VILLE DE NAMUR
EXTRAIT DU PROCES-VERBAL DE LA SEANCE PUBLIQUE DU
Conseil Communal du

13 octobre 2020

84. Suarlée: adoption du Schéma d'Orientation Local en vue de mettre en œuvre la Zone d'Aménagement Communal Concerté de Suarlée

Considérant que la mise en œuvre d'une Zone d'Aménagement Communal Concerté nécessite l'adoption d'un Schéma d'Orientation Local établi à l'initiative du Conseil communal; que toutefois en vertu de l'article D.II.12 du Code du Développement Territorial, toute personne physique ou morale, publique ou privée, titulaire d'un droit réel portant sur une ou plusieurs parcelles de plus de deux hectares d'un seul tenant, peut proposer au Conseil communal un avant-projet de Schéma d'Orientation Local;

Vu le courrier du 28 mai 2018 de la société Redevco Retail Belgium (sis place du Samedi n°1 à 1000 Bruxelles) lui proposant un avant-projet de Schéma d'Orientation Local en de mettre en œuvre la Zone d'Aménagement Communal Concerté de Suarlée située entre la route de Louvain-la-Neuve (N4) et la chaussée de Nivelles (N93);

Rétroactes

Vu sa décision du 28 juin 2018 marquant son accord sur l'avant-projet de Schéma d'Orientation Local en vue de mettre en œuvre la zone d'aménagement communal concerté de Suarlée et la poursuite de la procédure conformément à l'article D.II.12§2 du CoDT déterminant le contenu du rapport sur les incidences environnementales accompagnant le Schéma d'Orientation Local conformément à l'article D.VIII.33 §1 à 3 du CoDT et soumettant le projet de contenu du rapport sur les incidences environnementales pour avis au Pôle Environnement et à la CCATM;

Vu sa décision du 16 mai 2019 marquant son accord sur le contenu du rapport des incidences environnementales accompagnant le projet de Schéma d'Orientation Local en vue de mettre en œuvre la Zone d'Aménagement Communal Concerté de Suarlée;

Vu sa décision du 15 octobre 2019 marquant son accord sur le projet de Schéma d'Orientation Local en vue de mettre en œuvre la Zone d'Aménagement Communal Concerté de Suarlée;

Vu la décision du Collège communal du 10 décembre 2019 chargeant le service du Développement Territorial de soumettre le projet de Schéma d'Orientation Local aux formalités d'enquête publique;

Vu la décision du Collège communal du 23 juillet 2020 portant sur les résultats de l'enquête publique et sur les adaptations en découlant;

Zonage

Vu la localisation des parcelles concernées en Zone d'Aménagement Communal Concerté au plan de secteur adopté par l'arrêté de l'Exécutif régional wallon en date du 14 mai 1986;

Vu la localisation des parcelles concernées en Zone d'Aménagement Communal Concerté de priorité 1 au Schéma de Développement Communal approuvé définitivement par le Conseil communal du 23 avril 2012 et entré en vigueur le 24 septembre 2012, lequel recommande d'affecter la zone à des « services et d'équipements pouvant accueillir des activités commerciales en relation avec les équipements projetés – P+R (7.1 ha) »;

Analyse du projet de Schéma d'Orientation Local

Considérant que le Schéma de Développement Communal détermine comme prioritaire la mise en œuvre de cette Zone d'Aménagement Communal Concerté;

Attendu que, se basant sur les propositions du Plan Communal de Mobilité, le Schéma de Développement Communal, recommande d'implanter à titre d'équipement collectif, un P+R sur la Zone d'Aménagement Communal Concerté de Suarlée (p.74 et 76 du rapport des

options et cartographie des affectations);

Attendu que la société TEC-Namur avait initialement informé la Ville de Namur de son intention de ne pas mettre en œuvre un P+R sur la Zone d'Aménagement Communal Concerté de Suarlée, notamment pour des raisons de coûts; que la société TEC-Namur souhaitait examiner la possibilité d'aménager un P+R sur un site plus proche du futur axe structurant de bus;

Vu le courrier de la SRWT du 28 novembre 2016 dans lequel le TEC-Namur confirme son intention de projet de P+R dans cette partie du territoire communal, en maintenant que « le positionnement du P+R doit se réaliser au plus près de nos lignes de bus existantes (...) »;

Attendu que l'avant-projet de Schéma d'Orientation Local approuvée par le Conseil communal le 28 juin 2018 ne comprenait dès lors pas de P+R;

Attendu qu'il a été demandé dans le cadre du Rapport des Incidences Environnementales portant sur l'avant-projet de Schéma d'Orientation Local d'étudier les incidences :

- des possibilités de localisation d'un P+R en entrée de Belgrade en ce y compris l'hypothèse de conserver le P+R sur la Zone d'Aménagement Communal Concerté de Suarlée;
- dans cette hypothèse, l'examen de la possibilité de mutualiser les parkings de la zone commerciale et le P+R (plages horaires différentes);
- dans l'hypothèse d'une relocalisation éventuelle du P+R sur des sites proches, une évaluation de l'impact économique de ces emplacements possibles;

Attendu que Rapport des Incidences Environnementales a confirmé l'opportunité et la faisabilité d'implanter le P+R sur la Zone d'Aménagement Communal Concerté;

Attendu que le P+R a dès lors été intégré dans le projet de Schéma d'Orientation Local;

Attendu qu'un complément d'évaluation des incidences a été réalisé pour tenir compte de cette modification;

Vu la délibération du Collège du 13 juin 2019 d'approuver l'actualisation du Plan Communal de Mobilité, qui confirme cet endroit en tant que « site d'enjeux majeur pour l'amélioration de la mobilité à Namur » et y encourage le développement d'un P+R;

Attendu que la justification de la destination commerciale conférée au reste de la partie non encore mise en œuvre par le projet de Schéma d'Orientation Local est établie en vertu de l'option d'affectation prise par le Schéma de Développement Communal pour la zone, que les constats des études du Schéma d'Attractivité Commerciale et la nécessité de relocaliser une enseigne d'équipement semi-courant lourd pour favoriser le redéploiement de l'habitat prévu dans le cadre d'un projet de reconversion d'une friche urbaine à Saint-Servais;

Rappelant qu'au regard des données du Schéma d'Attractivité Commerciale, la surface commerciale supplémentaire allouée à Suarlée, en concordance avec le futur nodule de Belgrade, est de 4.500m² (surface nette de vente) hors transferts;

Attendu que la partie Nord-Ouest de la Zone d'Aménagement Communal Concerté est bâtie et que sa destination résidentielle est confirmée;

Réunion d'information publique

Attendu que, sur son initiative, une réunion publique d'information a été organisée le 17 décembre 2019 à 19 heures 30 à la salle du Conseil communal et présidée par l'Echevine en charge de la transition écologique;

Enquête publique

Attendu, en vertu des dispositions du Code du Développement Territorial, qu'une enquête publique d'une durée de 30 jours s'est tenue du 16 décembre 2019 au 29 janvier 2020; qu'elle a généré 63 réclamations;

Vu le procès-verbal de clôture de l'enquête publique figurant au dossier;

Avis des instances consultées

Vu l'avis favorable conditionné du TEC du 16 janvier 2020 figurant au dossier;

Vu l'avis favorable conditionné de la CCATM daté du 28 janvier 2020 figurant au dossier;

Vu l'avis favorable conditionné du Pôle environnement, daté du 03 février 2020 figurant au dossier;

Vu l'avis favorable conditionné de la DGO1, Direction des routes, daté du 23 mars 2020 figurant au dossier;

Attendu que la DGO3 et ELIA n'ont pas rendu d'avis dans les délais impartis;

Vu la décision du Collège du 23 juillet 2020 sollicitant de la part du demandeur les modifications permettant de tenir compte des remarques formulées par les instances consultées et lors de l'enquête publique;

Vu le Schéma d'Orientation Local revu reçu en date du 15 septembre 2020;

Considérant que le Schéma d'Orientation Local a été adapté pour intégrer les modifications sollicitées;

Considérant plus particulièrement que le parti pris d'implantation en plateaux a été revu; que l'OT-5 a été complété en vue d'inscrire comme objectif le maintien inchangé du relief naturel aux limites avec les propriétés voisines; que la distance de 5 mètres a été intégrées dans les indications;

Considérant que l'OS-4 a été complété; que les constructions à plus haut gabarit seront localisées en tenant compte de l'altimétrie; que la référence au respect de l'équilibre déblais/remblais de manière à minimiser le charroi est supprimée; que l'évacuation d'une partie des terres doit être envisagée si elle s'avère nécessaire pour limiter les incidences sur le voisinage;

Considérant que c'est au niveau du permis que la réponse adéquate en matière d'implantation doit être étudiée; que la notion de gradation adéquate des implantations figurant dans le texte est jugée suffisante;

Vu les coupes fournies en vue d'apprécier l'ombrage porté des immeubles projetés sur les maisons voisines;

Considérant qu'il peut en être conclu que les bâtiments seront de taille basse (R+1), similaire aux gabarits environnants et limitant donc l'ombre portée; que le recul de minimum 5 mètres par rapports aux parcelles adjacentes avec un respect du relief naturel, empêchera tout effet promontoire;

Considérant qu'un tampon végétal composé d'arbres sera planté le long du périmètre; que c'est donc ce tampon végétal qui risque de faire de l'ombre partielle, que cet effet d'ombrage est jugée acceptable;

Considérant que l'orientation du site est également propice, qu'au nord se situe la N4 ou l'ombre portée viendra du tampon végétal déjà existant, qu'à l'est l'impact n'aura lieu qu'en fin de journée mais impactera qu'une partie des jardins ou le chemin de Morivaux, et qu'à l'ouest l'impact se fera uniquement tôt le matin; que l'ombre portée sera donc principalement intra-site;

Considérant que l'OG-3 a été corrigé pour être conforme au Schéma de Développement Communal; que la référence à une crèche, une maison de repos a été supprimée;

Considérant qu'il convient de se fonder sur l'équilibre actuel du nodule commercial pour orienter les typologies de commerces recherchées; que tenant compte de cet équilibre, il n'est pas jugé opportun d'introduire de l'alimentaire dans le programme fonctionnel; que le commerce «semi-courant lourd» doit rester prépondérant;

Attendu que le document comporte, conformément à l'article D.II.11, §2:

- un cahier qui reprend les objectifs d'aménagement du territoire et d'urbanisme pour le territoire concerné ; les objectifs sont ventilés en fonction de leur portée – globale, transversale ou spécifique par zone ou sous-zone;
- la carte d'orientation, qui comprend les paramètres repris sous a) à f);

Attendu que pour formaliser l'affectation telle que recommandée par le Schéma de Développement Communal, le Schéma d'Orientation Local propose d'organiser la partie de la Zone

d'Aménagement Communal Concerté non encore mise en œuvre en 3 zones distinctes : une zone résidentielle, une zone commerciale et une zone d'équipements collectifs;

Attendu que les affectations conférées découlent, en cohérence de l'option du Schéma de Développement Communal, des résultats de l'étude contextuelle et du Rapport des Incidences Environnementales;

Attendu que pour chacune de ces affectations sont détaillés des objectifs et les indications y afférentes ;

Estimant que le document couvre bien tous les aspects d'aménagement du territoire et d'urbanisme nécessaires à la mise en œuvre de la Zone d'Aménagement Communal Concerté de Suarlée;

Déclaration environnementale

Attendu que la déclaration environnementale résume la manière dont les considérations environnementales ont été intégrées dans le plan et dont le rapport environnemental, les avis, réclamations et observations émis ont été pris en considération, ainsi que les raisons des choix du plan tel qu'adopté, compte tenu des autres solutions raisonnables envisagées;

Prise en compte des recommandations du Rapport des Incidences Environnementales

Vu le rapport le Rapport des Incidences Environnementales établi par le bureau d'étude CSD Ingénieurs;

Vu les recommandations du Rapport des Incidences Environnementales en matière de sol, sous-sol et d'eaux souterraines :

- Préciser dans l'objectif transversal relatif au dispositif tampon végétalisé entre les fonctions non compatibles (OT-8) d'utiliser des essences indigènes ayant également des fonctions de stabilisation du sol (enracinement profond) (Sol-01);
- Prévoir les travaux d'aménagement en une seule phase afin de régler directement les mouvements de terres nécessaires au reprofilage du terrain en 3 plateaux et aux fondations, en visant un équilibre déblais/remblais (Sol-02);
- Stocker les terres de déblai non immédiatement réutilisées sur le site parallèlement aux courbes de niveau (Sol-03);
- Ensemencer les terres après leur décapage ou mise à nu pour éviter les coulées boueuses (Sol-04);
- Réaliser de nouveaux essais de pénétration afin de dimensionner correctement les fondations des nouvelles constructions (Sol-05);
- Assurer la possibilité d'intervenir immédiatement en cas de pollution accidentelle lors de la phase de chantier (kit anti-pollution) (Sol-06);

Considérant que la recommandation Sol-01 est intégrée au Schéma d'Orientation Local qui précise que tous les espaces végétalisés (dispositif d'isolement, espaces verts avec pelouse et arbustes, talus, toitures vertes, etc.) doivent être conçus de manière structurante, afin de maximiser l'apport sur le plan de la biodiversité, que chaque ensemble végétal doit servir de maillon écologique pour la faune, tant à l'échelle du périmètre que de celle du quartier et de ses abords; que par la diversité des essences qui les composent, les espaces végétalisés serviront de zone de refuge et d'alimentation pour de nombreuses espèces faunistiques, favorisant leur préservation et garantissant leur apport écologique;

Considérant que la recommandation Sol-02 n'a pas été prise formellement en compte dans le Schéma d'Orientation Local; que le Schéma d'Orientation Local précise qu'en aucun cas il ne pourra être porté atteinte au relief du terrain naturel en périphérie de cette dernière et ce sur une distance minimale de 5 mètres; que l'évacuation d'une partie des terres doit être uniquement envisagée si elle s'avère nécessaire pour limiter les incidences sur le voisinage;

Considérant que les recommandations Sol-03, Sol-04, Sol-05, et Sol-06 concernent la gestion du chantier n'appellent pas de modification du projet de Schéma d'Orientation Local;

Vu les recommandations du Rapport des Incidences Environnementales en matière d'eaux de surfaces :

- Prévoir des citernes de récupération des eaux de pluie pour répondre à l'objectif OT-18 permettant d'alimenter les sanitaires et eaux de nettoyage (réduction de la consommation en eau potable) (Eau-01);
- Préférer un revêtement semi-perméable pour les parkings afin de limiter les volumes de rétention d'eau pluviale (Article R.277 §4 du Code de l'Eau) (Eau-02);
- Réaliser un système de rétention des eaux pluviales de préférence au nord- ouest de la zone aménagée avec possibilité d'infiltrer ces eaux (Eau-03);
- Dans le cas d'une activité potentiellement polluante, prévoir des dispositifs de prétraitement ad hoc (séparateur d'hydrocarbures, dégraisseur) (Eau-04);
- Relocaliser sur la carte d'orientation le raccord des eaux usées vers le réseau d'égouttage de la rue des Aulnes, et non pas directement sur le collecteur de refoulement (haute pression) en long de la route de Louvain-la-Neuve (N4) (Eau-05);

Considérant que la recommandation Eau-01 est prise en compte; que le Schéma d'Orientation Local précise l'obligation de disposer de citernes de récupération permettant l'alimentation des sanitaires et des eaux de nettoyage mais aussi de réduire le besoin et la consommation en eau de distribution;

Considérant que la recommandation Eau-02 est prise en compte; que le Schéma d'Orientation Local précise l'obligation d'utiliser des matériaux perméables ou semi-perméables pour la réalisation des espaces de stationnement, que seules les zones destinées à la circulation et aux manœuvres peuvent être munies d'un revêtement imperméable;

Considérant que la recommandation Eau-03 est partiellement prise en compte; que la création de dispositifs de gestion des eaux au sein du périmètre (bassin de rétention/infiltration, noue paysagère infiltrante, noue urbaine, etc.), autorisés dans l'ensemble des zones; que leur localisation précise sera précisée sur base d'une étude hydrogéologique accompagnant chaque demande de permis;

Considérant que la recommandation Eau-04 concerne le projet lui-même n'appelle pas de modification du projet de Schéma d'Orientation Local;

Considérant que la recommandation Eau-05 est partiellement rencontrée, que les raccords des eaux usées vers le réseau d'égouttage seront précisés au stade du permis; qu'en aucun cas le réseau d'égouttage se raccordera au collecteur de refoulement (haute pression) situé le long de la route de Louvain-la-Neuve (N4);

Vu les recommandations du Rapport des Incidences Environnementales en matière d'air, d'énergie et de climat;

- Mutualiser au maximum le système de chauffage au sein des volumes commerciaux et favoriser la mitoyenneté (Ene-01);
- Poursuivre la réflexion quant à l'opportunité d'opter pour des toitures plates végétalisées sur les futurs bâtiments, en combinaison avec d'autres fonctions (volume de récupération des eaux de pluie, production photovoltaïque, installations techniques) (Ene-02);
- Favoriser l'utilisation de l'énergie solaire en toiture pour les différents bâtiments. Cette source d'énergie pourrait notamment alimenter des bornes de recharge pour vélo électrique (Ene-03);
- Lors du chantier, équiper de systèmes de filtres à particules (SEP) tout engin à moteur diesel en fonction de leur puissance, les entretenir régulièrement et imposer l'arrêt des moteurs en cas de stationnement (Ene-04);

Considérant que la mutualisation du système de chauffage (Ene-01) sera étudiée au stade du permis intégré; que la recommandation visant à favoriser la mitoyenneté est partiellement rencontrée; que le Schéma d'Orientation Local précise que la zone commerciale comporte un ensemble bâti principal formé de bâtiments coordonnés par leurs caractéristiques architecturales,

volumétriques, chromatiques et le choix des matériaux;

Considérant la recommandation Ene-02 est partiellement rencontrée; que le Schéma d'Orientation Local précise que si des toitures vertes sont aménagées, elles participent également à l'amélioration de la biodiversité par une composition réfléchie et intégrée au contexte écologique environnant; que la végétalisation des toitures peut être étudiée en combinaison avec d'autres fonctions récupération des eaux de pluie, photovoltaïque;

Considérant que la recommandation Ene-03 est prise en considération; que le Schéma d'Orientation Local précise que la création d'infrastructures permettant d'anticiper et de soutenir l'évolution du parc de véhicules (voitures, bus, vélos, etc.) est permise; que l'installation de bornes de chargement pour les véhicules privés ou publics, cabines de renforcement, de panneaux solaires, de câblage prévisionnel, de borne CNG, etc. est autorisée dans l'ensemble du périmètre du Schéma d'Orientation Local;

Considérant que la recommandation Ene-04 concerne le chantier et n'appelle pas de modification du projet de Schéma d'Orientation Local;

Vu les recommandations du Rapport des Incidences Environnementales en matière de milieu biologique:

- Mettre en place un plan de gestion des espaces verts qui intègre au minimum (Bio-01);
- Préciser dans l'objectif spécifique à la zone commerciale relatif aux enseignes (OS-5) les règlements et guide de bonnes pratiques appliqués aux dispositifs publicitaires et enseignes (plan d'éclairage, orientation des sources lumineuses, temporisation rationnelle, ...) (Bio-02);
- Inscrire dans les objectifs relatifs aux réseaux techniques (OT-16) de préférer un éclairage des voiries et des espaces de stationnement dirigé vers le Schéma d'Orientation Local afin de limiter la pollution lumineuse et la perturbation des animaux nocturnes (Bio-03);
- Utiliser des essences feuillues ou marcescentes en adéquation avec les essences locales pour les plantations prévues en espaces verts résiduels (Bio-04);

Considérant que la gestion des espaces verts sera de la responsabilité du futur gestionnaire du site (Bio-01); que cette recommandation n'appelle pas de modification des objectifs et des indications du projet de Schéma d'Orientation Local; que néanmoins le Schéma d'Orientation Local précise que les espaces verts et les talus sont entretenus et gérés au moyen d'un plan de gestion spécifique, définissant les pratiques adéquates à mettre en place; que la gestion de ces espaces est du ressort des propriétaires et exploitants du périmètre du Schéma d'Orientation Local; que le plan de gestion des espaces verts est joint aux demandes de permis;

Considérant que la recommandation Bio-02 est prise en considération; que le Schéma d'Orientation Local précise que les enseignes et totems lumineux seront conformes aux recommandations des guides de bonnes pratiques d'aménagement urbain édités par la Ville de Namur, notamment celui relatif aux enseignes et autres dispositifs de publicité (éclairage continu); que par ailleurs un guide communal d'urbanisme consacrée aux enseignes au sens du CoDT est en cours d'élaboration;

Considérant que la recommandation Bio-03 est prise en considération; que le Schéma d'Orientation Local précise que les systèmes d'éclairage exclusivement orientés vers le SOL sont imposés pour ce qui concerne les voiries, espaces de stationnement et cheminements cyclo-piétons; que les systèmes de spots encastrés dans le SOL, les poteaux d'éclairage de type «boule» ou «phare» sont interdits;

Considérant que la recommandation Bio-04 est prise en considération; que le Schéma d'Orientation Local précise que par la diversité des essences qui les composent, les espaces végétalisés serviront de zone de refuge et d'alimentation pour de nombreuses espèces faunistiques, favorisant leur préservation et garantissant leur apport écologique;

Vu les recommandations du Rapport des Incidences Environnementales en matière de paysage, de patrimoine et d'urbanisme:

- Inscrire sur la carte d'orientation un dispositif tampon tout au long du chemin de Morivaux permettant d'assurer des vues qualitatives sur la zone mixte et l'espace commercial depuis

les habitations contigües (Pays-01);

- Pour les dispositifs tampons, favoriser des essences végétales à feuillage persistant ou marcescent afin d'assurer un traitement paysager de la zone commerciale et d'équipement collectif en toute saison (Pays-02);
- Réaliser une ouverture d'environ 60 m dans l'alignement d'arbres au niveau de l'accès sur la N4 afin d'assurer une visibilité minimum au niveau de l'accès sur la partie commerciale du site. Maintenir le reste de l'alignement localisé en bordure de la N4 afin de filtrer les vues sur le site (Pays-03);
- Compléter l'objectif spécifique OS-2 afin de privilégier des matériaux de construction et de parement à tonalités discrètes pour les volumes commerciaux à créer (Pays-04);
- Réaliser les plantations au niveau des dispositifs tampons et espaces résiduels à la fin des travaux de manière prioritaire, ou dès la première période idoine, afin d'obtenir une intégration paysagère plus rapidement (Pays-05);
- Reprendre contact avec le Service de l'Archéologie en province de Namur afin de préciser les modalités du suivi de chantier lors des actes et travaux de réhabilitation (Pays-06);

Considérant que la recommandation Pays-01 est prise en considération; que sur la carte d'orientation un dispositif tampon tout au long du chemin de Morivaux est inscrit;

Considérant que la recommandation Pays-02 est prise en considération ; que le Schéma d'Orientation Local précise que dans le cas du dispositif d'isolement, l'aménagement compose un effet «lisière» destiné à augmenter sa valeur biologique et écologique ; que le type de plantations est choisi parmi les essences indigènes, feuillues ou marcescentes et si possible mellifères;

Considérant que la recommandation Pays-03 est prise en considération; que la bande boisée existante est maintenue; qu'aucune ouverture ou éclaircie susceptible de remettre en question sa fonction n'y est autorisée; que dès le début de la phase de construction de la zone commerciale, la nouvelle bande boisée devra être plantée, parallèlement à la bande boisée existante et tout le long de la zone adjacente à la N4, à l'exception de l'accès au périmètre qui sera laissé vierge de tout boisement; que la nouvelle bande boisée devra présenter à terme une hauteur suffisante pour masquer l'entièreté des façades arrières et latérales; qu'elle ne pourra être interrompue qu'au niveau de l'accès qui sera aménagé;

Considérant que la recommandation Pays-04 est prise en considération; que le Schéma d'Orientation Local précise qu'en termes de matériaux de construction et de parement, les tonalités neutres sont les seules autorisées;

Considérant que les recommandations (Pays-05 et Pays-06) concernent le chantier et n'appellent pas de modification du Schéma d'Orientation Local;

Vu les recommandations du Rapport des Incidences Environnementales en matière de mobilité et de transports:

- Aménager l'accès nord depuis la route de Louvain-la-Neuve (N4) afin de sécuriser et de fluidifier les mouvements en sortie et en entrée du site. Un aménagement minimum serait une bande de tourne-à-droite en entrée et une bande d'insertion en sortie du site (Mob-01);
- Aménager également l'accès sud depuis la chaussée de Nivelles (N93) afin de sécuriser et de fluidifier les mouvements en sortie et en entrée du site (Mob-02);
- Assurer une jonction entre la rue des Aulnes et la zone commerciale, et destiner celle-ci uniquement à la desserte locale. Retirer l'élément suivant des objectifs transversaux : « OT-12. Interdire toute connexion motorisée entre la voirie de desserte interne et les voiries résidentielles existantes ». (Mob-03);
- Contrôler toute jonction possible en voiture depuis le plateau 1 (côté N4) vers le plateau 3 (côté N93) afin d'éviter les mouvements parasites à travers le site de la N4 vers la N93, dû au futur 'système de robinet' sur la N4 en entrée de Belgrade (Mob-04);
- Prévoir plusieurs zones d'attache-vélo avec aménagement simple et modeste (type 'arceau épingle'), non nécessairement couvert ou intégré dans un bâtiment (Mob-05);

- Assurer au minimum 85 places de stationnement sur le plateau 3 (Mob-06);
- Assurer un écosystème pour les modes doux (cycliste et piéton) efficace et sécurisant sur la N4 et la N93, et prévoir des traversées de chaussée aux endroits ad hoc (Mob-07) ;

Considérant que la recommandation Mob-01 pourra être mise en œuvre au stade du permis intégré en collaboration avec la DGO1 ; que cette dernière précise dans son avis que pour la N4 les aménagements autorisés au droit du site sont : une bande de décélération en tourne à droite dans le sens positif de la voirie ainsi qu'une bande d'insertion en tourne à droite en sortie de site (sortie sur la N4 en direction de Namur autorisé, mais sortie sur la N4 en direction de la E42 interdit);

Considérant que la recommandation Mob-02 pourra être mise en œuvre au stade du permis intégré en collaboration avec la DGO1; que cette dernière précise dans son avis que pour la N93 les aménagements autorisés au droit du site sont : une bande de décélération, une bande d'insertion, des aménagements à l'axe de la voirie, des pistes cyclables et un trottoir à intégrer;

Considérant que la recommandation Mob-03 est partiellement rencontrée; qu'il a été considéré que la connexion entre la future zone commerciale et le quartier résidentiel serait exclusivement réservée aux modes doux (piétons et vélo);

Considérant que la recommandation Mob-04 est partiellement rencontrée; que l'aménagement projeté devrait limiter ce risque; que le Schéma d'Orientation Local précise que la zone commerciale sera accessible au moyen de l'accès principal créé depuis la N4; que pour les automobilistes provenant de la N93, il est pertinent que l'accès créé depuis la N93 puisse aussi desservir la zone commerciale, afin d'éviter un report de trafic sur le carrefour N4/N93 ou sur le rond-point au carrefour N4/N958; qu'il est également logique que la sortie soit permise depuis l'accès de la N4, étant donné qu'il s'agira de l'accès principal de la zone commerciale.

Considérant que la recommandation Mob-05 est prise en considération mais de manière plus stricte; que le Schéma d'Orientation Local précise que l'offre en stationnement cyclable est examinée au cas par cas; que les zones de stationnement pour vélos respectent les conditions suivantes être couvertes ou intégrées aux bâtiments et être d'accès aisé depuis la voirie et l'espace de l'activité;

Vu les recommandations du Rapport des Incidences Environnementales en matière d'environnement sonore:

- Vérifier que toute nouvelle entreprise localisée en bordure des zones résidentielles soit compatible avec le voisinage en termes de bruit. Privilégier les activités bruyantes dans la partie centrale de la zone mise en œuvre ou diriger celles-ci vers la N4 (Son-01);
- Lors des chantiers, installer les sources de bruit stationnaires (groupes électrogènes par exemple), le plus loin possible des habitations riveraines, et si cela s'avère nécessaire les isoler phonétiquement (écran, silencieux,...) (Son-02);
- Limiter les travaux les plus bruyants (démolitions, marteaux-piqueurs, concassage, charroi lourd) en journée de 7h à 18h (Son-03);

Considérant que la recommandation (Son-01) pourra être suivie lors de la demande de permis intégré; qu'elle pas de modification du Schéma d'Orientation Local;

Considérant que les recommandations (Son-02 et Son-03) concernent le chantier et n'appellent pas de modification du Schéma d'Orientation Local;

Prise en compte des avis des instances consultées

Vu l'avis favorable conditionné du TEC du 16 janvier 2020 libellé comme suit :

"*Localisation du P+R et accès:*

Nous avons bien pris note que l'emplacement du P+R prévu le long de la N93, dans la Zone d'Aménagement Communal Concerté de Suarlée, et qu'il reprend une capacité de +/-200 places avec une réserve de 200 places supplémentaires sur une parcelle jouxtant la parcelle principale, située également en bordure de la N93. Cette réserve pourrait être activée dans une deuxième phase en fonction du succès rencontré par le P+R;

Outre un accès réservé aux voitures venant de la N93 pour rentrer dans le P+R, nous soulignons l'importance de prévoir également un accès voitures depuis la N4 pour rejoindre le P+R;

Aménagements routiers sur la N93:

Des aménagements prévoyant une bonne accessibilité et des conditions de sécurité pour les autobus et les modes doux doivent être prévus sur la N93, y compris à l'entrée du P+R. Des aménagements permettant de faciliter la circulation des autobus doivent également être prévus à partir du P+R jusqu'au carrefour formé par la N4/N93, y au droit de ce carrefour;

Configuration du P+R:

Afin de maximiser le nombre de places dans le parking P+R, l'emplacement de la voirie donnant accès au P+R doit être réfléchi de manière approfondie. Il serait peut-être judicieux de prévoir la voirie entre la réserve foncière pour la deuxième phase du P+R (phase 1). Cela aurait pour avantage d'anticiper l'arrivée de la 2ième phase de parking;

Il est également important de prévoir une place suffisante pour réaliser la manœuvre de demi-tour des navettes de bus qui desserviront le parking et rebrousseront chemin pour repartir vers Namur ainsi que l'implantation des arrêts de bus;

Arrêts existants et futurs sur la N93:

Les arrêts existants le long de la N93 et desservis par les lignes 22 et 23 devront être maintenus, mais probablement à relocaliser;

En effet, afin que ces lignes, venant de Temploux, puissent également desservir le P+R, sans toutefois avoir l'obligation de rentrer dans le parking, il sera nécessaire de créer des arrêts le long de la N93 aux abords du P+R. Cela aura sans doute comme conséquence de devoir revoir la localisation géographique des arrêts en amont et en aval de l'arrêt P+R.";

Considérant que le TEC confirme la possibilité de développer sur ce site un P+R en bordure de la N93 ; que la réserve prévue pourrait être activée dans une deuxième phase en fonction du succès du P+R;

Considérant que le Schéma d'Orientation Local prévoit bien des accès sécurisés depuis la N93 et la N4 ; qu'un accès depuis la N4 vers le P+R est également envisagé;

Considérant que l'aménagement de la voirie donnant accès au P+R sera étudiée de manière plus approfondie au stade du permis d'urbanisme ; que son aménagement devra anticiper les éventuels développements ultérieurs;

Considérant que les aires de manœuvre seront également étudiées en détail au stade du permis d'urbanisme;

Considérant que les arrêts existants le long de la N93 et desservis par les lignes 22 et 23 seront maintenus mais probablement relocalisés ; que des arrêts le long de la N93 aux abords du P+R devront être créés;

Vu l'avis favorable conditionné de la CCATM daté du 28 janvier 2020 et libellé comme suit:

"*Réunie en séance le 28 janvier 2020, le quorum requis n'étant pas réuni, après présentation du projet, la CCATM remet néanmoins l'avis suivant:*

Vu le programme de mise en œuvre de la Zone d'Aménagement Communal Concerté *de Suarlée en 3 zones. Une zone déjà bâtie et affectée au logement à l'Ouest, une zone commerciale au Nord et une zone de service communautaire au Sud;*

Vu la connexion carrossable vers la rue des Aulnes et l'absence de connexion vers le chemin de Morivaux hormis en mode de déplacement doux ;

Vu l'affectation partielle en parking relais de la zone de service communautaire ;

Vu l'affectation de zone commerciale qui sera destinée exclusivement aux équipements de la maison;

Vu les 38 objectifs du schéma d'orientation local;

La CCATM remet un avis favorable et émet les remarques suivantes :

- *insiste notamment sur le bon dimensionnement des équipements destinés à gérer les eaux de surface et sur les écrans végétaux entre les quartiers habités et les nouveaux équipements ;*
- *approuve la connexion du quartier de la Sapinette mais uniquement en sortie du quartier. Cela permettra au quartier de prendre la direction de Gembloux par les équipements de sortie du centre commercial qui seront sécurisés ;*
- *attire l'attention sur la future position du rond-point servant de demi-tour au bus dans le P+R, celui-ci devrait être placé en tenant compte d'une possibilité d'extension vers l'Ouest.*";

Considérant que la CCATM insiste notamment sur le bon dimensionnement des équipements destinés à gérer les eaux de surface et sur les écrans végétaux entre les quartiers habités et les nouveaux équipements; que le Schéma d'Orientation Local comprend un objectifs transversal 0T-6 Végétaliser tous les espaces non utilisés; qu'un aménagement végétalisé est prévu au niveau de tous les espaces non-utilisés, que cet aménagement peut prendre différentes formes : arbres, arbustes, haies, pelouses, massifs floraux, etc.

Considérant que le Schéma d'Orientation Local, en référence, au Code de l'Eau prévoit toute une série de mesures en vue de gérer les eaux de surface:

- Création de dispositifs de gestion des eaux au sein du périmètre (bassin de rétention/infiltration, noue paysagère infiltrante, noue urbaine, etc.);
- Disposition de citernes de récupération permettant l'alimentation des sanitaires et des eaux de nettoyage mais aussi de réduire le besoin et la consommation en eau de distribution;
- Utilisation de matériaux perméables ou semi-perméables pour la réalisation des espaces de stationnement. Les zones destinées à la circulation et aux manœuvres peuvent être munies d'un revêtement imperméable;

Considérant que la CCATM approuve la connexion du quartier de la Sapinette mais uniquement en sortie du quartier; que cela permettra au quartier de prendre la direction de Gembloux par les équipements de sortie du centre commercial qui seront sécurisés; que cette recommandation n'est pas suivie; qu'il a été considéré que la connexion entre la future zone commerciale et le quartier de la Sapinette serait exclusivement réservée aux modes doux (piétons et vélo);

Considérant que la CCATM attire l'attention sur la future position du rond-point servant de demi-tour au bus dans le P+R, celui-ci devrait être placé en tenant compte d'une possibilité d'extension vers l'Ouest; que cette recommandation rejoint la préoccupation émise par le TEC; que l'aménagement de l'aire de manœuvre des bus au sein du P+R sera étudié par le futur permis d'urbanisme et tiendra compte de cette possibilité d'extension;

Vu l'avis favorable conditionné du Pôle environnement, daté du 03 février 2020 figurant au dossier;

Considérant le Pôle Environnement apprécie notamment :

- l'analyse détaillée relative à la rencontre des besoins;
- l'analyse de l'opportunité d'installer un parking relais P+R au droit de la Zone d'Aménagement Communal Concerté, initialement non prévu dans l'avant-projet de Schéma d'Orientation Local mais envisagé dans le Schéma de Développement communal de Namur;
- l'évaluation environnementale des évolutions apportées à l'avant-projet de Schéma d'Orientation Local (prise en considération d'un P+R...) ainsi que l'ajout de recommandations;

Considérant que le Pôle Environnement appuie les recommandations suivantes émises dans le Rapport des Incidences Environnementales:

- assurer un emplacement pour le système de rétention des eaux pluviales capable d'accueillir un volume minimum de 1.500 m³;
- mutualiser au maximum le système de chauffage au sein des volumes commerciaux;

- poursuivre la réflexion quant à l'opportunité d'opter pour des toitures plates végétalisées en combinaison avec d'autres fonctions (récupération des eaux de pluie, photovoltaïque...);
- mettre en place un plan de gestion des espaces verts;
- prévoir un traitement paysager arboré pour l'ensemble des parkings avec la plantation de minimum un arbre par quatre emplacements.

Considérant que le volume des systèmes de rétention des eaux pluviales sera précisé au stade du permis;

Considérant que la mutualisation du système de chauffage sera étudiée au stade du permis;

Considérant que le Schéma d'Orientation Local précise que si des toitures vertes sont aménagées, elles participent également à l'amélioration de la biodiversité par une composition réfléchie et intégrée au contexte écologique environnant; que la végétalisation des toitures peut être étudiée en combinaison avec d'autres fonctions récupération des eaux de pluie, photovoltaïque;

Considérant que la gestion des espaces verts sera de la responsabilité du futur gestionnaire du site; que le Schéma d'Orientation Local précise que tous les espaces végétalisés (dispositif d'isolement, espaces verts avec pelouse et arbustes, talus, toitures vertes, etc.) doivent être conçus de manière structurante, afin de maximiser l'apport sur le plan de la biodiversité; que chaque ensemble végétal doit servir de maillon écologique pour la faune, tant à l'échelle du périmètre que de celle du quartier et de ses abords

Considérant que le Schéma d'Orientation Local précise que tout espace de stationnement à l'air libre est étudié et conçu comme une aire de parking plantée et arborée; que la plantation d'au minimum un arbre d'essence régionale à haute ou moyenne tige est imposée par 4 emplacements;

Vu l'avis favorable conditionné de la DGO1, Direction des routes, daté du 23 mars 2020 figurant au dossier;

Considérant que la DGO1 précise dans son avis que pour la N93 les aménagements autorisés au droit du site sont : une bande de décélération, une bande d'insertion, des aménagements à l'axe de la voirie, des pistes cyclables et un trottoir à intégrer;

Considérant que la DGO1 précise dans son avis que pour la N4 les aménagements autorisés au droit du site sont : une bande de décélération en tourne à droite dans le sens positif de la voirie ainsi qu'une bande d'insertion en tourne à droite en sortie de site (sortie sur la N4 en direction de Namur autorisé, mais sortie sur la N4 en direction de la E42 interdit).

Considérant que la DGO1 précise qu'en l'état actuel des choses, tous les mouvements en tourne à gauche seront refusés ainsi que la création d'un carrefour à feux au droit du site étant donnée le projet de modification du carrefour N4/N93 (site de la poste/Quick) ; que des travaux d'adaptabilité de la N4 pour empêcher des mouvements de tourne à gauche pourraient être demandés ;

Considérant que la DGO1 précise que ces tous ces travaux pour gérer les entrées et sorties du site ainsi que la signalisation verticale, horizontale ainsi que les cheminements piétons et cyclistes sont à charge urbanistique ;

Considérant que postérieurement à cet avis, la DGO1 a porté à la connaissance de la Ville de Namur sa volonté d'étudier le réaménagement de la N4 ; que cette étude sera l'occasion de préciser les aménagements souhaités ;

Attendu que la DGO3 et ELIA n'ont pas rendu d'avis dans les délais impartis;

<u>Prise en compte des résultats de l'enquête publique</u>

Attendu que les arguments y développés peuvent être résumés comme suit:

- La réclamation (occurrence 46x) souhaite voir supprimer la liaison motorisée entre le site commercial et la rue des Aulnes ;

Considérant que cette réclamation est jugée pertinente; que le document est adapté en ce sens; que la liaison motorisée est supprimée; qu'il a néanmoins été jugé utile de permettre une liaison en modes doux;

- La réclamation (occurrence 23X) estime que la mise en œuvre de la Zone d'Aménagement

Communal Concerté va accentuer le ruissellement vers le quartier résidentiel;

Considérant que cette réclamation est recevable; qu'il est précisé que le relief du terrain naturel présente une pente vers le lotissement des Marronniers; cependant, l'accroissement du ruissellement ne sera pas à craindre puisque les eaux de pluie seront collectées sur les bâtiments et les moyens de rétention mis en place seront calculés pour être efficaces suivant les dispositions du Code de l'Eau; que le Rapport des Incidences Environnementales aborde de manière détaillée ces questions; qu'en fonction du projet, une citerne à double volume pourrait être demandée. Les eaux pluviales seront donc acheminées de manière gravitaire au sein du site vers un système de rétention avant d'être rejetées dans le ruisseau du Fond de Morivaux (3ème catégorie);

- La réclamation (occurrence 18x) estime que les modifications du relief du Schéma d'Orientation Local envisagées sont excessives;

Considérant que cette réclamation est recevable; que le parti pris d'implantation en plateaux a été revu; que le document mentionne comme objectif le maintien inchangé du relief naturel aux limites avec les propriétés voisines; que la distance de 5 mètres a été intégrées dans les indications; que les constructions à plus haut gabarit seront localisées en tenant compte de l'altimétrie;

- La réclamation (occurrence 5X) souligne que le zoning d'Ecolys n'est pas plein;

Considérant que cette remarque est factuelle et qu'il est précisé que le parc d'activités d'Ecolys n'est pas destiné en droit à recevoir du commerce de détail;

- La réclamation (occurrence 16x) estime que l'offre en commerce est suffisante sur cette partie du territoire;

Considérant que le potentiel de développement existe bel et bien; ce que confirme le Schéma d'Attractivité Commerciale qui souhaite voir rééquilibrer l'offre entre les parties est et ouest du territoire namurois;

- La réclamation (occurrence 20) émet de doutes quant à l'efficacité/opportunité du P+R en l'absence d'un site propre bus chaussée de Waterloo;

Considérant que l'objectif principal du P+R est d'offrir du stationnement aux navetteurs et visiteurs longue durée du centre-ville afin d'améliorer l'accessibilité du centre-ville, d'éviter d'encombrer les voies de circulation vers le centre et l'espace public du centre-ville; que l'aménagement de la chaussée est inscrit dans le plan « Infrastructures » de la DGO1;

Considérant que la localisation est pertinente du point de vue du Schéma de Développement Communal; que le Schéma d'Orientation Local constitue le maintien d'une possibilité dont la Ville ne souhaite pas se couper, et ne préjuge en rien du développement futur de la mobilité sur le territoire communal en général et sur la chaussée de Waterloo en particulier; que cette localisation a fait l'objet d'une évaluation détaillée concluant à sa pertinence;

- Le réclamant (occurrence 25) estime que le projet va générer des nuisances sonores (chantier, usage, camions de livraison, parking, chauffage et conditionnement, etc.);

Considérant que comme toute mise en œuvre d'un terrain vierge (chantier) ; l'usage futur devrait idéalement être cadré pour ne pas générer de nuisances déraisonnables pour le voisinage mais ce n'est pas au stade du schéma que cela doit être géré mais au stade des permis;

- Le réclamant (occurrence 25) estime que le projet va générer des nuisances visuelles (gabarit des bâtiments, traitement des façades arrières, poubelles, etc.);

Considérant que comme toute mise en œuvre d'un terrain vierge le projet modifie l'environnement paysager; qu'il est estimé l'architecture et les volumes sont cadrés suffisamment par le Schéma d'Orientation Local;

- Le réclamant (occurrence 8) estime que le projet va générer de la pollution lumineuse (enseignes, signalétique, parking);

Considérant que cette question a été débattue en travaux préparatoires; si la crainte est manifestement légitime, il n'existe cependant pas de levier légal pour répondre à cette problématique, sauf à trouver un consensus d'utilisation partagé par tous les commerçants du site (par le biais de conventions ou par un R.O.I., etc.); que les future enseignes devront respecter le

guide de bonnes pratiques en matière d'enseignes qui interdit les enseignes clignotantes;

- Le réclamant (occurrence 8) estime que le projet va générer de la pollution atmosphérique;

Considérant que l'auteur du Rapport des Incidences Environnementales a estimé que l'impact local sur la qualité de l'air dû sera limité au regard des normes environnementales actuellement en vigueur;

- Le réclamant estime (occurrence 15) le projet porte atteinte à la tranquillité et à la qualité de vie des quartiers voisins;

Considérant que le projet a été adapté pour prendre en considération cette crainte: pas de jonction motorisée, écran végétal, prise en compte du relief, gestion des implantations; ...

- Le réclamant estime (occurrence 17) que le projet engendrera une moins-value des habitations voisines;

Considérant que cette réclamation est ressenti subjectif que rien ne permet d'étayer;

- Le réclamant (occurrence 9) estime qu'il faut un rond-point plutôt que des feux sur la N4;

Considérant que le Rapport des Incidences Environnementales concluait à la pertinence des feux; une étude de mobilité complémentaire viendra éventuellement confirmer cette option au stade du permis;

- Le réclamant (occurrence 4) exprime l'inégalité de traitement entre les quartiers de Morivaux et des Marronniers (ils ont l'impression que le quartier de Morivaux a été « préservé » parce que le projet de Schéma d'Orientation Local ne permet pas de transit voitures par le quartier de Morivaux);

Considérant que le réclamant n'apporte pas d'éléments objectifs permettant de démontrer que le principe d'égalité n'a pas été respecté; que l'élaboration du Schéma d'Orientation Local repose sur des considérations territoriales et environnementales et ne prend pas en compte la nature de propriété; qu'il est inexact de dire que certains propriétaires font l'objet d'un traitement différencié;

Considérant qu'initialement le projet n'a pas été conçu en vue de favoriser une partie du quartier par rapport à une autre; qu'à l'inverse il a plutôt été pensé pour redonner un accès à la N4 aux habitants du lotissement; que la suppression de la liaison motorisée permet de répondre à cette inquiétude;

- Le réclamant (occurrence 2X) estime que l'entrée du P+R est trop proche du quartier résidentiel;

Considérant que cette remarque est pertinente ; que le projet est adapté dans ce sens; qu'il est précisé que l'objectif initial de ne pas permettre le transit depuis la N4 vers la N93 est abandonné pour permettre une meilleure gestion des accès au P+R;

- Le réclamant (occurrence 25X) estime que le projet va créer de l'insécurité routière, du trafic de transit et du parking sauvage dans le quartier des Marronniers ;

Considérant que si on supprime la liaison motorisée, ce sentiment devrait disparaître; que cette crainte paraît néanmoins exagérée, que les rues du quartier ne constituent pas une alternative intéressante pour by passer les éventuels bouchons de la N4;

- Le réclamant (occurrence 8X) relève les craintes liées à l'usage du parking pour le Flagdel et relève les problèmes d'incivilité ;

Considérant que le Rapport des Incidences Environnementales n'a rien démontré de tel (le Flagdel semble trop loin pour que le quartier soit intéressant de ce point de vue-là); que cette préoccupation ne relève pas à proprement parler du Schéma d'Orientation Local;

- Le réclamant (occurrence 9x) estime que les gabarits projetés vont écraser les maisons et porter ombrage;

Considérant que sur base d'une analyse complémentaire, il peut en être conclu que les bâtiments seront de taille basse (R+1), similaire aux gabarits environnants et limitant donc l'ombre portée; que le recul de minimum 5 mètres par rapports aux parcelles adjacentes avec un respect du relief naturel, empêchant tout effet promontoire;

- Le réclamant (occurrence 3x) refuse l'installation d'une station-service ;

Considérant que cette réclamation doit être écartée; que cette fonction est compatible tant avec la destination projetée dans le Schéma d'Orientation Local qu'avec l'option du Schéma de Développement Communal;

- Le réclamant (occurrence 4X) estime qu'il faudrait faire plutôt des logements/une maison de repos/une crèche;

Considérant que ce souhait est contraire à l'option du Schéma de Développement Communal; qu'il n'est pas jugé pertinent de développement une offre résidentielle et des fonctions connexes dans cette zone; que les besoins en logements doivent être rencontrées dans les zones d'habitat situées dans le périmètre d'agglomération;

- Le réclamant (occurrence 2x) relève le risque de saturation des égouts existants;

Considérant que la charge d'eaux usées générées par les différents occupants du site est déterminée suivant les valeurs de référence du Code de l'eau ; que la charge supplémentaire des eaux usées produites par la mise en œuvre de l'avant- projet de Schéma d'Orientation Local est estimée à 30 EH ; que ces 30 EH s'ajoutent aux 315 EH existant, comptabilisés dans la zone résidentielle, ce qui porte à environ 345 EH la production d'eau usée sur l'ensemble du périmètre;

Considérant que les eaux usées supplémentaires seront traitées par la STEP de Namur-Brumagne à Lives-sur-Meuse dont la capacité de traitement est de 93.100 EH est jugée suffisante pour les 30 EH supplémentaires, que l'avis de l'INASEP sollicité au stade des travaux préparatoires confirme cette conclusion;

- Le réclamant (occurrence 2x) relève l'impact de la ligne HT sur les travailleurs du site;

Considérant qu'en Belgique, des distances de sécurité sont imposées par le RGIE (Règlement Général des Installations Electriques); qu'il n'existe pas de législation en la matière au niveau de l'Etat fédéral fixant des distances d'éloignement à respecter;

Considérant qu'Elia précise que « La valeur moyenne du champ électrique sous une ligne de 380.000 volts, à une hauteur de 1,5 mètre au-dessus du sol, est de l'ordre de 4 kV/m. Ce champ décroît rapidement au fur et à mesure que l'on s'éloigne de la ligne. À une distance de 20 mètres, la valeur est environ dix fois plus faible. Pour les niveaux de tension inférieurs – lignes 220 kV, 150 kV et 70 kV –, le champ électrique sera sensiblement plus faible. » La valeur limite d'exposition au champ électrique définie en Belgique pour les milieux professionnels, soit 10 kV/m pourra être respectée;

Considérant que Le Conseil supérieur de la santé a publié en date du 1er octobre 2008 des recommandations concernant l'exposition de la population aux champs magnétiques émanant des installations électriques; que le Conseil Supérieur de la Santé estime que l'exposition aux champs magnétiques émis par les installations électriques doit être limitée, en particulier chez les enfants; que cette recommandation concerne tout lieu de résidence habituelle de l'enfant (habitation, institution d'accueil, école); que cette recommandation ne concerne pas les fonctions non résidentielles telles que les commerces;

- Le réclamant (occurrence 3X) souhaite localiser le P+R le site du contrôle technique, du trafic ou de l'actuel Dema;

Considérant que ces alternatives ont été étudiées en détail; que l'évaluation environnementale a conclu à la pertinence de la localisation du P+R dans la Zone d'Aménagement Communal Concerté;

- Le réclamant (occurrence 8) souhaite le maintien d'une barrière végétale continue – et upgrader les aménagements verts;

Considérant que cette préoccupation est rencontrée; que la suppression de la liaison motorisée permet la création d'une zone tampon continue;

- Le réclamant (occurrence 3) souhaite la sécurisation des accès du P+R;

Considérant que cette sécurisation est prévue et est reprise dans le Schéma d'Orientation Local (OT-2);

- Le réclamant (occurrence 2X) souhaite voir élaborer une vision globale du développement de la N4;

Considérant que l'élaboration de cette vision d'ensemble est en cours; qu'elle est pilotée par la DGO1;

- Le réclamant (occurrence 1X) évoque la possibilité d'un commerce alimentaire;

Considérant qu'il convient de se fonder sur l'équilibre actuel du nodule commercial pour orienter les typologies de commerces recherchées; que tenant compte de cet équilibre, il n'est pas jugé opportun d'introduire de l'alimentaire dans le programme fonctionnel; que le commerce «semi-courant lourd» doit rester prépondérant;

- Le réclamant (occurrence 1X) attire l'attention sur l'enlèvement des déchets et les systèmes de chauffage/climatisation;

Considérant la pertinence de cette observation; qu'il conviendra d'y être attentif au stade du permis;

- La réclamation (occurrence 1x) souhaite que P+R soit mis à disposition des habitants;

Considérant que l'objectif principal du P+R est d'offrir du stationnement aux navetteurs et visiteurs longue durée du centre-ville afin d'améliorer l'accessibilité du centre-ville, d'éviter d'encombrer les voies de circulation vers le centre et l'espace public du centre-ville ; que concrètement, l'ambition de ce parking est de capter quelques 5% du trafic journalier des axes de pénétration de Belgrade; que ces emplacements de stationnement doivent donc permettre de réduire les encombrements de circulation et faciliter la rotation du stationnement en centre-ville (sur les emplacements dédiés au stationnement de plus courte durée); qu'il n'est dès lors pas opportun de permettre l'occupation du P+R par les riverains;

- La réclamation (occurrence 1X) souhaite que la voie du citoyen soit écoutée et que soit privilégier la redynamisation du centre-ville;

Considérant que l'enquête publique relève bien d'une modalité permettant au citoyen de faire part de son avis; que la redynamisation du centre-ville ne s'oppose pas au renforcement de l'attractivité de l'entrée de Belgrade;

- La réclamation (occurrence 1X) estime que ce schéma est juste ce qu'il faut arrêter de faire en aménagement du territoire qui va à l'encontre des objectifs de développement territorial de la Région wallonne (étalement urbain);

Considérant que ce point de vue n'est pas partagé; qu'il demeure subjectif; que la présente démarche s'inscrit dans les lignes du Schéma de Développement Communal, dont les objectifs concordent parfaitement avec la politique actuelle de la Région wallonne en matière de développement territorial;

- La réclamation (occurrence 1X) contient une étude de mobilité et de réaménagement des voiries régionales sur une longueur de tracé qui dépasse largement le site du projet de Schéma d'Orientation Local;

Considérant que la pertinence de cette réclamation; que néanmoins ces recommandation devraient être appliquées au domaine régional; qu'elles sortent dès lors du cadre du Schéma d'Orientation Local et ne sont pas maîtrisables en l'état actuel des choses, ni par le demandeur, ni par la Ville; que ces propositions sont transmises à la DGO1

- La réclamation émise par le propriétaire de la parcelle cadastrée 9ième division, section A, n°46V3 souhaite voir l'affectation donnée à sa parcelle par le projet de Schéma d'Orientation Local modifiée en zone résidentielle;

Considérant qu'il n'est pas opportun de modifier l'affectation prévue dans le Schéma d'Orientation Local pour cette parcelle pour lui donner un caractère résidentiel; qu'une affectation résidentielle serait contraire au Schéma de Développement Communal qui affecte cette parcelle en zone de réserve à long terme ;

Considérant que le Schéma de Développement Communal précise que les Zone d'Aménagement Communal Concerté ou les parties de Zone d'Aménagement Communal Concerté affectées en

réserve à long terme conservent leur occupation actuelle et participent à la pérennisation de l'activité agricole et la préservation des paysages et du réseau écologique ; que leur mise en œuvre vers une destination urbanisable est conditionnée à la révision du Schéma de Développement Communal ;

Considérant que l'identification des besoins en logements et des disponibilités foncières ont été actualisées dans le cadre de l'élaboration du présent Schéma d'Orientation Local ;

Considérant que cette analyse conclut qu'avec environ 400 ha théoriquement disponibles au sein du bassin de vie « Belgrade – Temploux – Flawinne », que les réserves foncières peuvent être dès lors considérées comme suffisantes pour répondre à la demande en logements de cette partie du territoire communal, que pour rappel cette demande a été évaluée à environ 800 logements à l'horizon 2025;

Considérant dès lors qu'il convient d'écarter cette réclamation souhaitant une modification vers une affectation résidentielle;

Considérant qu'il y a lieu de se rallier aux avis des instances consultées et aux résultats de l'enquête publique;

Sur proposition du Collège du 29 septembre 2020,

Après examen et pondération des éléments ci-dessus développés,

Adopte définitivement le Schéma d'Orientation Local en vue de mettre en œuvre la Zone d'Aménagement Communal Concerté de Suarlée.

Par le Conseil,

La Secrétaire, de séance,

La Directrice générale,

L. Leprince

Le Bourgmestre,,

M. Prévot

Pour extrait certifié conforme,

Pour la Directrice générale,

Par délégation,

Bertrand IPPERSIEL

Chef de service

Pour le Bourgmestre,

Par délégation,

pour Charlotte MOUGET absente

Echevine

Patricia Grandchamps
Echevine

Fait le 19/10/2020