



Schéma directeur d'aménagement durable du Sud-Est de Namur

Version finale – note de synthèse – avril 2009

Cette note synthétise les principales adaptations apportées au projet de schéma directeur suite à la tenue de l'enquête publique. Elle intègre les remarques formulées par la Ville et récapitule les axes forts du schéma.

La portée et l'utilité du schéma

La Ville de Namur entend aménager de manière durable ses anciens et ses nouveaux quartiers.

En priorité, il importe de :

- favoriser une occupation du territoire économe du sol, qui ménage les moyens publics et les dépenses à charge de la collectivité.
- veiller à ce que les nouveaux logements répondent aux besoins de tous les budgets, de tous les âges et de toutes les situations familiales.
- développer l'habitat en relation étroite avec les transports en commun et les modes doux (piétons et cyclistes).
- doter chaque quartier d'équipements collectifs et de services de proximité, aménager des espaces publics de qualité.
- protéger les espaces agricoles et naturels.
- promouvoir une architecture et un urbanisme responsables, notamment en ce qui concerne la consommation énergétique et la gestion des eaux.

C'est pourquoi, le Conseil, le Collège et l'Administration communale entendent se fixer des objectifs et des balises d'aménagement du territoire, pour que **toutes les décisions futures soient prises avec cohérence, en tenant compte du contexte local.**

L'élaboration de ces outils de gestion durable et leur application sont l'occasion pour les habitants de s'impliquer concrètement dans le développement harmonieux de leur commune et de leur quartier. **Ils contribueront à faire évoluer positivement les mentalités pour adopter et réussir les changements nécessaires.**

Cette nécessité s'applique au plateau d'Erpent-Naninne d'autant plus que :

- **l'urbanisation s'est faite au coup par coup** sans vision d'ensemble, engendrant un étalement de l'habitat coûteux pour la collectivité et gaspilleur de terres agricoles



- **la mobilité y est problématique**, notamment sur la N4 et autour du collège d'Erpent. Les déplacements à vélo et à pied n'y sont pas facilités
- **le caractère rural des villages est menacé** par l'ouverture de lotissements peu intégrés à leur environnement
- **le plateau manque d'équipements** communautaires et de services de proximité
- **de nombreux terrains sont encore à bâtir** au plan de secteur (150 hectares en zone d'habitat et 90 hectares en réserve d'habitat)

Sans changement de cap, l'urbanisation de l'agglomération Sud-Est de Namur conduit tout droit à une impasse. Le schéma est donc un outil prospectif, pour permettre aux pouvoirs publics, aux promoteurs privés et aux habitants de **construire ensemble un avenir durable sur le plateau, dans le respect de ceux qui y habitent déjà et dans le souci de ceux qui y vivront un jour.**

Une densification raisonnée et raisonnable

La question du niveau de densification et des formes d'habitat sont parmi les aspects les plus débattus lors de l'enquête publique. **Seule une agglomération urbaine présentant une certaine densité ménage les finances publiques et assure la présence de services de proximité. Elle mutualise les coûts de construction et d'infrastructures. Elle facilite pour les revenus modestes l'accès au logement et à la mobilité, en favorisant les transports en commun, les déplacements à vélo et à pied.**

Cet objectif social et économique constitue un fondement essentiel du schéma directeur. Une agglomération urbaine compacte présente également d'autres avantages dont celui **de préserver les terres agricoles et de protéger les réseaux écologiques.**

Du point de vue de la durabilité et du réalisme économique, un seuil de 35log/ha est considéré comme un niveau à atteindre. Une densité inférieure ne permet pas de justifier la mise en place de transports en commun performants et dès lors un report significatif de la voiture vers ceux-ci. Le raisonnement est identique pour les écoles et autres services de proximité. Relevons qu'à l'inverse le développement d'un quartier de trop faible densité conduirait à un nombre de voitures également important mais qui ne permettrait pas la mise en place de transports en commun, ce qui conduirait à l'asphyxie du plateau.

En ce qui concerne les habitants riverains des nouvelles zones de construction, voir également page 4 : « Des gabarits adaptés au contexte local ».

Une délimitation en différentes classes d'urbanisation

Le plateau est par conséquent divisé en **trois zones**, à mesure que l'on s'éloigne du centre de Jambes et que l'on se dirige vers Naninne et Wierde.

La classe A bénéficie de services, commerces et d'une bonne offre de transports en commun à moins de 300m à la ronde, la classe B à moins de 600m et la classe C au-delà de 600m.



Les fourchettes idéales de densités sont formulées de la manière suivante :

- Classe A : 35 log/ha
- Classe B : entre 20 et 30 log/ha
- Classe C : entre 0 et 15 log/ha

On notera que **la délimitation de la classe A revoit, à la baisse, l'étendue du périmètre d'agglomération** tel que défini, à l'époque, dans l'avant-projet de schéma de structure. Cette zone est la plus proche de la ville et la mieux desservie en transport en commun.

En outre, à la différence de la première mouture du projet de schéma, il n'est plus imposé pour la classe A le niveau de 45 log/ha.

A l'inverse, **le schéma protège le caractère rural des villages du vieil Erpent, d'Andoy, de Naninne et de Wierde** en n'y autorisant pas l'ouverture de voiries pour de nouveaux lotissements.

Le devenir des terrains appartenant au Foyer Jambois

Les terrains appartenant au Foyer Jambois et affectés en zone d'habitat ont été conservés en classe B. Ils constituent une réserve importante de terrains publics destinés au logement social et moyen.

Pour permettre une meilleure valorisation de ces terrains et ce dans la mesure où ils assureront, via une opération publique, une diversification de l'offre en logement, le schéma propose à présent de permettre la création de voiries sur les terrains en classe B.

Par ailleurs, il sera également possible pour le Foyer Jambois de bâtir en front du Chemin Pont de briques, tout en veillant à laisser les espaces nécessaires à la continuité de la coulée verte.

En classe C, les nouvelles voiries ne sont pas autorisées pour ne pas multiplier les kms de routes à faible densité.

Le statut des ZACC (réserves d'habitat au plan de secteur)

Les ZACC (zones d'aménagement communal concerté), au nombre de 8 pour un total de 90 hectares, sont conservées à l'état de réserve d'habitat.

Seules les deux ZACC situées dans le périmètre de la classe A seront ouvertes dans un premier temps à l'urbanisation (17 hectares). Les disponibilités offertes par le schéma directeur sont, en effet, suffisantes pour faire face aux besoins à moyen terme.

Les autres ZACC ne pourront être mises en oeuvre que lorsque toutes les autres zones d'habitat seront saturées et pour autant qu'elles répondent aux critères énoncés par le schéma, à savoir être situées à 300 mètres au maximum des transports en commun et des services de proximité.



Un phasage progressif de la classe A

La priorité est la valorisation des terrains de la Régie foncière du plateau de Bellevue. Ceux-ci sont en effets les plus proches de la ville et permettront **la réalisation d'un éco-quartier exemplaire** à l'initiative de la Ville de Namur.

Situés en ZACC, ils nécessitent **la réalisation d'un Rapport Urbanistique et Environnemental** pour être mis en œuvre. Il s'agit pour le pouvoir communal de démontrer l'opportunité de l'urbanisation de la ZACC en regard d'une série de critères tels que : la proximité de noyaux d'habitat existants, la performance des réseaux de communication et de distribution, les coûts induits par l'urbanisation à court, à moyen et à long terme, les besoins de la commune en matière de logement.

La valorisation du terrain de la Régie affecté en zone d'habitat à proximité immédiate du Collège est reportée à plus tard au vu de sa situation entre la classe A et B.

Sur les terrains appartenant à des propriétaires privés, il est proposé d'urbaniser **progressivement** les parcelles libres entre la N4 et le Collège Notre-Dame.

La première phase comprend les terrains situés en zone d'habitat bordant la Nationale 4. La valorisation de ces terrains est prioritaire dans la mesure où elle permettrait de créer une voirie qui dédoublerait la rue de Velaine, pour désengorger le trafic et créer un site propre pour les bus.

La ZACC voisine ne pourra être mise en œuvre que dans un second temps. L'ouverture de cette dernière est **cependant conditionnée à l'amélioration significative des conditions d'utilisation des transports en commun.**

Des gabarits adaptés au contexte local

Pour tenir compte de la crainte des habitants de voir des immeubles aux gabarits imposants s'implanter de manière anarchique, **le schéma directeur impose une adaptation progressive des gabarits et des densités d'occupation**, qui garantit une meilleure transition avec les quartiers existants.

Tout nouveau lotissement doit se raccrocher aux lotissements voisins en tenant compte de la typologie de ceux-ci. A cet égard, la densité de la zone tampon des habitats existants sera inférieure à 20 log/ha. La disposition en vis-à-vis des jardins et des maisons ou l'établissement de gabarits de même hauteur sont autant de dispositifs permettant d'assurer une bonne intégration au bâti existant.

Le gabarit maximum est limité à rez + 3 niveaux en classe A et B.

Cette disposition est nécessaire pour offrir une diversité de logements. La mixité fonctionnelle en sera facilitée pour accueillir des petits commerces, des services de proximité et des professions libérales.

En outre, elle permet plus aisément de varier la densité pour mieux s'intégrer à l'habitat existant (à titre d'exemple pour un même projet : plus dense le long de la N4 et de densité équivalente le long d'un quartier déjà construit).



Des quartiers espacés et verdoyants

Pour répondre aux défis environnementaux, le schéma préconise de l'habitat en deux ou trois façades. Le 4 façades reste néanmoins autorisé dans les parcelles libres des lotissements existants et des villages. **L'ensemble du plateau sera, dans les faits, varié.**

Plus particulièrement en classe A, **les recommandations de mise en oeuvre ont pour but de créer des dégagements visuels et de sauvegarder les beaux points de vue. Les îlots sont semi-ouverts grâce à leur petite taille. Ils offrent vues et ensoleillement.** Si les terrains sont trop grands, la densité souhaitée ne peut être atteinte qu'en fermant les îlots, ce qui est contraire à la qualité d'habitat recherchée sur le plateau. La taille des îlots répond également aux principes de la ville des courtes distances, qui encouragent les déplacements piétons.

Le schéma prévoit également la mise à disposition d'espaces publics de qualité en ce y compris des espaces verts. En ce qui concerne les parcelles privées, elles devront présenter un minimum de 60% de surfaces vertes. **L'objectif est de favoriser la biodiversité du plateau en participant au renforcement du réseau écologique.**

Une offre de mobilité plus diversifiée et plus performante

L'aménagement futur du plateau a été pensé autour du renforcement de la mobilité douce et de l'utilisation des transports en commun et non pas de l'exclusion de la voiture.

Le succès de l'opération dépend de plusieurs acteurs (notamment le SPW, TEC, la SRWT et la Ville) **qui se sont engagés dans l'élaboration du schéma directeur.**

Les **conditions de réussite** d'une nouvelle mobilité sur le plateau sont :

- le renforcement des lignes de bus
- la diminution du temps de parcours des transports en commun
- la réalisation d'un parking relais sur la N4
- des déposes-minutes pour les élèves du Collège
- la mise en place de liaisons sécurisées pour les piétons et les vélos
- un renforcement de la liaison vallée-plateau

Il est par ailleurs important de prendre en compte un périmètre d'intervention plus large que celui du plateau, **notamment en concrétisant le plan de mobilité de Jambes.** Toutes ces conditions de réussite font partie de la politique globale de mobilité mise progressivement en place par la Ville, avec la collaboration du SPW, de la SRWT et du TEC.

Une nécessaire reconfiguration de la Nationale 4 pour en garantir la fluidité, la convivialité et la sécurité



La Nationale 4 est l'artère principale irrigant tout le plateau. Elle est aujourd'hui proche de la saturation et sa traversée est dangereuse. L'objectif actuel du MET est de sécuriser son parcours en établissant plusieurs ronds-points aux carrefours dangereux. **Il faut également s'assurer que la N4 puisse absorber toute la charge de trafic dans les 20 ans à venir** en tenant compte de la croissance de l'habitat et des activités commerciales. **A politique inchangée, le développement urbain asphyxiera la N4. Dans cette optique, par ses options et son phasage, le schéma directeur propose de limiter le développement de l'habitat à 1100 nouveaux logements et encadre l'expansion du commerce. Mais il faudra aussi réduire sensiblement le trafic de transit et transférer une partie des usagers voiture vers les transports en commun.**

Par conséquent, moyennant plusieurs aménagements, **une reconfiguration de la N4 doit permettre :**

- de favoriser la desserte locale et les transports en commun sur le tronçon entre le carrefour « Velaine » et le carrefour « Géronsart »
- d'orienter le trafic de transit sur l'autoroute E411
- d'installer un parking relais de 600 places au lieu dit « Petite couture » pour diminuer la pression automobile vers Namur

Ces aménagements ont été retenus dans le plan de relance de l'économie wallonne. Afin de ne pas étrangler la N4, le schéma propose d'intervenir progressivement. **Une variante transitoire réserve encore 4 bandes au trafic automobile**, tout en donnant déjà une priorité aux bus et en dégagant des espaces pour la desserte locale.

Transitec a par ailleurs étudié deux scénarios à 1300 et 1900 logements sur un terme de 20 à 25 ans. Il en résulte que **seule l'option à 1300 logements est raisonnable**, ce qui rejoint l'analyse du schéma directeur.

Une liaison vallée – plateau par la rue de Géronsart

La rue de Géronsart jouant un rôle de liaison interquartier, elle est proposée en double sens avec la nécessité d'aménager les entrées du passage en tunnel.

L'aménagement de cette voirie doit également privilégier les déplacements cyclistes dans la mesure où il s'agit du principal axe cyclable permettant de relier le plateau à Jambes.

Une analyse plus précise des besoins en stationnement

Le schéma directeur intègre la note concernant le parcage produite par le service de l'aménagement du territoire de la Ville. Celle-ci propose une norme de stationnement intégrant les nécessités sur le domaine privé et sur le domaine public. Elle vise à **mieux cerner les besoins en stationnement en analysant plus finement les projets d'urbanisme.**



Une gestion de l'eau économe et écologique

Les eaux de pluie sont gérées sur place, soit récupérées dans des citernes pour des usages domestiques, soit restituées dans l'atmosphère par évaporation et dans le sous-sol par infiltration. L'adoption de revêtements plus perméables, notamment au niveau des aires de parkings et de circulation, doit permettre de préserver un pourcentage suffisant de surfaces perméables.

Les eaux grises peuvent être épurées individuellement ou collectivement de sorte à pouvoir être réutilisées pour les usages domestiques.

Une réduction de la consommation énergétique

Les bâtiments seront les plus économes possible en matière de consommation d'énergie. **Le schéma directeur souhaite que les constructions tendent vers le modèle basse énergie et à terme le modèle passif.**

L'éclairage public des nouveaux lotissements sera étudié pour réduire la consommation par le recours aux nouvelles technologies et par la modulation horaire.
