



Auteur de projet agréé – Type 2  
Atelier d'architecture DR(EA)²M srl  
Place Communale, 28  
6230 Pont-à-Celles

Mandataire : PERLOT Nicolas

**MISE EN ŒUVRE DE LA ZACC DE SUARLÉE**  
**TOME 2**  
**SCHEMA D'ORIENTATION LOCAL**

**VILLE DE NAMUR**



**NAMUR  
CAPITALE**

Vu pour être annexé à la délibération du Conseil Communal du .....  
adoptant le projet de SOL

La Directrice Générale

Le Bourgmestre

**SEPTEMBRE 2020**

**Demandeur**

Redevco Belgium  
Passport Building Gebouw 1K,  
Luchthaven Brussel Nationaal,  
1930 Zaventem





**MISE EN OEUVRE DE LA ZACC DE "SUARLÉE "**

**TOME 2**

**SCHÉMA D'ORIENTATION LOCAL**



SEPTEMBRE 2020



DEMANDEUR:

**Redevco Belgium**

Passport Building Gebouw 1k  
Luchthaven Brussel Nationaal  
1930 Zaventem



AUTEUR DE PROJET:

**Atelier d'architecture DR(EA)<sup>2</sup>M srl**

Place Communale 28 - 6230 Pont-à-Celles  
T : +32(0)71 84 02 99 • M : info@drea2m.be





# TABLE DES MATIERES

<b>Partie 1 : Introduction</b>	<b>5</b>
1.1 Rappel des principaux enjeux	7
1.1.1 Poursuivre la mise en œuvre du Schéma de Développement Communal	7
1.1.2 Réponse adéquate à certains besoins identifiés	7
1.1.3 Opportunité de concrétiser les intentions de réaménagement d'un Site à Réaménager	7
1.2 Affectation au regard du Plan de Secteur	9
<b>Partie 2 : Objectifs d'aménagement du territoire &amp; d'urbanisme</b>	<b>11</b>
2.1 Introduction	13
2.2 Objectifs d'aménagement global	15
OG – 1. Permettre le maintien et le développement d'une zone résidentielle	15
OG – 2. Permettre le développement d'une zone commerciale comportant des activités de type « achats semi-courants lourds » et leurs éventuelles fonctions complémentaires	15
OG – 3. Permettre le développement d'une zone d'équipements collectifs	16
2.3 Objectifs transversaux	17
2.3.1 Mobilité et accessibilité	17
OT – 1. Assurer l'accessibilité du périmètre du SOL depuis le réseau viaire principal existant	17
OT – 2. Assurer la sécurisation et la fluidité des nouveaux accès depuis le réseau viaire principal existant	17
OT – 3. Assurer la desserte motorisée de toutes les fonctions depuis le réseau viaire principal existant	19
OT – 4. Assurer un maillage de cheminements doux permettant de connecter toutes les sous-zones et fonctions entre elles et avec l'extérieur du périmètre du SOL	20
2.3.2 Gestion des limites entre affectations	21
OT – 5. Minimiser les nuisances directes entre les différentes affectations et maintenir inchangé le relief naturel aux limites avec les propriétés voisines	21
2.3.3 Biodiversité et maillage écologique	23
OT – 6. Végétaliser tous les espaces non-utilisés	23
OT – 7. Faire participer tous les espaces végétalisés au maillage écologique local et à l'amélioration de la biodiversité	23
2.3.4 Gestion des eaux	25
OT – 8. Empêcher toute saturation du réseau d'égouttage existant	25
2.3.5 Equipements techniques	26
OT – 9. Anticiper les évolutions technologiques du parc de véhicules	26
OT – 10. Préserver l'environnement humain et naturel par la mise en place d'un système d'éclairage performant	26
2.4 Objectifs spécifiques par zone et sous-zone	27
2.4.1 Zone résidentielle	27
OS – 1. Conserver le réseau de voiries de desserte locale de la zone	27
OS – 2. Conserver la bande boisée longeant la N4 le long de la zone	27
OS – 3. Préserver et améliorer la qualité des espaces verts publics	28

2.4.2	<i>Zone non-résidentielle</i> .....	29
2.4.2.1	<b>Objectifs communs à la zone commerciale et la zone d'équipements collectifs</b> ...	29
	OS – 4. Assurer l'inscription des aménagements et constructions dans le relief .....	29
	OS – 5. Assurer l'intégration paysagère des constructions.....	29
	OS – 6. Composer des ensembles bâtis hiérarchisés aux caractéristiques volumétriques, architecturales et chromatiques coordonnées.....	30
	OS – 7. Eviter tout phénomène de « monotonie architecturale » ou « effet mur », en particulier pour les constructions visibles depuis la N4 .....	30
	OS – 8. Adapter la superficie commerciale nette autorisée aux besoins identifiés .....	30
	OS – 9. Mettre à disposition des usagers un espace convivial partagé à l'intersection des sous-zones .	31
	OS – 10. Autoriser les liaisons motorisées depuis la N93 vers la N4.....	32
	OS – 11. Empêcher le trafic motorisé de transit depuis la N4 vers la N93.....	32
	OS – 12. Assurer une offre en stationnement adéquate, permettant le fonctionnement des activités présentes sans report sur les quartiers avoisinants .....	33
	OS – 13. Mutualiser les espaces de stationnement.....	34
	OS – 14. Assurer l'intégration paysagère des espaces de stationnement .....	35
	OS – 15. Mettre à disposition des usagers les équipements nécessaires au développement de la mobilité douce.....	35
	OS – 16. Mettre en place un système séparatif de gestion des eaux .....	36
	OS – 17. Raccorder la zone aux réseaux techniques existants .....	37
2.4.2.2	<b>Objectifs propres à la zone commerciale</b> .....	38
	OS – 18. Agencer les éléments bâtis de manière à ce qu'ils encadrent un espace commun affecté majoritairement au stationnement.....	38
	OS – 19. Adapter les gabarits des constructions au contexte bâti et paysager .....	39
	OS – 20. Organiser les fonctions de la zone commerciale secondaire en deux niveaux, selon leurs accès respectifs .....	40
	OS – 21. Créer une nouvelle bande boisée minimisant les vues sur les façades arrière et latérales des bâtiments implantés le long de la N4 .....	41
	OS – 22. Assurer une perception qualitative de la zone depuis la N4 .....	42
	OS – 23. Assurer la quiétude des riverains des zones résidentielles voisines en empêchant toute connexion motorisée avec la zone commerciale .....	43
2.4.2.3	<b>Objectifs propres à la zone d'équipements collectifs</b> .....	44
	OS – 24. Organiser et aménager le P+R et ses accès en fonction de la provenance de ses utilisateurs	44

## Planches graphiques

Planche 1/2 Carte d'affectations de la ZACC au sens de l'article D.II.23

Planche 2/2 Carte d'orientation

## Partie 1

# INTRODUCTION

**1.1 Rappel des principaux enjeux**

**1.2 Affectation au regard du Plan de Secteur**





## 1.1 Rappel des principaux enjeux

### 1.1.1 Poursuivre la mise en œuvre du Schéma de Développement Communal

Pour rappel, en 2009, une étude de faisabilité d'aménagement de P+R autour de Namur a permis d'identifier une série de sites potentiellement intéressants pour l'accueil de P+R. Le solde de la ZACC de Suarlée fait partie de ces sites et, à ce titre, a été affectée en zone destinée à l'urbanisation de priorité 1 au SDC. Plus précisément, elle a été recommandée en « Zone de services et d'équipements pouvant accueillir des activités commerciales en relation avec les équipements projetés – P+R ».

Le choix de ce site a cependant été remis en question en 2016, lorsque la SRWT a décidé d'abandonner la possibilité d'un P+R sur la ZACC. L'avant-projet de SOL n'a donc pas intégré cette possibilité.

Toutefois, l'élaboration du RIE a permis de démontrer que la ZACC de Suarlée restait la meilleure alternative dans cette partie du territoire pour accueillir un P+R. Suite aux conclusions du RIE, la SRWT a donc décidé de revoir sa décision de 2016, et d'autant plus qu'est apparu l'impossibilité de mettre en œuvre les deux autres zones situées à proximité et qui auraient pu être aménagées comme P+R : le site de la DIV et le site du Trafic, tous deux ciblés par des projets commerciaux ou résidentiels.

L'avant-projet de SOL a donc été adapté en ce sens, de manière à réintégrer la possibilité d'un P+R sur le périmètre du SOL et d'ainsi correspondre un maximum avec les objectifs du SDC. L'enjeu en termes de mobilité est conséquent puisque la mise en œuvre du P+R devrait participer aux stratégies à mettre en place pour désengorger l'accès ouest du centre-ville de Namur.

### 1.1.2 Réponse adéquate à certains besoins identifiés

En plus de permettre le développement d'un P+R, la mise en œuvre du projet permettra d'apporter des réponses à d'autres besoins identifiés sur le territoire concerné. Ceux-ci concernent :

- **Le besoin en équipements commerciaux.** Selon le Schéma d'Attractivité Commerciale de la Ville de Namur (approuvé en 2018), l'agglomération namuroise doit envisager la mise en œuvre à l'horizon 2025 d'environ 27.500 m<sup>2</sup> de nouvelles surfaces commerciales nettes supplémentaires pour atteindre ses objectifs de développement et assurer sa compétitivité et son attractivité commerciale vis-à-vis notamment des principaux pôles commerciaux concurrents. La création du nouveau nodule envisagé sur la ZACC, qui participera à hauteur de  $\pm 4.500$  m<sup>2</sup> au besoin identifié (hors transfert de commerce existant), permettra en outre de restructurer et de rééquilibrer l'offre commerciale au niveau de la partie ouest du territoire communal.
- **Le besoin en équipements collectifs de proximité** pour lequel les analyses réalisées ont mis en évidence :
  - o l'importance de la pression déjà existante sur certaines infrastructures ;
  - o le fait que la pression existante ne devrait pas diminuer dans les années à venir du fait des prévisions en matière d'évolution démographique.

### 1.1.3 Opportunité de concrétiser les intentions de réaménagement d'un Site à Réaménager

La mise en œuvre du projet sur le périmètre du SOL de Suarlée offre une réelle opportunité de concrétiser un important programme de réaménagement sur le site dit « Asty Moulin » à Saint-Servais. Ce dernier, qui vise la création d'un nouveau quartier résidentiel et la requalification des espaces publics existants, ne peut en effet à l'heure actuelle être mis en œuvre du fait de la présence

d'une enseigne commerciale active (magasin DEMA) sur le site. L'ouverture de la ZACC de Suarlée permettra :

- de fournir une nouvelle localisation plus adéquate pour cette enseigne (délocalisation du magasin) ;
- de concrétiser le projet de réaménagement sur le site « Asty Moulin » et donc, parallèlement, d'apporter une réponse adéquate au besoin en logements identifié sur le territoire communal.

## 1.2 Affectation au regard du Plan de Secteur

Au sens de l'article D.II.23 du CoDT définissant les zones urbanisables et non-urbanisables au plan de secteur, le périmètre du SOL est affecté en :

- zone d'habitat pour la partie nord-ouest du périmètre;
- zone d'activité économique mixte le long de la N4 et le long du Chemin de Morivaux ;
- zone de services et d'équipements communautaires le long de la N93.

La répartition de ces diverses affectations par rapport à la situation existante au plan de secteur est présentée sur la figure ci-dessous et fournie sur la Planche 1/2 – Carte d'affectations de la ZACC au sens de l'article D.II.23

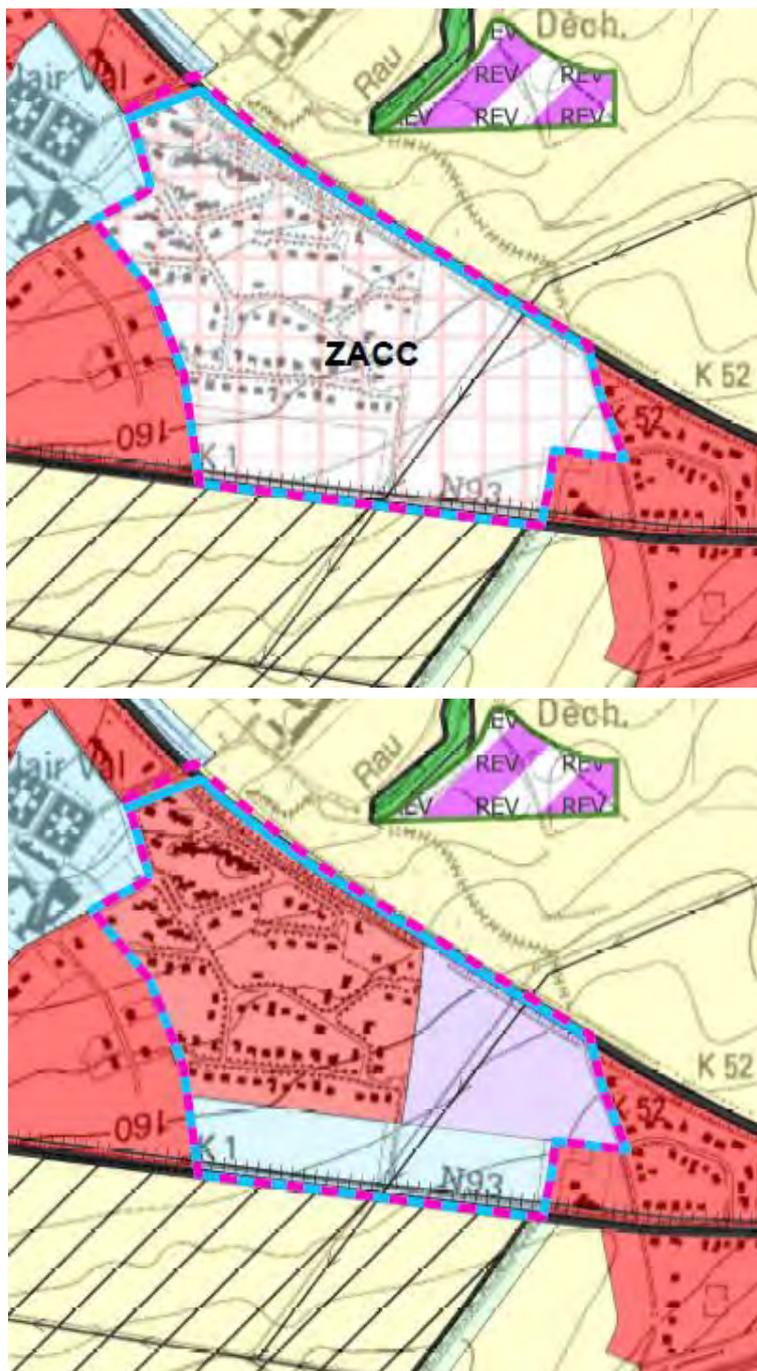


Figure 1 : Affectations de la zone selon la terminologie du Plan de Secteur © DR(EA)<sup>2</sup>M – 2019



## Partie 2

# OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE & D'URBANISME

2.1 Introduction

2.2 Objectifs d'aménagement global

2.3 Objectifs transversaux

2.4 Objectifs spécifiques par zone et sous-zone





## 2.1 Introduction

Les objectifs d'aménagement du territoire et d'urbanisme sont scindés en plusieurs parties :

- **Les objectifs d'aménagement globaux.** Ils servent à définir les diverses affectations prévues au SOL : zone résidentielle, zone commerciale et zone d'équipements collectifs (ces deux dernières zones composent la zone non-résidentielle) ;
- **Les objectifs d'aménagement transversaux.** Ils s'appliquent de manière transversale à toutes les zones du périmètre de SOL et sont classés selon différentes thématiques ;
- **Les objectifs d'aménagement spécifiques par zone et sous-zone.** Ils s'appliquent de manière spécifique à chaque zone (zone résidentielle et zone non-résidentielle) et à chaque sous-zone (zone commerciale et zone d'équipements collectifs) de la zone non-résidentielle.

Les schémas ci-dessous représentent les différentes zones et sous-zones.



Figure 2 : Schématisation de la répartition des affectations au sein du SOL © DR(EA)<sup>2</sup>M – 2019



## 2.2 Objectifs d'aménagement global

### **OG – 1. Permettre le maintien et le développement d'une zone résidentielle**

#### JUSTIFICATION(S)

Cette partie du périmètre du SOL est pratiquement entièrement mise en œuvre, ce qu'entérine le SDC.

#### INDICATIONS

La zone résidentielle est destinée à la fonction résidentielle.

### **OG – 2. Permettre le développement d'une zone commerciale comportant des activités de type « achats semi-courants lourds » et leurs éventuelles fonctions complémentaires**

#### JUSTIFICATION(S)

Le Schéma de Développement Communal de Namur affecte la ZACC en « zone de services et d'équipements pouvant accueillir des activités commerciales en relation avec les équipements projetés – P+R », justifiant que des activités commerciales et des services (considérés comme des fonctions complémentaires au commerce) puissent y prendre place.

Le tome 1 « Justification du projet et analyse contextuelle » renforce l'option prise dans le SDC puisqu'il conclut à l'existence d'un besoin en activités commerciales dans cette partie du territoire de la Ville de Namur.

#### INDICATIONS

La zone commerciale est une sous-zone faisant partie d'un plus grand ensemble dénommé la **zone non-résidentielle**.

Pour des raisons d'organisation et de gestion des nuisances potentielles pour les riverains des quartiers résidentiels proches, la zone est scindée en deux :

- La partie ouest, dénommée « la zone commerciale principale », accueille des commerces de type achats semi-courants lourds (ou « équipement de la maison ») et leurs éventuelles fonctions complémentaires (ex : salle de sport privée, atelier protégé, services non-collectifs, etc.). Dans tous les cas, les commerces de type semi-courants légers (ou « équipement de la personne ») sont proscrits et le commerce « semi-courant lourd » doit rester prépondérant
- La partie est, dénommée « la zone commerciale secondaire », n'accueille les activités commerciales autorisées (voir ci-dessus) qu'au niveau inférieur de la zone, en relation avec la zone commerciale principale. Le niveau supérieur est réservé aux fonctions complémentaires au commerce autorisées (voir ci-dessus).

Les surfaces commerciales autorisées peuvent être de taille variable.

**OG – 3. Permettre le développement d'une zone d'équipements collectifs****JUSTIFICATION(S)**

Le Schéma de Développement Communal de Namur affecte la ZACC en « zone de services et d'équipements pouvant accueillir des activités commerciales en relation avec les équipements projetés – P+R », justifiant que des équipements puissent y prendre place.

Le « Rapport sur les Incidences Environnementales » a également analysé les alternatives de localisation du P+R, concluant à la pertinence d'un maintien de celui-ci sur le périmètre du SOL.

La partie ouest de la zone est considérée comme une zone de réserve foncière à long terme (zone d'équipements collectifs) dans le cas où une évolution des besoins nécessiterait une extension sur cette zone de réserve.

**INDICATIONS**

La zone d'équipements collectifs est une sous-zone faisant partie d'un plus grand ensemble dénommé la **zone non-résidentielle**.

La zone d'équipements collectifs est localisée le long de la limite sud du périmètre du SOL, le long de la N93. Elle accueille un P+R (parc-relais) d'une capacité minimale de 200 emplacements. Tous les aménagements et infrastructures nécessaires à son bon fonctionnement (arrêts TEC, quai, zone de manœuvre, etc.) y sont autorisés. D'autres équipements collectifs peuvent également y être admis.

## 2.3 Objectifs transversaux

### 2.3.1 Mobilité et accessibilité

#### **OT – 1. Assurer l'accessibilité du périmètre du SOL depuis le réseau viaire principal existant**

##### JUSTIFICATION(S)

Le périmètre du SOL est encadré au nord et au sud par deux voiries régionales, la N4 et la N93, constitutives du réseau viaire principal. La programmation prévue au niveau de la zone non-résidentielle du périmètre justifie la création de deux accès indépendants depuis ces voiries régionales, de manière à éviter que les usagers de la zone non-résidentielle ne génèrent un trafic parasite au sein de la zone résidentielle qui est quant à elle déjà équipée d'un réseau de desserte.

##### INDICATIONS

La zone non-résidentielle est rendue accessible via deux accès distincts :

- Un accès depuis la N4 qui correspond à l'accès principal de la zone commerciale et à une partie de la zone d'équipements collectifs, à savoir le P+R lié à la N4. Cet accès est aménagé au travers de la bande boisée existant le long de la N4 (ce qui permet également d'assurer une visibilité sur la zone commerciale depuis la N4) ;
- Un accès depuis la N93 qui correspond à l'accès principal de la zone d'équipements collectifs, dont la partie du P+R liée à la N93.

L'accessibilité de la zone résidentielle par la N93 et par la N4 n'est pas modifiée.

#### **OT – 2. Assurer la sécurisation et la fluidité des nouveaux accès depuis le réseau viaire principal existant**

##### JUSTIFICATION(S)

Les voiries régionales concernées par les nouveaux accès sont des voiries où la circulation s'effectue à une vitesse supérieure à 50 km/h : 70 km/h pour la N93 et 90 km/h pour la N4 à hauteur du périmètre du SOL. Bien souvent, les vitesses réellement pratiquées sont supérieures aux limitations de vitesse.

De plus, il s'agit de voiries relativement fréquentées (cf. le RIE : l'heure de pointe indique  $\pm 1.300$  EVP<sup>1</sup> sur la N4 et  $\pm 850$  EVP sur la N93 au droit du périmètre). La fluidité du trafic doit donc être également une priorité.

##### INDICATIONS

Les accès nouvellement créés au niveau de la N4 et de la N93 s'accompagnent d'aménagements destinés à assurer et garantir la sécurité de l'ensemble des usagers du périmètre mais aussi la fluidité du trafic.

Ces aménagements peuvent prendre de multiples formes : tourne à gauche, bande d'insertion, feux intelligents, bande de bus prioritaire en site propre, aménagements cyclables, etc. Ils sont à définir en concertation avec les autorités et instances compétentes gestionnaires régionaux du réseau routier.

L'OT – 1 et l'OT – 2 sont illustrés à la figure suivante.

<sup>1</sup> Equivalent Véhicule Particulier

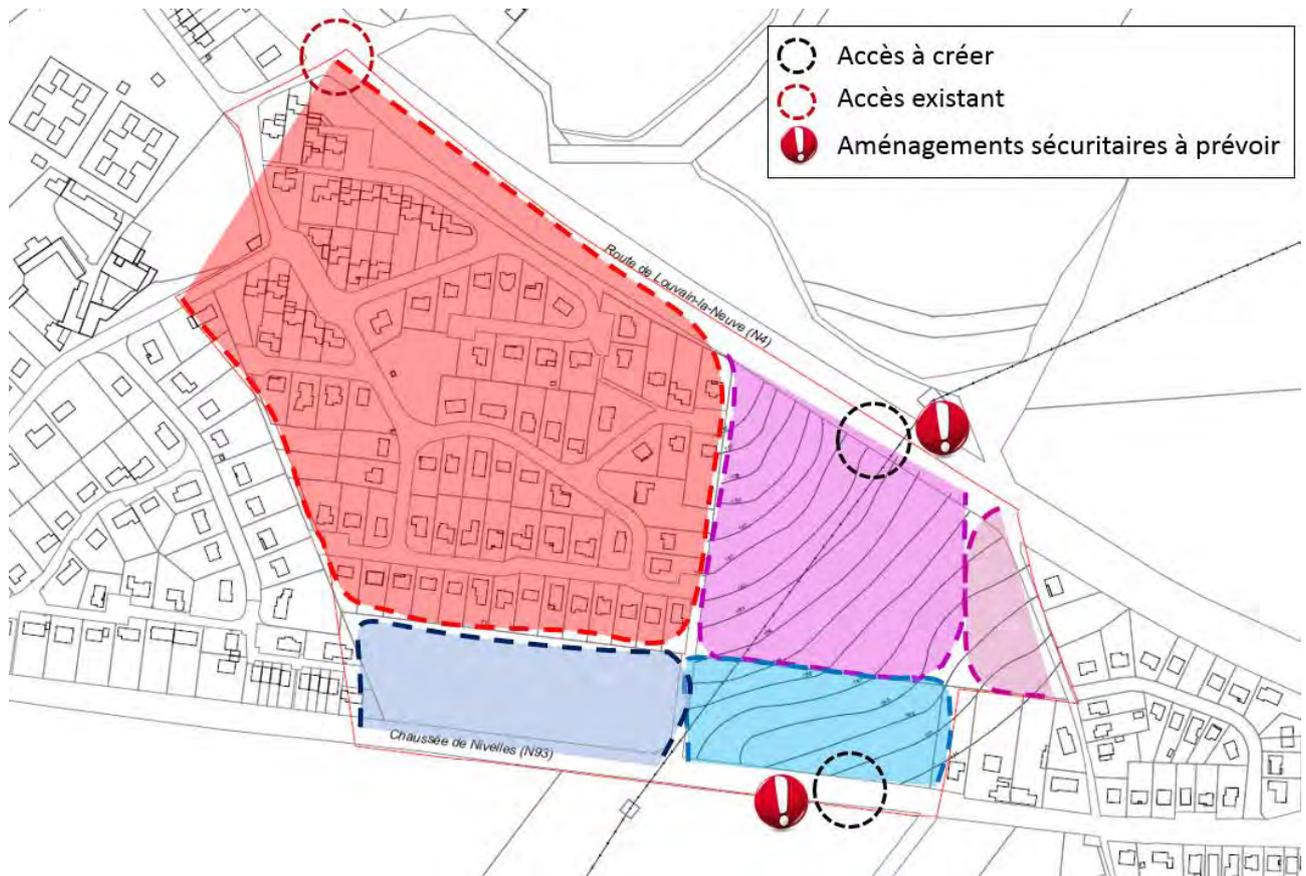


Figure 3 : Illustration des accès au périmètre du SOL et de leur sécurisation © DR(EA)<sup>2</sup>M – 2019

### OT – 3. Assurer la desserte motorisée de toutes les fonctions depuis le réseau viaire principal existant

#### JUSTIFICATION(S)

Les accès aménagés depuis le réseau viaire principal existant ne peuvent suffire à assurer la desserte de toutes les fonctions du périmètre du SOL. Cette desserte doit être assurée par un réseau spécialement adapté.

#### INDICATIONS

Des voiries de desserte drainent l'intérieur du périmètre du SOL au départ de la N4 et de la N93 :

- La zone résidentielle est déjà équipée d'un réseau de desserte local permettant de desservir les habitations ;
- La zone non-résidentielle est équipée d'un réseau de desserte à destination des fonctions occupant les sous-zones qui la composent.

Le gabarit des voiries composant ce réseau est adapté à la fonction de desserte : les voiries sont aménagées de manière à réduire la vitesse des automobilistes et assurer la sécurité de tous les usagers.

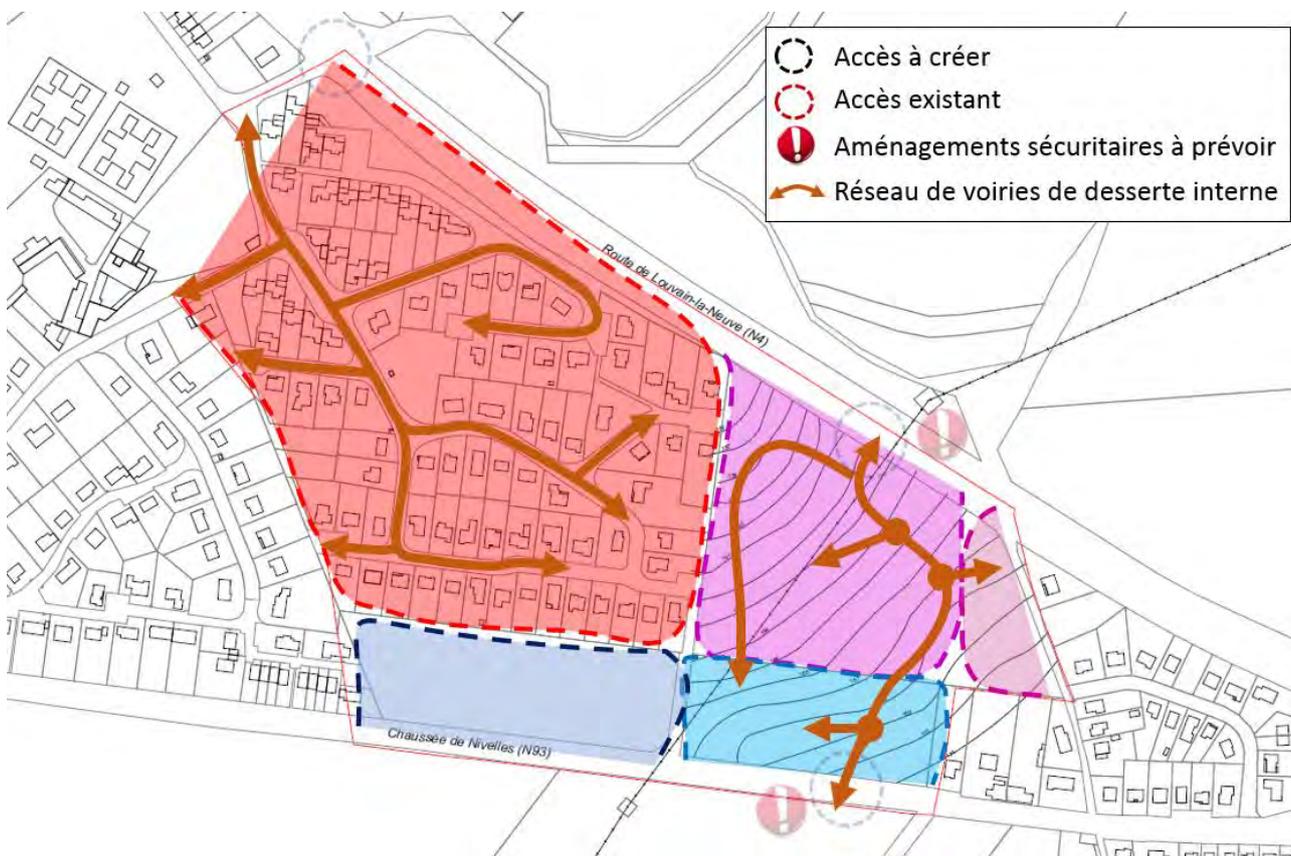


Figure 4 : Illustration de la desserte interne existante et à créer © DR(EA)<sup>2</sup>M – 2019

**OT – 4. Assurer un maillage de cheminements doux permettant de connecter toutes les sous-zones et fonctions entre elles et avec l'extérieur du périmètre du SOL**

**JUSTIFICATION(S)**

La création d'un maillage de cheminements doux permettra :

- de garantir la sécurité des déplacements doux au sein du périmètre du SOL ;
- de connecter la zone non-résidentielle à la zone résidentielle et aux quartiers résidentiels ;
- de favoriser et de développer la mobilité douce et alternative, notamment via la valorisation des infrastructures existantes.

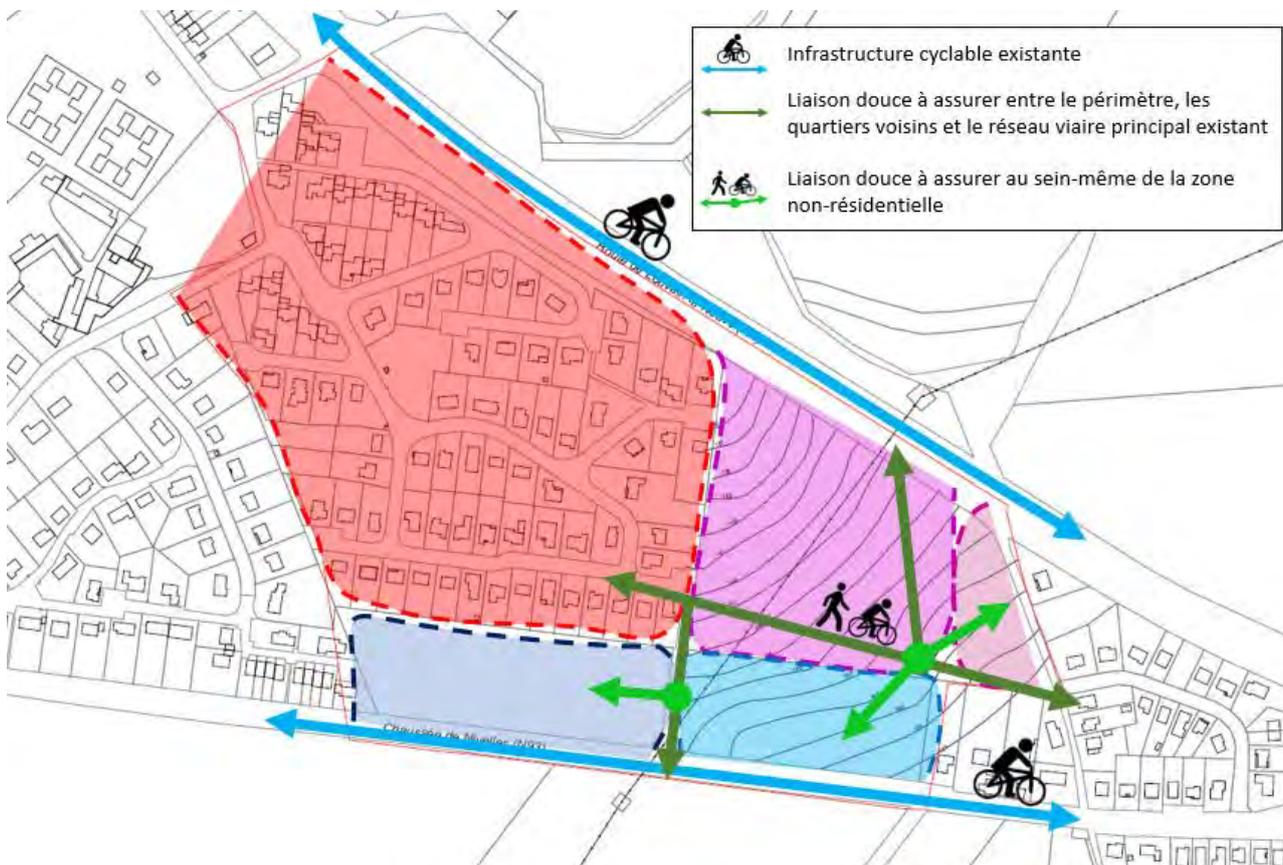
**INDICATIONS**

Un réseau de liaisons douces est créé au sein du périmètre, ces dernières prenant place au sein de chacune des sous-zones. Ces liaisons forment un maillage permettant aux usagers faibles de rejoindre rapidement et en toute sécurité les différentes sous-zones, les fonctions internes et externes du périmètre du SOL.

Les cheminements sont aménagés :

- soit en site propre et si nécessaire, au sein du dispositif d'isolement séparant les affectations ;
- soit de manière intégrée en bordure des voiries.

Dans tous les cas, ils sont conçus de manière à assurer leur praticabilité pour l'ensemble des usagers faibles (piétons, cyclistes et PMR).



### **2.3.2 Gestion des limites entre affectations**

**OT – 5. Minimiser les nuisances directes entre les différentes affectations et maintenir inchangé le relief naturel aux limites avec les propriétés voisines**

#### **JUSTIFICATION(S)**

La zone non-résidentielle s'insère entre deux zones résidentielles préexistantes. Pour assurer la quiétude des riverains, leur intimité et la qualité de leur cadre de vie, il est indispensable de limiter au maximum les risques de nuisances potentielles, quelles qu'elles soient (nuisances sonores, visuelles, etc.).

De plus, conformément à l'article D.II.28 du CoDT, la zone à vocation économique (zone commerciale) doit comporter un dispositif d'isolement.

#### **INDICATIONS**

##### **A) RELIEF**

Le périmètre présente une pente naturelle nord-ouest de l'ordre de 5 %. La zone non-résidentielle présente des niveaux altimétriques globalement plus élevés que ceux de la zone résidentielle. Les aménagements qui se feront au sein de la zone non-résidentielle devront tenir compte des différences de niveaux existantes afin de limiter les nuisances pour les habitants de la zone résidentielle.

Dès lors, la hauteur autorisée des éventuels talus ou ruptures de pentes doit être limitée afin d'éviter toute sensation d'« écrasement » ou d'« effet promontoire » depuis la zone non-résidentielle vers la zone résidentielle. Cela permettra également de réduire la création d'ombres projetées. De manière générale, aux limites avec les propriétés voisines, le relief naturel du terrain reste inchangé sur une distance de 5 mètres minimum.

##### **B) DISPOSITIF D'ISOLEMENT VÉGÉTALISÉ**

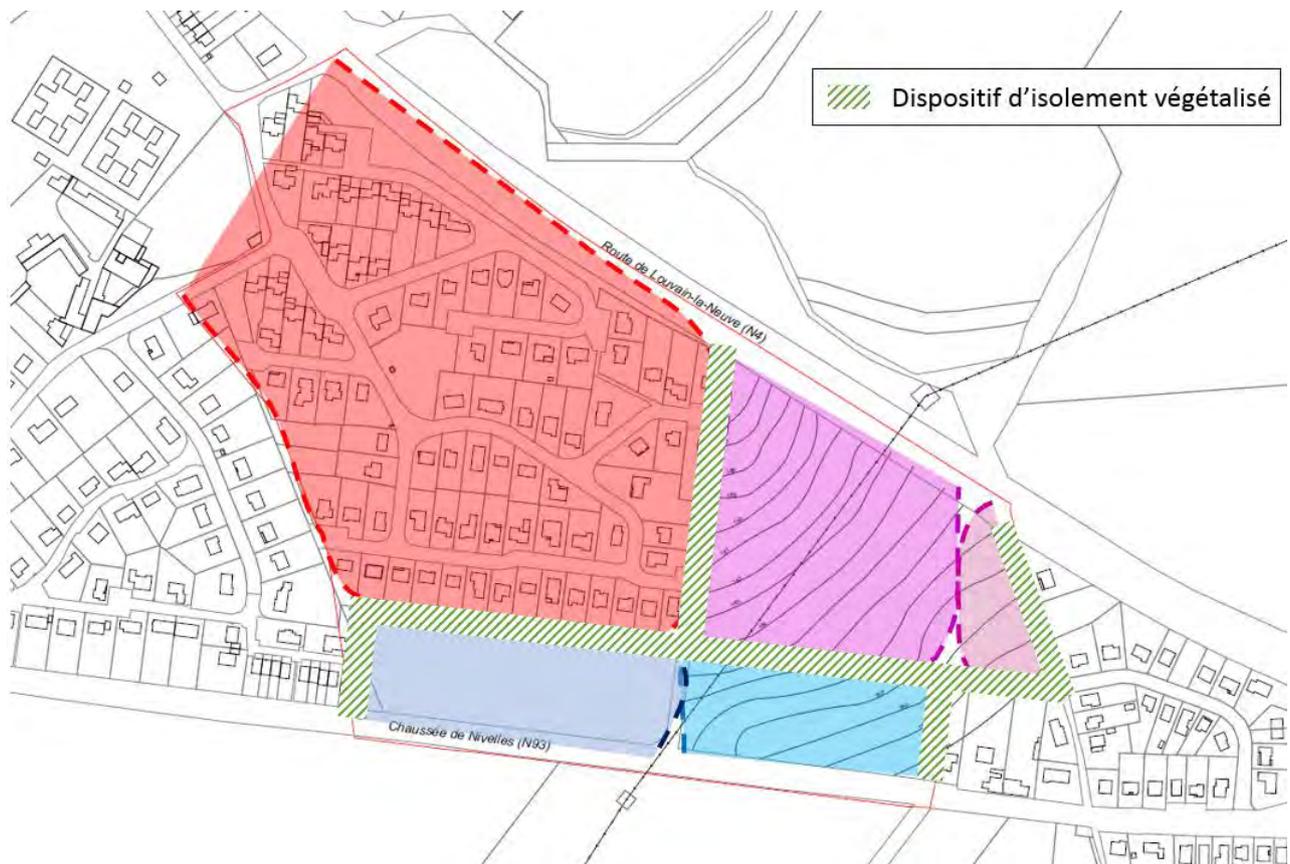
Un dispositif d'isolement végétalisé est créé entre les zones susceptibles de poser des problèmes de compatibilité (ex. quartier résidentiel / zone commerciale, zone d'équipements collectifs / zone commerciale).

Le dispositif d'isolement peut prendre de multiples formes et accueillir divers équipements destinés à réduire les nuisances (sonores, visuelles, etc.) qui pourraient être occasionnées suite à la mise en œuvre du programme. Dans tous les cas, le dispositif est au minimum végétalisé. Le type de plantations est choisi parmi les essences à feuillage persistant ou marcescent, afin que le dispositif reste efficace tout au long de l'année, y compris lors de la période hivernale.

Afin d'accroître la stabilité des sols, les essences présentant un enracinement profond sont choisies en priorité.

Afin de garantir l'intégration paysagère la plus rapide possible, les plantations doivent être effectuées à la fin de la phase de chantier. Si cette dernière n'est pas propice aux plantations, celles-ci sont effectuées dès la première période appropriée au type de plantation envisagé.

Le positionnement du dispositif d'isolement est coordonné aux aménagements réalisés en matière de relief. Il convient d'éviter notamment que le dispositif d'isolement ne génère un effet d'écrasement.



**Figure 6 : Illustration des intentions relatives au positionnement du dispositif d'isolement végétalisé**  
 © DR(EA)<sup>2</sup>M – 2019

### **2.3.3 Biodiversité et maillage écologique**

#### **OT – 6. Végétaliser tous les espaces non-utilisés**

##### **JUSTIFICATION(S)**

L'urbanisation du périmètre du SOL ne concerne pas toute sa superficie. Au-delà du bâti, des zones de stationnement, des voiries et des cheminements, il convient d'éviter que les espaces non-urbanisés ne soient laissés pour compte. Au contraire, ces derniers doivent pouvoir bénéficier d'un aménagement qui soit qualitatif pour le périmètre en général et la biodiversité en particulier.

##### **INDICATIONS**

Un aménagement végétalisé est prévu au niveau de tous les espaces non-utilisés. Cet aménagement peut prendre différentes formes : arbres, arbustes, haies, pelouses, massifs floraux, etc.

#### **OT – 7. Faire participer tous les espaces végétalisés au maillage écologique local et à l'amélioration de la biodiversité**

##### **JUSTIFICATION(S)**

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. 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.

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.

##### **INDICATIONS**

Le type de plantations est choisi parmi les essences indigènes, feuillues ou marcescentes et si possible mellifères. Il existe un tableau servant de guide et établissant l'adéquation entre espèces, région naturelle et type d'utilisation conseillé.

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. La gestion de ces espaces est du ressort des propriétaires et exploitants du périmètre du SOL. Le plan de gestion des espaces verts est joint aux demandes de permis d'urbanisme.

Dans l'ensemble du périmètre, les principes de la gestion différenciée<sup>2</sup> sont préférentiellement appliqués.

Dans le cas du dispositif d'isolement, l'aménagement compose un effet « lisière » destiné à augmenter sa valeur biologique et écologique.

<sup>2</sup> La gestion différenciée (ou GD) consiste à adapter le mode d'entretien aux caractéristiques et fonctions de chaque espace vert. Il s'agit d'appliquer la bonne gestion au bon endroit.



Figure 7 : Principe de l'effet lisière d'aménagement des dispositifs d'isolement © DR(EA)<sup>2</sup>M – 2019

Le dispositif d'isolement aménagé entre la zone résidentielle et la zone non-résidentielle, au cœur du périmètre, prend l'aspect d'un corridor écologique connectant les zones de développement et les corridors de liaison existants au nord et au sud du périmètre.



Figure 8 : Illustration du rôle de corridor écologique joué par une partie du dispositif d'isolement végétalisé © DR(EA)<sup>2</sup>M – 2019

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.

### **2.3.4 Gestion des eaux**

#### **OT – 8. Empêcher toute saturation du réseau d'égouttage existant**

##### **JUSTIFICATION(S)**

Actuellement, les problèmes en matière d'égouttage en aval de la zone résidentielle sont très sérieux et dépendent notamment de la manière dont sont gérées les eaux usées et les eaux de ruissellement. Afin d'éviter toute aggravation de la situation existante en matière d'égouttage, il est primordial que la gestion des eaux soit la plus efficace possible.

##### **INDICATIONS**

###### **A) EAUX USÉES**

Les eaux usées sont gérées au moyen d'un réseau séparatif dans la zone non-résidentielle (ce point fait l'objet d'un objectif à part entière, spécifique à la zone non-résidentielle, voir l'OS – 16).

###### **B) EAUX DE RUISSELLEMENT**

Un certain nombre d'éléments sont susceptibles d'influencer l'imperméabilisation du sol et donc d'impacter les eaux de ruissellement :

- L'emprise au sol des constructions ;
- L'emprise au sol des zones de stationnement, particulièrement en ce qui concerne le P+R ;
- L'emprise au sol des zones non-bâties et leur aménagement.

Selon le Code de l'Eau, les eaux de pluie et de ruissellement sont récoltées et réutilisées. Si besoin, elles sont évacuées :

« 1° *Prioritairement dans le sol par infiltration ;*

2° *En cas d'impossibilité technique ou de disponibilité insuffisante du terrain, dans une voie artificielle d'écoulement ou dans une eau de surface ordinaire ;*

3° *En cas d'impossibilité d'évacuation selon les points 1° ou 2°, en égout. »*

Afin de respecter cet ordre de priorité, les éléments à mettre en place sont les suivants :

- 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 ;
- 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 ;
- Aménagement possible de toitures vertes afin de compenser l'impact du bâti ;
- Végétalisation des abords des espaces de stationnement.

Tous ces éléments contribuent d'une part, à minimiser l'impact des aménagements et constructions sur le régime hydrique et d'autre part, à assurer une gestion optimale des eaux de ruissellement qui auront été captées au niveau des surfaces imperméabilisées.

Une étude hydrogéologique accompagne chaque demande de permis.

### **2.3.5 Equipements techniques**

#### **OT – 9. Anticiper les évolutions technologiques du parc de véhicules**

##### **JUSTIFICATION(S)**

Ces dernières années ont vu se développer fortement le marché des véhicules hybrides ou électriques. Début 2019, 16.000 véhicules roulaient également au CNG (gaz naturel), considéré par certains constructeurs comme encore plus prometteur que l'électrique. Ces tendances ne devraient pas ralentir dans les années à venir mais au contraire, se poursuivre et s'accélérer. Ces évolutions technologiques doivent donc être soutenues par une évolution des infrastructures en parallèle.

##### **INDICATIONS**

La création d'infrastructures permettant d'anticiper et de soutenir l'évolution du parc de véhicules (voitures, bus, vélos, etc.) est permise. 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 SOL.

#### **OT – 10. Préserver l'environnement humain et naturel par la mise en place d'un système d'éclairage performant**

##### **JUSTIFICATION(S)**

Les types d'éclairage dirigés vers le ciel ou orientés de manière latérale sont de nature à engendrer une pollution lumineuse pouvant impacter tant l'être humain que les animaux nocturnes (par exemple, les chauves-souris, les rapaces, les insectes, etc.). Ils ne permettent pas non plus d'optimiser la manière d'éclairer dès lors qu'une partie de la production lumineuse est perdue et ne bénéficie pas à l'utilisateur.

##### **INDICATIONS**

Une attention particulière est apportée à l'éclairage du périmètre du SOL et des bâtiments, qu'ils soient publics ou privés et ce, de manière à réduire au maximum les consommations énergétiques et l'impact sur le milieu naturel.

On sera attentif à limiter au maximum les pollutions lumineuses nocturnes (effet de halo), synonyme de gestion non rationnelle de l'énergie et de perturbation du milieu naturel. Pour ce faire :

- les systèmes d'éclairage exclusivement orientés vers le sol sont imposés pour ce qui concerne les voiries, espaces de stationnement et cheminements cyclo-piétons. Les systèmes de spots encastrés dans le sol, les poteaux d'éclairage de type « boule » ou « phare » sont interdits ;
- les systèmes d'éclairage les plus efficaces sur le plan énergétique sont imposés ;
- les systèmes d'éclairage minimisant les impacts sur la faune nocturne sont imposés (hauteur, temps de fonctionnement, etc.) ;
- 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).

## 2.4 Objectifs spécifiques par zone et sous-zone

### 2.4.1 Zone résidentielle

#### OS – 1. Conserver le réseau de voiries de desserte locale de la zone

##### JUSTIFICATION(S)

La zone résidentielle est entièrement mise en œuvre et est équipée d'un réseau de voiries de desserte locale.

##### INDICATIONS

Tout réaménagement de voirie doit se faire de manière à correspondre avec la fonction résidentielle de la zone.

#### OS – 2. Conserver la bande boisée longeant la N4 le long de la zone

##### JUSTIFICATION(S)

Une bande boisée joue le rôle de zone tampon entre la N4 et la zone résidentielle ; elle restreint les vues depuis la N4 sur l'intérieur de la zone et contribue également à atténuer les nuisances sonores. La N4 étant très proche de certaines habitations, la conservation de la bande boisée est indispensable afin de garantir un maximum d'intimité pour les habitants de la zone.

##### INDICATIONS

La bande boisée concernée est maintenue. Aucune ouverture ou éclaircie susceptible de remettre en question sa fonction n'y est autorisée.



Figure 9 : Positionnement de la bande boisée longeant la zone résidentielle © DR(EA)<sup>2</sup>M – 2019

**OS – 3. Préserver et améliorer la qualité des espaces verts publics****JUSTIFICATION(S)**

Le long de la rue du Mai, un terrain public est aménagé sous la forme d'un vaste espace vert très aéré avec une aire de jeux pour enfants et un peu de mobilier urbain. Il s'agit du seul espace vert public aménagé au sein de la zone résidentielle. Pour des raisons de cohésion sociale et de qualité du cadre de vie, il doit être préservé, voire amélioré.

**INDICATIONS**

La parcelle qui accueille cet espace vert public est cadastrée et selon le permis d'urbanisation qui la couvre, aucune construction n'y est prévue.

La vaste superficie à disposition doit être mise à profit pour y intégrer :

- Du mobilier urbain (bancs, poubelles, tables, etc.) ;
- Des modules de jeux ;
- Des plantations variées et apportant une plus-value environnementale, paysagère, didactique et écologique.



Figure 10 : Positionnement de l'espace vert public © DR(EA)<sup>2</sup>M – 2019

## 2.4.2 Zone non-résidentielle

Pour rappel, la zone non-résidentielle se divise en deux sous-zones : la zone commerciale et la zone d'équipements collectifs. Le tableau ci-dessous illustre la manière dont les objectifs définis ci-après s'appliquent simultanément ou individuellement aux deux sous-zones.

	Zone commerciale	Zone d'équipements collectifs
Objectifs communs	OS – 4 à OS – 17	
Objectifs individuels	OS – 18 à OS – 23	OS – 24

### 2.4.2.1 Objectifs communs à la zone commerciale et la zone d'équipements collectifs

#### **OS – 4. Assurer l'inscription des aménagements et constructions dans le relief**

##### JUSTIFICATION(S)

Tel que déjà détaillé, le périmètre présente une pente naturelle nord-ouest de l'ordre de 5 %. La zone non-résidentielle présente une différence de niveau entre le point haut et le point bas d'environ 15 m. Cette zone présente donc une contrainte topographique relativement forte qu'il y a lieu de gérer au mieux afin de permettre un aménagement adéquat de la zone.

##### INDICATIONS

La nature des activités projetées, qui se matérialisera par la construction de bâtiments pouvant occuper une grande surface au sol, et la réalisation des emplacements de stationnement y afférent, nécessiteront l'aménagement de surfaces planes..

L'aménagement proposera une gradation adéquate des implantations au sein de la zone non-résidentielle.

Les constructions à plus haut gabarit seront localisées en tenant compte de l'altimétrie.

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 (Cf. OT – 5).

L'évacuation d'une partie des terres doit être envisagée si elle s'avère nécessaire pour limiter les incidences sur le voisinage.

#### **OS – 5. Assurer l'intégration paysagère des constructions**

##### JUSTIFICATION(S)

La zone non-résidentielle présente une déclivité assez marquée entre sa partie haute (au sud-est) et sa partie basse (nord-ouest). L'implantation de nouveaux éléments bâtis constitue dès lors un enjeu important dans la mesure où toute construction est susceptible de modifier simultanément la perception de l'horizon depuis certains points de vue, qu'elle peut occulter les vues et générer des nuisances visuelles, tant depuis l'extérieur du périmètre (espace public, points de vue éloignés, zones résidentielles à proximité) que depuis l'intérieur de la zone non-résidentielle.

##### INDICATIONS

Les gabarits des différents volumes sont adaptés au contexte bâti et paysager. Etant donné les affectations projetées (équipements collectifs et commerces), les gabarits des bâtiments peuvent être supérieurs aux gabarits des constructions résidentielles existantes aux abords.

Une attention particulière est apportée aux gabarits des constructions afin d'éviter tout effet promontoire et réduire les impacts visuels.

Les zones de stockage, d'entreposage et d'équipements techniques (cabines de distribution électriques, détenteurs de gaz, locaux poubelles, etc.) sont autant que possible intégrées au bâti. A défaut, ils sont intégrés dans des masses végétales.

En termes de matériaux de construction et de parement, les tonalités neutres sont les seules autorisées.

**OS – 6. Composer des ensembles bâtis hiérarchisés aux caractéristiques volumétriques, architecturales et chromatiques coordonnées**

**JUSTIFICATION(S)**

La recherche d'une certaine homogénéité architecturale, volumétrique, chromatique, du mode de groupement et des matériaux vise à assurer la cohérence du projet en ce qui concerne le bâti.

**INDICATIONS**

La zone commerciale comporte un ensemble bâti principal formé de bâtiments coordonnés par leurs caractéristiques architecturales, volumétriques, chromatiques et le choix des matériaux.

Une hiérarchie est opérée entre cet ensemble bâti principal et les autres bâtiments de plus petite taille qui peuvent être localisés aux abords de l'ensemble bâti principal.

**OS – 7. Eviter tout phénomène de « monotonie architecturale » ou « effet mur », en particulier pour les constructions visibles depuis la N4**

**JUSTIFICATION(S)**

L'« effet mur » découle d'un aspect monolithique donné au bâti et qui doit être évité pour des raisons d'intégration paysagère et urbanistique.

**INDICATIONS**

Les compositions des façades visibles sont animées par un jeu de plans en redents et saillies et par tout élément architectural jugé idoine, tout en garantissant une cohérence architecturale à l'ensemble. Les décrochements en hauteur entre les différents volumes sont imposés.

**OS – 8. Adapter la superficie commerciale nette autorisée aux besoins identifiés**

**JUSTIFICATION(S)**

La Ville de Namur s'est récemment dotée d'un Schéma d'Attractivité Commerciale, lequel identifie notamment les besoins commerciaux les zones susceptibles de les rencontrer. La ZACC de Suarlée faisant partie de ces zones, les objectifs du SOL se conforment à ce Schéma.

**INDICATIONS**

La superficie commerciale nette au sein de la zone non-résidentielle est limitée à 4.500 m<sup>2</sup> (les possibilités de transferts ne sont pas comptabilisées).

**OS – 9. Mettre à disposition des usagers un espace convivial partagé à l'intersection des sous-zones****JUSTIFICATION(S)**

Un espace convivial partagé est indispensable afin de permettre aux usagers de la zone non-résidentielle de disposer d'un espace de rencontre et de repos. Un espace de ce type est essentiel au bon fonctionnement d'une zone commerciale. En l'absence d'un tel espace, les usagers seraient susceptibles d'occuper des endroits inadaptés à cette fonction.

Le choix de sa localisation est lié au rôle d'articulation tridimensionnelle entre les sous-zones qu'il est appelé à jouer. Il permet aussi de marquer physiquement la mise à sens unique du tronçon de voirie reliant la zone d'équipements collectifs à la zone commerciale (cf. l'OS – 11).

**INDICATIONS**

L'espace convivial partagé constitue une transition, une articulation entre les plusieurs sous-zones d'affectations différentes. A ce titre, il doit être aménagé de manière à connecter ces dernières entre elles de la manière la plus « douce » possible. Pour ce faire, des aménagements et ajustements donnant la priorité aux usagers faibles et à leurs déplacements sont aménagés (prise en compte du relief, de la voirie, des cheminements doux), de manière à favoriser la convivialité et la rencontre des différents usagers.

L'espace convivial partagé prend la forme d'une placette, esplanade, etc., comporte des plantations et du mobilier urbain. Le stationnement automobile n'y est pas autorisé.



Figure 11 : Illustration de l'emplacement de l'espace convivial partagé © DR(EA)<sup>2</sup>M – 2019

**OS – 10. Autoriser les liaisons motorisées depuis la N93 vers la N4****JUSTIFICATION(S)**

La zone commerciale sera accessible au moyen de l'accès principal créé depuis la N4. 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. 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.

**INDICATIONS**

Le réseau de voiries de desserte interne est continu et ininterrompu depuis la N93 vers la N4. Aucun élément n'entrave la liaison automobile, cette dernière étant possible pour tous les usagers motorisés.

**OS – 11. Empêcher le trafic motorisé de transit depuis la N4 vers la N93****JUSTIFICATION(S)**

Particulièrement en heure de pointe du matin, le trafic automobile très dense en entrée de ville sur la N4 est freiné par les feux tricolores présents au carrefour avec le Square du Souvenir, ce qui peut générer des remontées de files jusqu'à hauteur du périmètre du SOL. De nouveaux aménagements sont prévus au niveau du carrefour entre la N4 et la N93, à l'entrée de Belgrade, afin de fluidifier la circulation (futur « système de robinet »). Dans le cas où des files continueraient à se former jusqu'à hauteur du périmètre, il est probable que les automobilistes soient tentés de transiter par le périmètre depuis la N4 vers la N93 afin de gagner du temps.

Pour des raisons de sécurité mais aussi pour éviter de rendre caduques les aménagements prévus au carrefour N4/N93, cette liaison depuis la N4 vers la N93 doit être empêchée.

**INDICATIONS**

Le réseau de voiries de desserte interne n'est pas continu depuis la N4 vers la N93. Le tronçon de voirie connectant la zone d'équipements collectifs à la zone commerciale est aménagé sur une seule bande (sens N93-N4) au niveau de la zone de liaison, empêchant toute connexion à ce niveau depuis la zone commerciale vers la zone d'équipements collectifs (soit également depuis la N4 vers la N93). Ce sens unique ne concerne pas les véhicules prioritaires tels que ceux des services de secours.

Le P+R étant accessible depuis la N4 et la N93, son aménagement ne devra pas remettre en question le respect de l'objectif. Des aménagements spécifiques permettront donc d'éviter de by-passer la mise en sens unique opérée entre la zone d'équipements collectifs et la zone commerciale.

L'OS – 10 et l'OS – 11 sont illustrés par la figure ci-dessous.

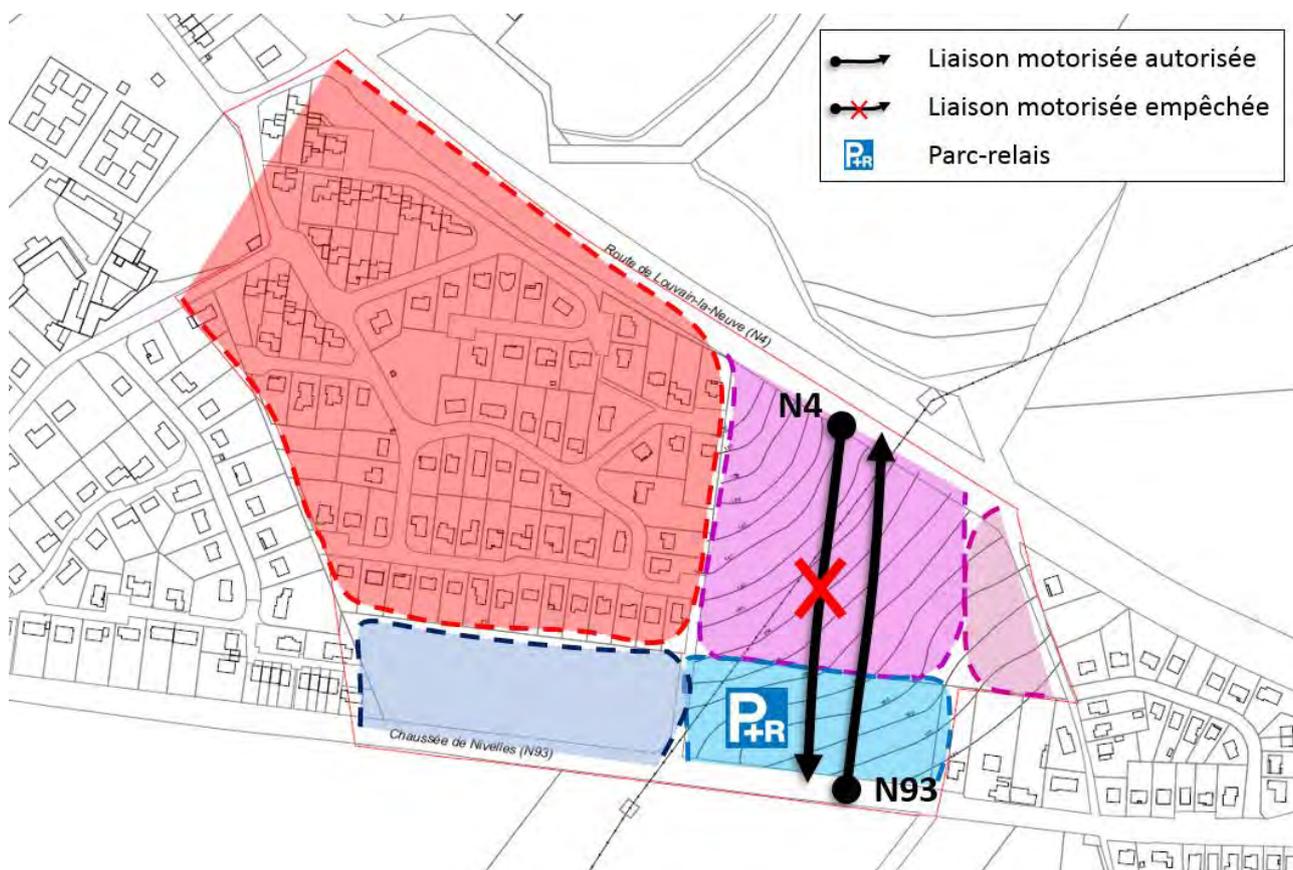


Figure 12 : Illustration des liaisons motorisées autorisées et empêchées entre la N4 et la N93 © DR(EA)<sup>2</sup>M – 2019

**OS – 12. Assurer une offre en stationnement adéquate, permettant le fonctionnement des activités présentes sans report sur les quartiers avoisinants**

**JUSTIFICATION(S)**

La zone non-résidentielle est affectée à différentes activités, allant du commerce aux équipements collectifs (dont le P+R). Une offre en stationnement adaptée à la demande permettra :

- d'éviter une saturation trop rapide des emplacements et un report dans les zones résidentielles adjacentes ;
- d'accroître le confort des usagers en maximisant l'attractivité de la zone ;
- d'éviter le gaspillage de terrains urbanisables ;
- de réduire les coûts d'urbanisation.

**INDICATIONS**

L'offre en stationnement est répartie au sein de chacune des sous-zones de la zone non-résidentielle.

Une offre en stationnement minimale de 200 emplacements pour le P+R et de 1 emplacement par 50 m<sup>2</sup> de commerce<sup>3</sup> est prévue au sein d'espaces de stationnement spécialement alloués à cette fonction. Une offre en stationnement sera également prévue pour les équipements collectifs.

En fonction des besoins qui seront identifiés, la capacité du P+R pourra être augmentée ultérieurement, notamment en exploitant la zone de réserve foncière.

<sup>3</sup> Les surfaces à considérer sont des surfaces nettes de vente.

## OS – 13. Mutualiser les espaces de stationnement

### JUSTIFICATION(S)

La zone non-résidentielle est affectée à différentes activités, allant du commerce aux équipements collectifs (dont le P+R). Elle est donc occupée par plusieurs catégories d'utilisateurs qui en ont besoin à des moments différents de la journée et/ou de la semaine. La mutualisation des espaces de stationnement permet de rationaliser et d'optimiser l'espace dévolu au stationnement.

### INDICATIONS

Les espaces de stationnement (y compris l'espace alloué au P+R) sont partagés entre tous les utilisateurs. Ils restent libres d'accès à tout moment afin que chaque emplacement puisse être utilisé par chaque utilisateur pour accéder à chaque fonction de la zone non-résidentielle.

Des liaisons douces sont prévues afin de relier les espaces de stationnement aux différentes fonctions présentes sur la zone.

L'OS – 12 et l'OS – 13 sont illustrés par la figure ci-dessous, laquelle reprend déjà la schématisation des objectifs précédents en matière de mobilité.

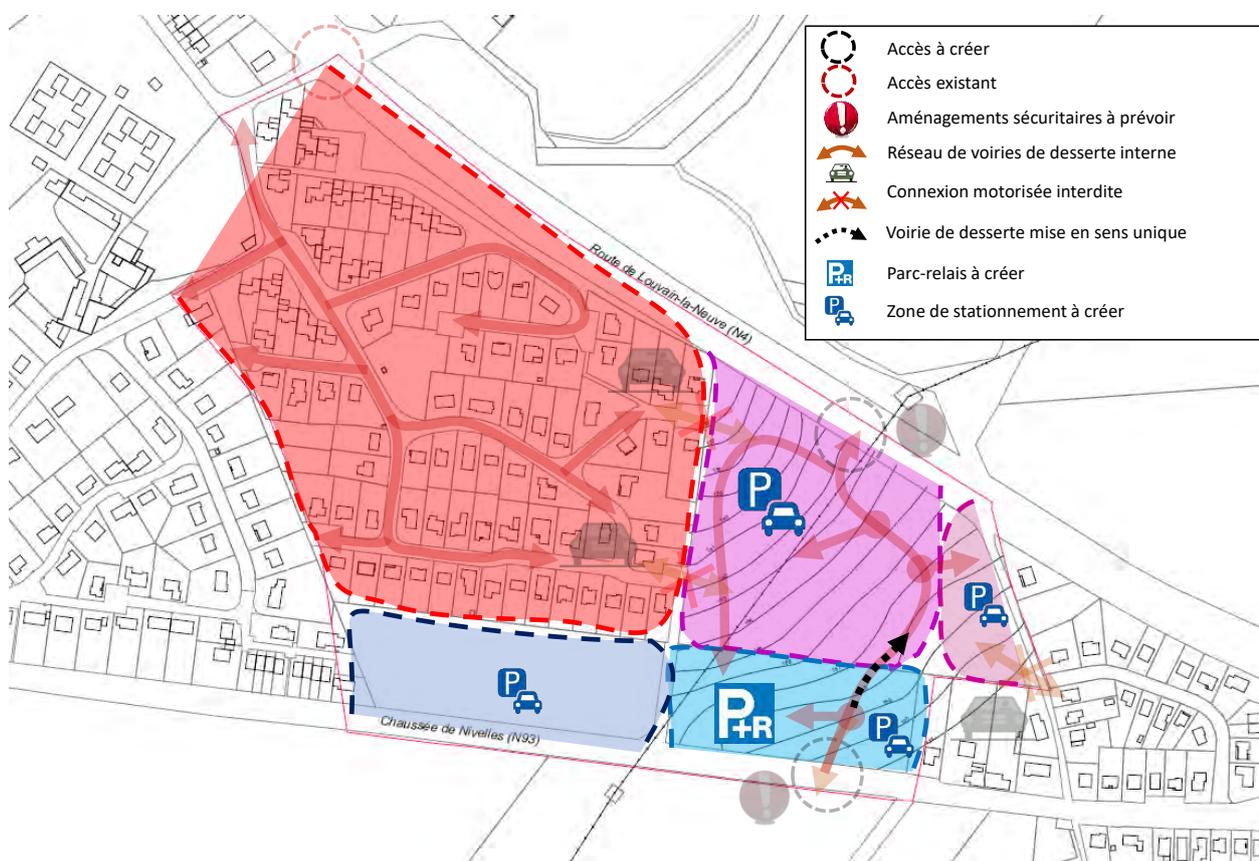


Figure 13 : Illustration des intentions relatives au positionnement des zones de stationnement, du parc-relais et de la voirie à sens unique © DR(EA)<sup>2</sup>M – 2020

**OS – 14. Assurer l'intégration paysagère des espaces de stationnement****JUSTIFICATION(S)**

Cet objectif découle de la volonté de créer un pôle multifonctionnel de haute qualité paysagère. L'emprise au sol (souvent importante) des zones de stationnement nécessaires au fonctionnement et à l'attractivité du pôle commercial et / ou des zones d'équipements collectifs (singulièrement dans le cas de la mise en œuvre d'un P+R) peut constituer une rupture importante dans l'équilibre paysager d'un site. Cette rupture doit être atténuée autant que possible.

**INDICATIONS**

Les espaces de stationnement peuvent prendre des formes variées : à l'air libre, aérien ou souterrain.

Tout espace de stationnement à l'air libre est étudié et conçu comme une aire de parking plantée et arborée. La plantation d'au minimum un arbre d'essence régionale à haute ou moyenne tige est imposée par 4 emplacements.

**OS – 15. Mettre à disposition des usagers les équipements nécessaires au développement de la mobilité douce****JUSTIFICATION(S)**

La stimulation et le développement de la mobilité douce doivent nécessairement s'accompagner de la mise à disposition d'équipements adéquats.

**INDICATIONS**

Afin de favoriser la mobilité alternative et réduire le recours à la voiture, le périmètre accueille des emplacements de stationnement pour vélos, des bornes de recharge pour vélos électriques et autres équipements de ce genre.

L'offre en stationnement cyclable est examinée au cas par cas, notamment en tenant compte des activités qui se développent sur la zone, et plus particulièrement au niveau de la zone d'équipements collectifs (ex : possibilité d'implanter de nouvelles infrastructures sportives).

Les zones de stationnement pour vélos respectent les conditions suivantes :

- être couvertes ou intégrées aux bâtiments ;
- être d'accès aisé depuis la voirie et l'espace de l'activité.

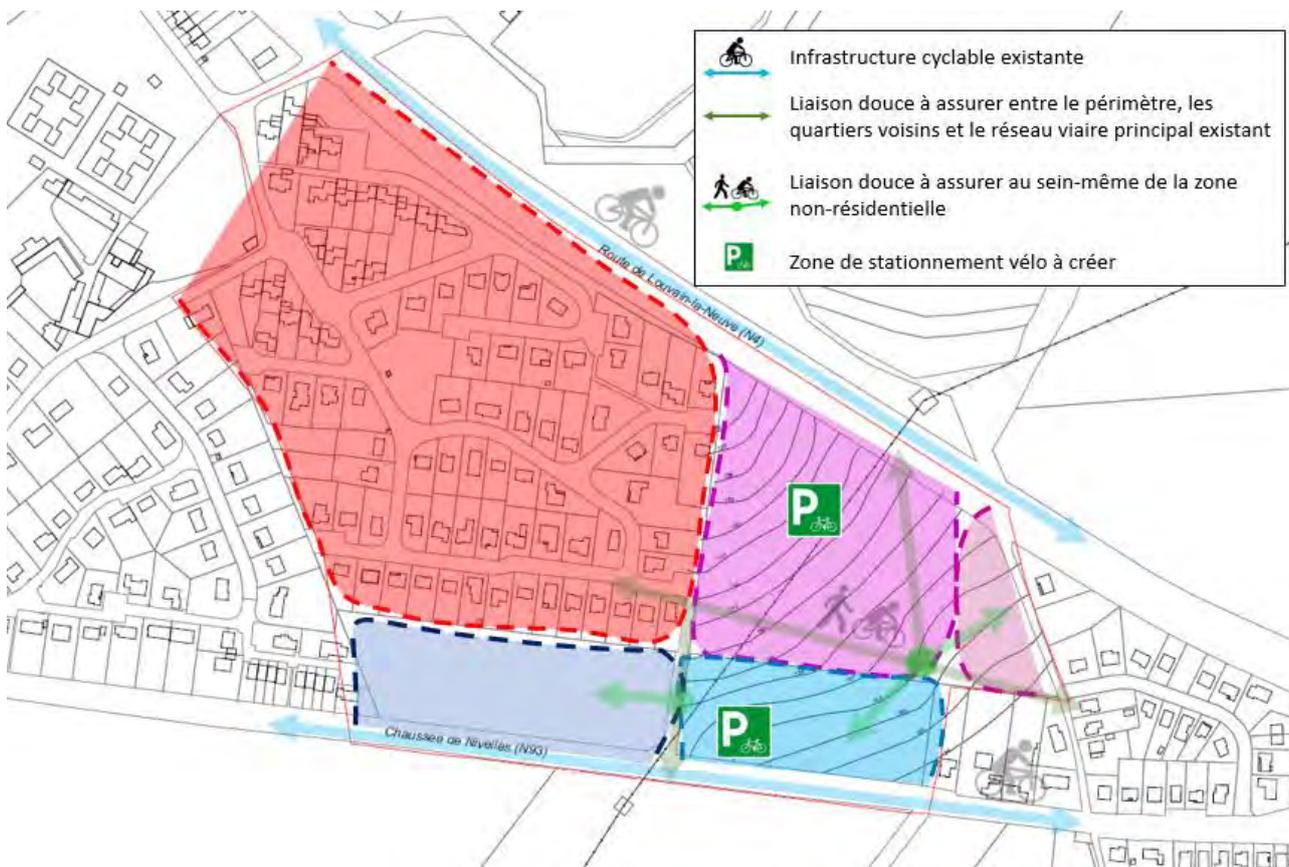


Figure 14 : Illustration des intentions relatives au positionnement des zones de stationnement vélo à créer © DR(EA)<sup>2</sup>M – 2019

## OS – 16. Mettre en place un système séparatif de gestion des eaux

### JUSTIFICATION(S)

Le périmètre est concerné par un régime d'assainissement collectif, ce qui signifie que les eaux usées sont directement rejetées dans le réseau d'égouttage existant. A la différence des réseaux d'égouttage unitaires qui regroupent les eaux usées et les eaux de ruissellement, les réseaux d'égouttage séparatifs séparent les eaux usées des eaux de ruissellement et s'avèrent nettement plus efficaces. En effet, les réseaux d'égouttage séparatifs ne déforcent pas les stations d'épuration vers lesquelles sont acheminées les eaux récoltées car les eaux usées ne sont pas diluées par les eaux de ruissellement.

### INDICATIONS

Les eaux usées de la zone sont recueillies dans un nouveau réseau d'égouttage à connecter aux réseaux existants du Chemin de Morivaux, de la rue des Aulnes, de la rue des Lauriers ou de la N4. Elles sont ensuite acheminées vers la station d'épuration de Namur – Brumagne.

Les eaux de ruissellement ne sont pas mélangées aux eaux usées. Les puits perdus ne sont pas autorisés.

**OS – 17. Raccorder la zone aux réseaux techniques existants****JUSTIFICATION(S)**

Le raccordement aux réseaux techniques (impétrants) est nécessaire pour assurer le fonctionnement de la zone.

**INDICATIONS** L'ensemble des réseaux de distribution (électricité, eau, gaz, télécommunication) est présent le long des voiries (communales et/ou régionales) adjacentes à la zone.

La zone non-résidentielle est alimentée grâce à la prolongation de ceux-ci, ce qui peut impliquer une adaptation voire une modification d'un ou plusieurs de ces réseaux.

### 2.4.2.2 Objectifs propres à la zone commerciale

La rencontre des objectifs propres à la zone commerciale ne dispense pas de satisfaire aux objectifs généraux de la zone non-résidentielle.



Figure 15 : Sous-zones définies au sein de la zone commerciale © DR(EA)<sup>2</sup>M – 2019

**OS – 18. Agencer les éléments bâtis de manière à ce qu'ils encadrent un espace commun affecté majoritairement au stationnement**

#### JUSTIFICATION(S)

Positionner les éléments bâtis commerciaux autour d'une vaste zone de stationnement permet d'accroître la visibilité commerciale des enseignes qui les occupent. Cette disposition se veut également cohérente vis-à-vis de la volonté de mutualisation des espaces de stationnement exprimée précédemment, les emplacements étant presque entièrement regroupés au même endroit.

#### INDICATIONS

La manière dont les différents bâtiments s'agencent est telle qu'ils encadrent un espace commun affecté majoritairement au stationnement. Les façades commerciales et les enseignes sont directement orientées vers la zone de stationnement, laquelle constitue également une zone d'accueil de la clientèle.



Figure 16 : Illustration du principe d'agencement du bâti au sein de la zone commerciale © DR(EA)<sup>2</sup>M – 2019

## OS – 19. Adapter les gabarits des constructions au contexte bâti et paysager

### JUSTIFICATION(S)

Compte tenu de la déclivité existante et de la proximité de quartiers résidentiels, il convient de limiter les gabarits des constructions de la zone commerciale afin d'éviter que celles-ci ne génèrent de nuisances visuelles, qu'elles ne manquent d'intégration vis-à-vis des aménagements de relief réalisés et vis-à-vis des quartiers résidentiels.

**INDICATIONS** De manière générale, les gabarits des constructions sont adaptés au contexte bâti environnant. Le complexe commercial est conçu de manière à éviter toute rupture d'échelle dans le plan des élévations, depuis les espaces publics et les habitations environnantes.

Au sein de la zone commerciale principale et de la zone commerciale secondaire, les gabarits sont limités à un seul niveau de type commercial.

**OS – 20. Organiser les fonctions de la zone commerciale secondaire en deux niveaux, selon leurs accès respectifs**

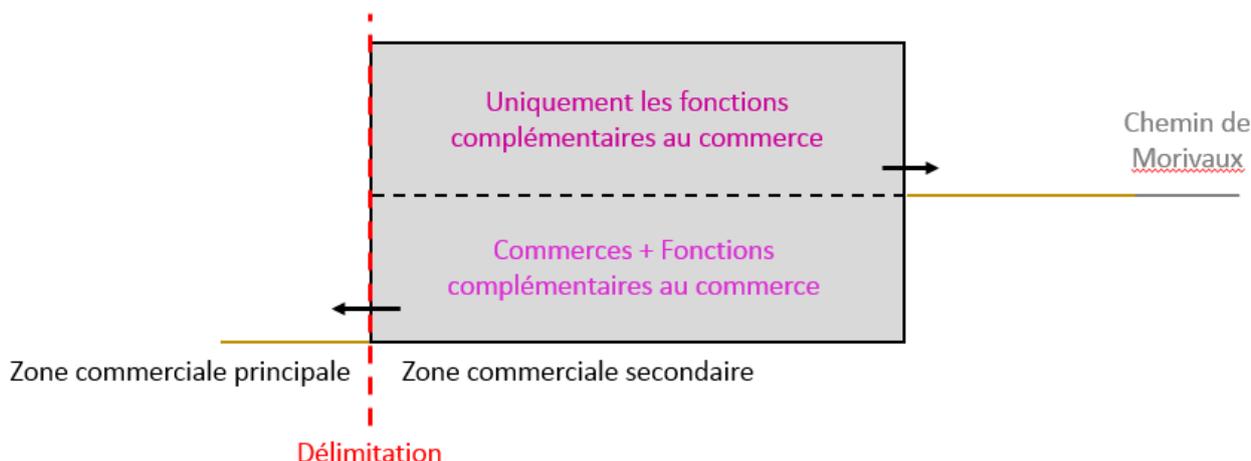
**JUSTIFICATION(S)**

La dénivellation existante complexifie la gestion du relief. La zone commerciale secondaire joue le rôle d'articulation entre la zone commerciale principale (niveau inférieur) et le chemin de Morivaux (niveau supérieur).

Le travail en deux niveaux permet d'adoucir la transition de fonctions entre la zone non-résidentielle et le chemin de Morivaux (limitation des nuisances potentielles en matière de visuel et de trafic) et de marquer physiquement cette transition.

**INDICATIONS**

La zone est travaillée sur deux niveaux dont les accès sont respectivement orientés vers la zone commerciale principale (niveau inférieur) et vers le chemin de Morivaux (niveau supérieur). Conformément à l'objectif OG-2, le niveau inférieur peut accueillir toutes les fonctions autorisées au sein de la zone commerciale, à savoir les commerces et leurs fonctions complémentaires (ex : salle de sport privée, crèche, atelier protégé, services non-collectifs, etc.) tandis que le niveau supérieur ne peut accueillir que les fonctions complémentaires au commerce.



**Figure 17 : Illustration du principe d'aménagement de la zone commerciale au niveau de la zone secondaire**  
© DR(EA)<sup>2</sup>M – 2019

**OS – 21. Créer une nouvelle bande boisée minimisant les vues sur les façades arrière et latérales des bâtiments implantés le long de la N4**

**JUSTIFICATION(S)**

Comme il est prévu d'articuler les activités commerciales vers l'intérieur de la zone et d'orienter les accès et vitrines de ces commerces vers l'intérieur du périmètre, les façades arrière et latérales seront orientées vers la N4. Afin de masquer ces façades qui, assez logiquement, risquent de ne pas être très intéressantes, il est nécessaire de prévoir un dispositif de camouflage efficace et intégré au contexte paysager.

Une bande boisée restreint déjà les vues depuis la N4 sur l'intérieur du périmètre du SOL. Comme l'aménagement et l'entretien de cette bande boisée sont réalisés en concertation avec les services compétents du gestionnaire de réseau, une nouvelle bande boisée est indispensable. Si la bande boisée existante est abattue, la nouvelle bande boisée « prendra le relais ».

Une nouvelle bande boisée est également pertinente sur le plan de la biodiversité et du maillage écologique.

**INDICATIONS**

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. La nouvelle bande boisée devra présenter à terme une hauteur suffisante pour masquer l'entièreté des façades arrière et latérales. Elle ne pourra être interrompue qu'au niveau de l'accès qui sera aménagé.

Afin de garantir l'intégration paysagère la plus rapide possible, les plantations doivent être effectuées à la fin de la phase de chantier. Si cette dernière n'est pas propice aux plantations, celles-ci sont effectuées dès la première période appropriée au type de plantation envisagé.

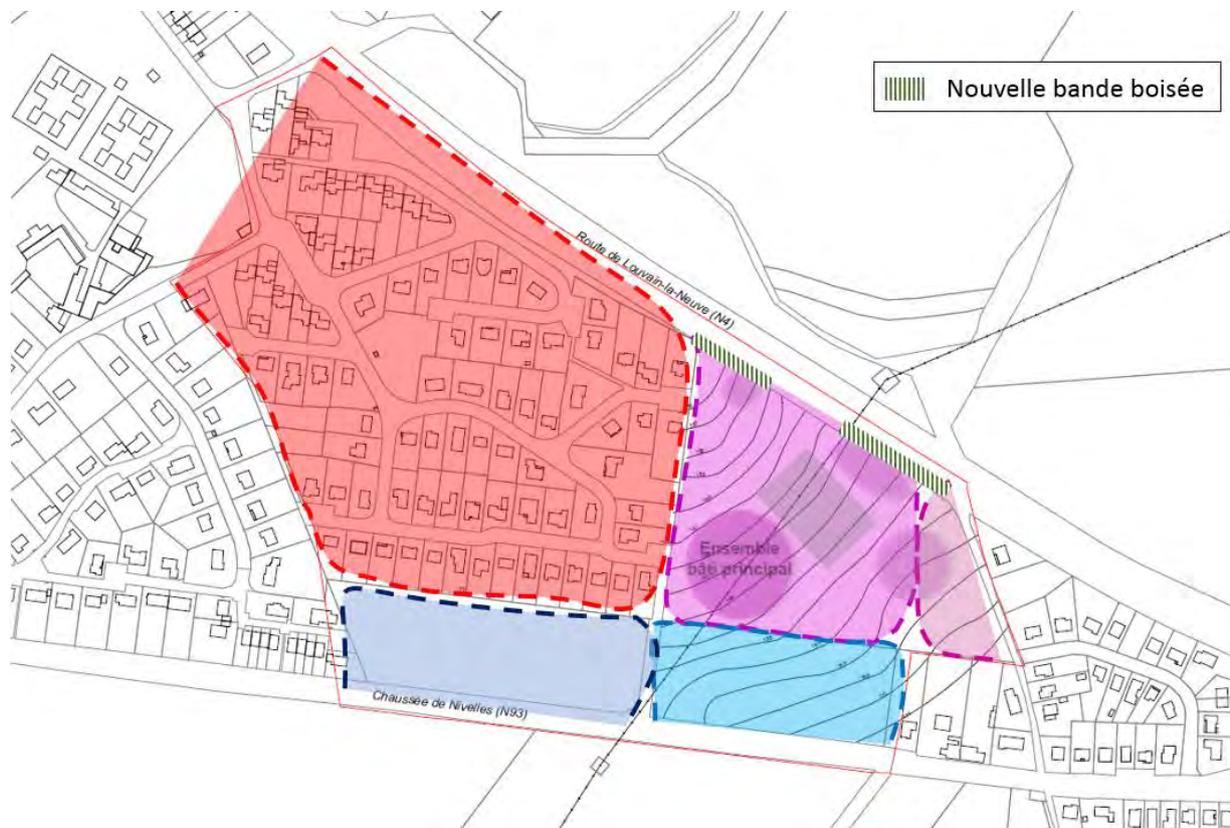


Figure 18 : Illustration des intentions relatives au positionnement de la nouvelle bande boisée © DR(EA)<sup>2</sup>M-2019

**OS – 22. Assurer une perception qualitative de la zone depuis la N4****JUSTIFICATION(S)**

Il convient de faire en sorte que l'aspect pris par la zone commerciale participe qualitativement à la composition de l'entrée de ville ouest du périmètre d'agglomération. Afin d'éviter que la perception depuis la N4 ne se fasse sur une vaste zone de stationnement, visuellement peu valorisante, la séquence visuelle perçue depuis la N4 au niveau de l'accès à la zone doit être de qualité et conçue avec soin (architecture et abords).

**INDICATIONS**

La bande boisée restreint les vues sur les façades arrière des constructions longeant la N4. Cependant, un accès est aménagé depuis cette voirie et confère une certaine visibilité sur l'intérieur de la zone. Cette perception est valorisée par l'aménagement qualitatif apporté aux façades latérales des constructions et aux abords visibles depuis la voirie.

L'objectif de perception qualitative concerne en priorité la portion de la zone longeant la N4. Cette dernière, particulièrement stratégique, est renseignée comme surimpression sur la carte d'orientation en tant que « Zone d'entrée d'agglomération ».



**Figure 19 : Illustration des intentions relatives au positionnement de la zone d'entrée d'agglomération**  
© DR(EA)<sup>2</sup>M – 2019

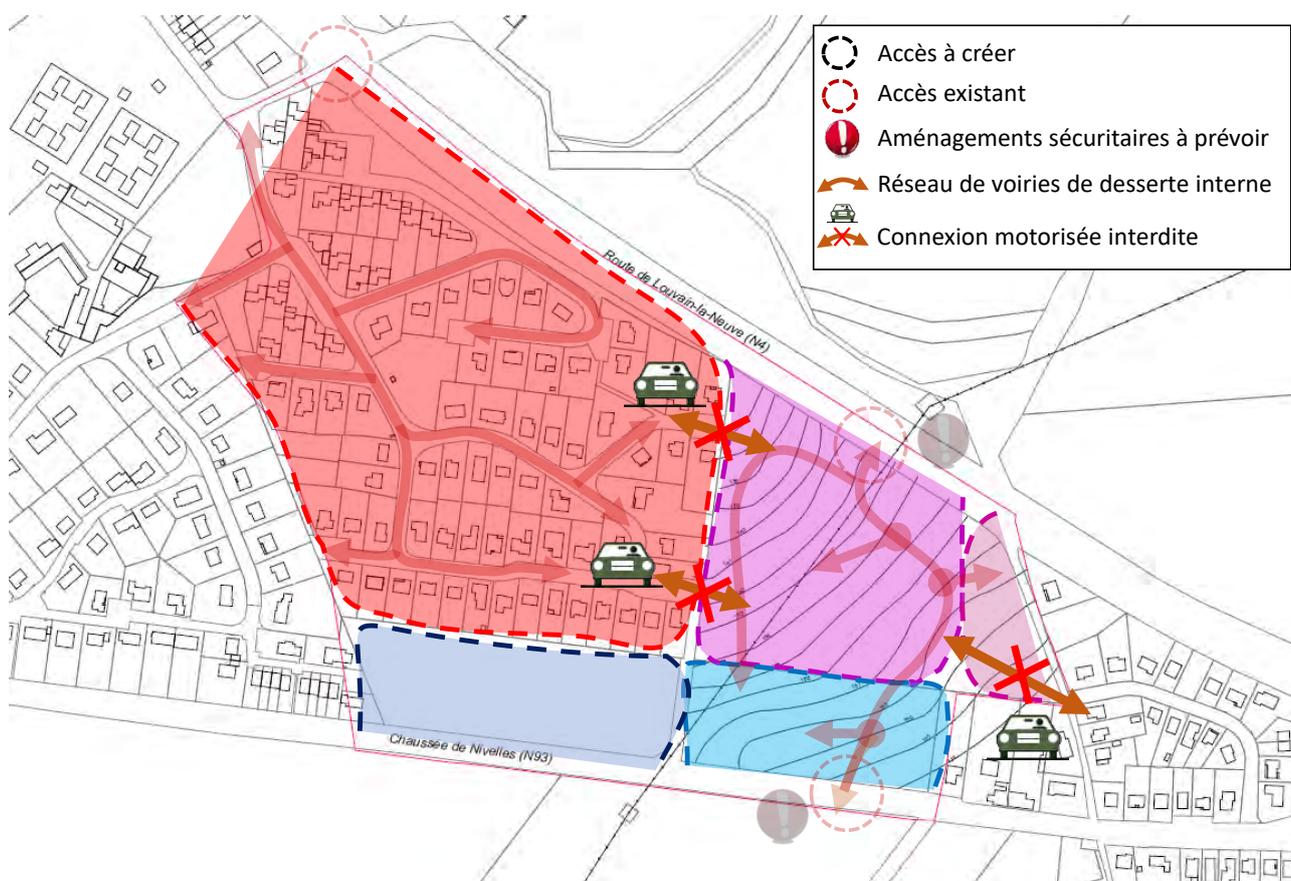
**OS – 23. Assurer la quiétude des riverains des zones résidentielles voisines en empêchant toute connexion motorisée avec la zone commerciale**

**JUSTIFICATION(S)**

La zone commerciale est encadrée à l'est et à l'ouest par deux zones résidentielles. Afin de préserver la quiétude de celles-ci et éviter d'y faire transiter une circulation motorisée inadaptée à la fonction des voiries existantes, il ne faut pas aménager de connexion motorisée entre ces différentes fonctions.

**INDICATIONS**

Aucune voirie n'est aménagée entre les voiries desservant les quartiers résidentiels existants et le réseau de voiries de desserte interne de la zone commerciale.



**Figure 20 : Illustration de l'absence de connexion motorisée entre le chemin de Morivaux et le réseau de voiries de desserte interne © DR(EA)<sup>2</sup>M – 2020**

### 2.4.2.3 Objectifs propres à la zone d'équipements collectifs

La rencontre des objectifs propres à la zone d'équipements collectifs ne dispense pas de satisfaire aux objectifs généraux de la zone non-résidentielle.

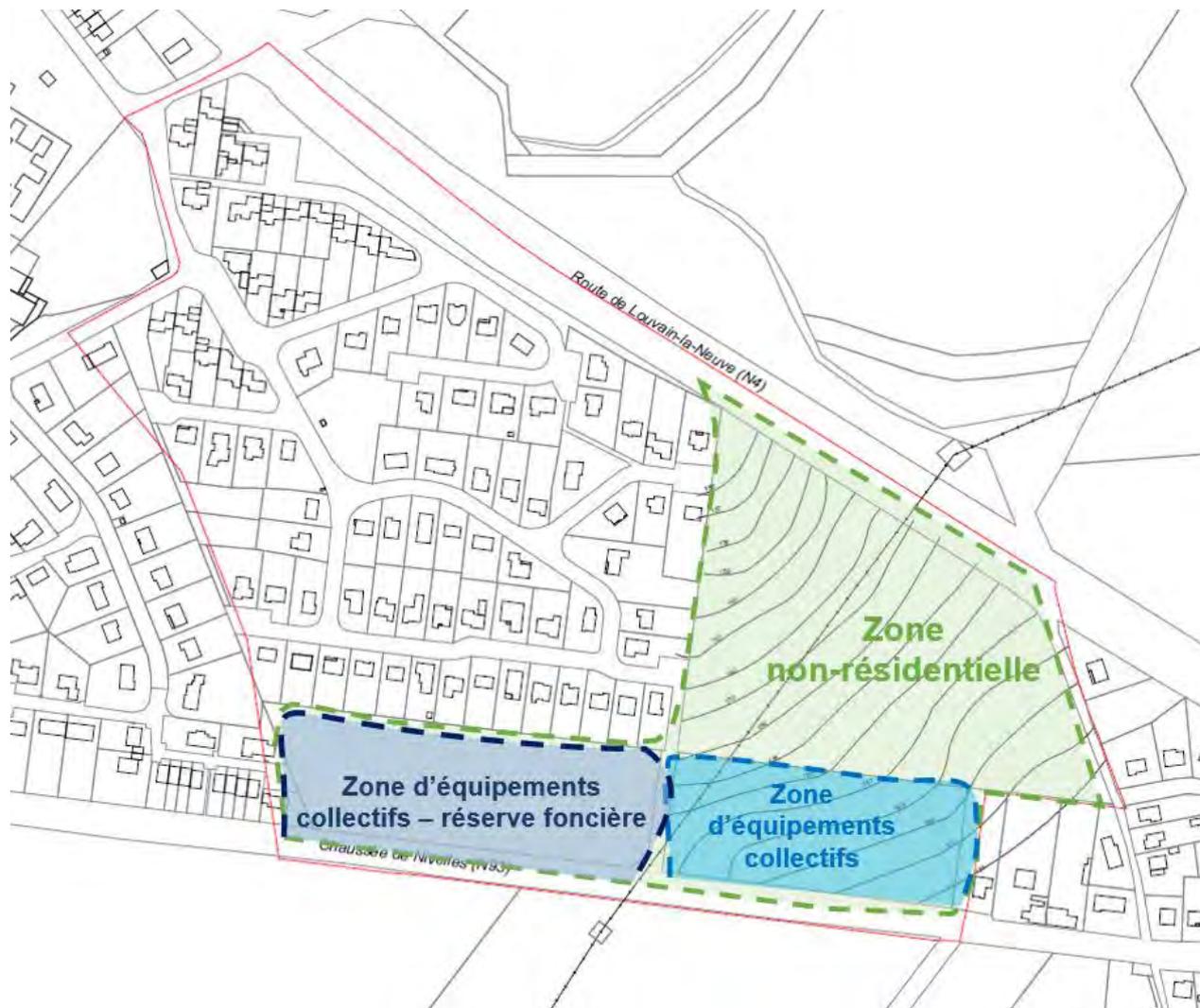


Figure 21 : Sous-zones définies au sein de la zone d'équipements collectifs © DR(EA)<sup>2</sup>M – 2019

#### OS – 24. Organiser et aménager le P+R et ses accès en fonction de la provenance de ses utilisateurs

##### JUSTIFICATION(S)

Le P+R sera localisé le long de la N93. Pour autant, il doit être accessible depuis la N93 et la N4 car ces deux voiries régionales drainent quotidiennement un grand nombre de véhicules.

##### INDICATIONS

Deux accès indépendants au P+R sont aménagés depuis la N4 et la N93.

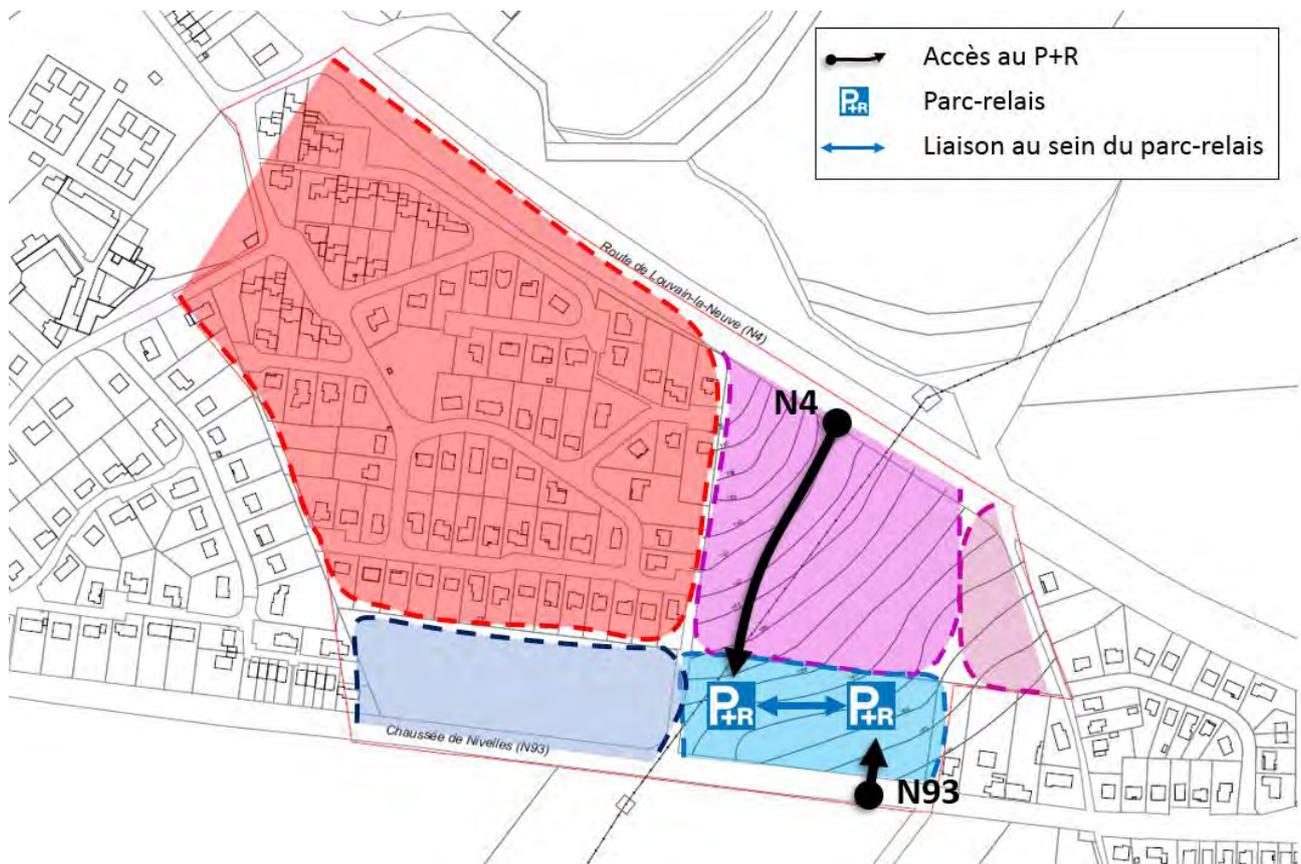


Figure 22 : Illustration de l'organisation du P+R et de ses accès © DR(EA)<sup>2</sup>M – 2019