densification n'est pas souhaitée.

Il est ici rappelé que l'affectation d'une parcelle en zone d'habitat ou d'habitat à caractère rural au plan de secteur est une condition nécessaire à son urbanisation mais nullement suffisante.

Ainsi, l'appréciation à apporter aux projets doit se fonder :

- *d'une part, sur les dispositions réglementaires découlant de l'article 128 §§1 et 2 du CWATUPE imposant de refuser le permis d'urbanisme ou d'urbanisation ou de l'assortir de conditions particulières, dans le respect du principe de proportionnalité des charges d'urbanisme éventuelles, s'il s'agit de bâtir ou d'urbaniser un terrain n'ayant pas d'accès à une voie suffisamment équipée en eau, en électricité, pourvue d'un revêtement solide et d'une largeur suffisante, compte tenu de la situation des lieux, et pour autant que les conditions en matière d'épuration des eaux usées du Code de l'eau ne soient pas rencontrées pour la ou les parcelles concernées*
- *d'autre part, sur les principes fondamentaux régissant la police de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire que sont le bon aménagement des lieux, l'intégration au cadre bâti et non bâti environnant, la prise en compte des circonstances urbanistiques et architecturales locales et l'impact du projet dans le paysage.*

3.5. Mode de calcul

Référence : n°136, n°164
Le réclamant questionne la possibilité de division parcellaire en classe C et quelle est la parcelle à prendre en considération.
Le réclamant demande qu'une procédure de détermination du nombre de logements à l'hectare doit être clairement établie.

Il s'agit bien de considérer la parcelle existante. Cette précision a été apportée au texte.
Le mode de calcul est précisé sous forme d'orientation.

3.6. Notion de voirie équipée

Référence : n°136
Le réclamant souhaite que soit pris en compte le niveau d'équipement de la voirie avant d'autoriser l'urbanisation.

Cette disposition existe dans le Cwatupe.

4. PROGRAMMATION DES ZACC

4.1. Degré de priorité des ZACC préconisé par le SSC

Références : n°0, n°23, n°57, n°123, n°192 + registre p.25.
Les réclamants s'interrogent de manière générale sur les critères ayant conduit aux choix des affectations des ZACC.

La mise en oeuvre progressive des ZACC a pour premier objectif de dynamiser et renouveler l'offre foncière à l'intérieur du périmètre d'agglomération. Il est recommandé que les ZACC situées à l'intérieur du périmètre d'agglomération soient à affecter soit en centre urbain (classe A+), soit en partie centrale de quartier urbain (classe A), soit en partie périphérique de quartier urbain (classe B+). Ces zones sont considérées comme à mettre en oeuvre de manière prioritaire (priorité 1).

Il est recommandé que les ZACC situées à l'extérieur du périmètre d'agglomération et touchant de manière directe ce périmètre soient à affecter en partie périphérique de quartier urbain (classe B+) pour autant qu'elles ne portent pas atteinte à la structure écologique principale ainsi qu'aux valeurs paysagères.. . Leur mise en oeuvre n'est cependant pas prioritaire (priorité 2). Leur mise en œuvre interviendra dans un second temps lorsque les ZACC de priorité 1 auront été mises en oeuvre.

Il est recommandé que les ZACC situées à l'extérieur du périmètre d'agglomération et ne touchant pas de manière directe ce périmètre soient considérées comme des réserves à long terme. Elles conservent leur occupation actuelle et participent à la pérennisation de l'activité agricole et la préservation des paysages et du réseau écologique.

4.2. ZACC de Belgrade

Référence : n°0
Le réclamant pose la question de savoir si des espaces commerciaux peuvent être construits dans cette zone.

La ZACC à l'entrée de Belgrade destinée notamment à recevoir le P+R est affectée en zone de services et d'équipements. Elle ne peut pas accueillir des fonctions résidentielles.

Il est précisé que cette zone peut accueillir outre l'équipement du parking-relais :
- *les services liés au transport (billeterie, location de voiture, …) ;*
- *les services liés aux voyageurs (restauration, salle d'attente, …) ;*
- *les services annexes (services de consommation immédiate : épicerie, presse, retrait d'argent, …).*

4.3. ZACC dite des Baseilles bordant le bois Brulé à Erpent

Référence : n°23
Le réclamant estime que cette ZACC devrait pouvoir être urbanisée tenant compte de sa localisation et de ses caractéristiques.

Cette ZACC est confirmée en « ZACC considérée comme réserve à long terme ». D'une part, elle participe à une continuité écologique identifiée comme à maintenir et à renforcer et d'autre part les disponibilités foncières identifiées sur le plateau d'Erpent ont été jugées suffisantes pour répondre aux besoins en matière de logement d'ici 2025.

4.4. ZACC de la rue Géronsart à Erpent

Référence : n°57
Le réclamant (le foyer Jambois) estime que ce terrain fait partie des réserves permettant une évolution de son patrimoine immobilier. Dans un contexte où la demande en logements sociaux se fait de plus en plus importante, il déplore l'affectation qui ne permettra plus une future urbanisation au profit de personnes aux revenus précaires.

Cette ZACC est confirmée en « ZACC considérée comme réserve à long terme ». Cette ZACC participe à une continuité écologique identifiée comme à maintenir et à renforcer. Par ailleurs, ce site ne rencontre pas les critères de proximité de services ou de desserte en TC tels que le schéma de structure les a définis. La proximité de la voie ferrée et les nuisances de bruit potentielles sont également à relever. Par ailleurs, un réclamant (page 25 du registre) informe que ce site est une ancienne décharge et pourrait présenter potentiellement des risques.

4.5. ZACC dite de Géronsart à Erpent

Référence : page 25 du registre
Le réclamant estime que cette ZACC devrait pouvoir être urbanisée tenant compte de sa localisation et de ses caractéristiques.

Comme déjà évoqué, le schéma de structure propose d'affecter les ZACC qui touchent le périmètre d'agglomération, mais qui ne portent pas atteinte à la structure écologique principale ainsi qu'aux valeurs paysagères en partie périphérique de quartier urbain (classe B+). La ZACC dite de Géronsart rentre dans ses conditions. Sa mise en œuvre n'est cependant pas prioritaire (priorité 2). Sa mise en œuvre interviendra dans un second temps lorsque les ZACC de priorité 1 auront été mises en œuvre à travers l'adoption d'un rapport urbanistique et environnemental.

4.6. ZACC dite Grande Tige à Erpent

Référence : page 25 du registre
Le réclamant estime que cette ZACC devrait pouvoir être urbanisée tenant compte de sa localisation et de ses caractéristiques.

Comme déjà évoqué, le schéma de structure propose d'affecter les ZACC qui touchent le périmètre d'agglomération, mais qui ne portent pas atteinte à la structure écologique principale ainsi qu'aux valeurs paysagères en partie périphérique de quartier urbain (classe B+). La ZACC dite Grande Tige rentre dans ses conditions. Sa mise en œuvre n'est cependant pas prioritaire (priorité 2). Sa mise en œuvre interviendra dans un second temps lorsque les ZACC de priorité 1 auront été mises en œuvre à travers l'adoption d'un rapport urbanistique et environnemental.

4.7. ZACC de St-Marc

Il est renvoyé ici aux observations concernant le village de St-Marc.

5. SITES A REHABILITER - SAR

5.1. Questionnements par rapport aux affectations projetées

Référence : n°135
Le réclamant estime que :

- le port du Bon Dieu devrait recevoir une affectation publique ou rester non construite participant à l'espace public ;

- le site de l'Atelier : le déménagement du Colruyt est à éviter cela participerait à l'éclatement des fonctions ;
- le site des anciens abattoirs de Bomel pourrait accueillir une fonction comme une académie de musique décentralisée.

Le port du Bon Dieu. Ce site se localise dans le centre urbain en classe A+ qu'il doit venir renforcer et donc peut recevoir une fonction résidentielle. Devant participer de l'image de Namur Capitale, il est également identifié comme un site stratégique pouvant accueillir un équipement urbain majeur. Outre les recommandations de mise en œuvre de la classe A+, la réhabilitation de ce site doit nécessairement tenir compte de la volonté d'aménager en bord de Meuse un espace fédérateur constituant à la fois une vitrine du centre urbain et un élément privilégié du paysage.

Le site de l'Atelier, chaussée de Liège. Ce site se localise en entrée du périmètre d'agglomération en partie centrale des quartiers urbains en classe A. Il constitue également l'aboutissement de la ligne structurante N90.

Dans cette zone, le schéma recommande la localisation des activités commerciales destinées aux particuliers de biens non encombrants courants, activités liées à l'entretien de la personne et activités horeca, de manière préférentielle dans ou à proximité immédiate d'un noyau de vie. Cette recommandation n'exclut pas la possibilité d'installer un Colruyt sur le site de l'Atelier.

Les anciens abattoirs de Bomel en classe A , dans un noyau de vie, vont permettre d'accueillir les ateliers créatifs du Centre Culturel et la BD-thèque.

5.2. Proposition d'un nouveau SAR

Référence : n°10
Le réclamant propose de faire reconnaître comme SAR :
- le Grognon ;
- l'actuelle caserne des Pompiers ;
- l'actuelle Maison de Repos La Closière ;
- la crèche des Petits Pouillons.

Le choix des SAR a été opéré dans le cadre du schéma de structure sur base des critères suivants :
- *site localisé au sein du périmètre d'agglomération ;*
- *site présentant une superficie suffisante pour jouer un rôle structurant ;*
- *site permettant d'accueillir, selon les cas, un projet mixte ;*
- *selon les cas, la possibilité de renforcer les services à la population.*

Il est également important de souligner que la liste ne reprend que les sites dont la mise en œuvre est jugée prioritaire. La liste n'est pas fermée. D'autres sites pourront être rajoutés à cette liste.

5.3. Site Magondeaux - maillage

Référence : n°57
Le réclamant ne remet pas en cause la proposition de SAR, mais demande des explications complémentaires sur le maillage proposé entre la cité sociale et la rue de Dave.

Il est rappelé que les grandes options d'éco-accessibilité du schéma, à savoir la structuration de l'agglomération autour et à partir de la marche à pied, du vélo et des transports en commun,

constituent une des politiques d'intégration et de mixité sociale les plus efficaces afin de réduire les inégalités sociales. Dans cette perspective, des nouveaux franchissements et l'amélioration de franchissements existants piétons et cyclistes des lignes de chemin de fer et des cours d'eau sont envisagés afin de contribuer au désenclavement des quartiers socialement fragilisés situés dans les plaines mosane et sambrienne.

La cité sociale du Foyer Jambois est concernée par cette recommandation. Le schéma préconise de réfléchir à une meilleure relation entre cette cité et le noyau de vie située rue de Dave. La flèche reprise sur la carte identifie l'intention sans en préciser les modalités qui doivent être étudiées plus en détail.

6. PRU « GARE »

6.1. Proposition d'une cité administrative sur la dalle de la gare de Namur

Référence : n°128, n°135
Les réclamants proposent une cité administrative sur la dalle de la gare de Namur prolongée jusqu'au pont de Louvain.

Cette proposition n'est pas celle retenue par la Ville. Le réclamant n'apporte aucune donnée notamment sur la faisabilité financière d'une telle proposition. L'option d'installer une gare des bus sur la dalle de la gare est en cours d'élaboration via un périmètre de remembrement urbain.

L'utilisation de la dalle de la gare SNCB-Holding pour une implantation d'une future gare des bus périurbains, rencontre également une logique d'optimisation des espaces en centre-ville. A nouveau, ce projet répond aux objectifs fixés dans la déclaration de politique régionale, dans son axe 'promouvoir la mobilité durable pour tous' qui souligne que cet objectif pourra notamment se concrétiser grâce à la 'prise en compte de toutes les mesures nécessaires pour favoriser pour les personnes un transfert modal des véhicules motorisés vers les transports en commun et les modes doux'. Cet objectif passe notamment également par une amélioration de l'offre des transports en commun qui s'accompagne du 'développement, en concertation avec tous les acteurs de la mobilité, de la complémentarité avec la SNCB et les autres modes de déplacement comme les voitures partagées, les taxis et le vélo'

Pour rappel, le Périmètre de Remembrement Urbain du site de la gare de Namur vise principalement à intégrer les différents programmes des acteurs publics (Ville de Namur, SPW, SRWT, SNCB Holding) avec le programme du Côté Verre s.a. (centre commercial). En cours d'étude, la réflexion a également intégré le front bâti du site du bâtiment de l'ancienne poste.

Cet outil urbanistique vise à orienter le développement d'une partie de la ville et d'assurer la cohérence entre les différentes interventions, principalement en veillant à assurer une qualité de l'espace public et de la mobilité.

L'étude du PRU est réalisée sur base des différentes études récentes menées dans le périmètre concerné :

- *Le schéma directeur « aménagement du site de la gare de Namur » réalisé par Eurogare en partenariat avec la Ville de Namur, la SNCB Holding et la SRWT (août 2010) ;*

- *L' « étude de reports de trafic en cas de fermeture totale ou partielle de la circulation sur la place de la Station » réalisé par Transitec (juillet 2010).*

- *L'étude du Périmètre de Remembrement Urbain du site de la gare poursuit également la réflexion menée dans le cadre de la mission confiée à l'AM Atelier 4d et Atelier d'architecture sur la « réorganisation des espaces publics du Centre-Ville ».*

Ces études ont été menées récemment sous la direction de la Ville et des différentes administrations, services et partenaires publics et privés.

6.2. Nécessité d'une étude socio-économique sur les besoins commerciaux

Référence : n°177
Le réclamant estime nécessaire de faire réaliser une étude socio-économique sur les besoins commerciaux de Namur.

Cette question a fait l'objet d'études spécifiques.

- *Schéma de développement commercial – arrondissement de Namur. Etude réalisée en 2010 par Augeo pour le compte de la Région wallonne.*

- *Etude de faisabilité et détermination du mix d'un centre commercial à Namur – Mathieur Jaspard, G. Devillet, B. Mérenne-Schoumaker pour le Côté Verre S.A.*

L'implantation d'un centre commercial en plein centre-ville permet de renforcer Namur par rapport aux autres grands espaces commerciaux voisins et de positionner stratégiquement la Ville par rapport aux populations du nord de la province et du sud du Brabant wallon.

6.3. Nécessité d'évaluer les impacts sur les quartiers environnants

Référence : n°10
Le réclamant estime que l'aménagement de la gare des bus sur la dalle de la gare doit faire l'objet d'une étude d'impact.

Le dossier du périmètre de remembrement urbain comprend un volet « Evaluation » portant notamment sur les impacts sur le quartier.

7. GABARIT

Références : n°12, n°69, n°104, n°164
Le réclamant estime que les exceptions concernant les gabarits sont proposées de manière arbitraire. La notion de cas exceptionnels n'est pas définie. Le réclamant propose une cartographie plus fine des lieux où des exceptions seront dûment autorisées. Un autre réclamant estime que ces gabarits ne tiennent pas compte des caractéristiques du contexte et doivent être réduits.

Tel qu'expliqué ci-avant, la recommandation concernant les gabarits est retirée et est remplacée par le renvoi à une hauteur de référence.

8. CONCORDANCE AVEC LA POLITIQUE NOYAU D'HABITAT

Référence : n°63
Le réclamant s'interroge sur la concordance entre les options du schéma de structure et les noyaux d'habitat tels que définis actuellement par la Région.

Le schéma de structure précise que le périmètre d'agglomération et les bourgades correspondent à la notion de noyau d'habitat tel que le définit l'article 174 du CWATUPE et l'article 79 du CWL. Une proposition en ce sens a été formulée à la Région.

9. ZAE DE BOUGE

9.1. Terrain de la briqueterie

Références : n°60, n°136
Les réclamants avancent plusieurs arguments justifiant de la nécessité de conserver en zone d'activités économiques les terrains dits de la briqueterie et notamment les possibilités de répondre aux exigences environnementales.

Sur cette base, l'option de maintenir la zone actuelle de la « briqueterie » (zone d'activité économique industrielle) est retenue.

9.2. Opposition à la révision du plan de secteur

Références : n°61, n°96, n°97, n°128, n°132, n°133, n°135, n°137, n°138, n°139, n°140, n°142, n°143, n°144, n°145, n°153, n°154, n°155, n°156, n°157, n°158, n°159, n°160, n°161, n°173.

Les réclamants s'opposent à la révision proposée pour des raisons d'ordre paysager ou d'atteinte à des bonnes terres agricoles et souhaitent en connaître les raisons. Certains d'entre eux relèvent les incohérences prises par les pouvoirs publics sur ce dossier.

Certains réclamants estiment que la notion de plurifonctionnelle ne garantit pas l'affectation future du site.

Un réclamant estime que les modifications du plan de secteur devraient faire l'objet d'une carte séparée.

Sur ce point, il y a lieu de se référer aux réponses déjà apportées ci-avant.

Quant à la artographie, il est précisé que les suggestions de modifications du plan de secteur feront l'objet d'une carte distincte afin que la carte du schéma de structure reste conforme à la carte du plan de secteur.

10. ZAE DE RHISNES

10.1. Soutien à la révision de la zone d'équipement

Référence : n°59
Le réclamant soutient la proposition du schéma de structure.

Il est pris acte.

10.2. Opposition à la révision de la zone d'équipement
Références : n°132, n°135 et n°165

Les réclamants s'opposent à la modification du plan de secteur envisagée et demande que le fort soit protégé comme élément patrimonial.

Sur ce point, il y a lieu de se référer aux réponses déjà apportées ci-avant.

10.3. Demande de l'activité commerciale le long de la N4

Référence : n°68
Le réclamant s'oppose à la recommandation du schéma de structure qui propose d'étendre à l'ensemble de la zone la surimposition présente au R 1.1 qui précise que « les commerces de détail et les services à la population ne sont pas autorisés à s'implanter dans la zone repérée *R1.1., sauf s'ils sont l'auxiliaire des activités admises dans la zone ». Le réclamant souhaite pouvoir conserver la possibilité du commerce de détail et de semi-gros en bordure de N4.

En ce qui concerne le commerce de détail, le schéma de structure ne souhaite pas voir développer ce type d'offre commerciale en bordure de la N4 dans la zone économique de Rhisnes. Il est rappelé que les activités commerciales destinées aux particuliers de biens non encombrants courants (boulangerie, boucherie, poissonnerie, épicerie, commerces généralistes de type « supermarchés », commerces de journaux, tabac et/ou boissons, pharmacie, banque, …), les activités liées à l'entretien de la personne (coiffeur, opticien, etc.) et les activités horeca se localisent également en priorité dans ou à proximité immédiate d'un noyau de vie dans le centre urbain (classe A+), dans les parties centrales des quartiers urbains (classe A), dans le noyau de vie de La Plante (classe B+), dans les bourgades (classe B) et dans les villages (C+). Dans la classe B+, à titre exceptionnel, des commerces de biens non encombrants courants sont implantés après avoir vérifié de manière attentive leur viabilité et pour autant que les espaces qui les accueilleront puissent être facilement reconvertis à d'autres affectations. Le noyau de vie de La Plante constitue un cas particulier dans la mesure où il s'agit de l'unique noyau de vie se situant en partie périphérique des quartiers urbains (classe B+).

Il est précisé que les activités commerciales de biens encombrants, de biens à destination des professionnels et les activités de production de biens matériels générant des flux importants se localisent de préférence, le long des voies structurantes, des voies principales et des voies de liaisons interquartiers telles que définies dans la hiérarchie du réseau, à l'exclusion du centre urbain (classe A+). Les activités destinées à des professionnels peuvent donc trouver place en bordure de la N4. Cette recommandation rencontre de la sorte l'avis formulé par le fonctionnaire délégué en date du 22 août 2005 (cité par le réclamant) qui souligne « Il me paraît néanmoins nécessaire dans le cadre du développement de la ville de pouvoir fournir des possibilités d'implantations à certaines firmes commerciales ou de service nécessitant des surfaces importantes et souvent peu compatibles avec l'habitat résidentiel.

Référence : n°68

Le réclamant conteste également le modus opérandi choisi et l'opportunité d'entamer une procédure de révision du plan de secteur dans la mesure où le plan a été modifié récemment (2004). Le réclamant souligne également que le schéma de structure ne peut pas modifier le plan de secteur et demande de supprimer la suggestion de révision du plan de secteur.

Pour rappel, le schéma de structure ne souhaite pas de modification du plan de secteur sur ce point particulier. Il émet une recommandation de portée indicative visant à limiter les activités commerciales destinées aux particuliers de biens non encombrants courants. Sur le fond, il est également rappelé qu'une étude récente d'AUGEO indique que Namur peut encore développer 20.000 m2 de commerces pour renforcer son attractivité. Le souhait est de concentrer cette offre supplémentaire dans le périmètre d'agglomération et plus particulièrement dans le centre-ville (Corbeille et Jambes).

11. BELGRADE – PROPOSITION DE REVISION DU PLAN DE SECTEUR

11.1. Révision du plan de secteur en vue d'installer un stade et des infrastructures connexes

Référence : n°58
Le réclamant propose d'intégrer au schéma la possibilité de réviser le plan de secteur sur les hauts de Belgrade en vue d'y installer des infrastructures venant en appui au pôle urbain (stade, fonction culturelle, hôtel, …

L'option est de maintenir les recommandations du projet de schéma de structure.

Il n'existe aucune raison objective de faire droit à cette demande de révision du plan de secteur car cette demande impliquerait de réaliser cette affectation à proximité d'une zone de services publics et d'équipements communautaires qui devrait être à l'avenir cédée par la Défense nationale et qui pourrait dès lors accueillir ce type de fonction.

12. SAINT-MARC

Références : n°30, n°32, n°35, n°30, n°35, n°36, n°37, n°38, n°39, n°40, n°41, n°42, n°43, n°44, n°45, n°47, n°48, n°49, n°51, n°52, n°54, n°55, n°64, n°65, n°72, n°75, n°76, n°80, n°81, n°82, n°83, n°84, n°85, n°86, n°89, n°90, n°91, n°92, n°98, n°108, n°112, n°125, n°126, n°131, n°190, n°191

Les réclamants s'opposent à la proposition du schéma de structure d'englober le village de St-Marc dans le périmètre d'agglomération. Les principaux éléments mis en évidence sont : la desserte TC jugée insuffisante, la non prise en compte du contexte rural du village, la présence d'éléments patrimoniaux, la volonté de conserver les caractéristiques rurales. Plusieurs réclamants s'opposent également à la mise en œuvre la zone d'aménagement communal concerté pour des motifs identiques ou relevant que cette décision découle d'une erreur manifeste d'appréciation.

Le schéma de structure est adapté pour tenir compte des ces différentes remarques.
Le schéma de structure est modifié :
- *Arrêter le périmètre d'agglomération aux limites de la première ZACC de Saint-Marc (ZACC en priorité 1).*
- *Changer la classe A en l'affectant en zone C+ (Village), changer la classe B+ en l'affectant en zone C et proposer la ZACC du château de Saint-Marc comme zone non urbanisable.*
- *Privilégier la desserte en TEC sur la première ZACC et le plateau d'Hastedon.*

13. GELBRESSEE - BONINNE

Référence : n°146, n°112, n°135 – Registre aux réclamations : Pages 8 et 17
Les réclamants estiment que le choix de Bonnine est incompréhensible et non justifié. Boninne

devrait être classé comme village.

Il est tout d'abord rappelé que le schéma constitue un document prospectif dont la mise en œuvre est envisagée dans une temporalité de 10 à 15 ans. A l'heure actuelle, il est en effet exact que Bonnine ne joue pas un rôle de bourgade. Une bourgade se définit comme un village important dont les fonctions commerciales, de services et d'équipement lui permettent de jouer un rôle intermédiaire entre la zone urbaine et les villages. Elle comporte au minimum une école fondamentale, un commerce d'alimentation générale et des locaux communautaires. Chaque bourgade fonctionne directement avec la zone urbaine pour les équipements ou les politiques d'échelle supralocale. C'est donc à terme que ce rôle devra être joué par Bonnine.

Dans la partie nord-ouest du territoire namurois, le choix de développer une bourgade s'est porté sur Bonnine tenant notamment des éléments suivants :
- *Boninne occupe une position centrale dans cette partie du territoire namurois. Bonnine doit jouer le rôle de relais vis-à-vis de noyaux villageois tels que Gelbressée ou Wartet ;*
- *Possède déjà quelques commerces de proximité et une école formant le début d'un noyau de services à consolider ;*
- *Situation le long d'une route régionale desservie par une ligne interurbaine ;*
- *Dispose de quelques réserves foncières.*

Référence : n°146
Le réclamant s'interroge sur la possibilité de voir s'étendre la carrière de Marche-les-Dames.

Quant aux craintes d'extension de la carrière de Marche-les-Dames vers le village de Gelbressée, le schéma ne prévoit pas d'extension de la zone d'extraction du plan de secteur et il existe de plus des protections réglementaires qui empêcheront toute extension de ce type (Château de Wartet classé avec zone de protection).

14. QUARTIER MOULIN A VENT

14.1. Opposition et questionnements par rapport aux orientations du schéma concernant le quartier Moulin-à-Vent et opposition à l'abrogation du PCA

Référence : n°164
Le réclamant soulève plusieurs observations concernant les orientations du schéma de structure. Il relève le caractère discriminatoire de l'abrogation du PCA et souhaite que la Ville de Namur élabore un RCU couvrant l'ensemble du territoire. Le réclamant estime que les orientations concernant les gabarits ne sont pas du ressort du schéma. Le réclamant propose une autre affectation pour le parc de Bouge.

Quant à l'abrogation des PCA, il ne peut être question de discrimination avec d'autres quartiers dans la mesure où, d'une part, la spécificité de la section communale de Bouge est d'être entièrement couverte par des PCA et, d'autre part, l'abrogation des règles édictées par les PCA relève de la seule appréciation souveraine et discrétionnaire de l'autorité communale basée sur une motivation adéquate développée au cas par cas.

Quant à la nécessité de recourir à un RCU couvrant l'ensemble du territoire communal, cette option a été écartée dans la mesure où l'évaluation des règlements communaux d'urbanisme d'application dans d'autres communes a montré que ce type d'outil était d'usage délicat sur de vaste territoire et générait le plus souvent une multitude de dérogations. La Ville de Namur a souhaité se concentrer sur des règlements plus ciblés soit portant sur des périmètres plus restreints

soit portant sur des thématiques d'actualité.

Quant à la notion de « gabarit » reprise dans le texte du SSC, au sens strict, tout ce qui touche à la réglementation de la bâtisse doit se trouver dans le RCU et non dans le SSC.

Cette observation est fondée. Afin d'y répondre, la notion de gabarit est remplacée par le renvoi à une hauteur de référence, tel que cela a déjà été exposé ci-avant.

Quant au « parc de Bouge » (terrains propriété de la Ville aux alentours du hall sportif), le SSC ne fait que de reprendre l'affectation de cet espace prévu par le plan de secteur (zone de services publics et d'équipements communautaires). Proposer une autre affectation pourrait être préjudiciable pour le développement à cet endroit, par exemple, d'un équipement communautaire spécifique à l'évolution future du quartier (crèche, …).

15. TEMPLOUX

15.1. Proposition de modification du périmètre de la bourgade

Référence : n°9

Le réclamant propose de ne pas inclure la rue de la Blanchisserie dans le périmètre de la bourgade en raison de son relief.

La proposition est retenue. Le schéma a été adapté dans ce sens.

15.2. Proposition d'un point de vue

Référence : n°9

Le réclamant propose un point de vue à partir de la rue des Rys sur l'Eglise et sur la ferme de la rue Sous-l'Eglise. Les bâtiments avec deux étages supprimeraient cette vue.

Vu la sensibilité paysagère du site, cette proposition est rencontrée. Il est proposé de mentionner ce site comme site d'intérêt paysager, patrimonial et écologique. Le fait qu'un site soit concerné par cette notion n'emporte pas le fait qu'il soit non urbanisable de facto. L'autorité administrative déterminera au cas pas cas la possibilité d'urbaniser ces sites en tenant compte de la recommandation du schéma de structure qui précise que dans ces sites, l'urbanisation est déconseillée ou conditionnée de manière stricte afin de préserver les qualités préexistantes.

15.3. Proposition d'étendre le noyau de vie

Référence : n°9
Le réclamant propose d'étendre le noyau de vie jusqu'à l'école de l'Etat à Suarlée

Cette proposition n'est pas retenue. L'école se situe de manière trop décentrée par rapport au noyau de vie tel que défini.

15.4. Division d'une maison

Référence : n°9
Le réclamant estime que le critère de « logement familial comprenant 3 chambres » comme trop

contraignant tenant compte de la typologie de Temploux (en classe B et en classe C). Le développement de logements se trouverait ainsi limité, et plus particulièrement empêcherait la personne âgée de diviser sa maison. Le réclamant propose 2 chambres comme critère.

Cette réclamation n'est pas rencontrée. Les immeubles existants peuvent être divisés pour autant qu'ils permettent de maintenir une offre en matière d'habitation destinée aux familles qui constituent un des publics que la Ville de Namur souhaite attirer sur son territoire.

16. SALZINNES

Référence : n°71
Le réclamant soutient les propositions du schéma de structure et plus particulièrement :
- 3.1.2.4.§6 concernant l'aménagement des voiries locales en zone 30 ;
- 3.1.9.§3 qui pérennise les terrains communaux en jardins potagers collectifs ;
- 4.1.§4 qui suggère prioritairement l'utilisation de l'avenue Sergent Vrithoff par rapport à la chaussée de Charleroi et la rue Patenier ;
- 4.2.5.§5 qui définit Salzinnes dans le périmètre hypercyclable.

Il est pris acte.

17. BEEZ

Référence : n°112
Le réclamant propose de reconnaître Beez comme noyau villageois

Cette proposition a été prise en compte. Beez rencontre en effet les critères de détermination d'un noyau villageois.

18. WEPION

Référence : n°124
Sur base d'un long argumentaire, le réclamant estime que la délimitation de la bourgade de Wépion n'est pas fondée et s'oppose à la relégation de Wépion Fourneau en classe C.

Cette proposition n'a pas été rencontrée. Wépion Fourneau ne rencontre pas les critères d'une bourgade, tels qu'explicités ci-avant.

19. LOGEMENT

19.1. Disponibilités en matière de logement

Référence : n°12, n°69, n°16, n°53, n°58, n°69, n°94, n°107, n°110, n°128, n°135, n°147, n°167, n°168, n°187

Le réclamant souhaite connaître les données disponibles en matière de logement qui ont été utilisées pour déterminer les orientations du schéma de structure.

Ces données sont présentées dans le diagnostic du schéma de structure. Elles sont également détaillées dans le plan d'ancrage communal du logement. Elles sont disponibles dans la base de données Cytise disponible en ligne

19.2. Notion de division excessive d'un logement

Référence : n°12, n°69
Le réclamant souhaite savoir quand on peut dire qu'il y a division excessive d'immeubles. Quelles sont les données chiffrées.

Il existe des données chiffrées sur les permis de location qui concerne les petits logements < 28 m2 et logements collectifs. Il y a division excessive quand les logements proposés à la location n'atteignent pas les critères minimaux de salubrité et de surpeuplement

19.3. Mesures envisages contre la division excessive d'un logement

Référence : n°12, n°69
Le réclamant souhaite connaître les mesures prises pour lutter contre la division excessive.

Outre les mesures proposées par le schéma de structure, les procédures de permis de location et les procédures de domiciliation permettent de lutter contre ce phénomène.

19.4. Besoins en matière de logement étudiant

Référence : n°12, n°69
Le réclamant s'interroge sur les besoins en matière de logement étudiant.

A proximité des institutions d'enseignement supérieur, la création de nouveaux logements pour étudiants sera favorisée en tenant compte de leur bonne intégration dans le tissu bâti existant.

20. MOBILITE

20.1. Questionnements sur la logique d'éco-mobilité sur laquelle se base le schéma

Références : n°6, n°10, n°11, n°12, n°13, n°32, n°46, n°63, n°69, n°93, n°94, n°99, n°103, n°104, n°106, n°110, n°112, n°113, n°114, n°115, n°116, n°117, n°119, n°120, n°121, n°122, n°124, n°128, n°135, n°146, n°147, n°151, n°164, n°165, n°167, n°168, n°174, n°175, n°178, n°179, n°180, n°182, n°188.

Les réclamants questionnent la logique générale en matière d'organisation des transports en commun. Certains réclamants estiment que les propositions ne sont pas réalistes et ne correspondent pas à la stratégie menée par les TEC.

Il est rappelé que le schéma de structure a notamment comme objectif d'anticiper les défis tant climatiques qu'énergétiques et qu'il est dès lors indispensable de mettre en concordance les futurs développements urbains et le réseau de transports collectifs. En effet, la poursuite de l'étalement urbain rend difficile, notamment en matière de finances publiques, le report modal vers les transports en commun. Cet objectif n'est pas qu'environnemental, mais poursuit également un objectif de cohésion sociale en permettant aux populations les plus précarisées de disposer de réseaux de transport performants et viables. Localiser la demande en transport au plus près, c'est-à-dire à des distances piétonnes, de l'offre en transports en commun est l'un des principes de conception du schéma de structure.

La viabilité et les opportunités de la structure écomobile supposent une concentration spatiale d'habitants et d'usagers sur le territoire qui fait de la densité une notion centrale dans la conception.

La mise en place d'une structure écomobile performante autour de laquelle s'articule un développement urbanistique réfléchi passe par le renforcement du réseau des bus urbain de Namur. Ce renforcement n'est possible que par une redéfinition du réseau urbain de manière à répondre mieux aux principes d'organisation des fonctions (habitat, commerce, activité économique).

Conscient de l'ampleur de la tâche et des limites de l'outil « schéma de structure » en termes de mobilité, le présent document vise à définir les lignes directrices d'un nouveau réseau sur le territoire communal et n'a pas pour objectif de redessiner en détail le nouveau réseau des bus urbain de Namur.

L'organisation générale du « nouveau » réseau namurois de transport en commun s'appuie sur une hiérarchisation des lignes de bus en deux catégories.

- *la première catégorie concerne les lignes structurantes et les lignes structurantes complémentaires.*
- *la deuxième catégorie concerne les lignes secondaires.*

Les lignes structurantes et structurantes complémentaires constituent l'ossature principale des lignes de bus, celles-ci passent toutes par la gare de Namur et desservent les quartiers les plus 85 peuplés avec une fréquence de desserte élevée. L'objectif est de procurer au transport public routier des zones prioritaires le long des grands axes afin d'augmenter leur vitesse commerciale en évitant qu'ils ne soient englués quotidiennement dans la congestion automobile. Lorsque ce sera possible, il y a lieu d'envisager l'aménagement d'une bande réservée au bus

Il est également rappelé que ces propositions ont été concertées avec le TEC.

20.2. Priorisation des lignes structurantes

Référence : n°112

Le réclamant estime que le réseau TEC est déjà saturé et l'hypothèse de 9 lignes structurantes, à haute fréquence, est jugée irréaliste et propose de prioriser 2 lignes en croix (Bouge –Erpent et Belgrade – Jambes).

Le schéma de structure partage partiellement ce point de vue. Un axe « fort » en transport en commun se dégage et devrait être créé entre Belgrade et Erpent, en passant par les deux centres que sont la gare de Namur et le centre de Jambes. La mise en place d'une ligne à haute fréquence sur cet axe impose de solutionner toute une série d'obstacles.

20.3. Usages des espaces publics

Référence : n°112

Le réclamant estime qu'il vaudrait mieux parier prioritairement sur les transports individuels non polluant (marche, vélos, vélomoteur électrique) secondairement sur la SNCB et enfin complémentairement sur le TEC. Cette ville à pied devrait être à la base du SSC. Les modes doux nécessitent de courtes distances et de faible dénivelé. Le relief (la ville à vélo) et la distance (la ville

à pied) aurait du fonder la réflexion, trains et bus complétant ce socle. Le réclamant questionne sur cette base le choix des bourgades et la question du phasage.

La ville compacte est précisément fondée sur la métrique piétonne; l'accessibilité piétonne aux noyaux de vie et aux arrêts de TEC, objectif majeur du SSC, est conditionnée par la densification de l'habitat qui se structure et se différencie en fonction de ces centralités.
Du point de vue environnemental, l'enjeu pour les TEC est de remplir leur bus de voyageurs (si plus de 10 voyageurs en moyenne par bus - tous trajets confondus et sur toute la longueur de la ligne, alors plus avantageux qu'une voiture moyennement remplie en termes de pollution et d'émissions). L'objectif du SSC est bien d'urbaniser le territoire communal pour optimiser et maximiser le nombre de voyageurs/km par bus.
La base du SSC est de considérer une double métrique pédestre d'environ 300 m et 600 m en lieu et place d'une seule métrique de 400 m.
L'objectif du SSC est bien de développer et de densifier les bourgades pour y accroître la viabilisation d'équipements, de services et de commerces de proximité au bénéfice des habitants proches (marche) et moins proches – villages et habitats plus dispersés environnants – (vélos, navettes, voitures partagés, taxis sociaux...)
Les déplacements vélos font l'objet de propositions dans le SSC afin de consolider les options du PCM.
Le choix des bourgades a été fait sur base de plusieurs critères et non du seul critère de l'accessibilité vélo liée au relief.
La question du phasage est tout à fait pertinente. Le SSC constitue le cadre général à partir duquel des décisions politiques de priorisation concertées avec les habitants et les usagers devront être prises.

20.4. Espaces publics des bords de Meuse

Référence : n°135
Le réclamant attire l'attention sur la nécessité d'aménager les bords de Meuse comme un véritable espace public à l'échelle de l'agglomération.

Le schéma rencontre cet objectif et propose, comme axe de développement structurel, une promenade piétonne et cycliste d'une continuité sans failles reliant les deux rives de la Meuse entre le site des Grands malades et celui de la plage d'Amée. Installant une scénographie urbaine unique, elle valorisera le patrimoine architectural, urbain et naturel et accueillera de nouveaux équipements urbains majeurs sur la rive gauche.

20.5. Gratuité du transport bus

Référence : n°99
Le réclamant souhaite, à terme, la gratuité du transport en bus.

Cette option n'est pas raisonnablement envisageable en matière de finances publiques.

20.6. Enquête auprès des voyageurs de la gare.

Référence : n°172, n°179
Le réclamant signale une erreur dans le diagnostic. Namur n'est plus la première gare « voyageurs » de Wallonie. Il demande que si une étude auprès des voyageurs existe qu'elle soit annexée à l'enquête.

Il est pris acte. Il n'y a pas d'obligation de soumettre ce type d'étude dans le cadre de la procédure du schéma de structure.

20.7. Transport des personnes par la voie d'eau

Référence : n°99

Le réclamant souhaite savoir comment augmenter le transport de personnes par voie d'eau.

La voie d'eau n'est pas considérée dans le contexte namurois comme un mode déplacement structurant.

20.8. Questionnements sur l'offre TC existante

Références : n°12, n°103, n°114, n°119, n°120, n°121, n°180, n°182, n°188

Les réclamants souhaitent disposer de précisions et d'un inventaire précis quant à l'offre TC existante. Certains réclamants demandent qu'une cartographie complète des voiries existantes, avec leur capacité théorique et la charge réelle ; selon les différents modes de transport soit jointe au dossier.

Cet inventaire existe et est détaillé dans le diagnostic. Il reprend notamment :

- *le contexte et la logique de développement du réseau de transport en commun ;*
- *les lignes urbaines ;*
- *les lignes périurbaines ;*
- *les aménagements TC existants ;*
- *l'offre en transports en commun ;*
- *les objectifs et les projets de mise en œuvre du PCM ;*
- *les recommandations de l'étude EPFL sur les transports collectifs urbains namurois.*

20.9. P+R de la zone économique de Bouge

Référence : n°128, n°132, n°133, n°164, n°165, n°137, n°138, n°139, n°145, n°153, n°154, n°155, n°156, n°157, n°158, n°159, n°160, n°161, n°162, n°135.

Les réclamants s'opposent à la réalisation d'un P+R à Bouge. Différents arguments sont avancés. Certains réclamants proposent un site alternatif le long de la route de Hannut.

Notre association s'oppose à l'installation d'un parking de 2 ha en cet endroit, car la desserte de ce parking par le transport public entrainerait une modification complète de la chaussée de Louvain, qui doit à une heureuse plantation d'arbres son aspect actuel de boulevard de quartier résidentiel (référence 132)

L'aménagement d'un parking de cette importance serait beaucoup plus judicieux et efficace le long de la route de Hannut (avec moins de pénétrantes à 4 bandes vers Namur et Jambes, disponibles sans travaux supplémentaires), le terrain est disponible pour l'aménagement entre les sorties d'autoroutes Luxembourg et Bruxelles et la fin du domaine du long Sart, la navette Saint-Nicolas pourrait assurer le service de transport.

Il y a lieu, sur ce point, de renvoyer aux réponses déjà apportées ci-avant.

20.10. Circulation – Plan communal de mobilité (PCM)

Référence : n°69, n°116, n°178

Les réclamants mettent en évidence les points suivants Le PCM date de 1997-98, dès lors :

- le conseil communal considère-t-il que ce document et les recommandations qu'il contient sont toujours d'actualité en 2011, bien que les comportements en matière de mobilité aient considérablement évolué entre-temps ?
- les conclusions de ce PCM citées dans le diagnostic sont-elles complètes ?
- étant donné le parti-pris très fort du SSC sur le thème de l'éco-mobilité » il aurait été prudent de faire actualiser les données principales du PCM
- le PCM n'est pas cité dans les options, dans le chapitre 2.2.1, aucun lien n'est établi entre les conclusions du PCM et les propositions formulées en termes d'options.

Les options générales du PCM sont conservées, et d'ailleurs c'est un des éléments qui justifie le choix de l'option du fonctionnement en étoile.

Le plan communal de Mobilité a fait l'objet, depuis son adoption initiale, de multiples mises à jour et actualisation au travers d'études diverses et spécifiques à la problématique de la circulation (notamment en 2005 et 2009), à savoir :

PCM de Namur rive droite – entité de Jambes, étude des reports de trafic en cas de fermeture de la circulation sur la place de la station, étude P+R, étude du trafic de transit sur les // de la chaussée de Louvain, étude centre-ville, etc.).

Certaines données ont également fait l'objet d'une réactualisation dans le diagnostic du SSC.

20.11. Collectrice de Jambes

Référence : n°16

Dans la mesure où il est prévu la réalisation de la collectrice à Jambes qui aura pour vocation de capter le trafic de la rue de Dave, nous suggérons de mettre la portion entre la collectrice et le carrefour de l'avenue jean materne en voirie locale, et non plus en principale de l'agglomération. Ne pas le faire démontrerait de l'inefficacité avouée d'une telle collectrice sur le trafic de la rue de Dave.

Il sera procédé au déclassement du tronçon, conformément au PCM de Jambes.

20.12. PCM de Jambes

Référence : n°16

Le SSC ne reprend que partiellement les éléments du PCM de Jambes, aussi nous nous interrogeons sur la volonté du Collège de mettre en place un plan communal de mobilité à Jambes dans sa globalité

A la lecture des options reprises et de celles oubliées, nous nous posons les questions suivantes :

- un bout de collectrice et un pont pour aller où ensuite ?
- quid de la prolongation de la collectrice au-delà du pont du chemin de fer sur l'avenue Materne jusqu'au carrefour Joséphine Charlotte ?
- La collectrice est elle là pour desservir le nouveau quartier de Jambes et le site de l'Acinapolis ?

Le pont sur le passage à niveau n'est-il alors pas une infrastructure qui permet simplement l'installation de la caserne de pompier à proximité ?

Nous pensons que les options du PCM de Jambes doivent être clairement inscrites dans le SSC (16)

Dans le cadre du PCM de Jambes dont l'étude a été approuvée fin 2010, des propositions doivent encore être mises en oeuvre, elles concernent entre autres :

- la réalisation d'une nouvelle voirie, dénommée « collectrice » ; son rôle vise à soulager le trafic dans l'axe Rue de Dave – Av. Bovesse et son croisement avec l'Avenue Materne ;

- la réalisation d'un pont au dessus du chemin de fer au niveau du croisement de ce dernier avec l'avenue Materne dont l'opportunité sera réenvisagée après évaluation des résultats du PCM, prévue à l'horizon 2020 ;

- la reconfiguration du profil de l'avenue Materne, à présent soulagée, au moyen d'une bande bus et la mise en place d'un TCSP (transport en commun en site propre) vers la gare de Namur ;

- la création d'un RAVeL (site propre vélo) rejoignant les deux gares Namur et Jambes ;

- la mise en place d'une nouvelle politique de stationnement ;

- la passerelle cyclo-piétonne sur la Meuse au confluent.

20.13. Prise en compte du réseau routier

Référence : n°135

Sans contester l'importance d'un nécessaire rééquilibrage de la mobilité au profit des transports en commun, ne faut-il pas davantage tenir compte de la structure du réseau routier ?

Il ne s'agit pas de bannir la voiture, mais d'encourager les alternatives notamment pour réduire la congestion automobile (les bouchons) et se projeter dans l'avenir pour avoir une action revendicative vis-à-vis des TEC, de la SNCB et du SPW au meilleur bénéfice des Namurois. D'ailleurs, si la structure proposée en étoile s'appuyant sur un réseau TEC structurant et convergeant vers les centres de Namur et de Jambes est le système de développement préconisé, cela n'élude pas pour autant l'intérêt de réfléchir à certaines relations entre quartiers et villages, pour en éviter l'isolement

20.14. Mécanisme de diminution de l'offre d'infrastructures routières

Références : n°12, n°99, n°174

Le chapitre 2.1.1 évoque la nécessité de mettre en place un « mécanisme de réduction de l'offre d'infrastructures routières (surfaces carrossable, stationnement) concomitamment à chaque amélioration de l'offre de moyens de transports altératifs à la voiture ». Ce mécanisme est-il déjà étudié, peut-il être explicité en détail et quels sont les objectifs quantitatifs (quelle proportion cette réduction de capacité doit-elle prendre ?)

Ces considérations ont été adaptées dans la version du schéma de structure validée par le Collège communal du 3 avril 2012.

Cette orientation est partagée par les TEC.

20.15. Politique de stationnement

Références : n°2, n°46, n°69, n°117

Les réclamants estiment la politique de stationnement comme trop restrictive. Il est inadmissible supprimer places de stationnement en ville, circuler implique de se stationner à certains moments.

Le PCM de Namur, à l'époque « plan de déplacement et de stationnement », comprenait, comme son nom l'indique, un volet stationnement qui préconisait de diminuer l'offre de stationnement en voirie pour favoriser les moyens de déplacements alternatifs à la voiture particulière. Pourtant la mise en œuvre de ce pan du PCM est encore loin d'être réalisée dans son intégralité. Parallèlement à la perte d'emplacements de stationnement en voirie des alternatives sont proposées (P+R, politique cyclable volontariste en vue d'augmenter la part modale du vélo, etc.).

Dans son état actuel, le texte du SSC pourrait donner l'apparence d'une règle contraignante. Il sera réécrit sous forme de recommandation.

Références : n°12, n°69

En zone A+, la division de maisons est autorisée « pour autant que les besoins en stationnement n'entraînent pas de pression excessive sur le stationnement dans le domaine public » est une règle arbitraire.

Cet aspect est analysé par les services. C'est au niveau d'un éventuel RCU que l'application de la fourchette gagnerait à être précisée (en fonction saturation du contexte environnant et des possibilités de développement du quartier).

Références : n°46

Le SSC ambitionne de rendre le commerce namurois plus attractif, étant donné les problèmes d'évolution possible des TEC, et le fait que l'on ne peut pas faire toutes ses courses en bus, pourtant le plan ne prévoit pas de nouvelles places de parking et le P+R Saint-Nicolas est sous-utilisé. (46)

Le PCM de Namur, à l'époque « plan de déplacement et de stationnement », comprenait, comme son nom l'indique, un volet stationnement qui préconisait de diminuer l'offre de stationnement en voirie pour favoriser les moyens de déplacements alternatifs à la voiture particulière. Pourtant la mise en œuvre de ce pan du PCM est encore loin d'être mise en œuvre dans son intégralité. Parallèlement à la perte d'emplacements de stationnement en voirie des alternatives sont proposées (P+R notamment).

De plus, avec la perte du parking des Casernes pour la construction du Palais de Justice, la Ville est amenée à repenser le fonctionnement de l'ensemble de l'offre de stationnement publique, dont les P+R existants.

Le P+R Saint-Nicolas est complet. De plus, s'il est vrai que les transports en commun sont soumis à un cadre budgétaire strict en cette période de crise, il n'en demeure pas moins vrai qu'ils sont plus efficaces en milieu urbain qu'ailleurs. Leur avenir à moyen-long terme y est donc prioritaire, bien que pas exclusivement.

La réflexion sur les compensations en perte de stationnement est en cours avec notamment de nouveaux projets de parkings en souterrain.

20.16. Qualité de la desserte en transports en commun

Références : n°12, n°69
Les classes A et A+ sont décrites comme « particulièrement bien desservies par des lignes structurantes TEC », Mais est-ce bien le cas ? Les lignes sont existantes, mais qu'en est-il de la

fréquence effective ?

Le SSC revendique une logique éco-mobilité, en définissant les lignes de bus structurantes et des lignes de bus structurantes complémentaires, sur cette base se décline toute la philosophie du SSC, toutefois (…) est-il possible d'envisager toute la structure du bâti, avec des classes de densité précises, sans faire un lien précis avec l'offre existante et prévue de services de transport ? (LT-12)

Le SSC indique des objectifs à moyen long terme, qu'il conviendra d'atteindre à l'aide de renforcements progressifs. Les lignes urbaines principales aujourd'hui offrent déjà des cadences de 15 minutes, voire beaucoup moins en combinant plusieurs lignes sur un même axe.

Concernant l'offre TEC existante, l'objectif énoncé au chapitre 2.2.1 (fréquence de 7,5minutes en heure de pointe et de 10-12 minutes hors pointe) est-il atteint partout ou est-ce une nécessité ? (LT-12)

C'est un objectif du SSC que le TEC approuve.

20.17. Demande services supplémentaires

Référence : n°46
Nous (habitants de Temploux) sommes demandeurs de plus de bus.

C'est un objectif poursuivi à long terme par le schéma de structure.

Référence : n°135
Nous constatons l'absence de ligne structurante à courtes distances dans la zone de Bomel St-Servais juste derrière la gare.

La proximité de la gare et le principe de nœud réseau important devant la gare justifient l'absence de lignes structurantes. Cela ne signifie pas pour autant que le quartier ne bénéficie pas de la desserte en bus.

20.18. Ligne TEC n°8 à Erpent
Référence n°13
Le réclamant s'oppose au tracé de la ligne 8 à Erpent et propose de maintenir la desserte du village.

La desserte du village n'est pas supprimée. En accord avec les TEC, le schéma de structure envisage de renforcer, à moyen terme, la ligne de bus structurante passant la chaussée de Marche et la N4. Il n'est pas opportun par contre d'envisager de faire passer cette ligne par Erpent Val.

20.19. Coordination entre la Ville, les TEC et la SNCB ? (46)

Référence : n°46
Le réclamant se questionne sur la coordination entre TEC et SNCB.

Le TEC ont participé au processus d'élaboration des documents.
La SRWT et la SNCB sont associés dans le cadre du PRU de la gare.

20.20. Utilisation de la ligne SNCB pour faciliter la desserte inter-urbaine

Référence : n°135, n°112, n°128

Pourquoi ne pas intégrer les nombreuses gares SNCB à la structure éco-mobile, et sur certaines liaisons (comme gare de Namur, gare de Jambes centre), éviter le doublon entre l'offre TEC et SNCB (moyennant une amélioration des horaires et fréquences SNCB). De plus les lignes de chemin de fer constituent de facto des sites propres qu'il conviendrait de valoriser

Sur ce point, il y a lieu de renvoyer aux réponses déjà apportées ci-avant, notamment sur le renforcement de l'arc du chemin de fer entre les gares de Namur et Jambes.

20.21. Vélos et modes doux

Référence : n°112, n°135, n°164
Les réclamants estiment que la carte relative au réseau cyclable est insuffisante et fait des propositions alternatives pour la Chaussée de Louvain, pour la Chaussée de Waterloo et pour la route du Panorama.

Le périmètre cyclable n'est-il pas trop étendu ? Ne faut-il pas davantage fixer des priorités au vu des moyens disponibles ?

Il est d'abord rappelé que dans le plan vélo, la Ville de Namur et ses partenaires ont défini un périmètre d'intervention prioritaire. La planification des interventions (infrastructure et stationnement vélo) accorde donc une priorité à ce périmètre « hypercyclable ». Ce dernier constitue donc une phase opérationnelle de mise en œuvre du réseau cyclable.

Ce périmètre « hypercyclable » a été défini selon la topographie des lieux et la densité de population et des services. Il correspond à la Corbeille, Salzinnes, Jambes, Bomel, Saint-Servais, le P+R Saint-Nicolas, ainsi que les RAVeLs jusqu'aux limites du territoire de Namur.

La chaussée de Louvain et la chaussée de Waterloo constituent des liaisons radiales. Elles sont maintenues dans le réseau cyclable projeté à plus long terme. Il est notamment tenu compte du développement du vélo électrique qui constitue une alternative intéressante au franchissement de dénivelés importants.

L'avenue du Panorama est considérée dans l'organisation du réseau cyclable comme une liaison secondaire. Le Ravel constitue une liaison principale du réseau structurant.

Référence : n°12, n°69, n°106, n°117, n°121
Quelle est la planification prévue pour les vélos partagés ? Quels sont les lieux de collecte des voitures partagées et du taux d'utilisation de ce service ? Est-il prévu de l'amplifier ou de le modifier ?

La mise en place des vélos partagés est prévue pour le printemps 2012. Les implantations ont d'ores et déjà été déterminées.

Références : n°135, n°164
Il nous semblerait indiqué de faire de Namur une véritable ville passante pour les modes doux (ville où l'on n'a ni cul de sac ni détour). Les accès piétons n'ont pas été pris en compte dans le SSC.

Cette préoccupation a été prise en considération. On travaille ici sur la structure de la Ville, dont le dessin a été établi sur base d'une métrique piétonne. Elle justifie la densité. Sur les cartes également, on retrouve les éléments de « couture », où les connections piétonnes sont à améliorer.

20.22. Franchissements piétons et cyclistes

Référence : n°112
Le réclamant propose des franchissements supplémentaires :
- Entre Wépion et Dave passant par la pointe de l'île ;
- Entre St-Servais – Salzinnes-les-Moulins pour rejoindre le bord de Sambre.

La première proposition est retenue. Elle pourrait être notamment concrétisée à travers un passeur d'eau.
La seconde proposition n'est pas retenue. Une meilleure liaison entre St-Servais – Bomel est étudiée dans le cadre du périmètre de remembrement urbain de la gare.

20.23. Divers
Réclamant n°12
Quels sont les parkings existants, leur capacité et leur taux d'occupation ?

Le diagnostic présente des données sur les parkings existants. Au total, on a donc 5 130 places en voirie. Parmi ces places, 1 930 sont en zone bleue et donc réservées aux résidents. 1 510 places sont en zone rouge et favorisent le court terme. Il reste donc 1 690 places sur voirie au centre-ville qui sont accessibles pour du stationnement de moyenne ou longue durée.

21. IMPLANTATIONS COMMERCIALES

21.1. Confusion entre la police d'aménagement du territoire et la police relatives aux implantations commerciales

Références : n°12, n°69, n°104, n°115, n°147
Les réclamants estiment que le schéma de structure empiète sur les dispositions relatives aux implantations commerciales.

L'affectation d'espaces plus particulièrement à toutes ou certaines catégories de commerces ressortit pleinement à la police de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire. Les dispositions relatives aux « implantations commerciales » constituent une police particulière spécifique aux surfaces commerciales d'une certaine importance, qui s'articule essentiellement sur la viabilité économique des implantations commerciales et qui s'ajoute à la police de l'urbanisme.

21.2. Notion de nodule commercial

Références : n°12, n°69, n°104
Les réclamants souhaitent que soit précisé la notion de nodules commerciaux et plus particulièrement en quoi un nodule est considéré comme principal ou secondaire.

Le commerce namurois est caractérisé par l'existence de plusieurs «nodules». Ces nodules commerciaux rassemblent des commerces qui forment un noyau attractif à l'échelle communale ou à l'échelle du quartier.

Les deux nodules commerciaux du centre urbain (Corbeille et Jambes-centre) sont axés principalement sur l'équipement de la personne (vêtements, chaussures,…). Au sein de la Corbeille, cette offre est complétée par le commerce de loisirs, les magasins à rayons multiples et l'entretien de la personne (cosmétique, …). A Jambes-centre, plus peuplée, on note également une forte

présence d'un commerce alimentaire. C'est leur importance (superficie et nombre) qui justifie le qualificatif « principal ».

Outre ces deux nodules centraux, on relève également la présence de nodules dans les quartiers urbains. Ces derniers sont axés principalement sur le commerce de type alimentaire et rayons multiples desservant les différents quartiers de l'agglomération namuroise. On retrouve également dans ces nodules, essentiellement le long des axes, un commerce dit d'encombrants (équipement de la maison). Ils sont qualifiés de « secondaires ».

Cet équilibre entre nodules centraux et périphériques permet au centre-ville de conserver son identité et son attractivité. C'est cette fragile dualité qui fait la force du commerce namurois et qu'il nous faut par conséquent préserver. Pour ce faire, la Ville se doit de ne plus créer de nouveaux nodules et de renforcer les spécificités des nodules existants.

21.3. Politique commerciale le long des grands axes

Référence : n°128

Le réclamant s'interroge sur la politique commerciale le long des grands axes (ex. N4) et notamment la possibilité de développer des petits commerces. Il s'interroge également sur le risque de concurrence entre le centre-ville et ses axes. Il relève que la politique proposée ne concerne que les activités commerciales. Le réclamant ne fait cependant pas de proposition alternative.

Les services et les équipements publics dits de proximité (garderies et crèches, services sociaux et de santé, agences de services à la personne et au ménage, infrastructures de sports ou loisirs en salle principalement, équipements culturels ou communautaires, services publics ouverts à la population, …) se localisent en priorité dans ou à proximité immédiate d'un noyau de vie dans le centre urbain (classe A+), dans les parties centrales des quartiers urbains (classe A), et dans les bourgades (classe B). Sous ces conditions, ils peuvent s'implanter le long des axes.

Il est également rappelé que es activités commerciales destinées aux particuliers de biens non encombrants semi-courants (bien liés à l'habillement et à l'équipement de la maison notamment) se localisent en priorité dans le centre urbain (classe A+). Le cas échéant ces activités peuvent se localiser dans ou à proximité immédiate d'un noyau de vie des quartiers urbains (classe A) pour autant :

- *qu'elles s'y localisent dans une logique de diversification de l'offre commerciale ;*
- *qu'elles démontrent que ce choix de localisation ne porte pas atteinte à l'attractivité et la viabilité d'activités vendant les mêmes biens dans le centre urbain (classe A+), plus particulièrement dans le secteur de la maroquinerie, de la vente de vêtements et d'articles de modes et de la bijouterie ;*
- *que l'implantation ne s'envisage pas sous la forme d'un centre commercial généraliste ou thématique.*

Le schéma de structure ne peut cependant encadrer les modifications d'usage ne nécessitant pas permis dont certaines transformations commerciales.

Le schéma formule des recommandations en matière d'activités de gestion et d'administration et les activités de production de biens immatériels (activités de services, tertiaires, …) et également en matière d'activités agricoles et sylvicoles.

22. ZONES D'EXTRACTION

Référence : n°70
Le réclamant soutient la proposition de modification du plan de secteur visant à faire passer en zone naturelle la zone d'extraction des carrières de Lives et Bossimé. Le réclamant souligne que cette délimitation précise ne figure pas sur la carte et demande de mettre davantage en concordance la carte et le rapport écrit.

La carte n°3 « Modalités d'exécution » a été modifiée pour tenir compte de cette remarque.

Référrence : n°166
Le réclamant s'oppose à la modification du plan de secteur. visant à faire passer en zone naturelle la zone d'extraction des carrières de Lives et Bossimé. Il souligne également que la délimitation précise ne figure pas sur la carte

Le schéma de structure relaye dès lors la proposition de la Ville de solliciter la révision partielle du plan de secteur modifiant en zone naturelle la zone d'extraction des carrières de Lives et Bossimé (Conseil communal du 8 septembre 2004), soit l'autorisation d'élaborer un PCAD (lire PCAR) dans le périmètre des carrières de Lives et Bossimé afin de modifier la destination actuelle du plan de secteur en zone naturelle (Conseil communal du 8 septembre 2008).

23. SITES D'INTERÊT PAYSAGER, PATRIMONIAL ET ECOLOGIQUE

Référence : n°110, n°186
Les réclamants souhaitent une définition précise de la notion d'intérêt paysager, patrimonial et écologiques et une délimitation précise (en superficie) des limites. Le réclamant estime que les contraintes sont trop fortes.

Référence n°111
Le réclamant estime que les critères permettant de déterminer les sites d'intérêt paysager, patrimonial et écologique sont farfelus. Il demande la suppression de ce point.

L'utilisation des différentes classes permet de régler, de manière générale, l'organisation des relations entre les espaces bâtis et non bâtis. Certains sites se caractérisent par une haute valeur paysagère, patrimoniale ou écologique ou présentent, dans certains cas, des contraintes environnementales fortes. Le schéma de structure reconnaît la singularité des ces sites où les relations entre bâti et nature requièrent une attention particulière. La carte n°1 intitulée « Expression cartographiée des mesures d'aménagement » identifie ces sites sensibles.

Le schéma de structure ne précise pas à l'échelle parcellaire la délimitation spatiale de ces sites. En cas de demande d'autorisation, il revient à l'autorité administrative de déterminer et de motiver les terrains concernés par cette orientation donnée par le schéma de structure.

Dans ces sites, le schéma de structure propose de déconseiller ou d'encadrer de manière stricte l'urbanisation afin de préserver les qualités préexistantes. Dans ce dernier cas, les constructions privilégient des formes très compactes afin de dégager une part significativement dominante d'espaces libres et de respecter les qualités paysagères préexistantes. Ces dégagements sont végétalisés ou le cas échéant laissés à une vocation agricole, participant de la sorte à la continuité des espaces naturels et ruraux.

Il découle de cette recommandation que dans certaines situations, la préservation des caractéristiques paysagères et/ou écologiques ou la présence de contraintes environnementales prend le pas, sous réserve des procédures légales en cours ou d'un dossier opportunément argumenté, sur la nécessité d'intensifier les développements urbanistiques.

Référence : n°110
Le réclamant souhaite que soit supprimée l'étoile « site d'intérêt paysager, écologique ou patrimonial » située sur ses parcelles 462C et 376E.

Le schéma de structure confirme la volonté de reconnaître ce site comme présentant un intérêt paysager et écologique. Ce point particulier a été identifié dans le cadre du diagnostic de la situation de fait et de droit. Il figure sur la carte n°2 « Typologie du bâti et éléments patrimoniaux ».

24. STRUCTURE ECOLOGIQUE

Référence : n°110
Le réclamant constate qu'il n'y a pas de définition de la notion de liaison écologique.

Cette notion est précisée dans le schéma de structure. Dans une perspective de réseau écologique, la création de zones protégées doit donc être complétée par des mesures applicables à l'ensemble du paysage. Il convient d'avoir égard notamment aux zones de liaison, c'est-à-dire l'ensemble des petits éléments ponctuels et linéaires du paysage (haies, alignements d'arbres, berges de cours d'eau, murs de pierre, mares, bandes herbeuses ou boisées, etc.), qui peuvent jouer un rôle de liaison entre les éléments de la structure principale du réseau.

Référence : n°112, n°128
Le réclamant estime que tous les quartiers denses doivent disposer d'un espace vert proche. La densification ne doit pas entraîner la fermeture des ouvertures paysagères.

Le réclamant estime que le schéma ne développe pas assez les espaces verts.

Il est prévu que :

- *Les espaces publics et les voiries comprennent des espaces verts de qualité en lien direct avec l'habitat.*
- *Les places et les voiries les plus fréquentées par les piétons du centre urbain soient aménagées en espace partagé ou en zone piétonne, à l'exception des grandes voies de transit.*
- *Les voiries locales soient éventuellement aménagées, à la demande et après analyse de l'opportunité, en zone 30, en zone résidentielle ou en zone de rencontre.*

25. CAS PARTICULIERS

Il s'agit ici d'un ensemble de questions posées par des particuliers et/ou sociétés quant au devenir de leur propriété.

De manière générale, lorsque la remarque porte sur une délimitation de classe, il y a lieu de rappeler les principes généraux (cfr point n°3).

Courrier n°5 des consorts Demanet, pour des biens sis à Wépion, rue du Suary 116, et route des Forts, 31:
Le schéma de structure est conforme au plan de secteur; c'est ce dernier qui a inscrit, le 14 mai 1986, une partie des terrains des réclamants en zone agricole.
La parcelle n°548A situé à front de la route des forts et reprise sur les 50 premiers mètres en zone d'habitat au plan de secteur reste bâtissable, dans les limites prévues par le schéma de structure; le solde de cette parcelle ainsi que le reste des propriétés des réclamants est située en zone de facto non urbanisable.

Courrier n°23 de la s.a. Thomas et Piron
- pour un terrain sis à Wierde, et cadastré parcelles n°141m, 143v et 143s3 (coordonnées erronées = 143W5): *les parcelles, situées en zone d'habitat au plan de secteur, font actuellement l'objet d'un permis de construction pour un immeuble de bureaux – la remarque est dès lors sans objet*
- pour un terrain sis à Wierde, et cadastré parcelle n°8t (coordonnées erronées = 8v): *La parcelle est située en zone d'aménagement communal concerté au plan de secteur; l'option du schéma de structure est de ne pas vouer cette zone à l'urbanisation en raison du fait qu'elle se situe en dehors du périmètre d'agglomération établi en vertu de la méthodologie décrite par l'auteur de projet et a été identifiée par ailleurs comme devant faire partie de la ceinture verte de l'agglomération – cet état de faits était déjà établi par le schéma directeur du sud-est de l'agglomération, approuvé en date du 16 mars 2009.*

Courriers n°24 de "Immobel group" et **n°100** de "Creative Construction Renovation n.v.", pour un bien sis à Vedrin, avenue du Bon air, et cadastré section D parcelles n°52C9, 52D9 et 52V3:
Les parcelles sont situées en dehors du périmètre d'agglomération établi en vertu de la méthodologie décrite par l'auteur de projet et reprise dans la présente déclaration, identifié comme site d'intérêt paysager, écologique ou patrimonial; le bien a déjà fait l'objet de diverses tentatives d'urbanisation depuis plus de 15 ans, qui se sont toutes heurtées aux problèmes liés à la mobilité (engorgement de la voirie du bas de Bomel et absence de transports en commun à une proximité raisonnable, donc aucune alternative convaincante à la voiture personnelle); ces facteurs négatifs justifient que le développement de cette zone soit freiné, mais non interdit.

Courrier n°27 de Léon Verdbois et Eric Verbois pour un bien sis à Vedrin, rue Joseph Wanet, et cadastré section C, parcelles n° 563V et 563X:
Les parcelles sont situées en dehors du périmètre d'agglomération établi en vertu de la méthodologie décrite par l'auteur de projet; la mise en œuvre de la parcelle n°563X nécessiterait l'ouverture d'une nouvelle voirie, ce qui n'est plus souhaité en dehors du périmètre d'agglomération; en outre, le terrain est traversé par une ligne à haute tension.

Courriers n°31 de "2BUILD consulting" et n°101 du cabinet HSP pour des biens sis à Bouge, rue de la Poteresse, et cadastrés section C, n°95D, 95C, 94C, 93N, 91G et 96B:

Les parcelles sont situées en dehors du périmètre d'agglomération établi en vertu de la méthodologie décrite par l'auteur de projet. Elles sont toutefois reprises en zone d'habitat au plan de secteur et leur incorporation dans le périmètre d'agglomération peut être défendu dans la mesure où il s'agit d'une extension somme toute minime et dès lors n'empiétant pas fortement sur l'espace reconnu à cet endroit de renforcement du nécessaire couloir écologique qui ceint le périmètre d'agglomération. Cette extension permettra de structurer le bâti des deux côtés de la rue de la Poteresse dans sa portion reprise en zone d'habitat au plan de secteur. Une attention particulière pourra toujours être portée à l'exploitation agricole existante (parcelle n°89G) de façon à permettre sa pérennisation dans de bonnes conditions et sans nouvelles contraintes pour celle-ci et dès lors aux éventuels projets futurs pouvant éventuellement être proposés dans ses

alentours directs. Le périmètre d'agglomération a dès lors été étendu à la limite de la zone d'habitat couvrant la rue de la Poteresse.

Courrier n°50 de Monsieur Winnepenninckx et Madame Pianet pour un bien sis à Suarlée, ancien site du château de Suarlée:
Il est proposé de supprimer le site du Château de Suarlée dans la liste reprise au point 3.1.9 des options du schéma de structure.
Il s'agit d'une ancienne zone de loisirs modifiée via un plan communal d'aménagement dérogatoire (AGW du 29 mai 2006) en zone d'habitat. La rénovation du château en habitation et des nouvelles constructions uniquement le long de la rue du Château de Suarlée est conforme aux options du schéma de structure. Toutefois, le site étant repris en classe C, la création de voirie est a priori exclue, sauf démonstration contraire sur base d'une analyse d'opportunité. Dès lors, le PCA autorisant l'ouverture de nouvelles voiries, devrait idéalement faire l'objet d'une procédure en révision visant sa mise en conformité par rapport aux options du schéma.

Courrier n°53 de Madame Jacquet pour un bien sis à Dave, rue des Fonds de Dave, 165:
La réclamation est sans objet en ce sens qu'elle porte sur la division et la transformation d'un bien déjà bâti.

Courrier n°67 de Breevast Development Belgium n.v. pour un bien sis à Wépion, chemin du Beau Vallon, et cadastré section f, parcelles n°50, 51, 53, 54, 61A, 59A, 56A, 26, 24A, 21, 22 et 23:
Les parcelles sont situées en dehors du périmètre d'agglomération établi en vertu de la méthodologie décrite par l'auteur de projet; les parcelles sont localisées en bordure du territoire communal, dans une zone dépourvue de toutes facilités, services, commerces, le long d'une voirie déjà fort peu praticable (faible largeur) et engorgée à son embouchure à la chaussée de Dinant; la mise en œuvre d'une partie des parcelles nécessiterait l'ouverture d'une nouvelle voirie; les conditions matérielles de ces terrains sont donc manifestement et objectivement défavorables à leur urbanisation.

Courriers n°74 et n°88 et n°95 pour un bien tiers sis à Wépion, avenue des Aduatiques et avenue Maurice des Ombiaux, cadastré section F n°9B3:
Il est demandé qu'une parcelle située en about des deux rues perde son caractère constructible du fait du schéma de structure; ce dernier ne peut modifier le plan de secteur qui affecte la parcelle à l'habitat. En outre, la situation d'un terrain en zone d'habitat, d'habitat à caractère rural ou d'aménagement communal concerté est une condition nécessaire, mais non suffisante à ce qu'une autorisation de mise en œuvre puisse être délivrée.

ZONES CONSIDEREES COMME RESERVES A LONG TERME

Courrier n°93 de Monsieur Hirch pour des parcelles sises à Malonne, aux Champs de Malonne, cadastrées section A, n°138D, 173K et 119G:
Les parcelles sont situées en dehors du périmètre d'agglomération établi en vertu de la méthodologie décrite par l'auteur de projet; les parcelles sont localisées en bordure du territoire communal, dans une zone dépourvue de toutes facilités, services, commerces; la mise en œuvre d'une des parcelles nécessiterait l'ouverture d'une nouvelle voirie; la voirie existante ne dispose pas d'un gabarit suffisant pour justifier d'une densification supérieure à celle préconisée par le schéma de structure; les conditions matérielles de ces terrains sont donc manifestement et objectivement défavorables à leur urbanisation.

Courrier n°123 de Pâques-Nopère-Thiebaut pour un bien sis à Wierde, entre les rues du Pommier Sauvage et des Balaives, cadastré section A parcelles 186A2 et 186L2:

Les parcelles sont situées en dehors du périmètre d'agglomération établi en vertu de la méthodologie décrite par l'auteur de projet; les parcelles, de grande ampleur (plus de 8 hectares) sont localisées très loin de la centralité urbaine, sont mal desservies en transports en commun, les quartiers environnants sont exclusivement résidentiels, sans aucun équipement, commerce, service; elles sont en outre riveraines de l'autoroute dont elles subissent les nuisances objectives, et sont dépourvues d'égouttage; il en résulte une accumulation de facteurs négatifs qui ne plaident manifestement pas en faveur de la mise en œuvre de ces terrains, du point de vue de l'aménagement durable.

Courrier n°123 de Pâques-Nopère-Thiebaut pour un bien sis à Erpent et localisé en zone d'aménagement communal concerté au plan de secteur, dit "ZACC d'Erpent":
Pour rappel: *(Art. 33. (De la zone d'aménagement communal concerté – Décret du 30 avril 2009, art.19 – M.B. 02 juin 2009 – E.V. : 12/06/2009)*
§ 1er. L'affectation de la zone d'aménagement communal concerté est déterminée en fonction de la localisation, du voisinage, de la proximité de zones d'initiatives privilégiées visées à l'article 174 et de noyaux d'habitat visés au Code du logement, de la performance des réseaux de communication et de distribution, des coûts induits par l'urbanisation à court, à moyen et à long terme, ainsi que des besoins de la commune et de l'affectation donnée à tout ou partie de toute zone d'aménagement communal concerté située sur le territoire communal concerné et sur les territoires communaux limitrophes si elle existe.
Quant à la forme: contrairement à ce qu'affirme le réclamant, le schéma de structure joue un rôle majeur dans la détermination de l'affectation des ZACC, puisqu'intégrant les paramètres décrits au §1ier de l'article 33 du Code, il prend en compte la globalité du territoire communal dans une étude circonstanciée de développement.
Quant au fond: le schéma de développement du sud-est de la commune approuvé en date du 16 mars 2009 justifie le choix posé de la manière suivante:
"Le schéma directeur envisage la mise en œuvre de deux zones d'aménagement communal concerté (Montagne Sainte Barbe et entre la N4 et le Collège Notre-Dame de la Paix) en les affectant en zone d'habitat et ce dans la mesure où elles permettent de conforter la structure proposée et rencontrent les critères d'écomobilité et de proximité mis en avant par le schéma directeur (classe A)".
Le schéma de structure ayant été réfléchi sur les mêmes bases, les options prises par le schéma directeur se voient dès lors confirmées.

Courrier n°141 de Monsieur Dussart pour un bien sis à Gelbressée, rue Moulin Somal, 13, cadastré section A, parcelle n°71G2:
La demande porte sur la possibilité de construire une deuxième habitation sur un terrain de 16 ares 11 centiares comprenant déjà une habitation; le bien est localisé en dehors du périmètre d'agglomération, en dehors également de la zone de cœur de village (à plus de 400m. de la limite de cette dernière) et en bordure du territoire communal; le cœur du village de Gelbressée tel qu'il est repris au schéma de structure est très cohérent du point de vue de sa typologie bâtie, que ce soit du point de vue des gabarits, matériaux, modes d'implantation ou de l'époque de construction, conférant à l'ensemble une valeur patrimoniale évidente; cette cohérence se "dilue" au-delà de la limite du cœur de village; il n'existe donc aucune raison objective ni aucun bon sens à étendre ce périmètre comme le souhaite le réclamant; la parcelle a atteint la densité projetée et qui correspond par ailleurs à la typologie de cette rue.

Courrier n°171 de Monsieur Fosséprez pour un bien sis à Wépion, rue de Brimez n°28, cadastré section C, parcelle n°146:
Le réclamant se pose une question patrimoniale; sa parcelle a une contenance de 60 ares et 67 centiares, elle pourrait donc, en zone C, accueillir des logements complémentaires conformément

aux orientations du schéma de structure.

Remarque issue du registre. Monsieur et Madame Noël-Choffray, pour des parcelles sises à **Suarlée, rue d'Orthey**, cadastrées section b, n°363 et 364f:
Les parcelles sont situées en dehors du périmètre d'agglomération établi en vertu de la méthodologie décrite par l'auteur de projet; la contenance des parcelles semble être de 78 ares 66 centiares (aucune trace de division du bien qui en diminuerait la contenance), dès lors, la propriété peut contenir des habitations complémentaires conformément aux orientations du schéma de structure.

Remarque issue du registre. Madame Herbage, pour des parcelles sises à **Malonne, route d'Insepré**, cadastrées section D, n°604b, 624c et 624d:
Les parcelles sont situées en dehors du périmètre d'agglomération établi en vertu de la méthodologie décrite par l'auteur de projet; les parcelles sont localisées en bordure du territoire communal, dans une zone dépourvue de toutes facilités, services, commerces, desserte insuffisante en TC; la voirie existante ne dispose pas d'un gabarit suffisant pour justifier d'une densification supérieure à celle préconisée par le schéma de structure.

Remarque issue du registre. Monsieur van Espen pour des parcelles sises **chemin des Coteaux à Wépion**, cadastré section D, n°725a et 730:
Les parcelles sont situées en dehors du périmètre de la bourgade de Wépion-Fooz, établi en vertu de la méthodologie décrite par l'auteur de projet; la voirie dénommée "chemin des Coteaux" ne présente pas une largeur suffisante pour justifier un potentiel de densification important.