



Guide de bonnes pratiques d'aménagement urbain

Création de nouvelles voiries et incorporation de voiries dans le domaine public

Préambule

Motivée par un souci constant de transparence et d'information quant aux démarches pouvant être entreprises sur son territoire, la Ville de Namur met à la disposition des personnes susceptibles d'être concernées (citoyen, demandeur de permis, auteur de projet, commerçant, ...) plusieurs guides de bonnes pratiques sur des thématiques récurrentes (stationnement, antennes et lignes à haute tension, enseignes et dispositifs de publicité, terrasses, vitrines, ...).

Quelle que soit la nature de l'intervention projetée sur un bien bâti ou non bâti, celle-ci a un impact direct sur l'image et la perception d'un quartier voire, dans certains cas, de toute la ville. D'où l'importance pour la Ville de Namur de définir les bonnes pratiques élémentaires qu'elle entend recommander sur l'ensemble de son territoire afin de préserver au mieux le cadre de vie de ses habitants.

La rédaction de ces guides répond donc à des objectifs de qualité et de cohérence.

Plutôt qu'un règlement, qui ne peut par nature tout envisager, la confection de ces guides, simples, concis, précis et agrémentés parfois de nombreux exemples et photos, a été privilégiée. Les bonnes pratiques qu'ils contiennent ont pour vocation d'encadrer au mieux toutes les initiatives en prenant en compte leurs particularités dans une approche et une analyse circonstanciées de chacune d'entre elles.

En effet, les recommandations du présent guide doivent permettre d'orienter et d'encadrer les projets et de faire émerger des réponses adéquates aux caractéristiques des sites concernés.

Elles doivent dès lors être utilisées de manière nuancée pour tenir compte des caractéristiques du contexte environnant bâti et non bâti.

C'est ainsi que ces recommandations constituent un cadre de référence qui peut être adapté, le cas échéant, pour mieux tenir compte du contexte spécifique de chaque projet (paysage, environnement, topographie, architecture, mobilité, ...).

Certaines thématiques sont déjà actuellement régies par des normes réglementaires préexistantes, comme, par exemple,

des règlements communaux ou régionaux et des prescriptions réglementaires spécifiques ressortant d'outils d'aménagement du territoire tels un plan communal d'aménagement ou un permis d'urbanisation.

Les guides de bonnes pratiques n'ont évidemment pas pour vocation de se substituer à ces normes et prescriptions réglementaires mais plutôt de compléter celles-ci dans la mesure où, d'une part, ils ne leur sont pas contradictoires et, d'autre part, ils apportent un éclairage concret, pragmatique et complémentaire à leur bonne et adéquate application sur le terrain. De même, ils ne sont pas d'application dans l'hypothèse où l'intervention peut bénéficier d'une dispense d'autorisation ou d'une procédure simplifiée.

Certaines interventions peuvent toutefois imposer l'obtention préalable d'une autorisation avant d'y procéder (permis d'urbanisme, autorisation d'occupation du domaine public, ...).

Le respect des bonnes pratiques instituées par ces guides ne dispense nullement d'obtenir pareille autorisation lorsque celle-ci est requise.

A cet égard, il est vivement conseillé de prendre contact avec les services communaux compétents en la matière. Sur le plan technique, ces services aident à l'identification de la méthode la plus adéquate pour concrétiser au mieux tout projet. Les informations qu'ils fournissent permettent aussi d'éviter des poursuites et amendes en cas d'interventions réalisées sans autorisation et parfois irrégularisables.

Le présent guide énonce les recommandations relatives à la création de nouvelles voiries et incorporation de voiries dans le domaine public en illustrant et/ou en détaillant au mieux ce qu'il est recommandé de faire et de ne pas faire en la matière.



I. Définitions

Pour l'application du présent titre, on entend par :

Étalement urbain : Phénomène d'expansion géographique des aires urbaines par l'implantation en périphérie, au détriment de larges zones principalement agricoles, de types d'habitat peu denses. Cette dilatation de l'espace urbain se traduit par une diminution de la densité des zones urbanisées du fait d'une extension géographique plus rapide que la croissance démographique (Agence européenne de l'Environnement).

Lot de fond : Parcelle ou partie de parcelle qui, en état, n'est pas située directement à front d'une voirie publique suffisamment équipée en eau, électricité et égouttage, pourvue d'un revêtement solide et d'une largeur suffisante, compte tenu de la situation des lieux.

Périmètre d'agglomération : défini par le schéma de structure communal, il regroupe le centre urbain (soit la classe A+ correspondant à la Corbeille, environnement de la gare de Namur à Bomel et Saint-Servais, Grognon, partie nord de Jambes et plaine Saint-Nicolas) et les parties centrales et périphériques des quartiers urbains, soit les classes A et B+. Ce périmètre englobe des fonctions ou équipements majeurs (universités, équipements culturels ou sportifs, pôles administratifs ou de santé, points d'arrêt ferroviaire).

Une plaquette relative au schéma de structure communal est disponible au guichet du service technique de l'urbanisme et sur le site web du pavillon de l'aménagement urbain. Cette dernière permet de mieux comprendre la structure territoriale reposant sur différentes classes dont le présent guide fait mention.

Plan de délimitation : Plan fixant les limites futures du domaine public sur base d'un plan terrier d'implantation des espaces aménagés.

II. Contexte

La Ville de Namur a pour ambition de limiter les coûts de gestion de son patrimoine voiries. Elle cherchera donc à limiter l'étalement urbain et l'extension du réseau tout en recherchant un maillage plus intéressant à la mobilité. De cette manière, les services de la Ville, de l'entretien des voiries au ramassage des ordures ménagères, et le réseau de transport public seront plus efficaces. Le présent guide est l'un des moyens mis au service de cet objectif.

III. Dispositions générales

1. La création de voiries et l'aménagement du territoire

Les demandes portent sur des propriétés à valoriser qui peuvent se situer dans des contextes très divers. Selon leur localisation, ces demandes ont, à court et à moyen termes, des conséquences très différentes pour les futurs habitants quant à leurs possibilités de choisir un mode de déplacement alternatif à la voiture.

Pour l'administration communale, les conséquences portent sur la possibilité de garantir une gestion saine et responsable des infrastructures de voiries publiques. Il convient donc de les analyser en prenant en compte les critères de l'aménagement durable du territoire, du point de vue social, économique et environnemental.

Recommandation n°1 : limiter l'étalement urbain et l'extension du réseau des voiries

Toute extension du réseau des voiries située en zone de classe C+ et de classe C d'urbanisation au schéma de structure communal est déconseillée.

Cependant, l'extension du réseau des voiries motivée par l'intérêt général n'est pas visée, elle reste donc autorisable. Il s'agit, par exemple, de la création de voiries destinées à :

- relier un groupe d'habitations existantes à un équipement public,
- compléter le maillage des voiries publiques à l'intérieur ou proche d'un noyau villageois, à condition de mettre en relation des voiries existantes,
- construire un nouvel équipement communautaire.

La possibilité de construire sur un lot de fond dont l'unique accès se fait par un accès privé, même carrossable, n'est plus autorisée.

On privilégie les nouvelles voiries permettant un développement urbanistique bilatéral (éviter les urbanisations qui se développent d'un seul côté d'une voirie).

Les tronçons de voirie non urbanisable excessivement longs sont à éviter.

2. La création de voiries et le gestionnaire des dites voiries

Recommandation n°2 : confirmer le statut public des nouvelles voiries dont la Ville autorisera la création à l'intérieur du périmètre d'agglomération et dans les bourgades du schéma de structure communal

Les nouvelles voiries destinées à l'usage public qui sont réalisées conformément aux exigences des services techniques de la Ville lui sont cédées à titre gratuit et sont intégrées dans le domaine public (tant le fond que l'ensemble de l'infrastructure et de l'équipement de la voirie).

Le bureau d'études voirie centralisera les différents avis (service technique voirie, service mobilité, département du cadre de vie et le cas échéant la cellule géomètre pour l'aspect foncier).

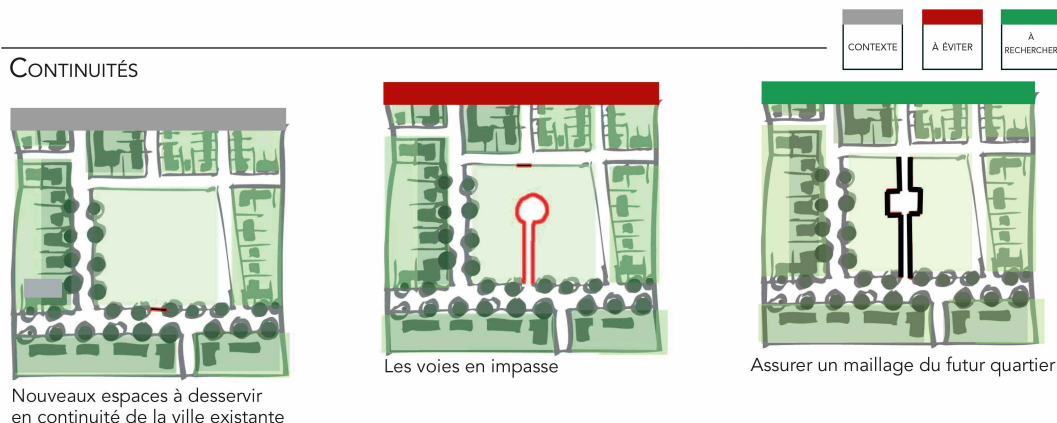
Recommandation n°3 : donner la priorité à des aménagements de trottoirs de qualité

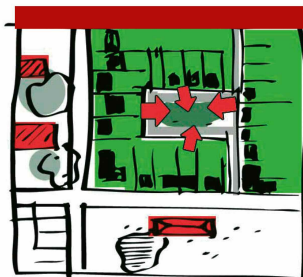
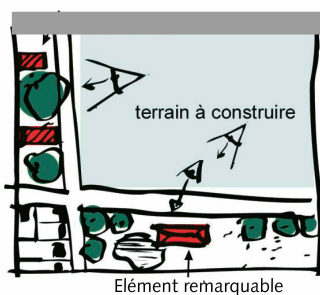
Pour les projets se situant dans le périmètre d'agglomération, les bourgades et les villages, l'aménagement ou le cas échéant la réfection d'un trottoir existant est souhaité afin de permettre une continuité des cheminements pour les piétons. L'imposition d'un trottoir est néanmoins examinée au cas par cas.

Recommandation n°4 : concevoir et réaliser des voiries et des espaces publics sûrs, conviviaux et bien adaptés à tous les types d'usagers

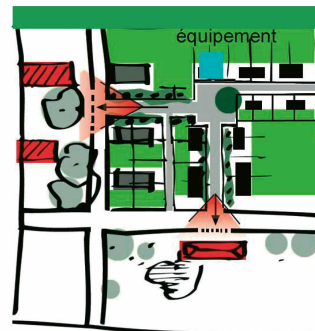
La conception des nouvelles voiries et des nouveaux espaces publics à l'intérieur du périmètre d'agglomération et des bourgades répond aux objectifs et aux recommandations suivantes :

- définir et différencier le statut et le rôle de chacune des nouvelles voiries dans la hiérarchie des voiries existantes (exemples : voirie de liaison inter-quartiers, voirie et espace public structurants à l'échelle du quartier, voirie locale, sentier, etc.),
- privilégier les rues débouchantes, éviter les rues en impasse,



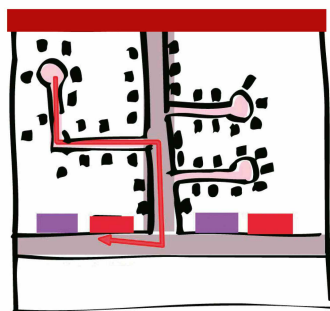


Une juxtaposition de quartiers : nouvelle opération introvertie qui nie le contexte (paysage et bâti)



Privilégier les aménagements qui prennent en compte les éléments remarquables du site : créer des perspectives sur ces éléments (constructions ou végétal)

LES DÉPLACEMENTS



Supprimer les voies en impasse, et créer un maillage continu qui permette de réduire les distances et les temps de déplacement

- améliorer les itinéraires, restaurer et créer de nouvelles connexions pour les modes doux (piétons et cyclistes) afin de renforcer les relations sociales de proximité et de faciliter l'accès aux équipements collectifs et aux arrêts des transports en commun (intermodalité), en respect du principe de proportionnalité applicable aux charges d'urbanisme,
- assurer pour chaque type d'usager un itinéraire continu, sûr et agréable, un espace de dimension suffisante et aménagé pour répondre à ses besoins spécifiques,
- optimiser, dans la conception des extensions du réseau des voiries, l'efficacité, la sécurité et la qualité de la desserte par les services publics et privés (enlèvements des déchets, livraisons et enlèvements divers par véhicules lourds) et la réduction des coûts de leurs déplacements,
- utiliser des matériaux courants facilitant les interventions ultérieures et induisant des coûts d'entretien raisonnables. Ces matériaux doivent être adaptés à leurs usages,
- s'assurer que la conception de la voirie répond aux exigences des services de secours et de collecte des déchets,
- appliquer, pour les ouvrages de génie civil et les plantations, le cahier général des charges type CCT Qualiroute (qc.wallonie@spw.be) en vue de l'établissement des projets d'exécution ; des cas particuliers d'ouvrages peuvent se baser sur d'autres documents techniques de référence.

Recommandation n°5 : intégrer harmonieusement le mobilier dans le paysage

Le mobilier urbain (bancs, bornes et potelets, barrières de protection des piétons, arceaux « vélos » et « motos », abris « vélos », poubelles, signalisation autre que

celle liée au code de la route, mât d'éclairage public, etc.) doit s'intégrer harmonieusement dans le paysage tout en respectant les recommandations du groupe de travail « mobilier urbain » de la Ville (info au bureau d'études voirie).

En matière d'éclairage public, la technologie « LED » économe en énergie est à utiliser. L'éclairage public est techniquement élaboré sur base des prescrits de la société ORES.

Recommandation n°6 : Veiller à l'application du décret du 6 février 2014 relatif à la voirie communale pour sa partie relative à la création de nouvelles voiries et à leur incorporation dans le domaine public

Le demandeur établit un plan de délimitation : plan fixant les limites futures du domaine public sur base d'un plan terrier d'implantation des espaces aménagés.

Ce plan de délimitation doit répondre aux lois et règlements en vigueur ainsi qu'à certaines règles relatives à sa présentation :

- Établi obligatoirement par un Géomètre-Expert (conformément à la loi du 11 mai 2003 protégeant le titre de la profession de Géomètre-Expert),
- Répond aux critères de précadastration repris dans l'Arrêté Royal du 12 mai 2015 (M.B. 18 mai 2015), et ce, en vue du transfert futur du fond privé de l'assiette vers le domaine public,
- Établi conformément aux recommandations relatives à la confection des plans (info au bureau d'études voiries), et ce, dans un but de rationalisation du suivi de ce type de dossier.

Après l'approbation des travaux par le service technique Voirie de la Ville, un bornage suivant le plan de délimitation est établi.

3. La gestion des eaux pluviales et des eaux usées

Recommandation n°7 : gérer les eaux pluviales

Le demandeur veille à minimiser les surfaces imperméabilisées, à récolter l'eau de pluie pour l'utiliser et/ou la restituer au milieu naturel (par infiltration ou évaporation) ou encore à la retenir et à l'évacuer lentement vers le réseau d'égout (uniquement si les autres solutions s'avèrent impossibles) ou les eaux de surface.

Dans l'hypothèse où les eaux pluviales sont évacuées par infiltration, le dossier de demande doit comporter obligatoirement une étude hydrogéologique permettant de déterminer la perméabilité du terrain et la justification du dimensionnement des ouvrages en rapport avec la perméabilité constatée et les surfaces de reprise concernées.

Dans l'hypothèse où les eaux pluviales sont évacuées dans un égout unitaire, le demandeur doit démontrer que la capacité avale du réseau d'égouttage est suffisante et prévoir un dispositif de rétention préalablement au rejet, lequel doit faire l'objet d'une note de calcul explicative à joindre dans le dossier.

Recommandation n°8 : gérer les eaux usées

Le demandeur veille à appliquer la réglementation du plan d'assainissement par sous-bassins hydrographiques (PASH). Il applique, selon la localisation de la parcelle, les obligations du type d'assainissement applicable :

- ZAC / zone d'assainissement collectif (zone égouttée et égouttable),
- ZAA / zone d'assainissement autonome (zone sans égouttage ou raccordement en ZAC trop coûteux),
- ZAT / zone d'assainissement transitoire (zone avec mesures intermédiaires en attendant la zone définitive (ZAC ou ZAA).

Ville de Namur – Département de l'Aménagement urbain
Service d'Appui Juridique et Administratif
Hôtel de Ville de Namur – 2ème étage – Aile A
Accueil sans rendez-vous du lundi au jeudi
de 8h à 12h et de 13h15 à 16h00
Tél. : 081/24.63.46 – 081/24.63.47
urbanisme@ville.namur.be

Ville de Namur – Département des Voies publiques
Bureau d'études voiries et égouttage
Hôtel de Ville de Namur - 4ème étage - Aile A
Accueil de 8h30 à 12h et de 13h30 à 16h00 du lundi au vendredi.
De préférence sur rendez-vous.
Tél. : 081/24.72.07 – 081/24.60.19
Fax : 081/24.65.90
PCGE@ville.namur.be