

Une mise en oeuvre progressive : les projets prioritaires

Loin de figer ou d'imposer un programme d'urbanisation, le schéma directeur constitue le cadre de référence dans lequel les différentes interventions tant privées que publiques devront s'inscrire à l'avenir. Ainsi, un phasage est proposé afin de produire les meilleurs effets d'entraînement pour l'ensemble du plateau, en ayant une vision d'ensemble de celui-ci.

DES HABITANTS AMÉNAGEURS

La Ville de Namur souhaite impliquer les habitants actuels et futurs du plateau dans l'aménagement de celui-ci.

Elle l'a déjà fait lors de l'élaboration du schéma directeur via plusieurs réunions de citoyens représentatifs de l'ensemble des habitants concernés.

Elle le fait actuellement dans le cadre de l'élaboration du Plan de mobilité de Jambes.

Elle le fera également lorsqu'il s'agira d'imaginer le nouveau quartier du plateau de BelleVue.

LOCALISATION DES PROJETS PRIORITAIRES



Dates et chiffres clés

2007	Début de l'élaboration du Schéma directeur
2008	Adoption du Schéma directeur par le Conseil communal
2010	Octroi du permis pour « Les jardins de Baseilles »
2010	Octroi du permis pour la phase 1 du projet « Porte de Saint-Gérard »
2014	Adoption du rapport urbanistique et environnemental (RUE) du « Plateau de Bellevue »

- A** La priorité pour la Ville de Namur est la valorisation des terrains de la Régie foncière du plateau de Bellevue. Ceux-ci sont en effets les plus proches de la ville et permettront la réalisation d'un éco-quartier offrant une diversité de logements.
- B** C'est également sur le plateau de Bellevue à l'arrière des courts de tennis de Géronsart que se situeront une nouvelle école communale comportant 28 classes et une nouvelle crèche en remplacement de l'actuelle école Froidebise.
- C** Les terrains appartenant au Foyer Jambois constituent également une réserve importante de terrains publics destinés au logement social et moyen. Il sera possible pour le Foyer Jambois de bâtir en front du Chemin Pont de briques, tout en veillant à ménager les espaces nécessaires à la continuité de la coulée verte.
- D** Sur les terrains appartenant à des propriétaires privés, une première opération devrait voir le jour au lieu-dit les Baseilles. Le projet envisage un ensemble de commerces et de 75 logements qui seront reliés au lotissement « Huyzentruyt » en cours de réalisation et, au-delà, à la place du collège d'Erpent.
- E** Il est également proposé d'urbaniser progressivement les parcelles libres entre la N4, le Collège Notre-Dame de la Paix et le carrefour de Géronsart. La première phase comprend les terrains situés en zone d'habitat bordant la N4. La valorisation de ces terrains est prioritaire dans la mesure où il est possible de créer une voirie qui doublerait la rue de Velaine, pour y désengorger le trafic et y donner priorité aux bus, aux piétons et aux cyclistes.
- F** L'installation d'un parking relais de 600 places au lieu dit « Petite Couture » pour diminuer la pression automobile vers Namur fait également partie des projets prioritaires.

	Projet privé « Les jardins de Baseilles » (réalisé)
75	logements (appartements et maisons)
2.800	m ² de commerces
1.350	m ² de services et de bureaux
	Projet privé « Porte de Saint-Gérard » (procédure en cours)
167	maisons
208	appartements
	Projet public « Plateau de Bellevue » (en réflexion)
329 <. < 395	logements



Le schéma directeur d'aménagement durable du sud-est de Namur

Un schéma directeur, pour quoi faire ?

Le plateau d'Erpent-Jambes traversé par la Nationale 4, axe irriguant la partie Sud de Namur, est un territoire en pleine mutation. Ses qualités paysagères, son accessibilité, sa proximité du centre-ville en font un lieu particulièrement recherché. Les terrains à bâtir y sont encore très nombreux, 150 hectares en zone d'habitat au plan de secteur et 90 hectares en réserve d'habitat, ce qui potentiellement permettrait d'accueillir environ 5.000 nouveaux habitants.

Sans encadrement, l'urbanisation du plateau risque de se poursuivre au coup par coup engendrant un étalement de l'habitat coûteux pour la collectivité, gaspilleur de terres agricoles et de zones boisées, conduisant à l'asphyxie en matière de mobilité et qui menace le caractère rural des villages.

Par rapport à ces risques, le schéma directeur est un outil urbanistique prospectif devant permettre aux pouvoirs publics, aux habitants et aux investisseurs et entrepreneurs de construire ensemble un avenir durable sur le plateau dans le respect de ceux qui y habitent déjà et dans le souci de ceux qui y vivront un jour.

Il s'appuie sur cinq principes :

- une utilisation parcimonieuse du territoire,
- une urbanisation raisonnable et différenciée,
- une qualité de vie renforcée,
- de nouvelles formes d'habitat durable,
- une offre de mobilité diversifiée et performante.

SCHEMA DE SYNTHÈSE DU SCÉNARIO RETENU

RÉSEAUX	ESPACES NATURELS ET AGRICOLES
Voie structurante à l'échelle régionale	Massif boisé
Voie principale de l'agglomération namuroise	Zone agricole
Chemin de fer	Natura 2000
Gare et arrêt SNCB	Zone urbanisable hors schéma directeur
Réseau de transport commun - TEC	
Terminus	
Arrêts	
Parking relais	
	ICEDD - VIA Novembre 2008
MODES D'URBANISATION	
Classe A - 35 logements/ha	
Classe B - de 20 à 30 logements/ha	
Classe C - 0 à 15 logements/ha maximum	
Zone d'activité économique	
Principaux équipements publics existants ou à créer	





Erpent, Porte Saint-Gerard. Source : thiran.be

Le schéma valorise d'abord les zones en classe A, les plus proches du centre urbain et les mieux desservies par les transports en commun, tels les quartiers de la Montagne, de Géronsart et d'Erpent. Le Collège d'Erpent est confirmé dans son rôle de centre de quartier, dont on renforcera l'efficacité de la liaison TEC. Une porte de ville est aménagée à la hauteur du lieu-dit « des Baseilles » le long de la N4.

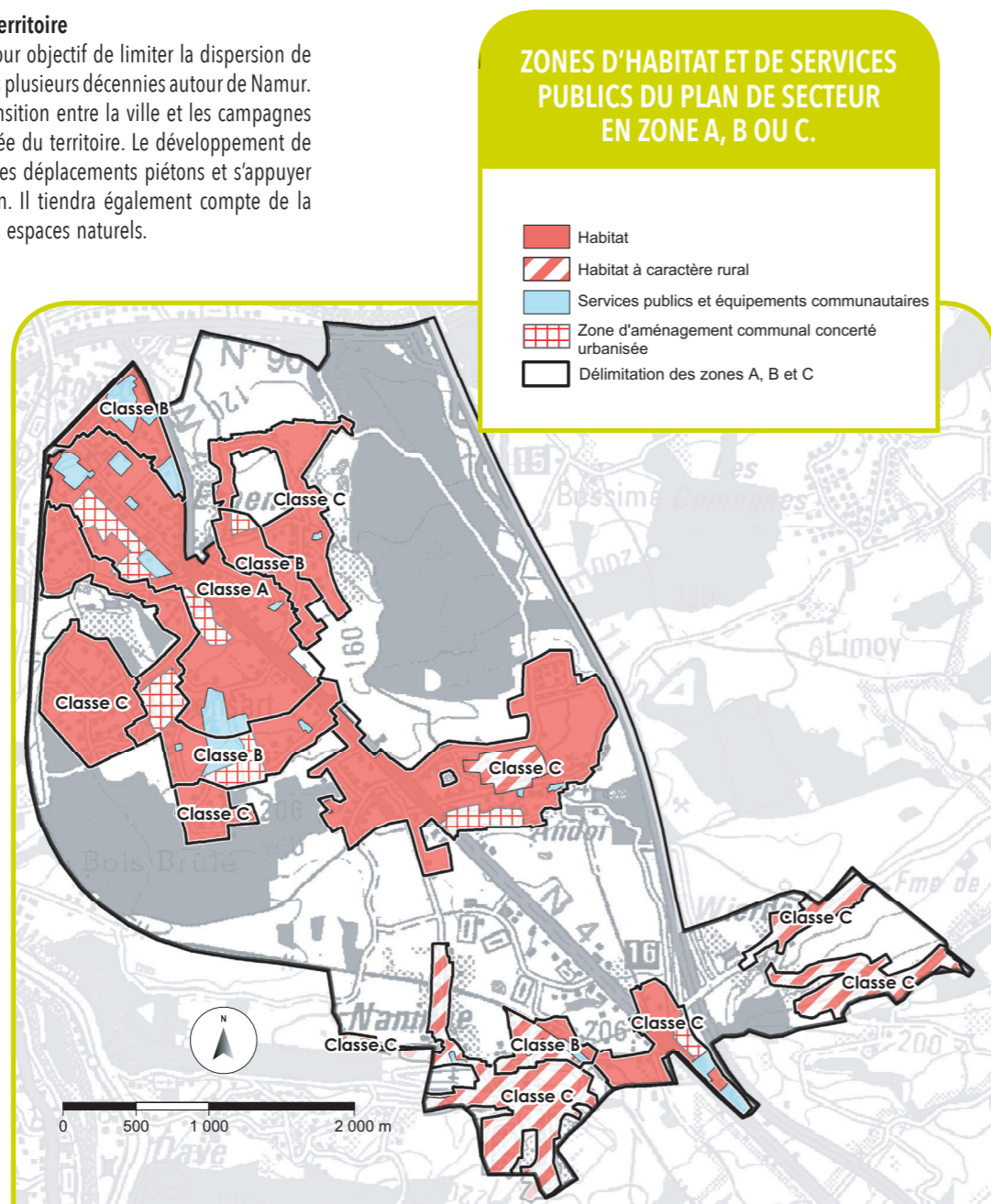
Le vieil Erpent, Andoy et Wierde conservent les qualités de leur physionomie villageoise.

La création de nouvelles voiries y est découragée. Naninne se développe autour de la gare et de son noyau de services et de commerces.

Une utilisation parcimonieuse du territoire

Le schéma directeur a notamment pour objectif de limiter la dispersion de l'urbanisation que l'on observe depuis plusieurs décennies autour de Namur. Il entend fixer plus clairement la transition entre la ville et les campagnes en organisant une gestion différenciée du territoire. Le développement de l'habitat devra dorénavant favoriser les déplacements piétons et s'appuyer sur l'offre des transports en commun. Il tiendra également compte de la préservation et de la valorisation des espaces naturels.

Pour mettre en place cette nouvelle gestion territoriale, il est proposé de différencier les types d'urbanisation. Tout comme les classifications en termes de performances énergétiques distinguent aujourd'hui les voitures et les appareils électroménagers, le schéma directeur propose une classification urbanistique en trois classes (A, B et C). Cette approche doit permettre de diminuer la consommation d'espace, mais aussi de réduire les coûts de construction en optimisant les équipements et les réseaux techniques nécessaires à l'urbanisation. Les densités souhaitées sont en diminution à mesure que l'on s'éloigne du centre de Jambes et que l'on se dirige vers Naninne ou Wierde.



Une urbanisation raisonnable et différenciée

Seule une agglomération urbaine rassemblant suffisamment d'habitants peut assurer la viabilité économique des services et des commerces de proximité. Elle permet de maîtriser les coûts d'entretien et de fonctionnement des infrastructures et équipements publics. Elle facilite, pour les revenus modestes, l'accès au logement et à la mobilité. Cet objectif social et économique constitue un fondement essentiel du schéma directeur.

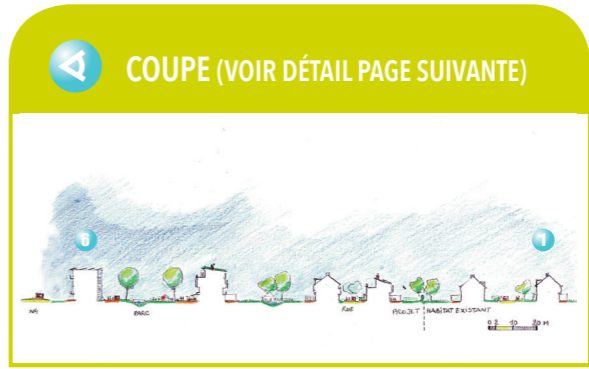
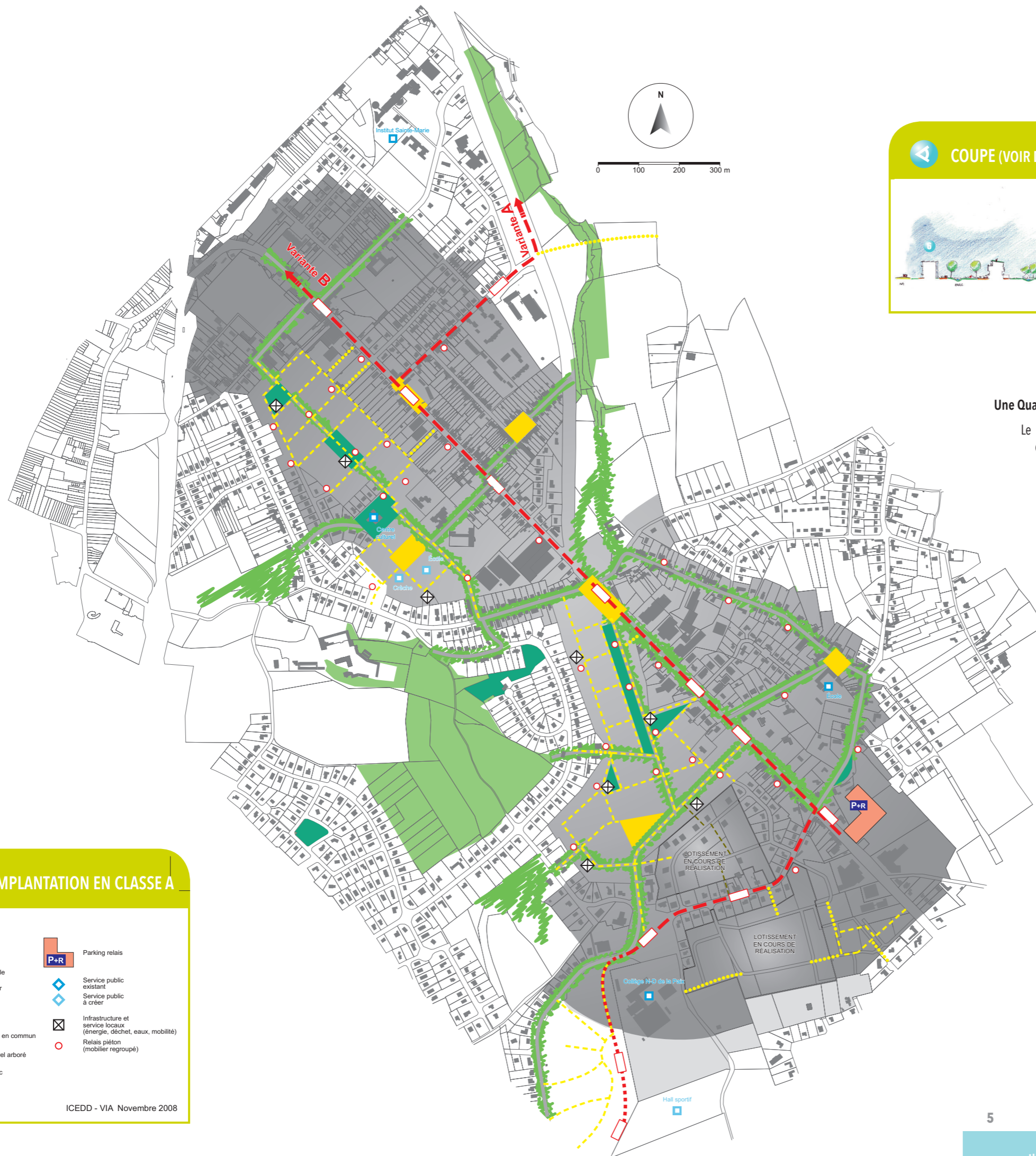
Une agglomération urbaine plus compacte présente également l'avantage de préserver les terres agricoles et de protéger les réseaux écologiques.

En Europe occidentale, du point de vue de la durabilité et de la viabilité économique, un seuil de 35 log/ha est considéré comme un niveau à atteindre. Une diversification de l'offre en logements est également proposée afin de rencontrer l'évolution démographique que connaît la ville de Namur.

	LOGEMENTS	MAISONS UNIFAMILIALES	APPARTEMENTS	STUDIOS
Classe A	35 log/ha	60%	25%	15%
Classe B	entre 20 et 30 log/ha	70%	20%	10%
Classe C	entre 0 et 15 log/ha	90%	10%	

Pour les fonctions autres que résidentielles, des lignes de conduites ont été établies pour que les commerces et les bureaux s'installent de préférence en classe A, sans concurrencer les centres-villes de Jambes et Namur.





Une Qualité de vie renforcée

Le schéma directeur souhaite résolument répondre aux défis du développement durable.

L'attrait et la qualité de vie de l'habitat du plateau seront renforcés par l'organisation des futurs quartiers. Des liaisons vers les anciens quartiers seront créées afin de décloisonner les zones actuellement isolées. Construits autour de places, aisément accessibles à pied, les nouveaux quartiers favoriseront la rencontre.

Ils compléteront également l'offre de services de proximité. De même, l'accroissement de clientèle pour les transports en commun permettra d'élargir la palette des choix de transport pour l'ensemble des habitants.

L'empreinte écologique des développements à venir sera la plus faible possible. Le maillage vert (arbres, arbustes et haies) dessinera les axes le long desquels prendra place le bâti. Son implantation visera l'efficacité énergétique.

Il intégrera les cycles de l'eau par des dispositifs de retenue et d'infiltration des eaux de pluie, qui, rendus visibles dans l'espace public, révéleront la forme et la beauté des lieux.

Ces formes d'économie et d'attention à la qualité de l'environnement seront de nature à stimuler la sociabilité et la citoyenneté.

Facteur essentiel, l'adhésion et l'implication de la population existante et future seront sollicités pour forger l'identité des lieux et y construire un attachement durable.

EXEMPLE D'IMPLANTATION EN CLASSE A

Légende

	Zone en classe A		Parking relais
	Nouvelle voirie		Service public existant
	Liaison souhaitable		Service public à créer
	Centre de quartier		Infrastructure et service locaux (énergie, déchets, eaux, mobilité)
	Ligne TEC haute fréquence		Relais piéton (mobiliers regroupés)
	Extension		
	Arrêt de transport en commun		
	Espace vert naturel arboré		
	Espace vert public		
	Maillage vert		

Fond de plan : PLI (2007) ICEDD - VIA Novembre 2008



Source : BURO 5

De nouvelles formes d'habitat durable

Le schéma directeur impose une gradation progressive des gabarits et des densités d'occupation, qui garantit une meilleure relation avec les quartiers existants.

Ainsi, dans la classe A, une zone intermédiaire est mise en place le long des lotissements anciens, où la densité est ramenée en-dessous de 20 logements/ha. La disposition en vis-à-vis des jardins, l'établissement de gabarits de même hauteur et le respect de distances d'intimité entre habitations concrétisent les dispositions permettant d'assurer une bonne intégration au bâti existant.

Le gabarit maximum des bâtiments est limité à rez +3 étages en classes A et B. Cette disposition permet d'offrir une diversité de logements et d'accueillir des petits commerces, des services de proximité et des professions libérales qui seront implantés de manière privilégiée autour des nouvelles places de quartier.

Pour répondre aux défis sociaux, environnementaux et économiques, le schéma préconise de l'habitat mitoyen avec deux ou trois façades. L'habitation « 4 façades » reste néanmoins autorisée dans les parcelles libres des lotissements en cours et des villages.

L'ensemble du plateau sera, dans les faits, varié.

Plus particulièrement en classe A, les principes de mise en œuvre ont pour but de créer des dégagements visuels et de sauvegarder les beaux points de vue.

Les îlots sont « semi-ouverts » grâce à leur petite taille. Ils offrent vues et ensoleillement tant aux habitants qu'aux passants.

La taille des îlots répond également aux principes de la ville durable, qui encourage les déplacements piétons et cyclistes en limitant les détours.

Le schéma prévoit également la mise à disposition d'espaces publics de qualité dont des espaces verts, qui relieront entre-elles les grandes aires naturelles situées en périphérie des quartiers. Les parcelles privées devront présenter un minimum de 60% de surfaces végétales et perméables. L'objectif est de favoriser la biodiversité du plateau en participant au renforcement du réseau écologique.

A titre indicatif : exemple de coupe, quartier de Géronsart.



Une offre de mobilité diversifiée et performante

L'aménagement futur du plateau est pensé prioritairement autour du renforcement des déplacements piétons et cyclistes, de l'utilisation des transports en commun et des voitures partagées. Tout profite pour l'environnement et les conditions de sécurité de l'ensemble des usagers.

Pour se déplacer autrement, plusieurs conditions de réussite doivent être réunies :

- le renforcement des lignes de bus,
- la diminution du temps de parcours des transports en commun,
- la réalisation d'un parking relais sur la N4,
- des déposes-minutes pour les élèves du collège d'Erpent,
- la mise en place de liaisons sécurisées et l'aménagement de chemins de raccord pour les piétons et les vélos,
- un renforcement de la liaison vallée-plateau nécessitant d'aménager la rue de Géronsart.

Ces conditions de réussite font partie de la politique globale de mobilité que la Ville met en place avec la collaboration des instances publiques régionales.

La N4 est l'artère principale qui distribue tout le plateau. Elle est aujourd'hui proche de la saturation aux heures de pointe et sa traversée est dangereuse. Le Service Public de Wallonie (SPW) va sécuriser son parcours en établissant plusieurs ronds-points.

Il faut également s'assurer que la N4 puisse absorber toute la charge de trafic dans les années à venir en tenant compte de la croissance de l'habitat et des activités commerciales.

En effet, à politique inchangée et suivant les tendances actuelles en matière d'usage de l'automobile et du camion, le développement urbain asphyxiera la N4.

Dans cette optique, par ses options et son phasage, le schéma directeur propose de limiter le développement de l'habitat à 1.100 nouveaux logements (au lieu des 5.000 possibles) et d'encadrer l'expansion du commerce.

Cependant, il faudra encore réduire sensiblement le trafic de transit et inciter la population à davantage utiliser les transports en commun que l'automobile.

A cette fin, moyennant plusieurs aménagements, une reconfiguration de la N4 doit être envisagée pour permettre :

- de favoriser la desserte locale et les transports en commun sur le tronçon entre le carrefour Velaine et le carrefour Géronsart,
- d'orienter au maximum le trafic de transit sur l'autoroute,
- d'installer un parking relais de 600 places au lieu dit « Petite Couture »,
- de raccourcir et de sécuriser les traversées piétonnes,
- d'embellir la voie par des arbres d'alignement, du mobilier et des revêtements de sol à caractère urbain,

Pour ne pas étrangler la N4, le schéma propose d'intervenir progressivement.

Un premier aménagement réservera encore 4 bandes au trafic automobile, tout en donnant déjà une priorité aux bus, en dégagant des espaces pour la desserte locale et la plantation d'arbres d'alignement.

EXEMPLE D'IMPLANTATION EN CLASSE A

