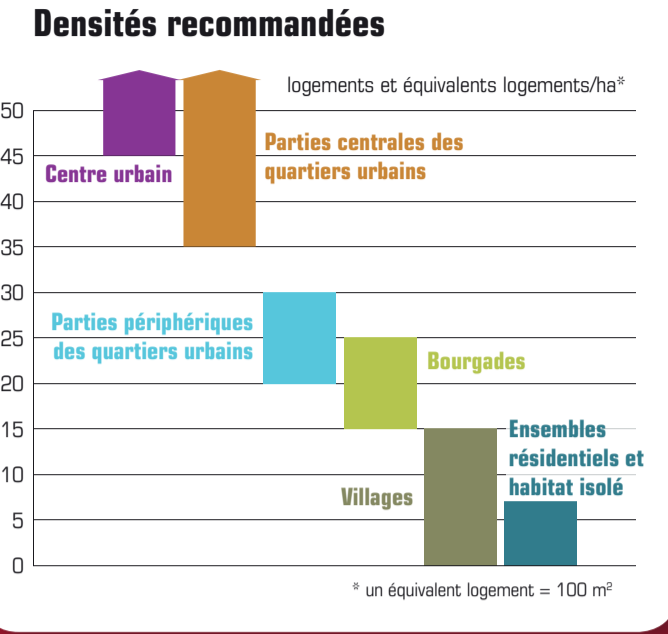


## En matière d'habitat, la stratégie est la suivante :

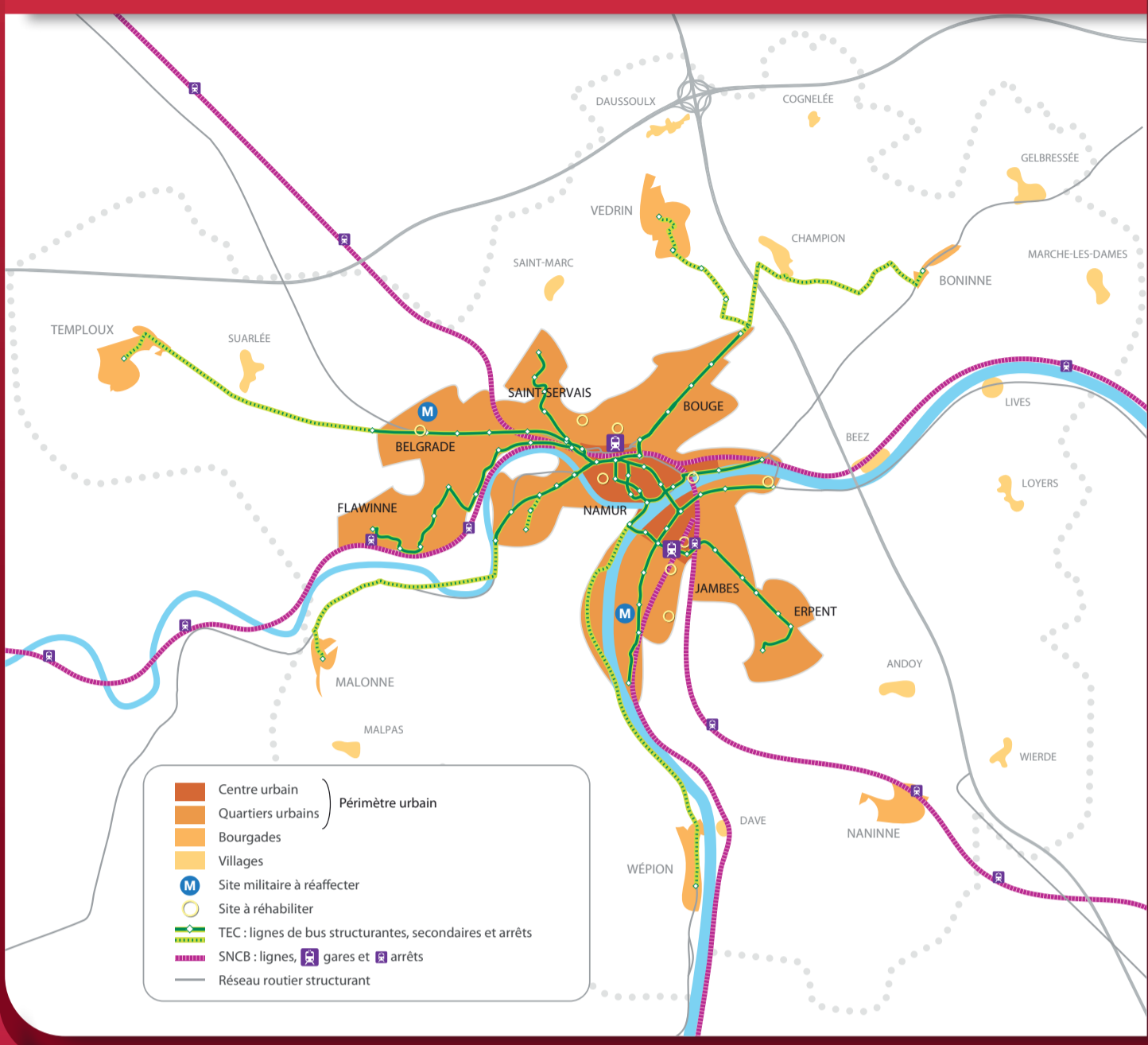
- Accueillir **12 500 nouveaux habitants** à l'horizon 2025, dans de bonnes conditions, tant sur le plan de la qualité de la vie que sur le plan de la mobilité.
- Répondre en priorité aux **besoins en logement** en proposant une offre variée pour :
  - le troisième âge, population en forte croissance, qui désire un habitat proche des services et des transports en commun,
  - les isolés, population en augmentation, qui recherchent un logement près des services et des transports en commun,
  - les jeunes ménages qui s'orientent vers des logements à proximité des services et des transports en commun, afin de réduire leurs charges financières et de faciliter leur vie de famille avec enfants.
- Diminuer les charges sur les familles et les personnes isolées, en privilégiant l'habitat mixte et groupé, bien isolé énergétiquement. Réduire les inégalités sociales, c'est aussi réduire les coûts liés au chauffage et aux déplacements.
- Développer ou soutenir la **vitalité** des centres urbains et villageois en valorisant la qualité des espaces publics et la présence de services ou de commerces.



## Qu'est-ce que cela signifie concrètement ?

- Un **périumètre urbain**, composé d'un centre-ville et de quartiers urbains, en forme d'étoile, plus en rapport avec la géographie et l'histoire de la ville. Il est desservi par des transports publics et regroupe les services et équipements de proximité. A l'intérieur de celui-ci, de nombreuses opportunités foncières permettant de mieux construire la ville durable, en veillant à offrir une plus grande mixité sociale et générationnelle, sans oublier l'accueil de nouvelles activités économiques.
- Un **centre-ville étendu à la plaine de Jambes et au quartier de la plaine Saint-Nicolas**, où l'axe du chemin de fer entre les gares de Jambes et Namur ainsi que les bords de Meuse sont valorisés pour affirmer le statut de capitale régionale de Namur.
- **Six bourgades** en zone rurale, reliées au centre-ville par une ligne secondaire TEC : Temploux, Vedrin, Gominne, Naninne, Wépion et Malonne. L'objectif est de proposer des pôles relais pour que les populations de l'espace rural puissent disposer de l'ensemble des services et d'équipements de proximité.
- **Des villages** aux caractéristiques rurales, dont les services de proximité seront renforcés.
- **Des ensembles résidentiels et un habitat isolé**, où sera limitée l'urbanisation et où prédomineront les espaces agricoles et naturels.

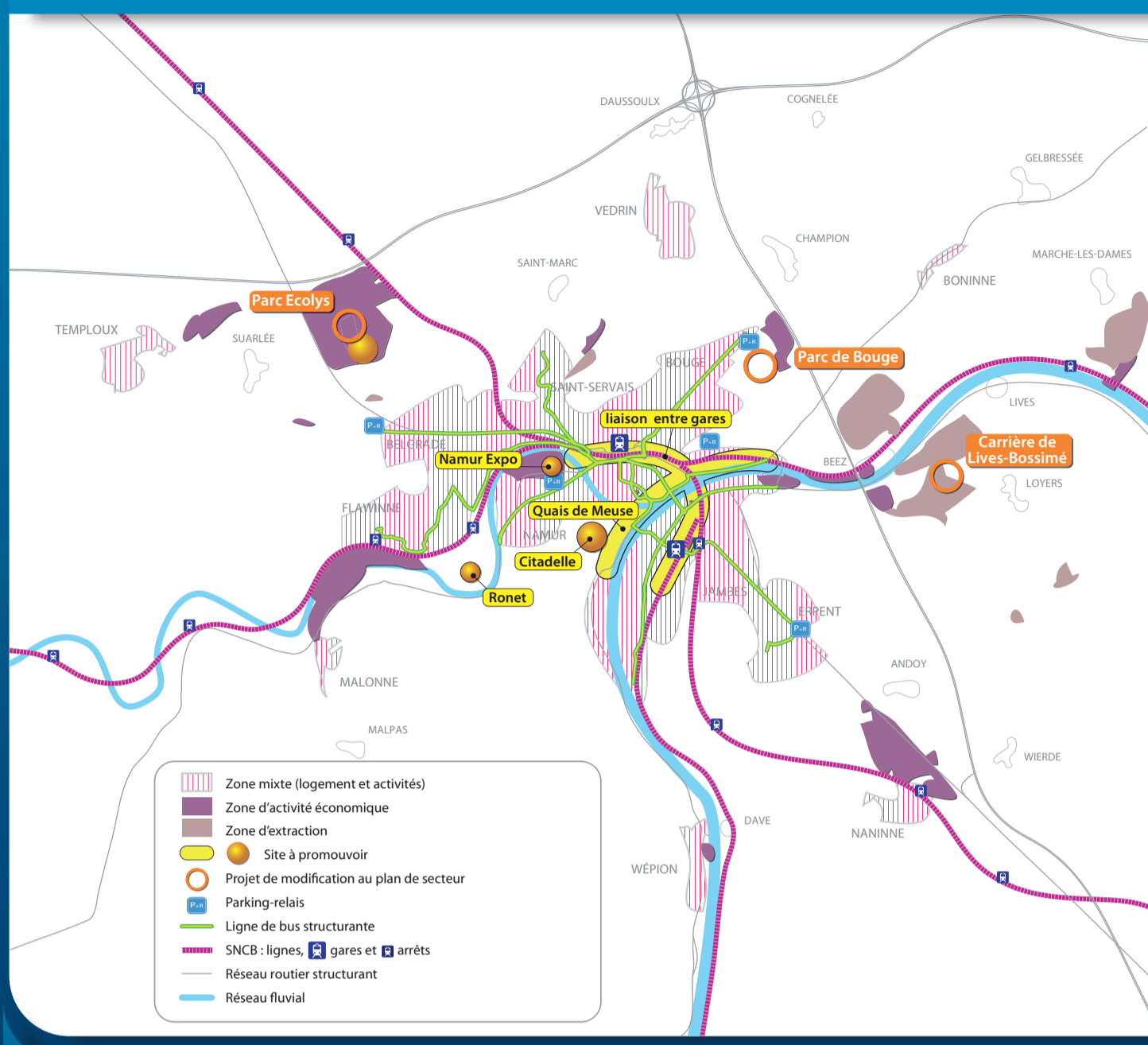
## HABITER LE NAMUR DE DEMAIN



## Des sites à réhabiliter en priorité

Au sein du périmètre urbain, neuf sites sont à réaménager de façon prioritaire : le Port du Bon Dieu, l'Atelier à Jambes, le site Magondeau à l'arrière de l'athénée de Jambes, la Porcelaine, les anciens abattoirs de Bomel, le site Asfy-Moulin à Saint-Servais, le site du contrôle technique à Belgrade, l'ancien Palais de Justice et le site « Libouton » avenue de la Dame à Jambes. Ces sites doivent permettre l'accueil de nouveaux logements mais également l'installation d'activités économiques ou la création de nouveaux équipements publics.

## DES ESPACES POUR ENTREPRENDRE



## Namur, capitale de la Wallonie

Le schéma de structure doit permettre la mise en oeuvre d'un projet de territoire cohérent qui permet d'affirmer un projet de «ville-capitale». Il doit permettre l'émergence d'une centralité renforcée et étendue participant d'une dynamique urbaine nouvelle pour promouvoir une capitale politique et administrative, mais aussi un territoire reconnu pour son art de vivre et son exemplarité en matière de durabilité et d'équité.

## En matière économique, la stratégie est la suivante :

- Développer une **offre foncière** adaptée de sorte que différentes activités économiques puissent s'installer à Namur.
- Planifier de manière adéquate la **localisation des activités**, ce qui implique d'une part qu'une entreprise, un bureau, un commerce doit être bien accessible en transport collectif et, d'autre part, que le lieu choisi puisse supporter le trafic généré.
- Veiller à ce que les activités économiques soient adéquatement **intégrées** dans le tissu urbain en stimulant les synergies.
- Développer **l'attractivité touristique et commerciale** de la Ville de Namur.

## Qu'est-ce que cela signifie concrètement en matière de développement pour le futur ?

- Dans l'optique du **développement durable**, Namur se veut exemplaire dans la gestion de son patrimoine mais aussi à travers les filières économiques qu'elle souhaite promouvoir.
- Le renforcement du **pôle universitaire** rassemblant l'enseignement, la recherche et des entreprises innovantes en matière s'inscrit dans cette perspective. L'ancrage de l'université dans le centre urbain constitue un atout et un stimulant majeur pour l'économie namuroise.
- **Ecolys**, parc dédié à l'éco-construction, participe d'une dynamique similaire. Il s'agit d'un parc économique de première importance à l'échelle régionale.



L'inscription de Namur dans son site naturel est un atout essentiel qui implique de nombreux projets de préservation et de valorisation des ressources naturelles. Qu'il s'agisse de l'ambition de tirer parti de la géographie singulière de son territoire et de la beauté de ses paysages, de la grande qualité de ses terres agricoles, de l'usage et des habitats des cours d'eau, des services écologiques rendus par les bois, des espaces récréatifs et des promenades... La nature s'impose jusqu'au cœur de Namur et offre ainsi à ses habitants une proximité utile, réjouissante et rare. Cet atout est un des éléments fondateurs du choix de délimitation du périmètre urbain définissant les limites de la ville pour partager les espaces verts et agricoles.

## En matière d'environnement, la stratégie est la suivante :

- Préserver **890 hectares de bonnes terres agricoles** en évitant de créer de nouvelles routes inutilisables et en freinant l'étalement urbain. Des nouvelles relations entre la ville et la campagne (circuits courts, autonomie énergétique, entretien des paysages, etc.) doivent être recherchées.
- Protéger les **richesses naturelles existantes** : 200 hectares d'espaces verts de grande qualité biologique ne seront pas urbanisés.
- Valoriser la **qualité patrimoniale**, atout de son attractivité et potentiel de développement touristique.
- Se détendre dans **des espaces verts de qualité** et se rendre en toute sécurité dans les campagnes avoisinantes.



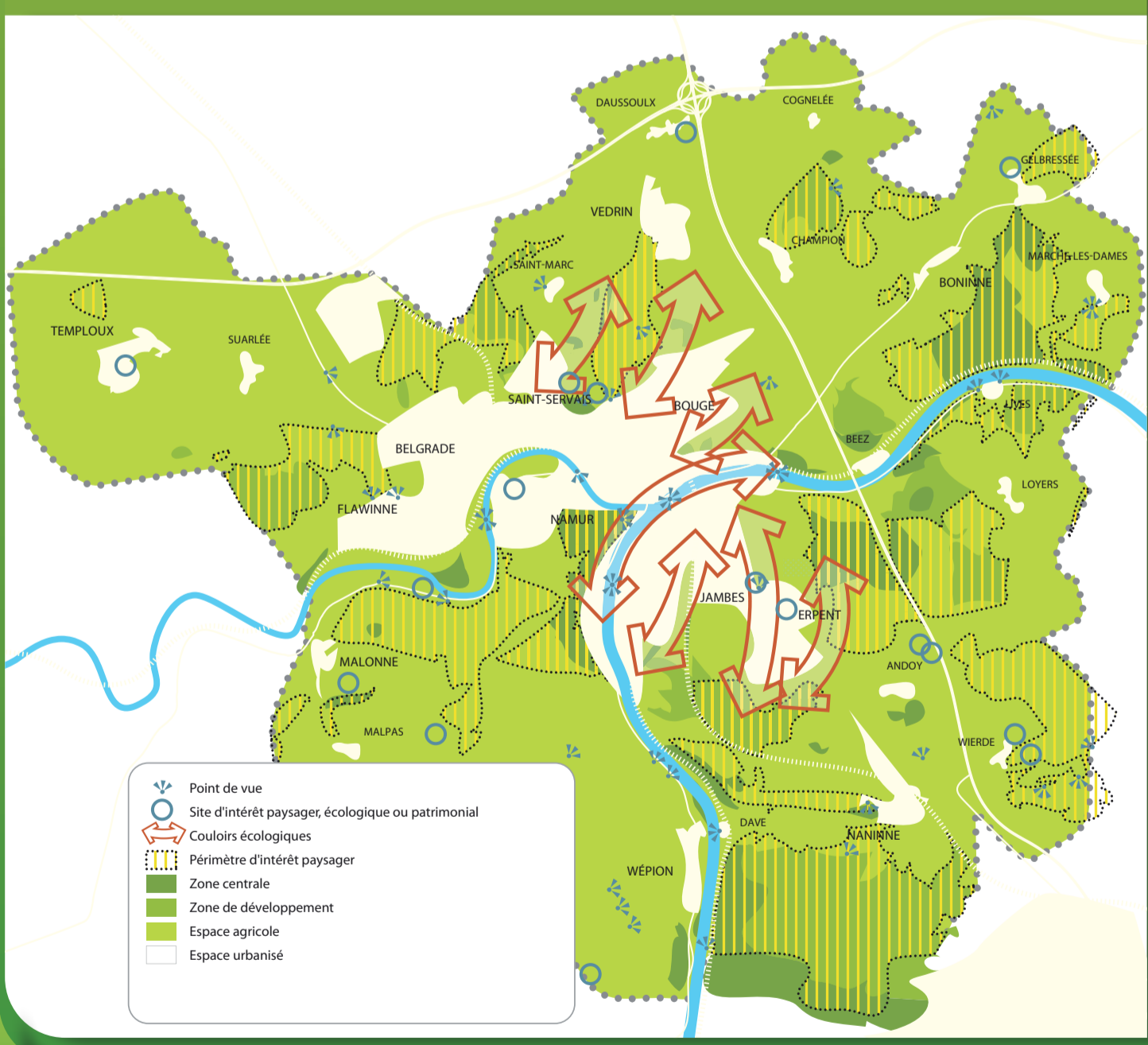
## Quelle est la structure verte de Namur ?

- Géographiquement, la **structure verte** fait référence à la notion de structure écologique qui identifie l'ensemble des habitats et des milieux de vie qui permettent d'assurer la conservation à long terme des espèces sauvages sur le territoire.
- Cette structure est également complétée par les parcs et les jardins publics. Ce maillage vert joue un rôle écologique au sein du périmètre urbain mais également une **vocation sociale** d'usage essentiel.
- Sept axes verts** (= couloirs écologiques) sont également identifiés :
- de La Poudrière à la Montagne Sainte-Barbe,
  - du Bois Brulé au domaine de Haute Enhaive,

## La structure écologique principale comprend trois types de zones :

- les **zones centrales**, dans lesquelles la conservation de la nature est prioritaire par rapport aux autres fonctions. Les activités humaines y sont toutefois possibles tant qu'elles ne nuisent pas aux objectifs biologiques.
- les **zones de développement**, dans lesquelles la conservation des espèces et des habitats et exploitation économique coexistent. Les activités humaines y sont moins intenses et permettent de garantir un certain équilibre entre conservation de la nature et revenus économiques.
- la création de zones protégées doit donc être complétée par des mesures applicables à l'ensemble du paysage. Il convient d'avoir égard notamment aux éléments de liaison, c'est-à-dire l'ensemble des petits éléments ponctuels et linéaires du paysage (haies, alignements d'arbres, berges de cours d'eau, murs de pierre, mares, bandes herbeuses ou boisées, etc.), qui peuvent jouer un rôle de liaison entre les éléments de la structure principale du réseau.

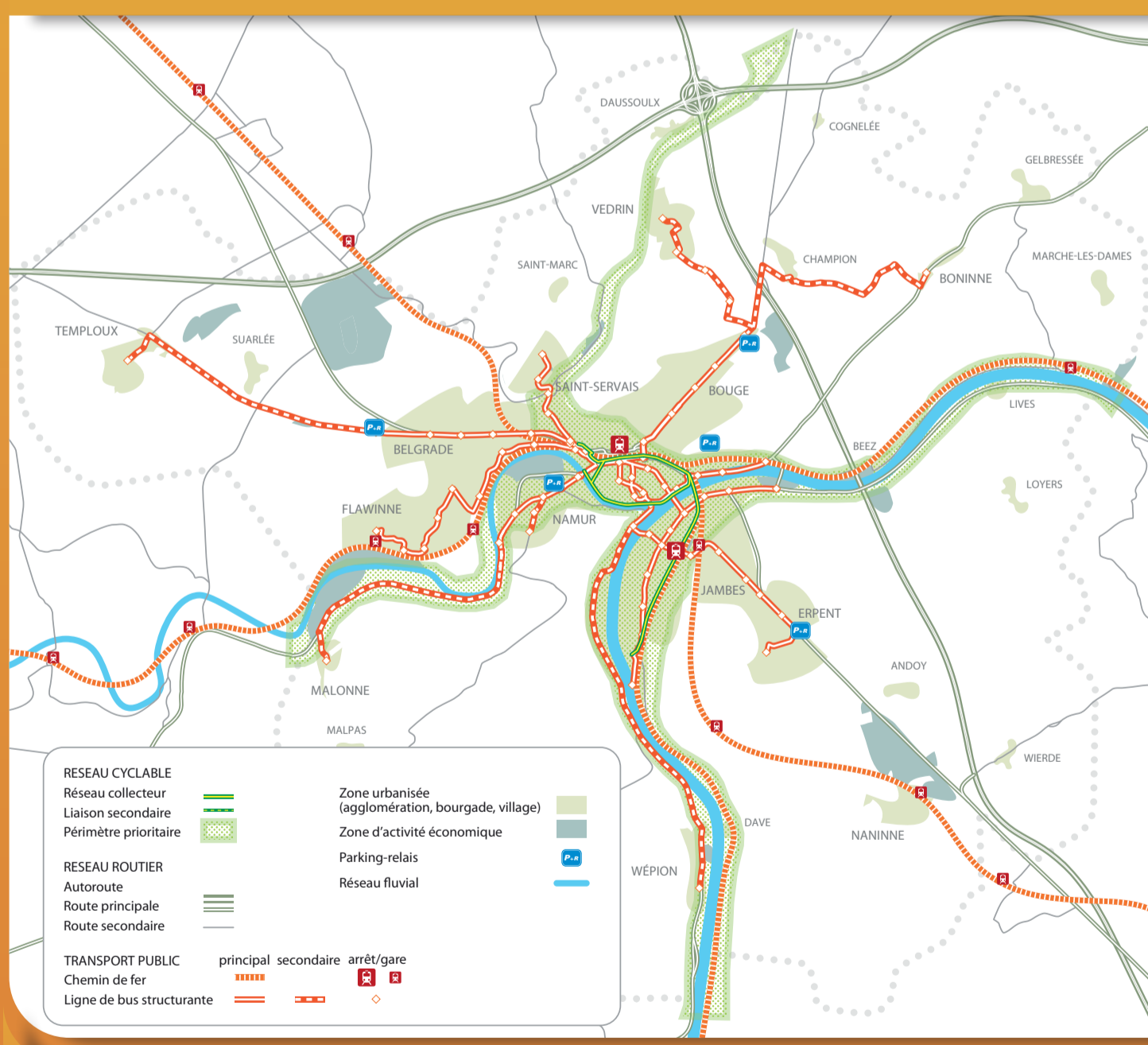
## NAMUR, VILLE VERTE



## Une gestion différenciée des espaces verts

La Ville prône la technique de la gestion différenciée de ses espaces verts, gestion qui intègre des techniques plus respectueuses de l'environnement. Elle limite tant que faire se peut l'usage des intrants, pesticides, herbicides, insecticides dans la gestion des milieux et sensibilise les habitants à leur usage raisonné.

## UNE MOBILITÉ DURABLE ET POUR TOUS



## Un plan vélo

La Ville de Namur met en place un plan vélo. Il identifie un **périmètre « propice au vélo »** défini selon la topographie des lieux et les densités de population et de services. Ce périmètre correspond à la Corbeille, Salzinnes, Jambes, Bomel, Saint-Servais, le P+R Saint-Nicolas, ainsi que les RAVEls jusqu'aux limites du territoire de Namur. La planification des interventions (infrastructure et stationnement vélo) accorde une priorité à ce périmètre.

## En matière de mobilité la stratégie est la suivante :

- Mettre en place une **politique de mobilité pour tous** : cyclistes, piétons, usagers des transports publics, automobilistes, motards, etc.
- Favoriser des moyens de transport plus respectueux de l'environnement.
- Conserver le site de Ronet dans la perspective d'y installer une **plateforme multimodale**.
- Utiliser le **réseau de transports en commun**, qui sera prochainement réorganisé et le renforcer, comme levier du développement de la Ville de Namur.
- Localiser les futurs développements urbains au plus près, c'est-à-dire à **des distances piétonnes**, de l'offre en transports en commun.
- Considérer de manière concomitante la mise en place d'un tel réseau avec une **utilisation plus économe du sol**, notamment à travers la politique d'urbanisation. L'objectif est de permettre aux habitants et aux employés d'avoir moins besoin d'une automobile, mais aussi de réduire la pression du stationnement et de favoriser l'intermodalité pour les personnes et les biens.
- Favoriser le transport de marchandises par la voie d'eau et développer le tourisme fluvial avec la ville et le site du Grognon.

## Qu'est-ce que cela signifie concrètement au quotidien ?

- En termes de **circulation automobile**, il convient d'éviter le transit des véhicules particuliers dans la Corbeille, d'utiliser mieux les boulevards de ceinture ainsi que le réseau autoroutier et ses différentes sorties et d'assurer la sécurité sur la ceinture et à l'intérieur de la Corbeille.
- Renforcer l'image d'une ville où il fait bon flâner, où le piéton et le cycliste se sentent en sécurité.
- En matière ferroviaire, la **gare de Namur** constitue une des principales portes d'entrée du territoire et est un vecteur important de son rayonnement. Le reconditionnement de cet important nœud modal comporte plusieurs enjeux définis à travers un PCAR (Plan Communal d'Aménagement Révisionnel). De plus, Namur devrait pouvoir bénéficier de l'amélioration de la dorsale wallonne de manière à relier les gares TGV de Lille et de Liège ainsi que

- Une offre de terrain à vocation économique supplémentaire. Sur le plateau de Bouges et à Saurée-Rhines, des changements du plan de secteur sont recommandés pour doter l'économie namuroise de 45 hectares réellement aménageables tout en conservant, à l'échelle communale, l'intégrité des bonnes terres agricoles.
- Une **mixité fonctionnelle encouragée** à l'intérieur du périmètre urbain et des bourgades. Encourager la mixité fonctionnelle consiste à intégrer dans les quartiers des activités économiques de petite et moyenne tailles compatibles avec le logement. C'est ainsi que d'importantes zones peuvent accueillir des bureaux, des PME, des services et du commerce au sein du périmètre urbain.
- Le **commerce namurois** est caractérisé par l'existence de plusieurs noyaux commerciaux. Il existe une complémentarité entre un commerce centre-ville diversifié et spécialisé et un commerce périphérique répondant davantage aux besoins de base notamment alimentaires dans les quartiers. Cette complémentarité constitue une des forces du commerce namurois. Elle est à préserver et à développer.
- Namur comme capitale doit également améliorer sa visibilité et se doter ou renouveler certains de ses équipements, notamment culturels ou événementiels. En effet, certaines infrastructures culturelles font défaut à Namur : une grande bibliothèque fonctionnelle, un lieu d'exposition, une salle de concerts d'envergure. Ces infrastructures contribuent à accroître le rayonnement culturel de la capitale.
- Dans cette perspective, la Meuse devient dès lors **l'espace fédérateur** symbolisant la vitalité de «ville-capitale» et accueillant de nouveaux équipements urbains majeurs sur sa rive gauche. Au même titre, l'arc du chemin de fer entre les gares de Namur et de Jambes peut également recevoir des activités d'intérêt supracommunal. Dans cette logique, une liaison cœur de ville – citadelle compte parmi les projets prioritaires.
- Sur le plan touristique, la promotion des activités de loisirs en lien avec la Meuse, l'organisation d'une promenade de Meuse, le développement de l'éco-tourisme sur un territoire au patrimoine naturel remarquable, la mise en valeur du centre-ville, de ses principaux musées et de son commerce spécialisé, le tout appuyé par le patrimoine exceptionnel de la citadelle, dont plusieurs projets de valorisation sont en cours, participent d'un nouvel essor de la ville.



celle de l'axe Bruxelles – Luxembourg pour jouer pleinement son rôle de plaque tournante.

- À l'échelle locale, une **réorganisation des lignes de bus est programmée**. Elle se fera progressivement tenant compte de l'importance de chaque partie de l'agglomération desservie et des budgets disponibles. Les lignes d'Erpent et de Belgrade sont jugées prioritaires. Chaque ligne sera également adaptée tenant compte de ses caractéristiques propres.
- Il importe de soulager les pénétrantes du trafic automobile de transit qui asphyxie peu à peu la ville. Parallèlement au frein mis à l'étalement urbain et au développement de l'habitat le long des lignes structurantes de bus, le schéma envisage la **création de nouveaux parkings relais** aux portes du périmètre urbain.
- Des nouveaux franchissements et l'amélioration de franchissements existants pour les piétons et cyclistes, des lignes de chemin de fer et des cours d'eau sont envisagés afin de contribuer notamment au désenclavement de certains quartiers socialement fragilisés situés dans les plaines mosane et sambrienne. La création d'une **passerelle piétonne** entre la Corbeille et Jambes est un projet prioritaire.

Depuis la destruction des remparts en 1865, notre ville s'est agrandie pour satisfaire les besoins dus à sa croissance. Des faubourgs se sont créés tout à côté du centre-ville.

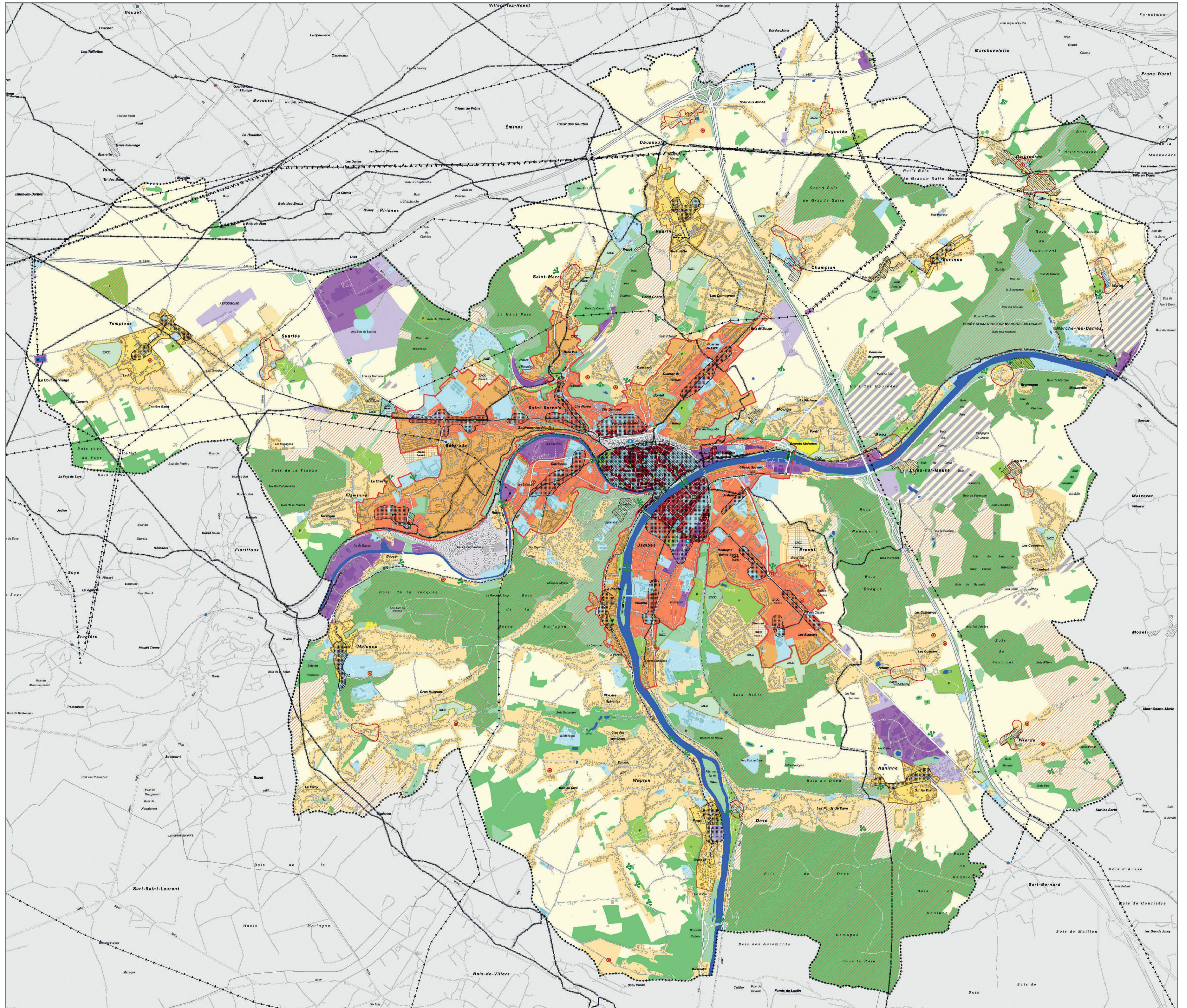
Cependant, à partir de 1960, sous l'impulsion d'un pétrole bon marché, ce modèle est mis à mal par l'utilisation accrue de l'automobile et l'étalement urbain qui l'accompagne. On a construit partout, sans se soucier des coûts pour la collectivité et des effets négatifs sur l'environnement. Les fonctions, jadis concentrées, se sont diluées, y compris dans les villages.

Aujourd'hui, les pouvoirs publics ont de plus en plus de difficultés à assurer le service universel auquel les citoyens ont droit : entretien des voiries, des trottoirs, des équipements, propreté, respect de l'ordre public, etc. L'étalement urbain menace également les espaces verts et agricoles, indispensables à notre qualité de vie. Source de gaspillage, il limite les investissements nécessaires pour redynamiser certains quartiers ou cœurs de village, financer des politiques nouvelles. Sur le plan économique, il peut aussi être un frein au dynamisme et entrainer des coûts supplémentaires. Les soucis de stationnement et une mobilité de plus en plus difficile sont très pénalisants pour de nombreux commerces et entreprises.

Il est temps d'adopter une nouvelle manière de faire et de vivre la ville, en harmonie avec les villages environnants, d'autant que les prévisions démographiques indiquent que nous compterons 1000 habitants en plus chaque année. Voilà pourquoi la Ville a pris l'initiative de doter Namur d'un Schéma de Structure Communal (SSC) qui donne les grandes orientations de son développement à l'horizon 2025.

Son objectif est une ville aux limites mieux marquées, plus intensément organisée pour favoriser la création ou la rénovation de logements proches de services et de commerces, mieux irriguée par les transports en communs, dont les espaces publics et les espaces verts seront de qualité pour favoriser la sociabilité. La mixité de fonctions (c'est-à-dire le mélange habitat, services, commerces, équipements, ...) sera garante de dynamisme, d'une citoyenneté plus responsable, de relations sociales riches et solidaires. Moins éparpillés, les moyens publics permettront aussi d'assurer les services collectifs aux habitants qui sont en-dehors du périmètre urbain. La campagne namuroise sera ainsi préservée et les villages renforcés.

Enrayer les impasses de l'étalement urbain, réussir les défis écologiques, économiques, démographiques et sociaux, améliorer l'organisation de notre territoire dans l'intérêt général, permettre à Namur de mieux assumer son rôle de capitale régionale, voilà les ambitions du Schéma de Structure que le Conseil communal a adopté et qui vous est présenté dans cette brochure.



- |   |  |
|---|--|
| <p><b>ZONES DESTINÉES À L'URBANISATION</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="color: red;">■</span> Centre urbain (classe A+)</li> <li><span style="color: orange;">■</span> Parties centrales des quartiers urbains (classe A)</li> <li><span style="color: yellow;">■</span> Parties périphériques des quartiers urbains (classe B+)</li> <li><span style="color: lightyellow;">■</span> Bourgades (classe B)</li> <li><span style="color: lightgreen;">■</span> Villages (classe C+)</li> <li><span style="color: lightblue;">■</span> Ensembles résidentiels et habitat isolé (classe C)</li> <li><span style="color: cyan;">■</span> Services publics et équipements communautaires</li> <li><span style="color: blue;">■</span> Loisirs</li> <li><span style="color: purple;">■</span> Activités économiques mixtes</li> <li><span style="color: magenta;">■</span> Activités économiques industrielles</li> <li><span style="color: pink;">■</span> Activités d'extraction</li> <li><span style="color: grey;">■</span> Activités logistiques liées au chemin de fer</li> </ul> | <p><b>ZONES NON DESTINÉES À L'URBANISATION</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="color: green;">■</span> Parc</li> <li><span style="color: lightgreen;">■</span> Espace vert</li> <li><span style="color: yellowgreen;">■</span> Zone naturelle</li> <li><span style="color: yellow;">■</span> Agricole</li> <li><span style="color: lightyellow;">■</span> Forestier</li> </ul>   |
| <p><b>ZONES D'AMÉNAGEMENT COMMUNAL CONCERTÉ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="border: 1px solid red; padding: 2px;">ZACC</span> Centre urbain (classe A+)</li> <li><span style="border: 1px solid orange; padding: 2px;">ZACC</span> Bourgades (classe B)</li> <li><span style="border: 1px solid yellow; padding: 2px;">ZACC</span> Ensembles résidentiels et habitat isolé (classe C)</li> </ul>  | <p><b>SURIMPRESSIION</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="border: 1px dashed black; padding: 2px;">NOY</span> Noyaux de vie</li> <li><span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">PAG</span> Périmètre d'agglomération</li> <li><span style="border: 1px dotted black; padding: 2px;">PIA</span> Périmètre d'intérêt paysager</li> <li><span style="border: 1px dashed black; padding: 2px;">SIP</span> Site d'intérêt paysager, écologique ou patrimonial</li> <li><span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">PVP</span> Point de vue d'intérêt paysager</li> <li><span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">IC</span> Intérêt culturel, historique ou esthétique</li> </ul> |
| <p><b>ZACC recommandée en zone destinée à l'urbanisation - priorité 1</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="border: 1px solid red; padding: 2px;">ZACC</span> Centre urbain (classe A+)</li> <li><span style="border: 1px solid orange; padding: 2px;">ZACC</span> Parties centrales des quartiers urbains (classe A)</li> <li><span style="border: 1px solid yellow; padding: 2px;">ZACC</span> Parties périphériques des quartiers urbains (classe B+)</li> <li><span style="border: 1px solid lightyellow; padding: 2px;">ZACC</span> Service public et équipement</li> </ul>  | <p><b>RÉSEAU INTRA-VILLE</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="color: red;">●</span> Arrêt de bus structurant</li> <li><span style="color: orange;">—</span> Ligne de bus structurante</li> <li><span style="color: yellow;">—</span> Ligne de bus structurante complémentaire ou modes collectifs alternatifs à la voiture</li> <li><span style="color: lightyellow;">—</span> Alternative à la ligne structurante</li> </ul>   |
| <p><b>ZACC recommandée en zone destinée à l'urbanisation - priorité 2</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="border: 1px solid orange; padding: 2px;">ZACC</span> Zone de réserve - priorité 2</li> </ul>  | <p><b>RÉSEAU INTER-VILLE</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="color: blue;">—</span> Voie de chemin de fer</li> <li><span style="color: blue;">●</span> Gare - Arrêt</li> <li><span style="color: blue;">■</span> Parking relais</li> <li><span style="color: blue;">—</span> Voie d'eau (Sambre et Meuse)</li> </ul>   |
| <p><b>ZACC recommandée en zone naturelle</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="border: 1px solid green; padding: 2px;">ZACC</span> Zone naturelle</li> </ul>  | <p><b>LIGNE À HAUTE TENSION</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="color: red;">—</span> Ligne HT existante</li> <li><span style="color: red;">- - -</span> Ligne HT en projet</li> </ul>   |
| <p><b>ZACC recommandée en zone de réserve à long terme</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="border: 1px solid green; padding: 2px;">ZACC</span> Zone de réserve à long terme</li> </ul>  | <p><b>CANALISATION</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="color: blue;">—</span> Canalisation existante</li> <li><span style="color: blue;">- - -</span> Canalisation en projet</li> </ul>  |
|   | <p><b>LIMITES ADMINISTRATIVES</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="color: red;">◆◆◆</span> Limite de Namur</li> <li><span style="color: red;">—</span> Limite parcellaire (situation au 01/01/2009)</li> </ul>  |

EDITION : Date de constitution : Juin 2011, Première modification : Février 2012, Seconde modification : Avril 2012  
 SOURCES : DGO 4 : 1, rue des Brigades d'Irlande - B-5100 Namur. Mise à jour de la donnée PLI : Situation au 01/01/2006  
 DGO 2 : 8, Boulevard du Nord - B-5000 Namur  
 DGO 3 : 14, Chaussée de Louvain - B-5000 Namur et 15, avenue du Prince de Liège - B-5100 Namur  
 DGO 1 : 91 -95, Rue Van Opère - B-5100 Namur  
 SPCE : 14-16, Avenue de Stassart - B-5000 Namur  
 Les données présentées n'ont aucune valeur légale et sont mises à disposition à titre informatif. La Ville, les services Publics wallons, les auteurs de projet ne peuvent être tenus responsables de dommages occasionnés par un usage qui dépasserait le cadre informatif de la donnée. L'utilisateur est invité à faire part au Maître d'oeuvre de toute erreur qu'il suspecte.  
 IGN : cartographie de base, copyright Institut Géographique National - Bruxelles, copie et reproduction interdites

MAÎTRE D'OEUVRE : VILLE DE NAMUR  
 Ville de Namur - Hôtel de Ville - 5000 Namur  
 Tél. : 081 24 65 74, Fax : 081 24 71 11  
 http://www.ville-namur.be

AUTEUR DE PROJET : ICEDD  
 Boulevard Frère Orban, 4 à 5000 Namur  
 Tél. : 081 25 04 80, Fax : 081 25 04 90  
 http://www.icedd.be