



VILLE DE
NAMUR

SCHEMA DE STRUCTURE COMMUNAL DE LA VILLE DE NAMUR
PARTIE II : OPTIONS
(Version du 03 Avril 2012)

Vu et **adopté provisoirement** par le Conseil communal en séance du 12 septembre 2011,
Par ordonnance,

Le Secrétaire communal,
J.M. VAN BOL

L'échevin de l'aménagement du territoire,
A.GAVROY

Le Bourgmestre,
M. PREVOT

Le Collège communal certifie que le présent document a été soumis à **enquête publique**
du 20 septembre 2011 au 21 octobre 2011,
Par le Collège,

Le Secrétaire communal,
J.M. VAN BOL

L'échevin de l'aménagement du territoire,
A.GAVROY

Le Bourgmestre,
M. PREVOT

Vu et **adopté définitivement** par le Conseil communal en séance du.....
Par ordonnance,

Le Secrétaire communal,
J.M. VAN BOL

L'échevin de l'aménagement du territoire,
A.GAVROY

Le Bourgmestre,
M. PREVOT

Auteur de projet pour le compte de la Ville de Namur

INSTITUT DE CONSEIL ET D'ETUDES EN DEVELOPPEMENT DURABLE (ICEDD) ASBL
Boulevard Frère Orban, 4 à 5000 Namur
Tél : 081/25.04.80 – E-mail : icedd@icedd.be
Mandataire : B. Ippersiel

En partenariat avec :



VIA – BUREAU D'URBANISME
Rue Jacques Hoton, 23 – 1200 Bruxelles
Tél : 02/732.97.50 - E-mail : vanderstraeten.via@scarlet.be



Trame SCRL
Rue de Liège, 83 à 4357 Limont
Tél/Fax : 019/54.60.51 – E-mail : b.delaitte@trame.be



CENTRE INTERUNIVERSITAIRE DE FORMATION PERMANENTE (CIFoP) ASBL
Avenue Général Michel, 1B à 6000 Charleroi
Tél. : 071/654.838 – E-mail : jf.husson@cifop.be

TABLE DES MATIERES

1. INTRODUCTION.....	4
1.1. LA DEMARCHE D'ELABORATION	4
1.2. LA STRUCTURE DU DOCUMENT	5
1.3. LE COMITE D'ACCOMPAGNEMENT ET L'AUTEUR DE PROJET	5
1.3.1. <i>Le comité d'accompagnement</i>	5
1.3.2. <i>L'auteur de projet</i>	6
2. LES BASES DU PROJET ET LES OPTIONS TERRITORIALES	7
2.1. ENJEUX ET AMBITION.....	7
2.1.1. <i>Centralité et densité</i>	8
2.1.2. <i>Mixité</i>	8
2.1.3. <i>Protection</i>	9
2.1.4. <i>Namur Capitale</i>	9
2.1.5. <i>Participation citoyenne et solidarité</i>	10
2.2. LES OPTIONS TERRITORIALES	11
2.2.1. <i>Les réseaux et les modes de déplacement</i>	11
2.2.2. <i>La structure écologique principale et les espaces ruraux</i>	12
2.2.3. <i>Un centre urbain étendu</i>	17
2.2.4. <i>Les conditions de croissance et de densification</i>	20
2.2.5. <i>La mixité sociale et générationnelle</i>	21
2.2.6. <i>La conception et l'aménagement des espaces publics</i>	22
2.2.7. <i>L'accompagnement du développement économique du territoire</i>	23
2.2.7.1. <i>La préservation des spécificités de la structure commerciale</i>	23
2.2.7.2. <i>La mixité fonctionnelle</i>	24
2.2.7.3. <i>L'évolution des sites économiques et logistiques</i>	25
2.2.7.4. <i>Le soutien à une agriculture et une sylviculture durables</i>	26
2.2.8. <i>Namur comme Capitale</i>	28
3. LA STRUCTURE TERRITORIALE.....	30
3.1.1. <i>Le centre urbain (classe A+)</i>	30
3.1.1.1. <i>Caractéristiques de localisation</i>	30
3.1.1.2. <i>Densité</i>	31
3.1.1.3. <i>Occupation</i>	31
3.1.1.4. <i>Cadre physique et espaces publics</i>	31
3.1.2. <i>Les parties centrales des quartiers urbains (classe A)</i>	32
3.1.2.1. <i>Caractéristiques de localisation</i>	32
3.1.2.2. <i>Densité</i>	33
3.1.2.3. <i>Occupation</i>	33
3.1.2.4. <i>Cadre physique et espaces publics</i>	34
3.1.3. <i>Les parties périphériques des quartiers urbains (classe B+)</i>	35
3.1.3.1. <i>Caractéristiques de localisation</i>	35
3.1.3.2. <i>Densité</i>	35
3.1.3.3. <i>Occupation</i>	35
3.1.3.4. <i>Cadre physique et espaces publics</i>	36
3.1.4. <i>Les bourgades (classe B)</i>	37
3.1.4.1. <i>Caractéristiques de localisation</i>	37
3.1.4.2. <i>Densité</i>	38
3.1.4.3. <i>Occupation</i>	38
3.1.4.4. <i>Cadre physique et espaces publics</i>	38
3.1.5. <i>Les villages (classe C+)</i>	39
3.1.5.1. <i>Caractéristiques de localisation</i>	39
3.1.5.2. <i>Densité</i>	39
3.1.5.3. <i>Occupation</i>	40
3.1.5.4. <i>Cadre physique et espaces publics</i>	40
3.1.6. <i>Les ensembles résidentiels et l'habitat isolé (classe C)</i>	41
3.1.6.1. <i>Caractéristiques de localisation</i>	41
3.1.6.2. <i>Densité</i>	41
3.1.6.3. <i>Occupation</i>	42
3.1.6.4. <i>Cadre physique et espaces publics</i>	42
3.1.7. <i>Tableau de synthèse</i>	44

3.1.8.	<i>Les sites économiques et logistiques</i>	51
3.1.8.1.	Caractéristiques de localisation	51
3.1.8.2.	Occupation.....	51
3.1.8.3.	Cadre physique	52
4.	LA STRUCTURE ÉCOLOGIQUE ET LES ESPACES RURAUX	53
4.1.	LA STRUCTURE ÉCOLOGIQUE PRINCIPALE	53
4.1.1.	<i>Les zones centrales et zones de développement</i>	53
4.1.1.1.	Définition.....	53
4.1.1.2.	Recommandations	53
4.1.2.	<i>Les zones de liaison</i>	54
4.1.2.1.	Définition.....	54
4.1.2.2.	Recommandations	55
4.2.	LES PÉRIMÈTRES ET LES POINTS DE VUE D'INTÉRÊT PAYSAGER.....	56
4.3.	LES PÉRIMÈTRES D'INTÉRÊT CULTUREL, HISTORIQUE OU ESTHÉTIQUE	56
4.4.	LES CONTRAINTES ENVIRONNEMENTALES	57
4.5.	LES ZONES AGRICOLES	58
4.5.1.	<i>Occupation</i>	58
4.5.2.	<i>Réseau écologique et paysage</i>	58
4.6.	LES ZONES FORESTIÈRES	59
4.7.	LA ZONE D'ESPACE VERT	59
4.8.	LA ZONE DE PARC	60
5.	LES DÉPLACEMENTS : RÉSEAUX, NŒUDS D'ÉCHANGES ET MODES	61
5.1.	LA HIÉRARCHIE FONCTIONNELLE DU RÉSEAU	61
5.2.	L'ARTICULATION DES FORMES D'URBANISATION ET DES RESEAUX DE DEPLACEMENTS	64
5.3.	LE TRANSPORT PUBLIC ROUTIER	65
5.4.	LE TRANSPORT PUBLIC FERRE	67
5.5.	LE TRANSPORT FLUVIAL	69
5.6.	LES CYCLISTES.....	69
5.7.	LES NŒUDS D'ÉCHANGES.....	72
5.7.1.	<i>Les gares</i>	72
5.7.2.	<i>Les arrêts sur les lignes structurantes</i>	73
5.7.3.	<i>Les parkings relais</i>	73
6.	LES MODALITÉS D'EXÉCUTION	75
6.1.	LA PROGRAMMATION DES ZACC	75
6.1.1.	<i>Principes d'affectation</i>	75
6.1.2.	<i>Affectations et priorité par zone</i>	75
6.1.2.1.	Les ZACC mises en œuvre	75
6.1.2.2.	Les ZACC recommandées en zone destinée à l'urbanisation de priorité 1	76
6.1.2.3.	Les ZACC recommandées en zone destinée à l'urbanisation de priorité 2	76
6.1.2.4.	Les ZACC recommandées en zone naturelle.....	76
6.1.2.5.	Les ZACC recommandées en zone de réserve à long terme	76
6.2.	LES RÉVISIONS DU PLAN DE SECTEUR SOUHAITÉES	77
6.2.1.	<i>La zone d'activités économique de Bouge</i>	77
6.2.2.	<i>La zone d'activité économique du parc Ecolys à Rhisnes</i>	77
6.2.3.	<i>Les zones d'extraction</i>	78
6.3.	LES SITES À RÉAMÉNAGER (SAR).....	79
6.4.	LES PÉRIMÈTRES DE REMEMBREMENT URBAIN.....	80
6.4.1.	<i>Le quartier de la gare de Namur</i>	80
6.4.2.	<i>Le quartier de la gare de Jambes – site Acina</i>	80
6.4.3.	<i>Le site des Casernes Léopold</i>	80
6.5.	ABROGATION DE PLANS COMMUNAUX D'AMÉNAGEMENT	81
6.6.	LES PARTENARIATS PUBLIC PRIVÉ POPULATION PAR BRANCHE	82
6.7.	L'EXEMPLARITÉ DES POUVOIRS PUBLICS	82

1.Introduction

1.1. La démarche d'élaboration

Le présent document s'inscrit dans le cadre de l'élaboration du schéma de structure de la commune de Namur, projet entamé à l'instigation du Conseil communal qui a désigné, en date du 16 mars 2009, avec notification le 21 avril 2009, l'Institut de Conseil et d'Etudes en Développement Durable (ICEDD) comme auteur de projet. L'ICEDD s'est adjoint, pour la présente étude, les services de VIA (Bureau d'urbanisme), de la société TRAME et du Centre Interuniversitaire de Formation Permanente (CIFOP).

Le schéma de structure examine la situation actuelle et les perspectives d'évolution de la commune de Namur et propose des pistes pour encadrer son avenir à l'horizon 2025. Il est nécessaire d'avoir cette dimension temporelle à l'esprit.

Le schéma de structure constitue, avec le schéma de développement de l'espace régional, un instrument de conception et de planification du territoire communal. Le prescrit de l'article 16 du CWATUPE en précise le contenu. Il est défini comme un document d'orientation, d'évaluation, de gestion et de programmation du développement durable de l'ensemble du territoire communal.

Contrairement à un plan ou à un règlement, un schéma n'a pas de valeur réglementaire. C'est un document à caractère indicatif définissant des objectifs à atteindre et un esprit à poursuivre. Il constitue néanmoins la ligne de conduite que se donne la Ville de Namur et précise ce qu'est pour elle la notion de bon aménagement des lieux. Il servira de guide, tant pour les futurs documents d'aménagement que lors de la délivrance de permis. Dans la mesure où le schéma est d'ordre indicatif, il reste obligatoire pour l'autorité administrative de motiver au cas par cas ses décisions.

Ainsi, le schéma de structure a pour ambition de guider l'esprit et d'orienter l'action des autorités locales et des demandeurs de permis d'urbanisme notamment, sans préjudice du droit de propriété et des potentialités de réalisation d'un bien dans un espace temps défini, soit jusqu'à l'établissement d'un prochain schéma de structure ou jusqu'à ce que ses objectifs opérationnels soient atteints. Il n'empêche pas la construction, il l'oriente et la balise. Il n'est pas un impératif, mais une grille de référence. Il favorise l'habitat en zone urbaine, et protège nos campagnes et leur assure une continuité de services. Il rationalise les investissements publics, en encourageant les projets d'aménagement durable.

En outre, l'article 108§1^{er} du CWATUPE précise que, lors de la délivrance d'un permis, le fonctionnaire délégué vérifie que la procédure a été régulière, que le permis est motivé et qu'il est conforme au schéma de structure communal.

Le schéma de structure respecte les dispositions du plan de secteur et ne s'applique pas aux parties du territoire couvertes par un permis de lotir non périmé dont les prescriptions ont toujours une valeur réglementaire, et aux parties du territoire couvertes par un plan communal d'aménagement en vigueur sauf lorsque celui-ci est mis en révision.

Le schéma de structure ne dispense pas de l'application des dispositions réglementaires prévues par le CWATUPE et par toutes autres dispositions : code civil, code rural, code forestier, code du logement, dispositions relatives à la protection des monuments, sites et fouilles, servitudes d'utilité publique, règlement général sur la protection de l'environnement, prescriptions sur les routes régionales, plan d'assainissement par sous-bassin hydrographique.

1.2. La structure du document

Le dossier du schéma de structure est structuré de la manière suivante :

- La première partie (Partie I. Diagnostic) expose l'analyse de la situation existante de fait et de droit et met en évidence des enjeux territoriaux ;
- La deuxième partie (Partie II. Options) décline, suite à l'enquête publique et aux remises d'avis, la version définitive des options territoriales, de la structure territoriale en découlant, de la structure écologique et des espaces ruraux, des réseaux de déplacements et des modalités d'exécution;
- La troisième partie (Partie III. Evaluation environnementale) précise les principales incidences environnementales du projet schéma de structure;
- La quatrième partie (Partie IV. Résumé non technique) propose, dans le cadre de l'enquête publique, un résumé de l'ensemble de l'étude.

La partie II. Options comprend cinq cartes réalisées à l'échelle du 1/10.000^{ième}:

- Carte n°1 : Expression cartographiée des mesures d'aménagement
- Carte n°2 : Orientations générales en matière de circulation – hiérarchie du réseau
- Carte n°3 : Orientations générales en matière de circulation – transports en commun et réseau cyclable
- Carte n°4 : Structure écologique principale
- Carte n°5 : Modalités d'exécution

Le présent volume ainsi que les cartes qui s'y rapportent se veulent conformes aux dispositions du CWATUPE et plus particulièrement aux articles 16, 17 et 254.

1.3. Le comité d'accompagnement et l'auteur de projet

1.3.1. Le comité d'accompagnement

Le suivi et la coordination de l'étude sont assurés par un comité d'accompagnement composé :

- pour la Ville de Namur (membres du Collège communal et cabinets associés): A. Gavroy, S. Marischal, P. Grandchamps, R. Robaye, M. Jehaes, M. Prévot, S. Vandembroucke, A. Barzin, Ch. Tumerelle, A. Detry, D. Alexandre.
- pour la Ville de Namur (membres de l'administration) : N. Derème, M-T Gaspard, S. Delhaise, Cl. Rousselle, Ph. Similon, M. Storder, G. Lamblot, M. Donéa, C. Noël, N. Nitelet, F. Bovesse, J. Giot, S. Delvaux, C. Libert, M. Vandeput, S. Sanders, J-S Detry, H. Gheur, S. Vandembroeck, A. Onckelinx, N. Marchand, J-L Ansiaux.
- pour la CCATM : S. Scailquin.
- pour le Service Public Wallon – DGO4 : B. Charpentier, Direction de l'aménagement local, M. Tournay, fonctionnaire-délégué, Direction extérieure de Namur, E. Libotte, Direction extérieure de Namur.
- pour le Service Public Wallon – DGO1 : C. Warnon, Directeur, D. Masset, Ir
- pour la SRWT – TEC : A. Verbist, S. Collet, E. Espalard
- pour le BEPN : R. Degueudre, C. Hermans, F. Momin, L. Wanufelle.

Ce comité d'accompagnement s'est réuni à 6 reprises les 9 octobre 2009, 19 novembre 2009, 21 janvier 2010, 4 mars 2010, 24 juin 2010, 27 mai 2011.

Un groupe de pilotage composé de membres du Collège communal, des services de l'administration et des représentants de l'auteur de projet s'est également réuni de manière régulière entre 2009 et 2011 pour prendre connaissance des résultats de l'étude, les discuter du point de vue politique et technique et décider des suites et des orientations à leur donner.

Les travaux ont également été présentés, à quatre reprises, à la CCATM, les 16 juin 2009 (démarrage de l'étude), 23 novembre 2009 (phase 1), 23 mars 2010 (phase 2), 30 mars 2011 (phases 3.1 et 3.2).

L'enquête publique s'est déroulée du 20 septembre 2011 au 21 octobre 2011.

La CCATM a remis un avis en sa séance plénière du 20 décembre 2011.

Le CWEDD a remis un avis en sa séance du 12 décembre 2011.

Le fonctionnaire délégué a remis un avis en date du 1^{er} décembre 2011.

1.3.2. L'auteur de projet

Institut de Conseil et d'Etudes en Développement Durable asbl
Boulevard Frère Orban, 4 à 5000 Namur
Tél : +32.81.25.04.80 - E-mail : icedd@icedd.be
Bertrand Ippersiel (mandataire), Renaud Naiken, Marie Pairon, Philippe Romedenne, Laurent Scheray, François Vander Linden.

VIA – Bureau d'Urbanisme
Rue Jacques Hoton, 23 à 1200 Bruxelles
Tél : 02.732.97.50 - E-mail : vanderstraeten.via@scarlet.be
Pierre Vanderstraeten

Trame scrl
Rue de Liège, 83 à 4357 Limont
Tél : 019/54.60.51 – E-mail : b.delaitte@trame.be
Benoît Delaitte, Julien Knoepfer, Didier Wathelet, Daniel Burnotte

Centre Interuniversitaire de Formation Permanente asbl
Av. Général Michel, 1B - 6000 Charleroi
Tél : 071/65.42.60 - E-mail : jf.husson@cifop.be
Jean-François Husson

2. Les bases du projet et les options territoriales

2.1. Enjeux et ambition

Nos sociétés sont confrontées aujourd'hui à de nombreuses incertitudes. Le travail de prospective du schéma de structure, appelé à anticiper les évolutions futures du territoire namurois, se base sur les orientations exprimées à travers la note d'intention politique et doit répondre à la question de savoir comment construire ensemble un développement durable et solidaire à Namur.

Ce schéma de structure vise à faire de Namur :

- une ville où il fait bon vivre pour ses habitants et en particulier les familles (ville humaine, des logements à prix abordable et des espaces publics de qualité), accueillante et accessible aux nouveaux arrivants ;
- une ville où il est aisé de se déplacer, une ville de proximité où les différents modes de transport cohabitent, avec des transports en commun efficaces ;
- une ville qui tient compte des spécificités des entités (quartiers urbains et entités rurales) qui la composent ;
- une ville qui met en valeur au niveau touristique son patrimoine tant naturel qu'architectural et ses sites remarquables, en particulier sa citadelle et son accompagnement moderne, les témoins de sa mémoire historique, ainsi que les bords de Sambre et Meuse ;
- une ville qui joue son rôle de capitale et profite de son statut pour développer ses infrastructures et en priorité celles de communication tant en ce qui concerne sa structure interne que ses relations avec les autres villes et territoires wallons et belges ;
- une ville qui défend et développe la culture (théâtre, chant, cinéma) et l'éducation (université, hautes écoles, autres établissements scolaires, académie de musique,...) ;
- une ville qui préconise la concertation et la participation au départ de chaque projet d'urbanisation.

Ceux qui se préoccupent de l'aménagement du territoire dans notre ville conviennent aisément que ce schéma de structure a pris soin de veiller notamment à :

- la préservation des terres agricoles et des espaces verts de grande qualité biologique,
- préserver la qualité paysagère de nos espaces ruraux,
- favoriser le transport en commun et les modes doux,
- la reconquête par un habitat permanent du centre-ville et des quartiers urbains périphériques,
- renforcer les services dans les bourgades et les cœurs de villages,
- la sauvegarde du commerce des centres de Namur et de Jambes, ainsi que des noyaux périphériques,
- la reconversion des sites d'anciennes activités économiques,
- garantir la capacité de développement économique de la Ville,
- la mise en valeur des berges de la Meuse et de la Sambre,
- la valorisation touristique de la ville et particulièrement de la Citadelle,
- la protection du patrimoine naturel et bâti,
- l'insertion de la nature jusqu'au cœur des quartiers et du centre,
- l'équipement de la capitale wallonne.

Autant de dispositions positives à l'égard desquelles le présent schéma de structure offre des garanties.

Cependant, les défis climatiques et énergétiques et leur anticipation, l'économie et la valorisation des ressources naturelles, mais aussi, les défis liés à la mobilité, au cadre de vie, au vieillissement de la population, au sous-emploi, à l'adaptation aux nouvelles technologies et le défi de l'intégration et de la cohésion sociale restent des enjeux majeurs qui doivent structurer les orientations du schéma. Ces différentes sphères sont réfléchies ensemble, de manière systémique, et font émerger cinq objectifs majeurs autour desquels structurer notre développement territorial pour les années à venir.

Aux fins d'assurer un bon monitoring de ce schéma, un comité d'accompagnement sera constitué. Un rapport d'évaluation sera produit tous les deux ans.

2.1.1. Centralité et densité

Les coûts de la « désurbanisation » sont un fait avéré par de nombreuses études, et une commune en difficulté financière comme Namur ne peut les ignorer.

La notion de centralité vise à enrayer ce phénomène d'étalement urbain. Reprenant certaines options du SSC de 2000, il s'agit de :

- *rendre sa cohésion à l'ensemble de l'agglomération et, au sein de celle-ci, au centre-ville et aux villages périphériques ;*
- *regrouper les nouveaux logements ainsi que les équipements et services autour de noyaux denses*
- *geler l'ouverture de nouvelles voiries en dehors du périmètre d'agglomération et/ou dans les zones peu denses et peu équipées pour des créations de nouveaux logements, sauf démonstration contraire par une analyse d'opportunité spécifique des dossiers;*
- *considérer le réseau « écomobile » comme un des leviers de développement urbain, développer la ville des courtes distances en favorisant les modes de déplacement doux en complément des transports publics. Ainsi, les sites bien situés au regard de ces critères (ACINA, port du Bon Dieu,...) devront être considérés comme prioritaires. Il ne s'agit pas de bannir la voiture, mais d'encourager les alternatives notamment pour réduire la congestion automobile (les bouchons) et se projeter dans l'avenir pour avoir une action revendicative vis-à-vis des TEC, de la SNCB et du SPW au meilleur bénéfice des Namurois ;*
- *favoriser une position centrale et directement connectée avec l'axe principal (Rue de Fer/Rue de l'Ange) pour le développement d'un centre commercial;*
- *intégrer les schémas directeurs du sud-est de l'agglomération et de Bomel/Saint-Servais.*

Si la structure proposée en étoile s'appuyant sur un réseau TEC structurant et convergeant vers les centres de Namur et de Jambes est le système de développement préconisé, cela n'évite pas pour autant l'intérêt de réfléchir à certaines relations entre quartiers et villages, pour en éviter l'isolement. A l'intérieur du périmètre d'agglomération, il convient d'éviter le trafic de transit de manière à rendre la ville passante pour les transports publics et les modes doux.

2.1.2. Mixité

Outre les problèmes évoqués ci-dessus, le phénomène de désurbanisation a également engendré une spécialisation des territoires, au détriment de la mixité fonctionnelle qui permettait jadis de limiter la multiplicité des déplacements automobiles. Ainsi, on retrouve désormais l'habitat dans les lotissements monofonctionnels en zone périurbaine, les services dans le centre-ville, l'emploi dans les zones d'activités économiques, ... ignorant ainsi la nécessaire complémentarité de ces différentes fonctions. Le schéma d'action est le suivant :

- *favoriser le retour de l'habitat en centre-ville tout en limitant les nuisances engendrées par la coexistence avec d'autres fonctions et en facilitant le stationnement des habitants;*
- *développer services et équipements de proximité dans les quartiers existants afin de limiter les déplacements des habitants;*
- *rapprocher l'emploi/les infrastructures scolaires et l'habitat en privilégiant la mixité fonctionnelle (logement, bureau, équipements publics,...) dans les futurs développements*

urbains tout en favorisant leur accès par les transports en commun et l'amélioration de l'offre de parkings.

« La mixité sociale et générationnelle permet de maximiser les opportunités d'échanges et la viabilité d'une large palette de services et d'équipements. Cette mixité permet le renforcement d'une vie de quartier et a pour objectif d'améliorer les conditions de vie des habitants. Ainsi, le schéma directeur, en organisant un réseau de relations plus dense offre des opportunités de solidarité locale face à des problématiques telles que la pauvreté, l'insécurité ou la gestion de l'environnement. » Extrait du Schéma Directeur d'Erpent.

Il convient dès lors :

- *de freiner la ghettoïsation des quartiers paupérisés en y évitant l'implantation de nouvelles habitations à vocation sociale et en y favorisant – par une amélioration du cadre de vie – l'installation d'habitants aux revenus supérieurs... tout en évitant le phénomène de gentrification;*
- *de proposer dans les nouveaux développements urbains un large choix de logements et de prix afin d'encourager l'établissement d'habitants de diverses tranches d'âge, d'origines et de revenus.*

2.1.3. Protection

Le mitage des paysages et des campagnes est également une des conséquences de l'étalement urbain. Le schéma de structure devra notamment :

- *proposer un périmètre de protection autour des monuments et sites classés;*
- *proposer des mesures de sauvegarde des centres de villages anciens.*

Afin de limiter l'impact de l'urbanisation et des activités humaines sur les milieux naturels, de limiter les atteintes aux écosystèmes et de protéger le devenir de la nature pour sa valeur intrinsèque (valeur récréative et culturelle) et pour les services qu'elle nous rend (services écosystémiques), la prise en compte de la biodiversité dans l'élaboration du schéma de structure communal est un préalable indispensable.

Pour rencontrer ces préoccupations, au sein du SSC, les objectifs suivants devront nécessairement être envisagés :

- *inscrire le réseau écologique communal en tant qu'élément structurant du territoire, y compris dans sa dimension « éléments de liaison »;*
- *identifier et maintenir les grands continuums écologiques;*
- *éviter la fragmentation des espaces naturels et favoriser la continuité des espaces naturels et ruraux;*
- *assurer la protection de l'espace agricole;*
- *préserver la qualité paysagère et les points de vue remarquables;*
- *prévoir des zones tampons autour des sites naturels permettant d'assurer la quiétude et l'intégrité de ces milieux;*
- *envisager les cours d'eau et leurs annexes hydrauliques selon un angle écologique notamment en renforçant la protection des fonds de vallées et des milieux humides;*
- *limiter l'imperméabilisation des sols;*
- *poursuivre et développer le (ré) aménagement des espaces verts.*

2.1.4. Namur Capitale

A travers ces options, l'ambition du Schéma de Structure est de doter Namur d'un contenu pour son statut de Capitale de la Région wallonne. En plus des exigences dues à l'accueil des institutions wallonnes et à la représentation de la Région wallonne, Namur doit davantage remplir son rôle de moteur de développement wallon en s'affirmant :

- *comme ville exemplaire dans la gestion de son patrimoine historique et de ses sites exceptionnels ;*
- *comme ville exemplaire dans les activités économiques promouvant particulièrement le développement durable ;*
- *comme capitale régionale offrant des infrastructures culturelles et des équipements sportifs, de rencontre et de communication (congrès, expositions, colloques ...) dignes de son rang ;*
- *comme pôle exemplaire du tertiaire cognitif rassemblant l'enseignement, la recherche et les entreprises innovantes en la matière.*
- *comme un pôle de l'enseignement supérieur à renforcer (université, hautes écoles, enseignement artistique),*
- *comme un pôle commercial de premier plan en Wallonie (le commerce est une des locomotives de l'économie urbaine),*
- *comme un pôle de création, de diffusion et de rayonnement de l'art et de l'artisanat sous toutes leurs formes (musique, cinéma, théâtre, littérature, arts forains,...),*
- *comme un lieu d'accueil des centres de décision et de logistique des sociétés et institutions actives en Wallonie,*
- *comme une capitale ouverte sur l'international (manifestations internationales, lieux de contacts avec l'étranger...).*
- *comme ville capable de relever le défi de la régionalisation de l'Etat belge en offrant la possibilité aux Wallons et Bruxellois qui veulent s'établir à Namur une offre suffisante de terrains, de logements et de bureaux.*

2.1.5. Participation citoyenne et solidarité

L'élaboration de ces outils est l'occasion idéale pour provoquer une réflexion et une discussion impliquant tous les citoyens. Ces outils constituent en effet un véritable projet de développement territorial, qui demande l'adhésion et la participation volontaire et constructive de chacun. Ils contribuent à la solidarité en faisant prendre conscience de l'ensemble des réalités sociales vécues sur notre territoire communal. Ils s'articulent autour d'un projet de Ville qui vise à réduire les inégalités sociales et à défendre en priorité les citoyens les plus fragiles tout en promouvant un développement économique créateur d'emplois.

2.2. Les options territoriales

L'orientation générale pour la structure spatiale du territoire namurois est définie en fonction des caractéristiques historiques et géographiques qui ont forgé son identité et ses qualités. Un périmètre d'agglomération de forme étoilée dont le cœur est le centre ville, des bourgades et des villages régulièrement répartis dans le territoire rural ainsi que des sites d'activités économiques connectés aux réseaux de transport forment ensemble la structure spatiale de référence des établissements humains namurois.

2.2.1. Les réseaux et les modes de déplacement

L'organisation du territoire namurois se structure dans un premier temps autour et à partir de deux éléments principaux : la structure écologique, qui comprend les sites et les continuités naturelles et la structure écomobile qui inclut les transports en commun, les déplacements cyclistes, piétons et par voiture. Pour rendre compatibles et complémentaires les structures écomobile et écologique, l'armature spatiale de la Ville de Namur devra être, du moins partiellement, reconvertie.

Pouvoir accéder à pied, à vélo ou en transports en commun de son habitation à toutes les parties de la ville et, en priorité aux noyaux de vie et aux nœuds modaux, rencontre de nombreuses ambitions dont les principales sont : l'économie d'énergie, la réduction des émissions polluantes, l'utilisation parcimonieuse du sol et des infrastructures induite par la compacité de la ville des courtes distances, la préservation et la valorisation des sites et des pénétrantes naturelles, l'équité d'accès pour toutes les catégories sociales et la promotion de la santé.

Le schéma de structure a comme objectif d'utiliser le réseau de transports en commun, qu'il sera nécessaire à moyen terme de renforcer, comme levier des futurs développements urbains. Localiser la demande en transport au plus près, c'est-à-dire à des distances piétonnes, de l'offre en transports en commun est l'un des principes de conception du schéma de structure.

Le schéma de structure met également en évidence la nécessité de considérer de manière concomitante la mise en place d'un tel réseau avec une utilisation plus économe du sol, notamment à travers le principe de densification. L'objectif est de permettre aux habitants d'avoir moins besoin d'une automobile, aux entreprises d'avoir moins besoin d'un camion, mais aussi de réduire la pression du stationnement et favoriser l'intermodalité pour les personnes et les biens.

La structure écomobile dite inter-villes s'appuie sur le réseau SNCB et les infrastructures du port autonome notamment dans la perspective d'augmentation des échanges de biens et de personnes via l'utilisation de la voie d'eau. Le schéma organisationnel des transports en commun est polarisé autour de la gare de Namur. Ainsi, le schéma de structure communal conforte et renforce les effets d'entraînement du cœur de l'agglomération dans une perspective de renouvellement de la ville sur elle-même, conformément aux principes du développement durable.

La structure écomobile dite d'intra-ville considère la marche à pied, les déplacements à vélo, les transports en commun et les autres modes alternatifs à la voiture individuelle (voitures partagées, taxis sociaux...). Elle s'appuie sur le réseau TEC qui correspond au réseau viaire principal, support de l'ensemble des modes de déplacement, qui a historiquement structuré l'habitat et les activités de l'agglomération namuroise. Ce sont principalement les arrêts des transports en commun qui sont considérés compte tenu de leur rôle polarisateur; l'organisation du réseau des lignes (ligne structurante d'une fréquence de 7,5 min en heure de pointe et de 10/12 min hors pointes (15/30 min le soir) et ligne structurante complémentaire d'une fréquence de 15/30 min) devant être considérée comme une résultante logique de la localisation des arrêts.

La mise en œuvre de ces lignes 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. Des modes collectifs alternatifs à la voiture individuelle pourront venir compléter, le cas échéant, les lignes structurantes complémentaires afin d'offrir le niveau de service attendu.

La viabilité et les opportunités de la structure écomobile supposent une concentration spatiale d'habitants et d'usagers sur le territoire qui fait de la densité une notion centrale dans la conception. Cette notion est développée ci-après.

A l'exception de voiries assurant un rôle de desserte locale en cœur de village, le schéma de structure ne promeut pas la création de nouvelles infrastructures routières en dehors du périmètre d'agglomération et des bourgades.

Considérant que le centre constitue le pôle majeur d'attraction des mouvements de personnes, un réseau de bus convergent vers le centre est, en effet, une réponse appropriée. Mais la réalité est plurielle et on ne peut le nier.

Tout d'abord, il existe des pôles d'activité dont l'accès par bus n'est ni possible ni aisé. Ce sont des écoles, des cliniques, des bureaux, des commerces spécialisés, des centres de services, des entreprises dont le personnel comme la clientèle proviennent de toute l'agglomération et même au-delà. Pour y accéder, ils emploieront toujours la voiture par nécessité.

Si l'on veut faciliter la vie des usagers, renforcer l'attraction du territoire namurois pour les entreprises, améliorer la fréquentation des entreprises et services de la périphérie, et développer les lignes des TEC en site propre vers le centre, des liaisons d'un quartier de la périphérie à l'autre voire de meilleures connections à l'autoroute pourraient être utiles, dans une phase ultérieure de développement de la ville et pour autant que des besoins soient clairement identifiés. Le présent schéma de structure ne l'envisage pas comme élément faitier de sa réflexion, mais laisse la porte ouverte à un horizon plus lointain.

Ainsi, si le besoin en est démontré, notamment au regard de la pertinence du rapport entre les coûts en investissements/entretiens et le gain en mobilité, soit pour supprimer du trafic de transit soit pour désenclaver un secteur, une infrastructure routière pourrait être conçue aux conditions de :

- Respecter la qualité paysagère des sites traversés
- Minimiser les nuisances pour les riverains
- Préserver les espaces verts de grande qualité écologique
- Réduire la pression sur les espaces agricoles

Par ailleurs, la mise en place des P+R doit s'accompagner obligatoirement de mesures telles que par exemple la priorisation des lignes de bus.

Considérant que la zone agglomérée constitue un pôle majeur d'attraction, un réseau de bus convergeant vers les centres de Namur et de Jambes est une réponse appropriée. Il convient toutefois d'offrir à Jambes des liaisons directes vers d'autres entités namuroises importantes. La gare de Jambes doit devenir un pôle d'échange fort pour les transports collectifs.

2.2.2. La structure écologique principale et les espaces ruraux

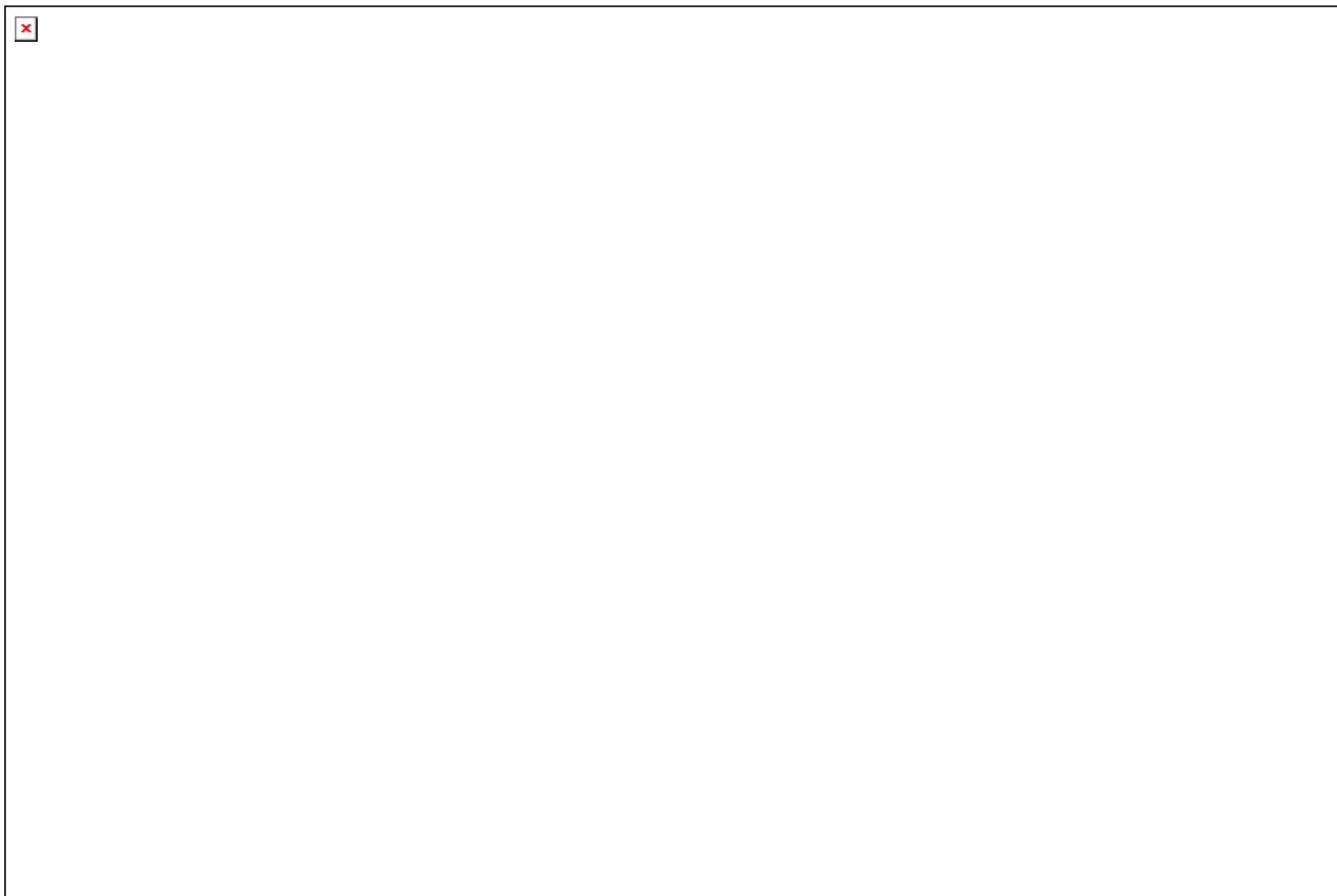
L'inscription de Namur dans son site naturel est un atout essentiel qui implique et mobilise l'ensemble des acteurs dans l'élaboration de nombreux projets de préservation et de valorisation des ressources naturelles. Qu'il s'agisse de l'ambition de tirer parti de la géographie singulière de son territoire et de la beauté de ses paysages, de la grande qualité de ses terres agricoles, de l'usage et des biotopes des cours d'eau, des services écologiques rendus par les bois, des espaces récréatifs et des promenades... La nature s'immisce 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 d'une structure de ville étoilée.

Géographiquement le réseau écologique se traduit par un découpage du territoire en différentes composantes fonctionnellement complémentaires, où les activités humaines sont plus ou moins intenses. Il est fait directement référence à la structure écologique principale qui reprend les différents éléments du territoire ayant un intérêt biologique. Elle est également complétée par les parcs, les

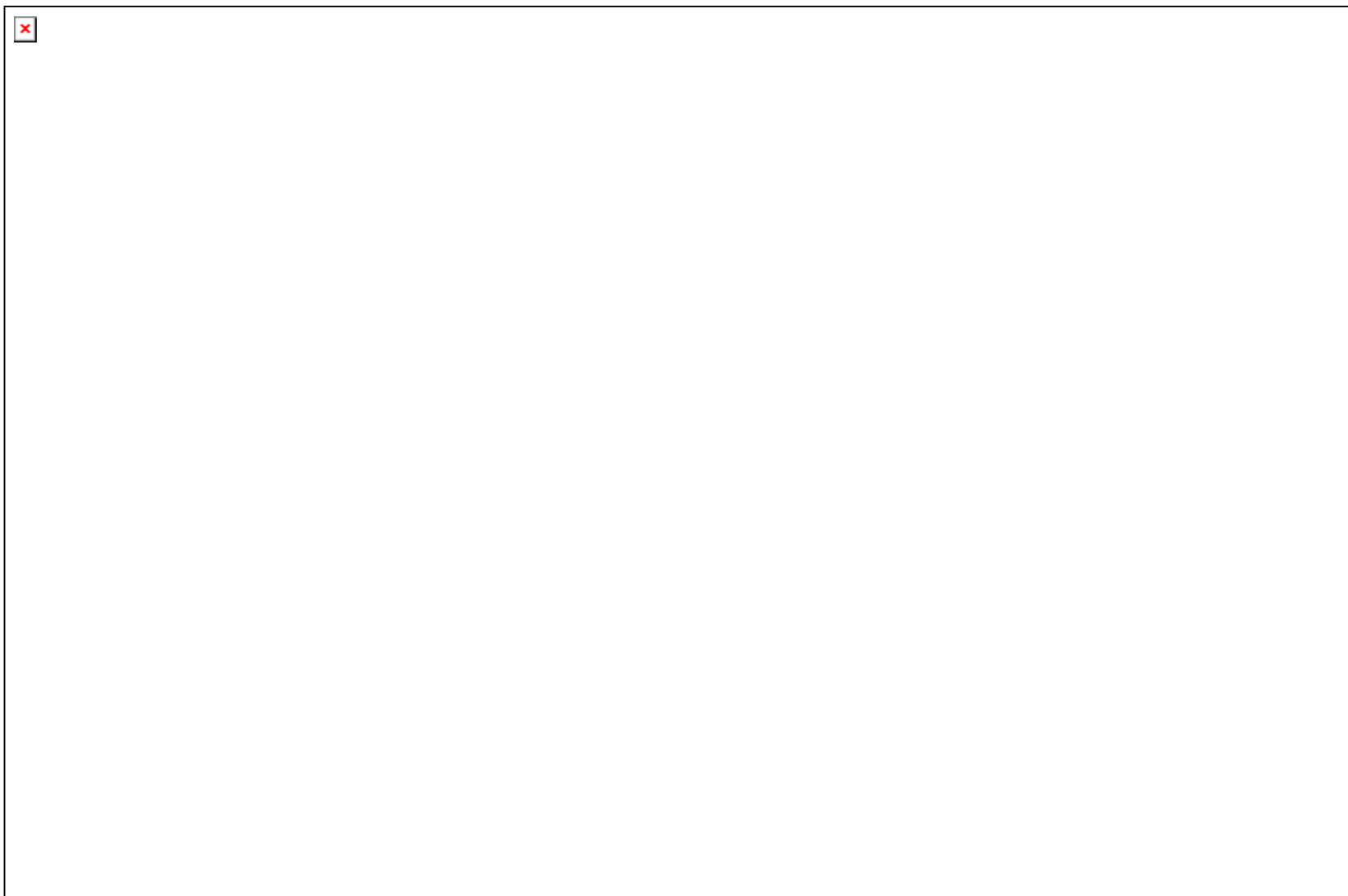
jardins publics et le maillage vert dans les quartiers qui outre leur rôle écologique ont une vocation sociale d'usage essentielle dans la trame urbaine.

Outre des mesures en faveur de la restauration de cette structure, la protection des espaces ruraux, les contraintes liées au milieu physique et les éléments du maillage bleu sont pris en considération lors du dépôt des projets d'urbanisation.

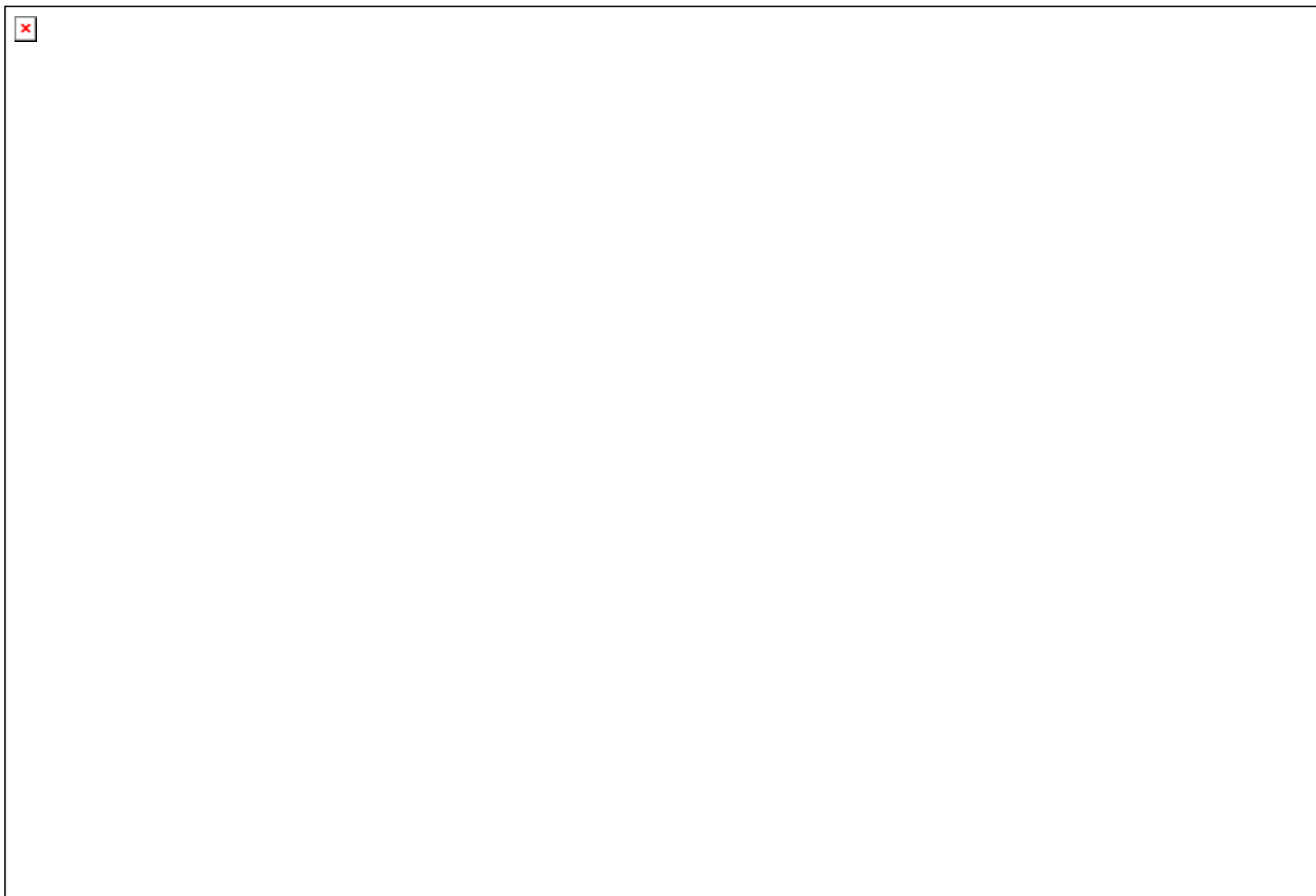
STRUCTURE ECOMOBILE



STRUCTURE ECOLOGIQUE ET ESPACES RURAUX



STRUCTURE TERRITORIALE



2.2.3. Un centre urbain étendu

Confirmant et consolidant l'évolution du déploiement du centre de Namur, soutenue dans les options d'études antérieures, le schéma propose une extension de la centralité namuroise à un territoire englobant l'environnement de la gare de Namur à Bomel-Saint-Servais, la Corbeille, le Grognon, la partie nord de Jambes et le quartier de la plaine Saint-Nicolas.

Diverses parties de la ville disposent aujourd'hui du potentiel d'accueil des fonctions urbaines majeures qui se complètent et se renforcent d'un point de vue fonctionnel : commerces du centre ville, université et hautes écoles, administrations publiques et sièges des pouvoirs régional et communal, équipements culturels, hôpitaux,... Il s'agira d'affermir ces interrelations par une structure de liaisons publiques claires et expressives qui permette d'aller facilement et agréablement à pied d'un lieu à un autre de ce centre urbain étendu. Ainsi, de manière particulière, la Meuse, ses rives, ses ponts et ses passerelles existantes et futures sont appelés à devenir autant de traits d'union fédérateurs symbolisant la vitalité de cette nouvelle centralité. En continuité avec la promenade de la Sambre, le schéma propose, comme axe de développement structurel, une promenade piétonne et cycliste d'une continuité sans failles reliant les deux rives de la Meuse entre le site des Grands malades et celui de la plage d'Amée. Installant une scénographie urbaine unique, elle valorisera le patrimoine architectural, urbain et naturel et accueillera de nouveaux équipements urbains majeurs sur la rive gauche.

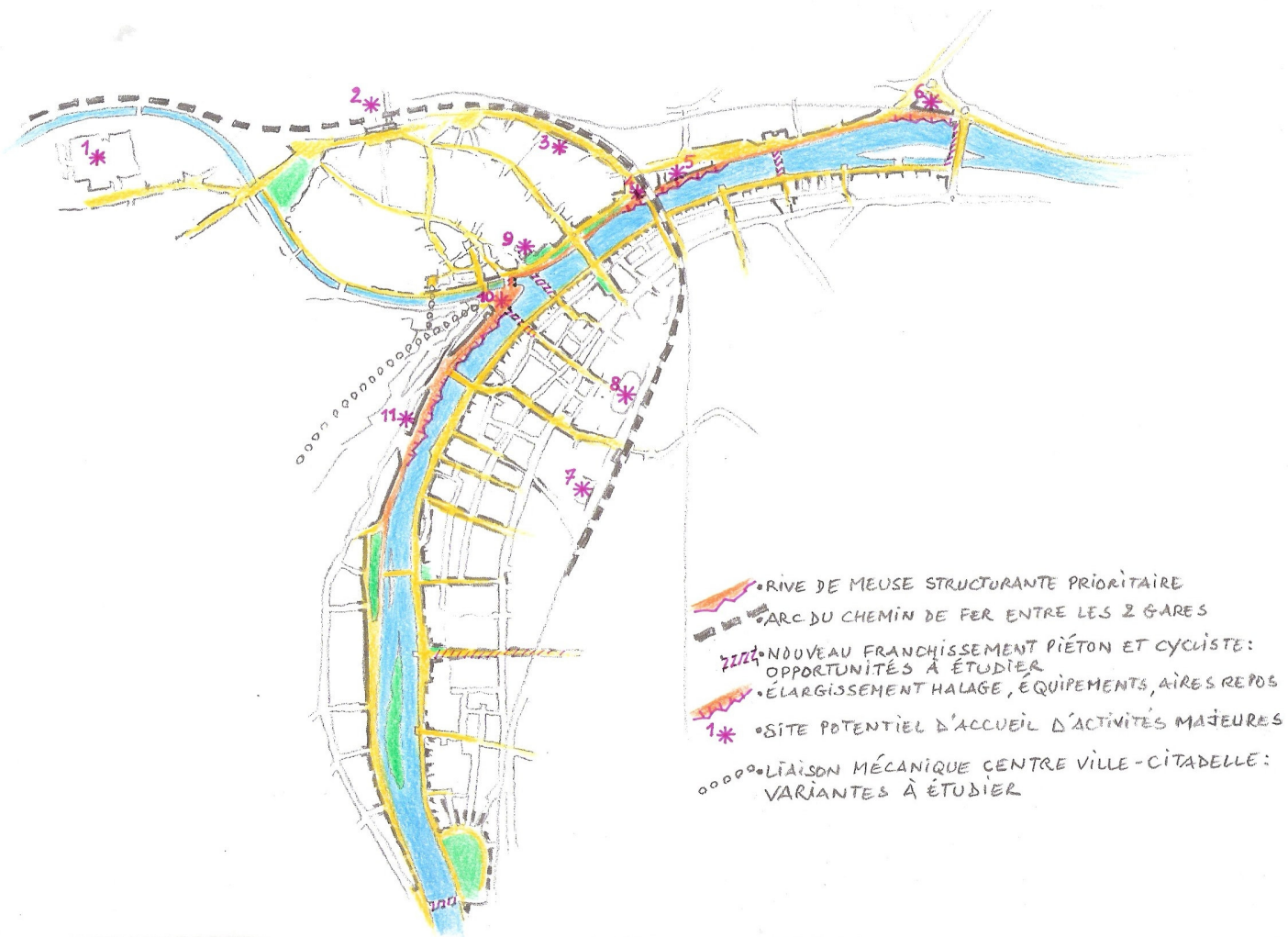
Les espaces de cette rive gauche ont vocation d'accueil privilégié de fonctions urbaines structurantes. Ils doivent valoriser la qualité du centre urbain dans ses multiples dimensions. C'est notamment dans ces espaces qu'un ou des nouveaux équipements culturels devraient trouver place. Dans cet esprit, la possibilité d'une passerelle piétonne et cycliste à hauteur du Grognon présente l'opportunité unique de relier la Corbeille, Jambes, le Grognon et la Citadelle. Un aménagement en encorbellement par rapport à l'actuel chemin de halage permettrait d'organiser des lieux de détente et récréatifs participant directement aux externalités générées par le centre urbain.

La mise en valeur des bords de Meuse offre l'occasion de développer et de donner une meilleure visibilité au transport des voyageurs par voie d'eau et notamment au tourisme fluvial, déjà présent à Namur, ce qui renforcerait ainsi la place du centre urbain dans son rôle de nœud dans le réseau des relations écomobiles, chemin de fer et voies navigables, aux échelles régionale et internationale.

Par ailleurs, le schéma préconise de fédérer autour de l'arc du chemin de fer, entre les gares de Namur et de Jambes, des implantations d'activités d'intérêt supracommunal tirant avantage d'une haute visibilité publique. Dans cet espace, on relève la présence de sites stratégiques en cours de valorisation (périmètre de remembrement de la gare de Namur, nouveau palais de justice ou à valoriser dans cette dimension supracommunale (ancien port du Bon Dieu , complexe sportif de Jambes, site Acina, plaine d'Enhaive...). Ce développement en arc vient croiser et compléter celui de la courbe du fleuve comme impulsion à la constitution du centre urbain étendu.

Il conviendrait d'étudier la faisabilité d'une navette ferroviaire Namur-Jambes, comme axe fort de l'armature du centre susceptible de renforcer son potentiel. Un transport urbain automatique pourrait par exemple, à long terme, opportunément relier, sur site propre, les gares de Jambes et Namur et desservir la multitude des lieux stratégiques qui se développent le long de cet axe. Un trolley-bus ou RER compterait aussi parmi les hypothèses à étudier.

L'extension du centre urbain sur la rive droite de la Meuse postulant de nouvelles liaisons, la possibilité d'un nouveau pont sur la Meuse doit donc être maintenue, notamment au bénéfice des TEC, sans préjudice de la capacité réelle, notamment budgétaire, de concrétiser cet ouvrage. Il en est de même sur la réflexion en cours relative à la passerelle cyclo-piétonne au confluent.



Expression du potentiel d'aménagement et d'accueil des rives de la Meuse
1. Palais Expo – 2. Gare de Namur – 3. Palais de Justice – 4. Site au croisement ligne ferrée/Meuse – 5. port du Bon Dieu – 6. Grands Malades
– 7. Acina – 8. Stade de Jambes – 9. Harscamp – 10. Grognon – Citadelle – 11. Casino



Coupe Grognon - Jambes

2.2.4. Les conditions de croissance et de densification

Les ambitions de croissance urbaine et de densification s'inscrivent dans l'évolution historique de l'agglomération namuroise et entendent permettre l'accueil de nouveaux habitants et de nouvelles activités en améliorant les conditions de vie des habitants et usagers actuels. Un des objectifs poursuivis est d'attirer et de stabiliser dans leur parcours résidentiel la population des 30 – 45 ans en améliorant l'offre de services adaptée à cette tranche d'âge : logement ; accueil de la petite enfance, infrastructures sportives et culturelles, ... Pour permettre à ce public de disposer d'un parc de logements adapté à son mode de vie mais aussi afin de rencontrer les demandes de cohabitation (habitat intergénérationnel, habitat kangourou¹...), la Ville peut prendre des mesures pour limiter la division excessive d'immeubles existants et pour favoriser le maintien et la création de logements familiaux.

Face à l'augmentation attendue de la population, la densité d'occupation d'un territoire constitue une condition structurelle afin de réduire la dépendance à la voiture et de viabiliser les services, commerces et équipements de proximité.

C'est dans cette perspective que la structure territoriale a été envisagée à travers la mise en place d'un réseau écomobile performant et une planification différenciée du territoire induisant ainsi ce que l'on peut désigner comme une éco-accessibilité, à savoir le rapport optimal entre l'urbanisation et l'écomobilité.

L'option fondamentale d'une urbanisation différenciée en fonction de la densité est d'abord et avant tout basée sur la morphologie bâtie existante. La différenciation par classe correspond globalement aux caractéristiques du bâti namurois et entend valoriser et développer leurs spécificités propres. A partir de cette armature générale, les critères qui sont utilisés pour fixer une fourchette de densité se basent sur une proximité piétonne des services, commerces et équipements concentrés dans les noyaux de vie et proches des arrêts de transport en commun.

- Le centre urbain (classe A+).
- Les parties centrales des quartiers urbains (classe A).
- Les parties périphériques des quartiers urbains (classe B+).
- Les bourgades (classe B).
- Les villages (classe C+).
- Les ensembles résidentiels et l'habitat isolé (classe C).

Les 3 premières classes (A+, A et B+) forment ensemble le périmètre d'agglomération.

Le périmètre d'agglomération et les bourgades correspondent à la notion de noyau d'habitat tel que le définit l'article 174 du CWATUPE et l'article 79 du CWL. Le schéma de structure relaie de la sorte les orientations fixées à l'échelle régionale.

Dans les classes A+, A, B+ et B, sont représentés des « noyaux de vie » qui rassemblent dans un périmètre restreint les commerces, services et équipements et forment un centre attractif, d'une part, pour les habitants et les usagers qui bénéficient de cette proximité physique leur épargnant des trajets inutiles et, d'autre part, pour les gestionnaires de ces commerces, services et équipements dont la fréquentation est accrue grâce à l'accroissement des opportunités offertes par ce regroupement.

¹ L'habitat kangourou peut prendre différentes formes. Il peut s'agir de « la cohabitation entre une famille et une personne âgée, cette dernière occupant une partie de la maison – généralement le rez-de-chaussée – tandis que le ménage occupe le reste de l'habitation. Cette formule d'habitat permet aux personnes âgées de mieux vivre chez elles grâce à un voisinage bienveillant (asbl Question Santé).

Le schéma de structure donne notamment une orientation sur la densité optimale de logements et d'activités pour les différentes classes identifiées. Cette démarche a pour objectif de conforter la structure spatiale projetée en orientant la répartition des habitants sur le territoire communal.

Les densités recommandées sont des valeurs guides qui doivent permettre d'orienter et d'encadrer les projets urbanistiques et architecturaux. Elles doivent permettre de faire émerger des réponses adéquates aux caractéristiques des sites tout en concrétisant les propositions de croissance urbaine différenciée définies par le schéma de structure.

L'évaluation de la densité s'opère sur les parties de la parcelle reprises en zone d'habitat et/ou en zone d'habitat à caractère rural. Ces valeurs-guides doivent être utilisées de manière nuancée pour tenir compte des caractéristiques du contexte déjà bâti. Dans certains cas, comme par exemple lors de projets de rénovation ou de construction neuve qui s'insèrent ponctuellement dans un tissu bâti existant, des recommandations visant l'intégration et l'accord seront formulées.

La pertinence d'un projet dépend de l'adéquation entre la densité du bâti et la qualité de vie résultant de l'organisation des espaces publics et privés, condition essentielle à une bonne perception de la densité. C'est ainsi que les densités indiquent un cadre de référence qui peut être adapté, le cas échéant, pour mieux tenir compte du contexte paysager ou de caractéristiques environnementales ou topographiques. De même, afin de préserver l'intimité et l'éclairage naturel des habitations, des distances suffisantes entre façades arrières doivent pouvoir être ménagées.

En cas de réaffectation des zones de services publics et d'équipements communautaires situées dans le périmètre d'agglomération ou dans une bourgade, il est souhaitable que cette réaffectation privilégie les destinations admises en zone d'habitat. Il sera alors tenu compte des classes d'urbanisation du périmètre d'agglomération (A+, A, B+) ou de la bourgade (B) du contexte.

Dans les autres cas de figure, le schéma propose de maintenir l'affectation des zones de services publics et d'équipements communautaires.

2.2.5. La mixité sociale et générationnelle

L'amplification de la politique d'hospitalité et de responsabilité vis-à-vis des populations précarisées, autochtones et allochtones, comme expression de la qualité d'une ville durable, fait partie des ambitions namuroises. C'est l'une des lignes directrices exprimées dans la déclaration de politique communale.

La mixité sociale est un vecteur essentiel de la dynamique économique et culturelle de la ville de Namur et constitue un moyen pour promouvoir le lien social et la solidarité. Mais l'enjeu est avant tout la solidarité redistributive et celle-ci ne passe pas nécessairement par un mélange social plus ou moins imposé. La mixité sociale est à encourager, en ce y compris dans les noyaux périphériques.

L'enjeu est de taille car :

- les quartiers centraux attirent les étrangers, les étudiants, les personnes seules ou avec un enfant, généralement locataires, ainsi que les personnes âgées en appartement; de ce fait, il existe un fort turnover de population dans ces quartiers, avec le risque de paupérisation qui en résulte ;
- par contre, les communes vertes attirent les ménages avec enfants ainsi que les grandes familles;
- l'offre qui est faite à ces derniers n'est cependant pas suffisante puisqu'ils quittent le territoire communal en plus grand nombre qu'il n'en arrive.

Face à cette situation, la Ville réagit par diverses mesures: frein à la division des maisons en petits logements; obligation pour les promoteurs d'offrir des appartements de grande taille ; encouragement à la construction d'immeubles d'habitation dans les espaces interstitiels et autres friches urbaines. De son côté, le schéma de structure dessine une ville où, grâce à l'augmentation des densités, les

services de proximité sont améliorés et les transports publics renforcés. Il parie sur une urbanisation de qualité pour attirer la population des tranches d'âges intermédiaires (de 30 à 45 ans).

La mixité générationnelle est effectivement souhaitable dans toutes les classes d'urbanisation dans la mesure où elle accroît les chances d'échanges et de mutualisation de services et de biens entre les habitants et dans la mesure où, à l'exception de la classe C, elle augmente la viabilité de services, de commerces et d'équipements de proximité qui bénéficient dès lors d'une clientèle suffisamment variée.

Dans tous les cas, il importe avant tout d'améliorer les conditions de vie des quartiers les plus précarisés et de conforter les dynamiques sociales et les réseaux d'entraide et de solidarité qui y existent.

Une maîtrise foncière sera sans doute nécessaire dans la mesure où les prix risquent d'être plus élevés dans les parties centrales. A cette fin, la Ville de Namur se dotera d'outils et de moyens visant à mettre en place une politique urbaine opérationnelle notamment via sa régie foncière. La collaboration active avec les sociétés de logements sociaux et une politique de négociation avec les porteurs de projets privés doivent être poursuivies.

Les grandes options d'éco-accessibilité du schéma, à savoir la structuration de l'agglomération autour et à partir de la marche à pied, du vélo et des transports en commun, constituent une des politiques d'intégration et de mixité sociale les plus efficaces afin de réduire les inégalités sociales. Dans cette perspective, des nouveaux franchissements et l'amélioration de franchissements existants piétons et cyclistes des lignes de chemin de fer et des cours d'eau sont envisagés afin de contribuer au désenclavement des quartiers socialement fragilisés situés dans les plaines mosane et sambrienne. Ces nouveaux franchissements proposés figurent sur la carte n°3.

2.2.6. La conception et l'aménagement des espaces publics

Délimités par le sol et les façades des constructions, les espaces publics façonnent l'image perçue du périmètre d'agglomération, des bourgades et des villages en fonction de leurs caractéristiques spatiales (largeur, hauteur...) et du traitement des surfaces qui les constituent. L'aménagement de l'espace public constitue le complément à la gestion des formes d'urbanisation qui définissent le gabarit de ses parois bâties. La scénographie urbaine, mais aussi des bourgades et des villages, se conçoit à partir des espaces publics qui forment la trame en creux, assurent la continuité des agglomérations et constituent ainsi l'espace de référence et d'unité pour l'intégration et la valorisation de l'architecture.

D'une manière générale, l'aménagement de l'espace public du territoire namurois doit renforcer la structure bâtie en termes d'affirmation, de perception et de compréhension de l'espace de la ville, des bourgades et des villages. Notamment, la lecture des centres et des noyaux de vie doit être assurée par des aménagements qui donnent clairement la priorité à l'expression de la vie sociale et aux déplacements piétons et cyclistes. Ainsi, le dessin de places rénovées ou nouvelles contribue fortement à l'identification des habitants à leurs quartiers, à leurs bourgades et à leurs villages. Tant dans l'aménagement de nouveaux quartiers ou de parties de quartier que dans la réhabilitation des quartiers existants, on veillera particulièrement à la création d'espaces verts. En domaine public et dans la mesure du possible également en domaine privé, ceux-ci seront d'un seul tenant par projet urbanistique afin de faciliter leur entretien. Ils assureront la perméabilité du sol. Ils seront le prolongement naturel des coulées vertes si caractéristiques du paysage namurois et des jardins privés.

La définition d'une nouvelle centralité namuroise réunissant l'environnement de la gare de Namur à Bomel-Saint-Servais, la Corbeille, le Grognon, la partie nord de Jambes et le quartier de la plaine Saint-Nicolas appelle de nouvelles liaisons et de nouvelles continuités piétonnes et cyclistes qui feront, en particulier, de la Meuse et de ses rives le nouvel espace central de Namur.

2.2.7. L'accompagnement du développement économique du territoire

S'il n'est pas, à proprement parler, un outil de développement économique, le schéma de structure doit créer les conditions territoriales de ce développement de manière durable en proposant une stratégie de localisation des activités en fonction de leurs caractéristiques, de leurs besoins et de leur environnement dans le cadre d'un développement urbain intégré. L'économie namuroise doit chercher à valoriser sa différence et ses atouts notamment touristiques, en tendant vers un développement durable créateur d'emplois au service de toutes les parties de son territoire. En prenant dès aujourd'hui une position avancée sur ce plan, la Ville de Namur a l'ambition de voir son économie répondre mieux aux exigences économiques, sociales et environnementales de l'avenir.

En soi, le schéma de structure n'a pas pour vocation de résoudre tous les problèmes socio-économiques, mais il constitue un outil de gestion qui peut contribuer à faire émerger des réponses sous l'angle territorial.

La stratégie proposée se décline essentiellement sur quatre axes :

- préserver les spécificités de la structure commerciale de Namur ;
- promouvoir la mixité fonctionnelle et le renouvellement urbain au sein du périmètre d'agglomération et des bourgades ;
- favoriser un aménagement plus durable des sites économiques et logistiques ;
- soutenir une agriculture et une sylviculture durables.

2.2.7.1. La préservation des spécificités de la structure commerciale

Le commerce namurois est caractérisé par l'existence de plusieurs «nodules». Ces nodules commerciaux rassemblent des commerces qui forment un noyau attractif à l'échelle sous-régionale, communale ou à l'échelle du quartier.

Les deux nodules commerciaux du centre urbain (Corbeille et Jambes-centre) sont axés principalement sur l'équipement de la personne (vêtements, chaussures,...). Au sein de la Corbeille, cette offre est complétée par le commerce de loisirs, les magasins à rayons multiples et l'entretien de la personne (cosmétique, ...). A Jambes-centre, plus peuplée, on note également une forte présence d'un commerce alimentaire.

Outre ces deux nodules centraux, on relève également la présence de nodules dans les quartiers urbains. Ces derniers sont axés principalement sur le commerce de type alimentaire et rayons multiples desservant les différents quartiers de l'agglomération namuroise. On retrouve également dans ces nodules, essentiellement le long des axes, un commerce dit d'encombrants (équipements de la maison, véhicules motorisés,...).

On note donc une dualité entre un commerce central jouant davantage le rôle de « fun shopping » et un commerce périphérique davantage orienté vers le « run shopping ». Ces spécificités permettent au centre-ville de conserver son identité et son attractivité tandis que les nodules extérieurs couvrent davantage les besoins de base notamment alimentaires dans les quartiers.

Cette complémentarité et cette fragile dualité, qui font la force du commerce namurois, sont par conséquent à préserver. Ainsi, la Ville de Namur ne souhaite pas renforcer l'équipement de la personne en-dehors des nodules de Namur, pas plus que de créer de nouveaux nodules périphériques qui viendraient mettre à mal les nodules existants. Au contraire la priorité est au renforcement des spécificités des nodules actuels. Dans certains nodules situés en classe A, comme dans le cas du nodule d'Erpent, il sera également important de veiller à limiter les surfaces admissibles. Ainsi les nodules des quartiers urbains demeureront, en importance, toujours secondaires par rapport au centre urbain.

2.2.7.2. La mixité fonctionnelle

Le principe de la mixité fonctionnelle vise à privilégier à l'intérieur du périmètre d'agglomération et des bourgades, l'implantation d'activités compatibles avec les fonctions résidentielles. La mixité fonctionnelle renforce la vitalité du centre urbain, des quartiers urbains et des bourgades en multipliant les occasions de fréquentation, facilite et améliore le service des transports en commun, offre l'opportunité d'habiter et de travailler dans la même zone réduisant par conséquent les déplacements, garantit un contrôle social diurne, assure de meilleurs rendements pour les réseaux de chaleur et enfin stimule le caractère architectural du quartier. C'est essentiellement dans les noyaux de vie que cette mixité fonctionnelle est à encourager.

Comme déjà évoqué, du point de vue de son développement commercial, Namur se caractérise par son centre urbain et sa concentration de surfaces petites et moyennes intégrées dans le tissu ancien et génératrice d'une ambiance urbaine de qualité qui en fait un atout et une spécificité d'intérêt supracommunal. Complémentairement à cette concentration, des nodules commerciaux de quartier forment des noyaux de vie fréquentés quotidiennement et contribuent également au développement urbain intégré des quartiers.

Ainsi, la mixité fonctionnelle et le développement des activités et des équipements s'organisent de manière préférentielle suivant les classes d'urbanisation en fonction des orientations suivantes :

- **Les services et équipements publics majeurs** (université, équipements culturels ou sportifs, pôles administratifs ou de santé, fonctions politiques ou liées à la justice, ...) se localisent de préférence dans le centre urbain (classe A+) et dans les parties centrales des quartiers urbains (classe A). La présence de ces services et équipements constitue le vecteur principal du rayonnement régional et suprarégional du territoire namurois. Elle assure en outre la formation d'une ambiance de centre urbain qui favorise des externalités spécifiques et qui est propice aux rencontres et aux échanges informels et aux événements collectifs qui rythment la vie namuroise.
- **Les services et les équipements publics dits de proximité** (garderies et crèches, services sociaux et de santé, agences de services à la personne et au ménage, infrastructures de sports ou loisirs en salle principalement, équipements culturels ou communautaires, services publics ouverts à la population, ...) se localisent de préférence dans le centre urbain (classe A+), dans les parties centrales des quartiers urbains (classe A), et dans les bourgades (classe B).
- **Les activités commerciales destinées aux particuliers de biens non-encombrants courants** (boulangerie, boucherie, poissonnerie, épicerie, commerces généralistes de type « supermarchés », commerces de journaux, tabac et/ou boissons, pharmacie, banque, ...), **les activités liées à l'entretien de la personne** (coiffeur, opticien, etc.) et **les activités horeca** se localisent également de préférence dans le centre urbain (classe A+), dans les parties centrales des quartiers urbains (classe A), dans le noyau de vie² de La Plante (classe B+), dans les bourgades (classe B) et dans les villages (C+). Dans la classe B+, il peut être pertinent d'accueillir des commerces de biens non-encombrants courants compte tenu de la situation des lieux. Le noyau de vie de La Plante constitue un cas particulier dans la mesure où il s'agit de l'unique noyau de vie se situant en partie périphérique des quartiers urbains (classe B+). Les conditions permettant d'affecter en partie centrale des quartiers urbains (classe A) ce quartier ne sont en effet pas rencontrées. Il s'agit essentiellement de la possibilité d'assurer la viabilité d'une ligne en transport en commun structurante tenant compte des densités d'occupation rencontrées dans cette partie de la vallée.
- **Les activités commerciales destinées aux particuliers de biens non-encombrants semi-courants** (bien liés à l'habillement et à l'équipement de la maison notamment) se localisent

² Les noyaux de vie rassemblent les commerces, services et équipements de proximité forgeant les identités des quartiers par la fréquentation quotidienne des espaces publics de ces centres par les habitants et les usagers. Ils sont délimités, à titre indicatif, sur la carte n°1 « Expression cartographiée des mesures d'aménagement ».

de préférence dans le centre urbain (classe A+). Le cas échéant ces activités peuvent se localiser dans ou à proximité immédiate d'un noyau de vie des quartiers urbains (classe A) pour autant :

- qu'elles s'y localisent dans une logique de diversification de l'offre commerciale ;
 - qu'elles démontrent que ce choix de localisation ne porte pas atteinte à l'attractivité et la viabilité d'activités vendant les mêmes biens dans le centre urbain (classe A+), plus particulièrement dans le secteur de la maroquinerie, de la vente de vêtements et d'articles de modes et de la bijouterie ;
 - que l'implantation ne s'envisage pas sous la forme d'un centre commercial généraliste ou thématique.
- **Les activités commerciales de biens encombrants, de biens à destination des professionnels et les activités de production de biens matériels** générant des flux importants se localisent de préférence, le long des voies structurantes, des voies principales et des voies de liaisons interquartiers telles que définies dans la hiérarchie du réseau, à l'exclusion du centre urbain (classe A+).
 - **Les activités de gestion et d'administration et les activités de production de biens immatériels** (activités de services, tertiaires, ...) se localisent de préférence dans le centre urbain (classe A+), dans ou à proximité immédiate d'un noyau de vie des quartiers urbains (classe A) et dans les parties périphériques des quartiers urbains les plus accessibles en transports en commun (classe B+).
 - **Les bâtiments d'activités agricoles et sylvicoles** (en ce compris le traitement de la biomasse) se localisent de préférence dans les bourgades (classe B) et dans les villages (classe C+). Ils peuvent le cas échéant se localiser dans les ensembles résidentiels et l'habitat isolé (classe C) pour autant qu'ils entretiennent une relation avec le territoire agricole proche.

On pourrait toutefois ajouter que la mixité fonctionnelle qui est préconisée (mélange des activités de production et de service avec l'habitat) peut davantage trouver à s'appliquer pour les micro-entreprises et les commerces. Mais elle doit s'accompagner d'un équipement adéquat, par exemple en fibres optiques, qu'il n'est pas possible de généraliser. Cette mixité ne satisfait pas de plus aux besoins des entreprises qui génèrent du charroi, font du bruit, occupent de vastes espaces ou recherchent la complémentarité. Pour elles, il faut des zones identifiées (voir ci-après).

2.2.7.3. L'évolution des sites économiques et logistiques

Le schéma vise également l'encadrement de l'évolution des sites économiques et logistiques. Le rôle de ces zones est d'assurer le développement jugé incompatible avec la fonction d'habitat. Dans ces zones, il est opportun de prendre en compte la proximité de la zone urbaine et des arrêts de transports en commun. De même, il importe d'y prévoir une plus grande densité d'occupation, un renforcement de leur qualité environnementale et paysagère, le développement de filières horizontales et/ou verticales ainsi que de soumettre les décisions d'extension à des exigences environnementales précises.

De manière plus particulière, le schéma de structure envisage :

- la reconfiguration du parc économique monofonctionnel de Bouge vers une affectation plurifonctionnelle venant renforcer le périmètre d'agglomération ;
- la consolidation et à long terme l'extension du parc économique thématique Ecolys ;
- le maintien du parc économique de Naninne dans son emprise actuelle avec une recherche d'une meilleure occupation ;

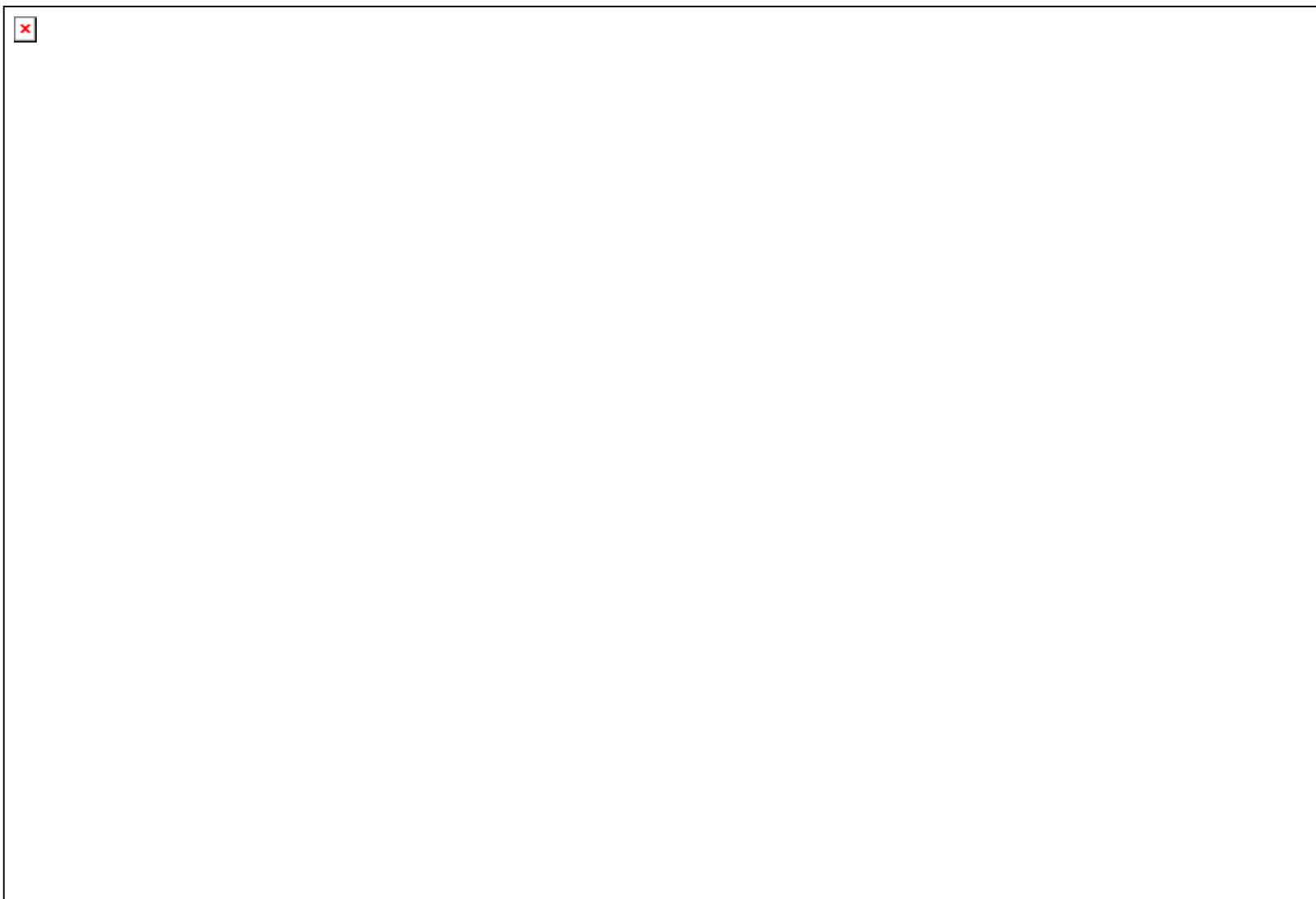
- à plus long terme, la valorisation du site de Ronet dans une perspective multimodale (eau-rail) et en relation avec les services urbains.

2.2.7.4. Le soutien à une agriculture et une sylviculture durables

L'organisation des espaces agricoles et sylvicoles doit concourir à quatre enjeux majeurs qu'il faut nécessairement tenter de concilier :

- nourrir les populations par une agriculture productive, garantir la sécurité sanitaire de l'alimentation sur des marchés locaux et mondialisés ;
- offrir un cadre de vie de qualité aux populations qui résident, de manière permanente ou temporaire, sur des territoires attractifs ;
- permettre le fonctionnement d'une économie territoriale diversifiée (productive, résidentielle, agrotourisme, circuits courts, loisirs, ...). A cette fin, la création de magasin d'alimentation biologique et de halles de produits frais aux circuits courts sera encouragée ;
- assurer une fonction environnementale, valoriser le patrimoine et concourir à la biodiversité.

STRUCTURE COMMERCIALE



2.2.8. Namur comme Capitale

La mise en place du schéma de structure doit rendre effectives la définition et la mise en œuvre d'un projet de territoire cohérent et par là-même affirmer un projet spécifique de ville-capitale différent mais complémentaire des autres grandes villes wallonnes. Il doit permettre l'émergence d'une centralité renforcée et étendue, participant d'une dynamique urbaine nouvelle pour promouvoir Namur comme 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. La valorisation de la durabilité, dans toutes ses dimensions, devrait renforcer une identité et une visibilité trop faibles aujourd'hui. Source de développement, elle contribuera à rendre possible de grands projets novateurs et nécessaires à la concrétisation des ambitions namuroises. Namur a pour cela des atouts indéniables et doit conforter ses fonctions d'échanges, de décisions et d'innovation. Elle a la capacité de concilier le développement économique durable et le bien-être de ses habitants.

La présence du Parlement wallon ainsi que des institutions exécutives et administratives revêt, à cet égard, une dimension symbolique forte. Elle devrait pouvoir être renforcée par l'arrivée de l'école de gestion administrative et, à moyen terme, l'arrivée de nouveaux fonctionnaires. Un cadastre des bâtiments susceptibles d'accueillir de nouvelles fonctions administratives a été dressé. Le schéma de structure préconise de localiser ces nouvelles fonctions à au sein du périmètre d'agglomération et de préférence en classe A+ et A. Le déploiement du nouveau Palais de Justice sur le site des casernes est également un élément important de cette image institutionnelle.

Namur comme capitale doit également améliorer sa visibilité et se doter ou renouveler certains de ses équipements et infrastructures notamment culturels ou événementiels. En effet, certaines infrastructures culturelles font défaut à Namur: comme une grande bibliothèque fonctionnelle, un lieu d'exposition, une salle de concerts d'envergure. Ces infrastructures contribueront à accroître le rayonnement culturel de la Capitale. Sans exclure d'autres possibilités, comme notamment l'extension programmée de Namur Expo, le schéma de structure organise une nouvelle centralité à travers la mise en œuvre de la classe A+. La Meuse y devient dès lors l'espace fédérateur symbolisant sa 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 implantations d'activités d'intérêt supracommunal. Au croisement de ces deux espaces, l'ancien site du port de Bon Dieu relève d'une position stratégique de première importance.

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 emporte plusieurs enjeux définis à travers un périmètre de remembrement urbain en cours d'élaboration. Le premier est le déplacement de l'actuelle gare des bus sur la dalle de la gare SNCB permettant le développement d'un nouveau centre commercial dans le prolongement de l'axe rue de Fer – rue de l'Ange. L'objectif est de venir renforcer l'attractivité commerciale de cet axe et plus globalement du centre urbain. Quant à la valorisation des abords de la gare de Jambes, elle est à envisager dans une perspective multifonctionnelle à travers l'élaboration d'un périmètre de remembrement urbain. Ce site emporte également des enjeux qui dépassent le territoire communal.

Pour accueillir au mieux les travailleurs du centre urbain (Namur et Jambes), de nouveaux P+R sont créés en amont des axes d'accès, sur les lignes structurantes de bus, notamment à Bouge, Erpent et Belgrade. Les parkings en ouvrage en entrées de ville, existants ou à créer, ainsi que les espaces de stationnement en voirie sont destinés à accueillir les nombreux visiteurs des entreprises et services publics et les clients du centre-ville. Un parking souterrain devrait notamment être créé, entre autres opportunités (Saint-Aubain, Casino, ...), au Grognon avec des places dédiées au Parlement wallon et d'autres aux travailleurs, clients et habitants du centre-ville.

Les espaces publics du centre ville valorisent la convivialité et le partage de l'espace avec une priorité au piéton. La faisabilité, notamment budgétaire, d'une passerelle cyclo-piétonne entre Namur et Jambes reliant les deux cœurs de ville, devrait être approfondie.

Sur le plan sportif, la priorité est à donner au complexe de Jambes. Facilement accessible en transport en commun et par les modes de déplacements dits doux, générateur d'externalités d'agglomération, la vocation de ce site doit être confortée pour en accentuer son rayonnement à l'échelle sous-régionale.

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 tertiaire cognitif s'appuyant sur l'université rassemblant l'enseignement, la recherche et les entreprises innovantes en la matière s'inscrit dans cette perspective. Dans la perspective d'un développement urbain intégré, l'ancrage de l'université dans le centre urbain constitue un atout, qu'il faudra renforcer en se saisissant de l'opportunité qu'offre la reconversion du Palais de Justice. En cœur de ville, l'université est un stimulant majeur pour l'économie namuroise et conforte l'attractivité de son image et de son rayonnement urbain. Ecolys participe d'une dynamique similaire. S'étendant sur une superficie de 45 hectares, ce parc est dédié à l'éco-construction et s'appuie sur deux clusters locaux (Cap 2020 et Eco-construction). Avec Créalys, il s'agit d'un parc de première importance à l'échelle régionale. Les changements proposés au plan de secteur sur le zoning de Rhisnes et sur le plateau de Bouge visent à élargir la capacité d'accueil pour les PME et une activité économique bien intégrée. A cet égard, la nouvelle zone de Bouge s'appuiera sur la dynamique de la chaussée de Louvain et pourrait être destinée à la santé et aux services à la personne.

Sur le plan touristique, la promotion des activités de loisir en lien avec la Meuse, le développement de l'éco-tourisme sur un territoire au patrimoine naturel bien préservé, la mise en valeur du centre ancien protégé, de ses principaux musées et de son commerce spécialisé dans l'équipement de la personne, 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 commune et la référencent encore davantage comme ville durable dont le développement est basé sur des ressources renouvelables. Dans cette logique, une liaison cœur de ville – Citadelle doit compter parmi les projets prioritaires à opérationnaliser à terme.

En matière de réseaux de communication, 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 celle de l'axe Bruxelles – Luxembourg pour jouer pleinement son rôle de plaque tournante. C'est également le cas en matière fluviale. Si à court terme, la possibilité de valoriser le site de Ronet n'est pas envisageable, ce potentiel doit être conservé pour l'avenir. Il est identifié comme un site stratégique à affecter en zone économique dans une perspective multimodale.

Le projet de territoire doit permettre l'affirmation et la construction d'une identité namuroise s'appuyant sur la solidarité entre les habitants, entre les quartiers mais aussi avec les communes voisines dans un projet de territoire supracommunal qu'il reste encore à définir. Namur s'inscrit néanmoins dans une vision de la gestion du territoire de son bassin de vie dite polycentrique où chaque centralité se définit sur base de ses atouts et opportunités dans une logique de complémentarité et non de concurrence.

Namur conserve néanmoins sa vocation d'accueil afin de répondre aux enjeux posés à l'échelle régionale notamment en termes de gestion parcimonieuse du sol et de lutte contre l'étalement urbain. On relèvera que la proposition du schéma de structure permet, potentiellement, à la Ville de Namur de compter en 2025 environ 122.500 habitants et ce sans compter le vraisemblable essor du phénomène émergent de cohabitation. Ce chiffre est supérieur de 40% à la perspective démographique qui annonce approximativement une population de 118.000 habitants. Ce faisant, Namur remplit son rôle de pôle au service d'un bassin de vie étendu tel que lui assigne le schéma de développement de l'espace régional.

3. La structure territoriale

Le schéma de structure identifie à l'échelle du territoire de Namur, un périmètre d'agglomération qui regroupe le centre urbain (Corbeille + environnement de la gare de Namur à Bomel-Saint-Servais + Grognon + partie nord de Jambes + plaine St-Nicolas) et les parties centrales et périphériques des quartiers urbains. Il s'agit d'un périmètre jugé réaliste pour un renouvellement de l'offre en logements et une amélioration significative de l'offre en transports collectifs urbains. Il est également marqué par la présence de fonctions ou d'équipements majeurs (université, équipements culturels ou sportifs, pôles administratifs ou de santé, points d'arrêt ferroviaire) ou présentant des caractéristiques urbaines pouvant les accueillir.

Ce périmètre constitue le vecteur principal du rayonnement régional et suprarégional et le territoire moteur pour l'attractivité de Namur.

Ce territoire qui concentre une large part des fonctions économiques de Namur-Capitale peut encore évoluer, tant dans la forme de ses tissus que dans son fonctionnement. Il est notamment capable d'absorber une large part de la croissance dans les années à venir, tant du point de vue de l'habitat, de l'emploi mais aussi des équipements et services à la personne, sans pour autant remettre en question ses qualités.

Au sein du territoire à vocation rurale, le schéma de structure identifie un certain nombre de bourgades jouant un rôle de centralité secondaire par rapport aux villages, aux ensembles résidentiels et à l'habitat plus isolé.

Ainsi, tout ensemble, le périmètre d'agglomération avec son centre urbain et ses quartiers, les bourgades et les villages forment une nouvelle armature structurelle hiérarchisée du territoire communal namurois.

Voir carte n°1 : Expression cartographiée des mesures d'aménagement

3.1.1. Le centre urbain (classe A+)

Dans le centre urbain, les orientations de développement sont définies en considérant les éléments suivants :

3.1.1.1. Caractéristiques de localisation

Description

Le centre urbain réunit l'environnement de la gare de Namur à Bomel-Saint-Servais, la Corbeille, le Grognon, la partie nord de Jambes et le quartier de la plaine Saint-Nicolas. Il concentre les grandes fonctions urbaines de la ville, dont notamment et en particulier les institutions de la région wallonne, les deux nodules commerciaux principaux et les Facultés Universitaires Notre-Dame de la Paix, ainsi que de l'habitat. Sa densité bâtie y est dense et organisée en ordre continu à quelques exceptions près. Il est facilement accessible à partir de la gare de Namur et de celle de Jambes et bénéficie du passage de très nombreuses lignes des TEC. Il est longé et traversé par la Meuse et la Sambre.

Le centre urbain tel que défini est assimilé dans son entièreté à un noyau de vie.

Critères de délimitation

- Territoire dans lequel les parcelles sont situées à moins d'une distance approximative de 300 m - 5 minutes à pied - d'un noyau de services, commerces et équipements de proximité ;
- Territoire dans lequel les parcelles sont situées à moins d'une distance approximative de 300 m - 5 minutes à pied - des services de centre urbain (travail, commerce, éducation, santé, sport, ...)
- Territoire dans lequel les parcelles sont situées à moins d'une distance approximative de 300 m - 5 minutes à pied - d'un arrêt de transport en commun d'une ligne TEC structurante ;
- Territoire dans lequel les parcelles bénéficient de la proximité d'une gare SNCB et de la Meuse et/ou de la Sambre.

3.1.1.2. Densité

- Densité de référence : minimum de 45 logements et équivalents logement/ha :
 - ha brut comprenant la parcelle reprise en zone d'habitat et l'espace public de desserte
 - 1 équivalent logement = 100 m² d'occupation autre que le logement et compatible avec celui-ci

3.1.1.3. Occupation

- Logements
- Mixité fonctionnelle : l'orientation urbanistique du développement de la classe A+ conduit à promouvoir de manière privilégiée, sans exclure toute autre forme d'occupation, les organisations suivantes :
 - Mixité verticale (superposition de logements et d'activités économiques compatibles avec le logement ou de services publics et d'équipements communautaires) intégrant :
 - > les services et équipements majeurs ;
 - > les services et équipements publics dits de proximité ;
 - > les activités commerciales destinées aux particuliers de biens non encombrants courant, les activités liées à l'entretien de la personne et les activités horeca ;
 - > les activités commerciales destinées aux particuliers de biens non encombrants semi-courants ;
 - > les activités de gestion, d'administration et de production de biens immatériels.
- Mixité sociale : afin de favoriser l'intégration sociale, l'orientation urbanistique du développement de la classe A+ conduit à promouvoir de manière privilégiée les objectifs suivants :
 - Diversifier les tailles de logement (mixité intergénérationnelle)
 - Viser à la diversification des prix de location et d'acquisition des logements (mixité socio-économique) au travers des outils existants ou à créer

3.1.1.4. Cadre physique et espaces publics

- Hauteur de référence : l'orientation pour le cadre morphologique et paysager du centre urbain préconise une hauteur d'immeuble en accord avec les immeubles existants proches qui valorise la silhouette générale de l'agglomération et ses repères naturels et architecturaux.

Dans tous les cas, il s'agira de s'assurer qu'entre le sol et le niveau le plus haut, les relations humaines, visuelles et auditives permettent que les relations sociales soient effectives.

- Morphologie bâtie de référence : sauf exception le bâti est mitoyen et organisé en ordre continu.
- Typologie bâtie des logements de référence : type d'immeuble de logement à promouvoir de manière privilégiée en fonction de l'orientation urbanistique du développement de la classe A+ déterminée par le rapport entre la densité et la constitution de l'espace public, sans exclure tout autre type :
 - Immeubles à appartements ;
 - Habitat intermédiaire (superposition de 2 logements) ;
 - Maisons.
- Division des maisons : pour rencontrer les objectifs fixés, la division horizontale ou verticale d'une maison unifamiliale peut néanmoins être envisagée pour autant :
 - qu'un logement familial (3 chambres ou plus) soit maintenu au rez et/ou au 1^o étage avec la jouissance du jardin ;
 - que les besoins en stationnement liés à cette division n'entraînent pas une pression excessive sur le stationnement dans le domaine public ;

A proximité des institutions d'enseignement supérieur, la création de nouveaux logements pour étudiants sera favorisée en tenant compte de leur bonne intégration dans le tissu bâti existant.

Dans le cas de la réaffectation en logement d'un bâtiment dont l'affectation initiale est d'une autre nature, la création d'un minimum de logements familiaux est recommandée, en laissant plus de souplesse sur la façon de l'organiser et sur la proportion minimum à respecter dans un même projet.

- Espace public :
 - Les espaces publics et les voiries comprennent des espaces verts de qualité en lien direct avec l'habitat.
 - Les places et les voiries les plus fréquentées par les piétons du centre urbain sont aménagées en espace partagé ou en zone piétonne, à l'exception des grandes voies de transit.
 - Les voiries locales sont éventuellement aménagées, à la demande et après analyse de l'opportunité, en zone 30, en zone résidentielle ou en zone de rencontre.

3.1.2. Les parties centrales des quartiers urbains (classe A)

Dans les parties centrales des quartiers urbains, les orientations de développement sont définies en considérant les éléments suivants :

3.1.2.1. Caractéristiques de localisation

Description

Les parties centrales des quartiers urbains font partie du périmètre d'agglomération. Les quartiers complètent le centre urbain et configurent les différentes branches de la structure étoilée proposée par le schéma. Particulièrement bien desservies par les lignes structurantes TEC, les parties centrales des quartiers sont multifonctionnelles et incluent chacune un noyau de vie rassemblant les

commerces, services et équipements de proximité forgeant ainsi les identités des quartiers par la fréquentation quotidienne des espaces publics de ces centres par les habitants et les usagers.

Si le tissu bâti y est dense et organisé principalement en ordre continu, les proportions générales des espaces publics donnent à percevoir une part de ciel significativement plus importante que dans le centre urbain. Des places doivent pouvoir y être prioritairement aménagées ou réaménagées.

La classe A comprend ainsi les noyaux de vie de Velaine, de Jambes, d'Erpent, de la Montagne Ste-Barbe, d'Enhaive, de Plomcot, de Bouge, de Bomel, de St-Servais, de Belgrade, de Flawinne et de Salzennes.

Critères de délimitation

- Territoire dans lequel les parcelles sont situées à moins d'une distance approximative de 300 m - 5 minutes à pied - d'un noyau de services, commerces et équipements de proximité
- Territoire dans lequel les parcelles sont situées à moins d'une distance approximative de 300 m - 5 minutes à pied - d'un arrêt de transport en commun d'une ligne TEC structurante.

3.1.2.2. Densité

- Densité de référence : minimum de 35 logements et équivalents logement/ha
 - ha brut comprenant la parcelle reprise en zone d'habitat et l'espace public de desserte
 - 1 équivalent logement = 100 m² d'occupation autre que le logement et compatible avec celui-ci

3.1.2.3. Occupation

- Logements
- Mixité fonctionnelle : l'orientation urbanistique du développement de la classe A conduit à promouvoir de manière privilégiée, sans exclure toute autre forme d'occupation, les organisations suivantes :
 - Mixité verticale (superposition de logements et d'activités économiques compatibles avec le logement ou de services publics et d'équipements communautaires) et mixité horizontale (juxtaposition de logements et d'activités économiques compatibles avec le logement ou de services publics et d'équipements communautaires) intégrant :
 - > les services et équipements urbains de quartier ;
 - > les services et équipements publics dits de proximité, de manière préférentielle dans ou à proximité immédiate d'un noyau de vie ;
 - > les activités commerciales destinées aux particuliers de biens non encombrants courant, activités liées à l'entretien de la personne et activités horeca, de manière préférentielle dans ou à proximité immédiate d'un noyau de vie ;
 - > les activités commerciales destinées aux particuliers de biens non-encombrants semi-courants pour autant :
 - qu'elles se localisent dans ou à proximité immédiate d'un noyau de vie dans une logique de diversification de l'offre commerciale ;
 - qu'elles démontrent que ce choix de localisation ne porte pas atteinte à l'attractivité et la viabilité d'activités vendant les mêmes biens dans le centre urbain (classe A+), plus particulièrement dans le secteur de la maroquinerie, de la vente de vêtements et d'articles de modes et de la bijouterie ;
 - que la mise en œuvre ne s'envisage pas sous la forme d'un centre commercial généraliste ou thématique.

- > les activités commerciales de biens encombrants, de biens à destination des professionnels, les activités de production de biens matériels générant des flux importants préférentiellement le long des voies structurantes et des voies principales ;
 - > les activités de gestion, d'administration et de production de biens immatériels, de manière préférentielle dans ou à proximité immédiate d'un noyau de vie.
- Mixité sociale : afin de favoriser l'intégration sociale, l'orientation urbanistique du développement de la classe A conduit à promouvoir de manière privilégiée les objectifs suivants :
 - Diversifier les tailles de logement (mixité intergénérationnelle)
 - Viser à la diversification des prix de location et d'acquisition des logements dans les noyaux de vie (mixité socio-économique) au travers des outils existants ou à créer

3.1.2.4. Cadre physique et espaces publics

- Hauteur de référence : l'orientation pour le cadre morphologique et paysager des parties centrales des quartiers urbains préconise une hauteur d'immeuble en accord avec les immeubles existants proches qui valorise la silhouette générale de l'agglomération et ses repères naturels et architecturaux. Dans tous les cas, il s'agira de s'assurer qu'entre le sol et le niveau le plus haut, les relations humaines, visuelles et auditives permettent que les relations sociales soient effectives.
- Morphologie bâtie de référence : sauf exception, le bâti est mitoyen et organisé en ordre continu.
- Typologie bâtie des logements de référence : type d'immeuble de logement à promouvoir de manière privilégiée en fonction de l'orientation urbanistique du développement de la classe A déterminée par le rapport entre la densité et la constitution de l'espace public, sans exclure tout autre type :
 - Immeubles à appartements ;
 - Habitat intermédiaire (superposition de 2 logements) ;
 - Maisons.
- Division des maisons : la division horizontale ou verticale d'une maison unifamiliale peut néanmoins être envisagée pour autant :
 - qu'un logement familial (3 chambres ou plus) soit maintenu au rez et/ou au 1^o étage avec la jouissance du jardin ;
 - que les besoins en stationnement liés à cette division n'entraînent pas une pression excessive sur le stationnement dans le domaine public

A proximité des institutions d'enseignement supérieur, la création de nouveaux logements pour étudiants sera favorisée en tenant compte de leur bonne intégration dans le tissu bâti existant

Dans le cas de la réaffectation au logement d'un bâtiment dont l'affectation initiale est d'une autre nature, la création d'un minimum de logements familiaux est recommandée, en laissant plus de souplesse sur la façon de l'organiser et sur la proportion minimum à respecter dans un même projet.

- Espace public :
 - Les espaces publics et les voiries comprennent des espaces verts de qualité en lien direct avec l'habitat.

- Les places et les voiries les plus fréquentées par les piétons du centre urbain sont aménagées en espace partagé ou en zone piétonne, à l'exception des grandes voies de transit.
- Les voiries locales sont éventuellement aménagées, à la demande et après analyse de l'opportunité, en zone 30, en zone résidentielle ou en zone de rencontre

3.1.3. Les parties périphériques des quartiers urbains (classe B+)

Dans les parties périphériques des quartiers urbains, les orientations de développement sont définies en considérant les éléments suivants :

3.1.3.1. Caractéristiques de localisation

Description

Les parties périphériques des quartiers urbains forment les auréoles des cœurs de quartier et dessinent en même temps les contours du périmètre d'agglomération. Cette distance par rapport aux noyaux de vie et aux arrêts des lignes structurantes TEC offrent néanmoins à leurs habitants une accessibilité piétonne intéressante à ces commodités. Cette caractéristique induit une dominante résidentielle plus marquée que dans la classe A.

Cependant, des espaces de travail pouvant s'intégrer à l'habitat ainsi que quelques services, commerces ou équipements particuliers confèrent à ces périphéries de quartier un caractère urbain qui est confirmé par la densité bâtie et une morphologie configurant clairement les espaces publics. La position de ces périphéries de quartier en bordure de la zone urbaine appelle un traitement de qualité particulière pour la conception de la frange ou de la lisière tout à la fois de la ville et de la campagne. Ces lieux d'interface doivent pouvoir exprimer et tirer parti des ressources spécifiques produites par les échanges entre ces deux milieux distincts.

Critères de délimitation

- Territoire dans lequel les parcelles sont situées entre approximativement 300 m et 600 m – entre 5 et 10 minutes à pied - d'un noyau de services, commerces et équipements de proximité et situées entre approximativement 300 m et 600 m – entre 5 et 10 minutes à pied - d'un arrêt de transport en commun d'une ligne TEC structurante ou territoire dans lequel les parcelles sont situées à moins d'une distance approximative de 300 m - 5 minutes à pied - d'un arrêt de transport en commun d'une ligne TEC structurante et à plus d'une distance approximative de 600 m - 10 minutes à pied - d'un noyau de services, commerces et équipements de proximité.

3.1.3.2. Densité

- Densité de référence : entre 20 et 30 logements et équivalents logement/ha
 - ha brut comprenant la parcelle reprise en zone d'habitat et l'espace public de desserte
 - 1 équivalent logement = 100 m² d'occupation autre que le logement et compatible avec celui-ci

3.1.3.3. Occupation

- Logements

- Mixité fonctionnelle : l'orientation urbanistique du développement de la classe B+ conduit à promouvoir de manière privilégiée, sans exclure toute autre forme d'occupation, les organisations suivantes :
 - Mixité verticale (superposition de logements et d'activités économiques compatibles avec le logement ou de services publics et d'équipements communautaires) et mixité horizontale (juxtaposition de logements et d'activités économiques compatibles avec le logement ou de services publics et d'équipements communautaires) intégrant :
 - > les services et équipements publics dits de proximité, de manière préférentielle à proximité immédiate d'un noyau de vie ;
 - > uniquement dans le noyau de vie de La Plante, les activités commerciales destinées aux particuliers de biens non encombrants courant, les activités liées à l'entretien de la personne et les activités horeca. Il peut être indiqué d'accueillir des commerces de biens non-encombrants courants compte tenu de la situation des lieux.
 - > les activités commerciales de biens encombrants, de biens à destination des professionnels, les activités de production de biens matériels générant des flux importants de préférence le long des voies structurantes et des voies principales ;
 - > les activités de gestion, d'administration et de production de biens immatériels, de manière préférentielle à proximité immédiate d'un noyau de vie.
- Mixité sociale : afin de favoriser l'intégration sociale, l'orientation urbanistique du développement de la classe B+ conduit à promouvoir de manière privilégiée les objectifs suivants :
 - Diversifier les tailles de logement (mixité intergénérationnelle)

3.1.3.4. Cadre physique et espaces publics

- Hauteur de référence : l'orientation pour le cadre morphologique et paysager des parties périphériques des quartiers urbains préconise une hauteur d'immeuble en accord avec les immeubles existants proches qui valorise la silhouette générale de l'agglomération et ses repères naturels et architecturaux. Dans tous les cas, il s'agira de s'assurer qu'entre le sol et le niveau le plus haut, les relations humaines, visuelles et auditives permettent que les relations sociales soient effectives.
- Morphologie bâtie de référence : sauf exception et sauf parcelles interstitielles dans un tissu en ordre ouvert, le bâti est mitoyen et organisé en ordre continu ou discontinu.
- Typologie bâtie des logements de référence : type d'immeuble de logement à promouvoir de manière privilégiée en fonction de l'orientation urbanistique du développement de la classe B+ déterminée par le rapport entre la densité et la constitution de l'espace public, sans exclure tout autre type :
 - Immeubles à appartements ;
 - Habitat intermédiaire (superposition de 2 logements) ;
 - Maisons.
- Division des maisons : la division horizontale ou verticale d'une maison unifamiliale peut néanmoins être envisagée pour autant :
 - qu'un logement familial (3 chambres ou plus) soit maintenu au rez et/ou au 1^o étage avec la jouissance du jardin ;
 - que les besoins en stationnement liés à cette division n'entraînent pas une pression excessive sur le stationnement dans le domaine public.

Dans le cas de la réaffectation au logement d'un bâtiment dont l'affectation initiale est d'une autre nature, la création d'un minimum de logements familiaux est recommandée, en laissant plus de souplesse sur la façon de l'organiser et sur la proportion minimum à respecter dans un même projet.

- Espace public :
 - Les espaces publics et les voiries comprennent des espaces verts de qualité en lien direct avec l'habitat.
 - Les places et les voiries les plus fréquentées par les piétons du centre urbain sont aménagées en espace partagé ou en zone piétonne, à l'exception des grandes voies de transit.
 - Les voiries locales sont éventuellement aménagées, à la demande et après analyse de l'opportunité, en zone 30, en zone résidentielle ou en zone de rencontre.

3.1.4. Les bourgades (classe B)

Dans les bourgades, les orientations de développement sont définies en considérant les éléments suivants :

3.1.4.1. Caractéristiques de localisation

Description

La bourgade est un village important dont les fonctions commerciales, de services et d'équipement lui permettent de jouer un rôle intermédiaire entre la zone urbaine, les villages et l'habitat environnant. Elle comporte au minimum une école fondamentale, un commerce d'alimentation générale et des locaux communautaires. Chaque bourgade fonctionne directement avec la zone urbaine pour les équipements ou les politiques d'échelle supralocale et établit des coopérations ponctuelles avec les autres bourgades et les communes limitrophes de Namur. Parmi les bourgades proposées, certaines présentent déjà aujourd'hui ces caractéristiques et d'autres en ont le potentiel.

Le niveau de desserte par transports en commun des bourgades devra aussi être attractif en liaison directe avec le centre urbain. Les bourgades offrent également une série d'avantages écologiques et économiques spécifiques qui caractérisent une qualité de vie. Celle-ci est notamment fondée sur la proximité des ressources naturelles (terre, biomasse, agriculture, sylviculture, carrières,...), les nombreuses possibilités récréatives extérieures de proximité immédiate, la proximité piétonne de services, commerces et équipements de proximité.

Les bourgades offrent des services aux noyaux villageois et à l'habitat environnant. Un service TEC proposant une offre de min. 1 bus par heure (2 par sens) y est recommandé. Des voies cyclables et un système de transport collectif alternatif (minibus, taxi social, voiture partagée, ...) à la voiture individuelle sont recommandés comme modes de liaison vers et à partir des bourgades.

Les bourgades correspondent à : Vedrin, Boninne, Naninne, Wépion, Malonne, Temploux.

Critères de délimitation

- Territoire dans lequel les parcelles sont situées à moins d'une distance approximative de 600 m - 10 minutes à pied - d'un noyau de services, commerces et équipements de proximité
- Territoire dans lequel les parcelles sont situées à moins d'une distance approximative de 600 m - 10 minutes à pied - d'un arrêt de transport en commun d'une ligne TEC structurante complémentaire ou, le cas échéant, de tout autre mode collectif alternatif à la voiture individuelle.

3.1.4.2. Densité

- Densité de référence : entre 15 et 25 logements et équivalents logement/ha
 - ha brut comprenant la parcelle reprise en zone d'habitat ou d'habitat à caractère rural et l'espace public de desserte
 - 1 équivalent logement = 100 m² d'occupation autre que le logement et compatible avec celui-ci

3.1.4.3. Occupation

- Logements
- Mixité fonctionnelle : l'orientation urbanistique du développement de la classe B conduit à promouvoir de manière privilégiée, sans exclure toute autre forme d'occupation, les organisations suivantes :
 - Mixité verticale (superposition de logements et d'activités économiques compatibles avec le logement ou de services publics et d'équipements communautaires) et mixité horizontale (juxtaposition de logements et d'activités économiques compatibles avec le logement ou de services publics et d'équipements communautaires) intégrant
 - > les services et équipements publics dits de proximité, de manière préférentielle dans ou à proximité immédiate d'un noyau de vie ;
 - > les activités commerciales destinées aux particuliers de biens non encombrants courant, les activités liées à l'entretien de la personne et les activités horeca, de manière préférentielle dans ou à proximité immédiate d'un noyau de vie ;
 - > les activités commerciales de biens encombrants, de biens à destination des professionnels, les activités de production de biens matériels générant des flux importants de préférence le long des voies structurantes et des voies principales ;
 - > les bâtiments d'activités agricoles et sylvicoles en ce compris le traitement de la biomasse.
- Mixité sociale : afin de favoriser l'intégration sociale, l'orientation urbanistique du développement de la classe B conduit à promouvoir de manière privilégiée les objectifs suivants :
 - Diversifier les tailles de logement (mixité intergénérationnelle)

3.1.4.4. Cadre physique et espaces publics

- Hauteur de référence : l'orientation pour le cadre morphologique et paysager des bourgades préconise une hauteur d'immeuble en accord avec les immeubles existants proches qui valorise la silhouette générale de l'agglomération et ses repères naturels et architecturaux.
- Morphologie bâtie de référence : sauf exception et sauf parcelles interstitielles dans un tissu en ordre ouvert, le bâti est mitoyen et organisé en ordre discontinu.
- Typologie bâtie des logements de référence : type d'immeuble de logement à promouvoir de manière privilégiée en fonction de l'orientation urbanistique du développement de la classe B déterminée par le rapport entre la densité et la constitution de l'espace public, sans exclure tout autre type :
 - Habitat intermédiaire (superposition de 2 logements) avec rapport au sol pour chaque logement ;
 - Maisons.
- Division des maisons : la division horizontale ou verticale d'une maison unifamiliale peut néanmoins être envisagée pour autant :

- qu'un logement familial (3 chambres ou plus) soit maintenu au rez et/ou au 1^o étage avec la jouissance du jardin ;
- que les besoins en stationnement liés à cette division n'entraînent pas une pression excessive sur le stationnement dans le domaine public.

Dans le cas de la réaffectation au logement d'un bâtiment dont l'affectation initiale est d'une autre nature, la création d'un minimum de logements familiaux est recommandée, en laissant plus de souplesse sur la façon de l'organiser et sur la proportion minimum à respecter dans un même projet.

- Espace public :
 - Les espaces publics et les voiries comprennent des espaces verts de qualité en lien direct avec l'habitat.
 - Les places et les voiries les plus fréquentées par les piétons du centre urbain sont aménagées en espace partagé ou en zone piétonne, à l'exception des grandes voies de transit.
 - Les voiries locales sont éventuellement aménagées, à la demande et après analyse de l'opportunité, en zone 30, en zone résidentielle ou en zone de rencontre.

3.1.5. Les villages (classe C+)

Dans les villages, les orientations de développement sont définies en considérant les éléments suivants :

3.1.5.1. Caractéristiques de localisation

Description

Les villages se distinguent des bourgades par leur taille plus réduite et dans la mesure où ils n'atteignent pas la masse critique d'habitants susceptibles de viabiliser un centre complet de services, commerces et équipements de proximité. Certains sont également caractérisés par une présence plus marquée et à consolider de l'activité agricole. Ils doivent bénéficier d'une desserte en transports en commun « de base » (min. 1 service/h sens en relation avec le centre urbain et † la bourgade la plus proche). D'autres modes alternatifs à la voiture individuelle doivent être également mis en œuvre (vélos, covoiturage, taxis...).

Les villages correspondent à : Cognelée, Champion, Gelbressée, Wartet, Brumagne, Beez, Loyers, Wierde, Andoy, Dave, Malpas, Suarlée, Saint-Marc, Daussoulx.

Critères de délimitation

- Territoire correspondant à la structure villageoise historique dans lequel sont présents généralement des bâtiments d'exploitation agricole ou sylvicole et un ou plusieurs services, commerces et équipements de proximité.
- Territoire non desservi par une ligne TEC structurante ni par une ligne TEC structurante complémentaire.

3.1.5.2. Densité

- Densité de référence : entre 0 et 15 logements et équivalents logement/ha

- ha brut comprenant la parcelle reprise en zone d'habitat ou d'habitat à caractère rural et l'espace public de desserte
- 1 équivalent logement = 100 m² d'occupation autre que le logement et compatible avec celui-ci.

3.1.5.3. Occupation

- Logements
- Mixité fonctionnelle : l'orientation urbanistique du développement de la classe C+ conduit à promouvoir de manière privilégiée, sans exclure toute autre forme d'occupation, les organisations suivantes :
 - Mixité verticale (superposition de logements et d'activités économiques compatibles avec le logement ou de services publics et d'équipements communautaires) et mixité horizontale (juxtaposition de logements et d'activités économiques compatibles avec le logement ou de services publics et d'équipements communautaires) intégrant :
 - > les services et équipements publics dits de proximité ;
 - > les activités commerciales destinées aux particuliers de biens non encombrants courant et les activités horeca ;
 - > les activités commerciales de biens encombrants, de biens à destination des professionnels, les activités de production de biens matériels générant des flux importants préférentiellement le long des voies structurantes et des voies principales ;
 - > les bâtiments d'activités agricoles et sylvicoles en ce compris le traitement de la biomasse.
- Mixité sociale : afin de favoriser l'intégration sociale, l'orientation urbanistique du développement de la classe C+ conduit à promouvoir de manière privilégiée les objectifs suivants :
 - Diversifier les tailles de logement (mixité intergénérationnelle)

3.1.5.4. Cadre physique et espaces publics

- Hauteur de référence : l'orientation pour le cadre morphologique et paysager des villages préconise une hauteur d'immeuble en accord avec les immeubles existants proches qui valorise la silhouette générale de l'agglomération et ses repères naturels et architecturaux.
- Morphologie bâtie de référence : sauf exception et sauf parcelles interstitielles dans un tissu en ordre ouvert, le bâti est mitoyen et organisé en ordre discontinu.
- Typologie bâtie des logements de référence : type d'immeuble de logement à promouvoir de manière privilégiée en fonction de l'orientation urbanistique du développement de la classe C+ déterminée par le rapport entre la densité et la constitution de l'espace public, sans exclure tout autre type :
 - Habitat intermédiaire (superposition de 2 logements) avec rapport au sol pour chaque logement ;
 - Maisons.
- Division des maisons : la division horizontale ou verticale d'une maison unifamiliale peut néanmoins être envisagée pour autant :
 - qu'un logement familial (3 chambres ou plus) soit maintenu au rez et/ou au 1^o étage avec la jouissance du jardin ;
 - que les besoins en stationnement liés à cette division n'entraînent pas une pression excessive sur le stationnement dans le domaine public.

Dans le cas de la réaffectation au logement d'un bâtiment dont l'affectation initiale est d'une autre nature, la création d'un minimum de logements familiaux est recommandée, en laissant plus de souplesse sur la façon de l'organiser et sur la proportion minimum à respecter dans un même projet.

- Espace public :
 - Les espaces publics et les voiries comprennent des espaces verts de qualité en lien direct avec l'habitat.
 - Les places et les voiries les plus fréquentées par les piétons du centre urbain sont aménagées en espace partagé ou en zone piétonne, à l'exception des grandes voies de transit.
 - Les voiries locales sont éventuellement aménagées, à la demande et après analyse de l'opportunité, en zone 30, en zone résidentielle ou en zone de rencontre.
 - La création de nouvelle voirie est gelée, sauf analyse de cas spécifique comme susmentionné. En effet, la création d'une voirie permettant de desservir un équipement ou un service public ou de compléter ponctuellement le réseau viaire existant, à condition de mettre en relation des voiries existantes, demeure possible.

3.1.6. Les ensembles résidentiels et l'habitat isolé (classe C)

Dans les ensembles résidentiels et les zones d'habitat isolé, les orientations de développement sont définies en considérant les éléments suivants :

3.1.6.1. Caractéristiques de localisation

Description

Territoire occupé majoritairement par des maisons unifamiliales isolées, le lotissement résidentiel organise exclusivement des espaces de logement. Il est conféré un rôle identique à l'habitat isolé. Il s'agit des espaces périurbains situés soit en extension de la zone urbaine soit en franges des bourgades et des villages. Les lotissements résidentiels sont repris en classe C. L'habitat isolé s'installe quant à lui dans les espaces interstitiels en milieu rural et fait également partie de la classe C.

Critère de délimitation

- Territoire dans lequel les parcelles sont situées à plus d'une distance approximative de 600 m - 10 minutes à pied - d'un noyau de services, commerces et équipements de proximité

3.1.6.2. Densité

- Dans les zones non bâties (100m et plus le long d'une voirie) ou caractérisées par un habitat dispersé, la densité recommandée est de 0 à 7 logements/ha et équivalents logements.
 - ha brut comprenant la parcelle reprise en zone d'habitat ou d'habitat à caractère rural et l'espace public de desserte
 - 1 équivalent logement = 100 m² d'occupation autre que le logement et compatible avec celui-ci.

L'urbanisation de ces zones n'est pas interdite, mais leur densification n'est pas souhaitée. Il est ici rappelé que l'affectation d'une parcelle en zone d'habitat ou d'habitat à caractère rural au plan de secteur est une condition nécessaire à son urbanisation mais nullement suffisante.

Ainsi, l'appréciation à apporter aux projets doit se fonder :

- d'une part, sur les dispositions réglementaires découlant de l'article 128 §§1 et 2 du CWATUPE imposant de refuser le permis d'urbanisme ou d'urbanisation ou de l'assortir de conditions particulières, dans le respect du principe de proportionnalité des charges d'urbanisme éventuelles, s'il s'agit de bâtir ou d'urbaniser un terrain n'ayant pas d'accès à une voie suffisamment équipée en eau, en électricité, pourvue d'un revêtement solide et d'une largeur suffisante, compte tenu de la situation des lieux, et pour autant que les conditions en matière d'épuration des eaux usées du Code de l'eau ne soient pas rencontrées pour la ou les parcelles concernées ;
- d'autre part, sur les principes fondamentaux régissant la police de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire que sont le bon aménagement des lieux, l'intégration au cadre bâti et non bâti environnant, la prise en compte des circonstances urbanistiques et architecturales locales et l'impact du projet dans le paysage.
- Dans les zones situées dans les espaces périurbains, en extension de la zone urbaine, soit en franges des bourgades et villages, la densité recommandée tiendra compte des caractéristiques paysagères et écologiques du contexte bâti et non bâti environnant.
A ce titre, il en découle qu'il est pertinent d'autoriser l'urbanisation d'une parcelle existante en contexte déjà bâti ne répondant pas au critère de densité de la classe C pour autant :
 - qu'elle bénéficie d'un accès à une voie répondant aux impositions réglementaires d'équipement, d'aménagement et d'épuration des eaux usées précitées ;
 - qu'elle présente une contenance acceptable eu égard tant au programme proposé qu'à la contenance des parcelles existantes dans la trame bâtie et non bâtie environnante ;
 - que la ou les construction(s) préserve(nt) les caractéristiques paysagères et écologiques du contexte bâti et non bâti environnant.

3.1.6.3. Occupation

- Logements
- Les bâtiments d'activités agricoles et sylvicoles pour autant qu'ils entretiennent une relation avec le territoire agricole proche.
- Les activités commerciales de biens encombrants, de biens à destination des professionnels, les activités de production de biens matériels générant des flux importants préférentiellement le long des voies structurantes et des voies principales.
- Mixité sociale : afin de favoriser l'intégration sociale en classe C, il est intéressant d'y promouvoir:
 - La diversification des tailles de logement (mixité intergénérationnelle) dans les cas de rénovation ou de reconversion de bâtiments inscrits dans un tissu bâti dont la densité minimum est d'environ 10 log/ha.

3.1.6.4. Cadre physique et espaces publics

- Hauteur de référence : l'orientation pour le cadre morphologique et paysager des ensembles résidentiels et de l'habitat isolé préconise une hauteur d'immeuble en accord avec les immeubles existants proches qui valorise la silhouette générale du site et ses repères naturels et architecturaux.
- Morphologie bâtie de référence : sauf exception, le bâti n'est pas mitoyen et est organisé en ordre ouvert.
- Typologie bâtie des logements de référence : type d'immeuble de logement correspondant à la densité de la classe C:
 - Maisons
- Division des maisons : la division horizontale ou verticale d'une maison unifamiliale peut néanmoins être envisagée pour autant :

- qu'un logement familial (3 chambres ou plus) soit maintenu au rez et/ou au 1^o étage avec la jouissance du jardin ;
- que les besoins en stationnement liés à cette division n'entraînent pas une pression excessive sur le stationnement dans le domaine public.

Dans le cas de la réaffectation au logement d'un bâtiment dont l'affectation initiale est d'une autre nature, la création d'un minimum de logements familiaux est recommandée, en laissant plus de souplesse sur la façon de l'organiser et sur la proportion minimum à respecter dans un même projet.

- Espace public :
 - Les espaces publics et les voiries comprennent des espaces verts de qualité en lien direct avec l'habitat.
 - Les places et les voiries les plus fréquentées par les piétons du centre urbain sont aménagées en espace partagé ou en zone piétonne, à l'exception des grandes voies de transit.
 - Les voiries locales sont éventuellement aménagées, à la demande et après analyse de l'opportunité, en zone 30, en zone résidentielle ou en zone de rencontre.
 - La création de nouvelle voirie est gelée, sauf analyse de cas spécifique comme susmentionné. En effet, la création d'une voirie permettant de desservir un équipement ou un service public ou de compléter ponctuellement le réseau viaire existant, à condition de mettre en relation des voiries existantes, demeure possible.

3.1.7. Tableau de synthèse

	Centre urbain (classe A+)	Parties centrales des quartiers urbains (classe A)	Parties périphériques des quartiers urbains (classe B+)	Bourgades (classe B)	Villages (classe C+)	Ensembles résidentiels et l'habitat isolé (classe C)
Densité de référence	<p>Minimum 45 logements et équivalents logement/ha</p> <ul style="list-style-type: none"> • ha brut comprenant la parcelle et l'espace public de desserte • 1 équivalent logement = 100 m² d'occupation autre que le logement et compatible avec celui-ci 	<p>Minimum 35 logements et équivalents logement/ha</p> <ul style="list-style-type: none"> • ha brut comprenant la parcelle et l'espace public de desserte • 1 équivalent logement = 100 m² d'occupation autre que le logement et compatible avec celui-ci 	<p>Entre 20 et 30 logements et équivalents logement/ha</p> <ul style="list-style-type: none"> • ha brut comprenant la parcelle et l'espace public de desserte • 1 équivalent logement = 100 m² d'occupation autre que le logement et compatible avec celui-ci 	<p>Entre 15 et 25 logements et équivalents logement/ha</p> <ul style="list-style-type: none"> • ha brut comprenant la parcelle et l'espace public de desserte • 1 équivalent logement = 100 m² d'occupation autre que le logement et compatible avec celui-ci 	<p>Entre 0 et 15 logements et équivalents logement/ha</p> <ul style="list-style-type: none"> • ha brut comprenant la parcelle et l'espace public de desserte • 1 équivalent logement = 100 m² d'occupation autre que le logement et compatible avec celui-ci. 	<p>Dans les zones non bâties (100m et plus le long d'une voirie) ou caractérisées par un habitat dispersé, la densité recommandée est de 0 à 7 logements/ha et équivalents logements.</p> <ul style="list-style-type: none"> • ha brut comprenant la parcelle reprise en zone d'habitat ou d'habitat à caractère rural et l'espace public de desserte • 1 équivalent logement = 100 m² d'occupation autre que le logement et compatible avec celui-ci. <p>L'appréciation à apporter aux projets doit se fonder :</p> <ul style="list-style-type: none"> • d'une part, sur les dispositions réglementaires découlant de l'article 128 §§1 et 2 du CWATUPE • d'autre part, sur les principes fondamentaux régissant la police de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire.

						<p>Dans les zones situées dans les espaces périurbains, en extension de la zone urbaine, soit en franges des bourgades et villages, la densité recommandée tiendra compte des caractéristiques paysagères et écologiques du contexte bâti et non bâti environnant.</p> <p>A ce titre, il en découle qu'il est pertinent d'autoriser l'urbanisation d'une parcelle existante en contexte déjà bâti ne répondant pas au critère de densité de la classe C pour autant :</p> <ul style="list-style-type: none">• qu'elle bénéficie d'un accès à une voie répondant aux impositions réglementaires d'équipement, d'aménagement et d'épuration des eaux usées précitées ;• qu'elle présente une contenance acceptable eu égard tant au programme proposé qu'à la contenance des parcelles existantes dans la trame bâtie et non bâtie environnante ;• que la ou les construction(s) préserve(nt) les caractéristiques
--	--	--	--	--	--	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

SCHEMA DE STRUCTURE COMMUNAL DE LA VILLE DE NAMUR
PARTIE II : OPTIONS
La structure territoriale

						paysagères et écologiques du contexte bâti et non bâti environnant.
--	--	--	--	--	--	------------------------------------------------------------------------------

SCHEMA DE STRUCTURE COMMUNAL DE LA VILLE DE NAMUR
PARTIE II : OPTIONS
La structure territoriale

Occupation	Logements	Logements	Logements	Logements	Logements	Logements
Orientations urbanistiques privilégiées	<u>Mixité verticale</u> intégrant : <ul style="list-style-type: none"> les services et équipements majeurs ; les services et équipements publics dits de proximité ; les activités commerciales destinées aux particuliers de biens non encombrants courant, les activités liées à l'entretien de la personne et les activités horeca ; les activités commerciales destinées aux particuliers de biens non encombrants semi-courants ; les activités de gestion, d'administration et de production de biens immatériels 	<u>Mixité verticale et horizontale</u> intégrant : <ul style="list-style-type: none"> les services et équipements urbains de quartier ; les services et équipements publics dits de proximité, de manière préférentielle dans ou à proximité immédiate d'un noyau de vie ; les activités commerciales destinées aux particuliers de biens non encombrants courant, activités liées à l'entretien de la personne et activités horeca, de manière préférentielle dans ou à proximité immédiate d'un noyau de vie ; les activités commerciales destinées aux particuliers de biens non encombrants semi-courants pour autant : <ul style="list-style-type: none"> qu'elles se localisent dans ou à proximité immédiate d'un noyau de vie dans une logique de diversification de l'offre commerciale ; qu'elles démontrent que ce choix de localisation ne porte pas atteinte à l'attractivité et la viabilité d'activités 	<u>Mixité verticale et horizontale</u> intégrant : <ul style="list-style-type: none"> les services et équipements publics dits de proximité, de manière préférentielle à proximité immédiate d'un noyau de vie ; uniquement dans le noyau de vie de La Plante, les activités commerciales destinées aux particuliers de biens non encombrants courant, les activités liées à l'entretien de la personne et les activités horeca. Il peut être indiqué d'accueillir des commerces de biens non-encombrants- les activités commerciales de biens encombrants, de biens à destination des professionnels, les activités de production de biens matériels générant des flux importants de préférence le long des voies structurantes et des voies principales ; les activités de gestion, d'administration et de production de biens immatériels, de manière préférentielle à proximité immédiate d'un noyau de 	<u>Mixité verticale et horizontale</u> intégrant : <ul style="list-style-type: none"> les services et équipements publics dits de proximité, de manière préférentielle dans ou à proximité immédiate d'un noyau de vie ; les activités commerciales destinées aux particuliers de biens non encombrants courant, les activités liées à l'entretien de la personne et les activités horeca, de manière préférentielle dans ou à proximité immédiate d'un noyau de vie ; les activités commerciales de biens encombrants, de biens à destination des professionnels les activités de production de biens matériels générant des flux importants de préférence le long des voies structurantes et des voies principales ; les bâtiments d'activités agricoles et sylvicoles en ce compris le traitement de la biomasse. 	<u>Mixité verticale et horizontale</u> intégrant : <ul style="list-style-type: none"> les services et équipements publics dits de proximité ; les activités commerciales destinées aux particuliers de biens non encombrants courant et les activités horeca ; les activités commerciales de biens encombrants, de biens à destination des professionnels, les activités de production de biens matériels générant des flux importants préférentiellement le long des voies structurantes et des voies principales ; les bâtiments d'activités agricoles et sylvicoles en ce compris le traitement de la biomasse. 	<ul style="list-style-type: none"> Les bâtiments d'activités agricoles et sylvicoles pour autant qu'ils entretiennent une relation avec le territoire agricole proche. Les activités commerciales de biens encombrants, de biens à destination des professionnels, les activités de production de biens matériels générant des flux importants préférentiellement le long des voies structurantes et des voies principales.

		<p>vendant les mêmes biens dans le centre urbain (classe A+), plus particulièrement dans le secteur de la maroquinerie, de la vente de vêtements et d'articles de modes et de la bijouterie ;</p> <p>- que la mise en œuvre ne s'envisage pas sous la forme d'un centre commercial généraliste ou thématique.</p> <ul style="list-style-type: none"> • les activités commerciales de biens encombrants, de biens à destination des professionnels, les activités de production de biens matériels générant des flux importants de préférence le long des voies structurantes et des voies principales ; • les activités de gestion, d'administration et de production de biens immatériels, de manière préférentielle dans ou à proximité immédiate d'un noyau de vie. 	vie.			
<p><u>Mixité sociale :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Diversifier les tailles de logement • Viser à la diversification des prix de location et d'acquisition des 	<p><u>Mixité sociale :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Diversifier les tailles de logement • Viser à la diversification des prix de location et d'acquisition des logements. 	<p><u>Mixité sociale :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Diversifier les tailles de logement 	<p><u>Mixité sociale :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Diversifier les tailles de logement 	<p><u>Mixité sociale :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Diversifier les tailles de logement 	<p><u>Mixité sociale :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Diversifier les tailles de logement 	<p><u>Mixité sociale :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Diversifier les tailles de logement dans les cas de rénovation ou de reconversion de bâtiments inscrits dans un tissu bâti dont la densité minimum est

SCHEMA DE STRUCTURE COMMUNALE DE LA VILLE DE NAMUR
PARTIE II : OPTIONS
La structure territoriale

	logements.					d'environ 10 log/ha.	
<p style="text-align: center;">Cadre physique et espaces publics</p> <p style="text-align: center;">Orientations urbanistiques privilégiées</p>	<p><u>Hauteur de référence</u> : hauteur d'immeuble en accord avec les immeubles existants proches qui valorise la silhouette générale de l'agglomération et ses repères naturels et architecturaux.</p> <p>Relations entre le sol et le niveau le plus élevé effectives.</p>	<p><u>Hauteur de référence</u> : hauteur d'immeuble en accord avec les immeubles existants proches qui valorise la silhouette générale de l'agglomération et ses repères naturels et architecturaux.</p> <p>Relations entre le sol et le niveau le plus élevé effectives.</p>	<p><u>Hauteur de référence</u> : hauteur d'immeuble en accord avec les immeubles existants proches qui valorise la silhouette générale de l'agglomération et ses repères naturels et architecturaux.</p> <p>Relations entre le sol et le niveau le plus élevé effectives.</p>	<p><u>Hauteur de référence</u> : hauteur d'immeuble en accord avec les immeubles existants proches qui valorise la silhouette générale de l'agglomération et ses repères naturels et architecturaux.</p>	<p><u>Hauteur de référence</u> : hauteur d'immeuble en accord avec les immeubles existants proches qui valorise la silhouette générale de l'agglomération et ses repères naturels et architecturaux.</p>	<p><u>Hauteur de référence</u> : hauteur d'immeuble en accord avec les immeubles existants proches qui valorise la silhouette générale du site et ses repères naturels et architecturaux.</p>	
	<p><u>Morphologie bâtie de référence</u> : le bâti est mitoyen et organisé en ordre continu.</p>	<p><u>Morphologie bâtie de référence</u> : le bâti est mitoyen et organisé en ordre continu.</p>	<p><u>Morphologie bâtie de référence</u> : le bâti est mitoyen et organisé en ordre continu ou discontinu.</p>	<p><u>Morphologie bâtie de référence</u> : le bâti est mitoyen et organisé en ordre discontinu.</p>	<p><u>Morphologie bâtie de référence</u> : le bâti est mitoyen et organisé en ordre discontinu.</p>	<p><u>Morphologie bâtie de référence</u> : le bâti est mitoyen et organisé en ordre discontinu.</p>	<p><u>Morphologie bâtie de référence</u> : le bâti n'est pas mitoyen et est organisé en ordre ouvert.</p>
	<p><u>Typologie bâtie des logements de référence</u> :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Immeubles à appartements • Habitat intermédiaire • Maisons • Division des maisons en fonction de certains critères 	<p><u>Typologie bâtie des logements de référence</u> :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Immeubles à appartements • Habitat intermédiaire • Maisons • Division des maisons en fonction de certains critères 	<p><u>Typologie bâtie des logements de référence</u> :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Immeubles à appartements • Habitat intermédiaire • Maisons • Division des maisons en fonction de certains critères 	<p><u>Typologie bâtie des logements de référence</u> :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Habitat intermédiaire avec rapport au sol pour chaque logement • Maisons • Division des maisons en fonction de certains critères 	<p><u>Typologie bâtie des logements de référence</u> :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Habitat intermédiaire avec rapport au sol pour chaque logement • Maisons • Division des maisons en fonction de certains critères 	<p><u>Typologie bâtie des logements de référence</u> :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Maisons • Division des maisons en fonction de certains critères 	

SCHEMA DE STRUCTURE COMMUNALE DE LA VILLE DE NAMUR
PARTIE II : OPTIONS
La structure territoriale

	<p><u>Espace public :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Les espaces publics et les voiries comprennent des espaces verts de qualité en lien direct avec l'habitat. • Les places et les voiries les plus fréquentées par les piétons du centre urbain sont aménagées en espace partagé ou en zone piétonne à l'exception des grandes voies de transit. • Les voiries locales sont éventuellement aménagées, à la demande et après analyse de l'opportunité, en zone 30, en zone résidentielle ou en zone de rencontre. 	<p><u>Espace public :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Les espaces publics et les voiries comprennent des espaces verts de qualité en lien direct avec l'habitat. • Les places et les voiries les plus fréquentées par les piétons du centre urbain sont aménagées en espace partagé ou en zone piétonne à l'exception des grandes voies de transit. • Les voiries locales sont éventuellement aménagées, à la demande et après analyse de l'opportunité, en zone 30, en zone résidentielle ou en zone de rencontre. 	<p><u>Espace public :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Les espaces publics et les voiries comprennent des espaces verts de qualité en lien direct avec l'habitat. • Les places et les voiries les plus fréquentées par les piétons du centre urbain sont aménagées en espace partagé ou en zone piétonne à l'exception des grandes voies de transit. • Les voiries locales sont éventuellement aménagées, à la demande et après analyse de l'opportunité, en zone 30, en zone résidentielle ou en zone de rencontre. 	<p><u>Espace public :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Les espaces publics et les voiries comprennent des espaces verts de qualité en lien direct avec l'habitat. • Les places et les voiries les plus fréquentées par les piétons du centre urbain sont aménagées en espace partagé ou en zone piétonne à l'exception des grandes voies de transit. • Les voiries locales sont éventuellement aménagées, à la demande et après analyse de l'opportunité, en zone 30, en zone résidentielle ou en zone de rencontre. 	<p><u>Espace public :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Les espaces publics et les voiries comprennent des espaces verts de qualité en lien direct avec l'habitat. • Les places et les voiries les plus fréquentées par les piétons du centre urbain sont aménagées en espace partagé ou en zone piétonne à l'exception des grandes voies de transit. • Les voiries locales sont éventuellement aménagées, à la demande et après analyse de l'opportunité, en zone 30, en zone résidentielle ou en zone de rencontre. • La création de nouvelle voirie est gelée, sauf analyse de cas spécifique. En effet, la création d'une nouvelle voirie permettant de desservir un équipement ou un service public ou de compléter ponctuellement le réseau viaire existant, à condition de mettre en relation des voiries existantes, demeure possible. 	<p><u>Espace public :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Les espaces publics et les voiries comprennent des espaces verts de qualité en lien direct avec l'habitat. • Les places et les voiries les plus fréquentées par les piétons du centre urbain sont aménagées en espace partagé ou en zone piétonne à l'exception des grandes voies de transit. • Les voiries locales sont éventuellement aménagées, à la demande et après analyse de l'opportunité, en zone 30, en zone résidentielle ou en zone de rencontre. <p>La création de nouvelle voirie est gelée, sauf analyse de cas spécifique. En effet, la création d'une nouvelle voirie permettant de desservir un équipement ou un service public ou de compléter ponctuellement le réseau viaire existant, à condition de mettre en relation des voiries existantes, demeure possible.</p>
--	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

3.1.8. Les sites économiques et logistiques

Le rôle de ces zones est d'assurer le développement d'activités économiques jugées incompatibles avec la fonction d'habitat. Ces zones regroupent des activités liées à la production, à la transformation et l'entreposage des biens matériels, des denrées alimentaires et de l'énergie. Elles doivent également permettre d'accueillir des commerces de gros et de détail de pondéreux.

Ce sont également les sites de distribution logistique susceptibles d'être connectés, chaque fois que possible, au chemin de fer et/ou à la voie d'eau. Ils peuvent également servir à établir des liens privilégiés avec la production agricole et sylvicole (relation ville-campagne), le recyclage, le stockage et les services de production d'énergie renouvelable.

Il sera également nécessaire de traiter les espaces d'interface entre ces zones et les zones habitées notamment en y privilégiant la localisation des activités commerciales de gros et de pondéreux qui bénéficieraient de la desserte ferroviaire ou fluviale pour l'acheminement des marchandises.

3.1.8.1. Caractéristiques de localisation

Sur le plan spatial, il est fait référence aux zones économiques du plan de secteur (zones d'activités économiques mixte, industrielle).

4 types de localisation sont à considérer :

- des sites d'activité économique situés au sein ou contigus au périmètre d'agglomération et disposant ou pouvant disposer d'un quai ferroviaire et/ou portuaire ;
- des sites d'activité économique situés au sein ou contigus au périmètre d'agglomération et ne disposant pas ou ne pouvant pas disposer d'un quai ferroviaire et/ou portuaire ;
- des sites d'activité économique isolés ou non contigus au périmètre d'agglomération et disposant ou pouvant disposer d'un quai ferroviaire et/ou portuaire ;
- des sites d'activité économique isolés ou non contigus au périmètre d'agglomération et ne disposant pas ou ne pouvant pas disposer d'un quai ferroviaire et/ou portuaire.

3.1.8.2. Occupation

De manière générale :

- Dans les sites d'activité économique situés au sein ou contigus au périmètre d'agglomération et disposant ou pouvant disposer d'un quai ferroviaire et/ou portuaire, il sera privilégié :
 - Des activités économiques liées au marché namurois ;
 - Des activités économiques avec un nombre élevé d'emplois à l'hectare ;
 - Des activités économiques organisées en filières et en symbiose industrielle, c'est-à-dire dont le regroupement physique est avantageux du point de vue de l'économie des ressources (déchets d'une entreprise servant à une autre) ou du point de vue commercial (attractivité par rapport à une clientèle commune).
- Dans les sites d'activité économique situés au sein ou contigus au périmètre d'agglomération et ne disposant pas ou ne pouvant pas disposer d'un quai ferroviaire et/ou portuaire, il sera privilégié :
 - Des activités économiques liées au marché namurois ;
 - Des activités économiques avec un nombre élevé d'emplois à l'hectare.
- Dans les sites d'activité économique isolés ou non contigus au périmètre d'agglomération et disposant ou pouvant disposer d'un quai ferroviaire et/ou portuaire, il sera privilégié :

- Des activités économiques liées au marché namurois
- Des activités économiques organisées en filières et en symbiose industrielle
- Dans les sites d'activité économique isolés ou non contigus au périmètre d'agglomération et ne disposant pas ou ne pouvant pas disposer d'un quai ferroviaire et/ou portuaire :
 - Des activités économiques organisées en filières et en symbiose industrielle.

De manière générale, il n'est pas opportun de développer dans ces zones :

- Les activités commerciales destinées aux particuliers de biens non-encombrants courants et les activités liées à l'entretien de la personne;
- Les activités commerciales destinées aux particuliers de biens non-encombrants semi-courants.

3.1.8.3. Cadre physique

Il est recommandé d'aménager de manière la plus durable les sites d'activités économiques. Cette orientation vise notamment les aspects suivants :

- D'un point de vue paysager, la hauteur des immeubles est fixée en fonction des vues proches et lointaines (maintien de la possibilité de percevoir les lignes de crête formant l'horizon)
- Sauf pour des raisons techniques particulières, le bâti est mitoyen (« 2 ou 3 façades ») et organisé en ordre discontinu.
- La prise en compte des éléments écologiques présents sur le site et la réalisation d'aménagements favorables à la biodiversité.
- Une gestion intégrale de l'eau de ruissellement est conçue in situ.

4. La structure écologique et les espaces ruraux

4.1. La structure écologique principale

4.1.1. Les zones centrales et zones de développement

4.1.1.1. Définition

Un réseau écologique se définit comme étant l'ensemble des habitats et des milieux de vie (temporaires ou permanents) qui permettront d'assurer la conservation à long terme des espèces sauvages sur un territoire. Il s'agit donc d'un ensemble d'écosystèmes naturels et semi-naturels, mais aussi d'habitats de substitution, susceptibles de rencontrer les exigences vitales des espèces et de leurs populations³. En Wallonie, on utilise le concept de Structure écologique principale (SEP) pour définir le réseau écologique. Cette structure globalise, dans une enveloppe unique, les différentes zones ayant un intérêt biologique actuel ou potentiel.

La SEP comprend deux grands types de zones :

- les zones centrales (ZC), 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 (ZD), dans lesquelles conservations des espèces et des habitats et exploitation économique coexistent. Les activités humaines y sont moins intenses que dans la matrice et permettent de garantir un certain équilibre entre conservation de la nature et revenus économiques. Ce sont des zones qui nécessitent une moindre protection que les zones centrales mais qui doivent être différenciées des zones de production traditionnelle.

Voir carte n°4: Structure écologique principale

4.1.1.2. Recommandations

Le schéma de structure entend conforter les zones centrales et les zones de développement définies au sein du territoire de la Ville. En présence de parcelles répertoriées comme « zone centrale » ou « zone de développement », tout sera mis en œuvre pour préserver les potentialités du milieu.

Les mesures de gestion associées aux zones centrales et aux zones de développement en vue d'en assurer la restauration ou la pérennité sont diverses.

Elles incluent notamment :

- La préservation des pièces d'eau en milieu ouvert agricole. Cette préservation s'accompagne de la mise en place d'une zone tampon en bordure de la pièce d'eau au niveau de laquelle aucune fertilisation ne peut être faite. L'application des mesures agro-environnementales (MAE) peut aider à mettre en place une telle zone tampon ou à réduire l'ajout d'intrants et produits phytosanitaires sur les parcelles entourant la pièce d'eau. Éviter le piétinement des berges par le bétail en posant des clôtures.
- Le débroussaillage et la mise en lumière des pièces d'eau en milieu fermé (abattage de certains arbres).

³ biodiversite.wallonie.be

- Le pâturage extensif de pelouses et prairies et l'application de la technique du fauchage tardif. L'engagement des agriculteurs dans les mesures agro-environnementales 2 (prairies naturelles), 7 (faible charge en bétail) et 8 (prairie de haute valeur biologique) notamment serait intéressant.
- Le maintien de certains fourrés par recépage annuel.
- La mise en gestion intégrale de certaines zones boisées ou l'élimination des essences exotiques dans une méthode de gestion extensive sylvicole du sous-bois.
- La promotion de mesures agro-environnementales dans les milieux cultivés sensibles, et notamment les MAE 3 (bordures herbeuses extensives) et 9 (bandes de parcelles aménagées).
- L'aménagement et la protection des sites d'hivernage ou d'estivage des chauves-souris et l'installation de micro-gîtes artificiels.
- Dans les vergers haute-tige, la restauration des arbres anciens, le maintien des arbres morts, et la replantation d'arbres en favorisant les anciennes variétés fruitières.

4.1.2. Les zones de liaison

4.1.2.1. Définition

La conservation des espèces et du milieu naturel, et plus particulièrement la mise en place d'un réseau écologique, impliquent l'adoption de mesures de conservation de la nature en dehors des zones protégées, sur l'ensemble du territoire. La création de zones protégées ne concerne essentiellement que la protection des sites les plus prestigieux ou les plus menacés sur le plan biologique (zones centrales), et non les indispensables «connexions» qui doivent subsister entre ces sites, ni les sites semi-naturels «ordinaires».

Dans une perspective de réseau écologique, 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 zones 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.

Sur la carte des options relatives à l'environnement sont représentées, outre les zones centrales et de développement, les zones de liaison fermées, qui correspondent aux zones boisées (massifs et bosquets) non reprises en zones centrales ou de développement.

Outre les zones de liaison fermées décrites ci-avant, il convient de considérer les éléments linéaires et/ou ponctuels suivants. Ils jouent un rôle fondamental pour assurer les liaisons mais ne sont pas repris de manière exhaustive sur la carte :

- les arbres, haies, alignements d'arbres. Sur la carte sont repris les éléments ponctuels et linéaires participant à l'ambiance paysagère en dehors de la structure écologique principale et les arbres et haies remarquables ;
- les zones de fauchage tardif ;
- les lisières forestières ;
- les éléments linéaires (anciennes voies de chemin de fer, RAVeL...) ;
- les prairies permanentes en fond de vallée ;
- les cours d'eau, ruisseaux et leurs berges ;
- les zones humides ;
- les mares et les étangs ;
- les espaces verts au plan de secteur ;
- les espaces verts semi-publics et publics.

4.1.2.2. Recommandations

La Ville entend préserver les zones de liaisons actuelles et en restaurer ou en développer de nouvelles afin d'assurer le maintien de la qualité du réseau écologique.

Les aménagements permettant d'augmenter les potentialités d'accueil de la biodiversité dans les espaces semi-naturels tels que la création de vergers hautes-tiges, la plantation de haies et bandes boisées, la réalisation de prés fleuris et de mares notamment sont à cet effet vivement recommandés.

Le schéma de structure insiste sur l'importance de maintenir les haies existantes et de développer le maillage en (re)plantant des arbres ou haies d'essences indigènes locales autour des villages, dans les vallées et autour des prairies.

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 ce peut l'usage des intrants, pesticides, herbicides, insecticides dans la gestion des milieux et sensibilise les habitants à leur usage raisonné.

Selon l'article 37 du CWATUPE, la zone d'espaces verts est destinée au maintien, à la protection et à la régénération du milieu naturel. Elle contribue également à formation du paysage et peut, le cas échéant, jouer un rôle social.

Afin d'assurer le rôle joué dans le réseau par la zone d'espaces verts, on y admet uniquement les actes et travaux destinés au maintien ou la régénération du milieu naturel. La zone d'espaces verts peut faire l'objet d'une occupation agricole compatible avec sa fonction naturelle comme par exemple les prairies permanentes ou les prairies de fauche.

Dans le but de maintenir des zones de liaisons existantes et/ou de les restaurer lors de l'aménagement de certains quartiers, six axes ont été identifiés au moyen de flèches sur la carte. Il s'agit de :

- la liaison partant de la ZHIB de la poudrière à la Montagne Sainte-Barbe ;
- la liaison du Bois de Wanchalle au bois brulé ;
- la liaison du bois brulé à Enhaive ;
- la liaison des coteaux de Bellevue au bois de Gazia ;
- la liaison du Bois du coquelet au bois de Bouge ;
- la liaison de la Plante aux Grands Malades.

Il convient d'analyser tout projet situé dans ou à proximité des axes identifiés au regard de l'aspect de liaison du réseau écologique et de prendre en compte le rôle de liaison écologique dans l'aménagement futur du quartier.

4.2. Les périmètres et les points de vue d'intérêt paysager

La mise en œuvre d'une politique de renforcement des valeurs paysagères et patrimoniales est réalisée par la structuration des réseaux écomobiles et écologiques qui dessine les contours des différentes parties de l'agglomération autour et à partir de la géographie des vallées, des vallons et des crêtes, d'une part, et, d'autre part, autour des noyaux bâtis existants. Cette double structuration qualifie ainsi la lecture et l'image mentale du territoire faite d'horizons multiples, de successions de plans, de rues enveloppantes et de points de vue dominants.

Afin de conforter cette lecture, le schéma de structure recommande en complément des dispositions du plan de secteur des périmètres d'intérêt paysager. Ils ne modifient pas le plan de secteur. Ils figurent sur la carte n°1. Ils sont complétés par les points de vue d'intérêt paysager. Les recommandations formulées ci-dessous s'appliquent à ces périmètres et à ces points de vue.

En matière d'implantation de bâtiments à vocation agricole. Dans ces zones de protection du paysage, l'extension d'exploitations existantes est toujours privilégiée. La dispersion des nouvelles constructions dans la zone agricole est à éviter et les constructions doivent, dans la mesure du possible, être groupées. Les nouvelles constructions éviteront de s'implanter sur les lignes de crêtes dégagées.

Les constructions s'implantent dans le respect de la ligne de pente naturelle du terrain et de façon à limiter les remblais et les déblais. Dans le cas de constructions déjà implantées, la création de nouveaux bâtiments ne doit pas perturber l'ordonnancement et la lisibilité des anciens volumes. Un bâtiment à vocation agricole doit, dans certains cas, répondre à des besoins fonctionnels importants ce qui nécessite la construction d'un bâtiment de grand gabarit. Dans ce type de situation et pour des raisons d'ordre paysager, la scission en deux volumes est préconisée et des plantations imposées.

Si des haies ou des arbres à haute tige doivent être supprimés pour permettre l'implantation des constructions, des plantations équivalentes en nombre et en qualité seront implantées à proximité. Des mesures de plantations peuvent également être imposées dans le cas de l'implantation d'une construction sur une parcelle actuellement libre de végétation. Pour la plantation d'arbres, arbustes, et haies, on cherchera une unité de la couverture végétale par le choix d'essences indigènes.

Dans le cas où une zone destinée à l'urbanisation borde une zone de protection du paysage, l'implantation des constructions veillera à ménager des ouvertures visuelles significatives depuis l'espace public vers le paysage.

Dans les points de vue d'intérêt paysager, l'implantation des constructions veillera à :

- ménager des ouvertures visuelles significatives depuis l'espace public vers le paysage,
- favoriser la jouissance des paysages par des aménagements tels que : aires de repos, bancs, panneau didactique, ...
- assurer l'accessibilité publique permanente du point de vue.

4.3. Les périmètres d'intérêt culturel, historique ou esthétique

Les périmètres d'intérêt culturel, historique ou esthétique figurant sur la carte n°1 « Expression cartographiée des mesures d'aménagement » sont ceux figurant au plan de secteur. Les dispositions du CWATUPE y sont d'application. Le schéma de structure ne formule pas de recommandation supplémentaire.

4.4. Les sites soumis à contrainte environnementale

L'utilisation des différentes classes permet de régler, de manière générale, l'organisation des relations entre les espaces bâtis et non bâtis. Certains sites se caractérisent par une haute valeur paysagère, patrimoniale ou écologique ou présentent, dans certains cas, des contraintes environnementales fortes. Le schéma de structure reconnaît la singularité de ces sites. La carte n°1 identifie ces sites sensibles sur le plan environnemental.

Le schéma de structure ne précise pas à l'échelle parcellaire la délimitation spatiale de ces sites. En cas de demande d'autorisation, il revient à l'autorité administrative de déterminer et de motiver les terrains concernés par cette orientation donnée par le schéma de structure.

Dans ces sites, le schéma de structure propose de déconseiller ou d'encadrer de manière stricte l'urbanisation afin de préserver les qualités préexistantes. Dans ce dernier cas, les constructions privilégient des formes très compactes afin de dégager une part significativement dominante d'espaces libres et de respecter les qualités paysagères préexistantes. Ces dégagements sont végétalisés ou le cas échéant laissés à une vocation agricole, participant de la sorte à la continuité des espaces naturels et ruraux.

Il découle de cette recommandation que dans certaines situations, la préservation des caractéristiques paysagères et/ou écologiques ou l'existence de contraintes environnementales prend le pas, sous réserve des procédures légales en cours ou d'un dossier opportunément argumenté, sur la nécessité d'intensifier les développements urbanistiques.

- Terrains situés en bordure de l'avenue du Bon Air (partie haute et basse) jouant un rôle de zone tampon pour le site Natura 2000 Asty Moulin. Une zone tampon a pour but d'atténuer les perturbations et pollutions venant de l'extérieur. Les activités humaines y sont également contrôlées et les activités et pratiques écologiquement viables y sont favorisées. Présence également d'un point de vue paysager remarquable.
- Terrains situés route de Navinne jouant un rôle de zone tampon pour le site Natura 2000 Saint – Berthuin (Malonne)
- Potagers de Salzennes. Terrains appartenant à la Ville de Namur et conservés en jardin potager collectif. Ce site présente un intérêt paysager et joue un rôle social important qu'il convient de préserver.
- Terrains situés en bordure de la N90 en face de la ferme Blanche. Zone de développement participant à la structure écologique principale. Permet de préserver une coupure paysagère importante avant l'entrée dans le périmètre d'agglomération. En régime d'assainissement autonome au PASH.
- Terrains situés en bordure de la chaussée de Marche à Erpent. Présence d'arbres remarquables inscrits dans l'histoire de la formation d'Erpent et participant à la qualité paysagère de cette entrée dans le périmètre d'agglomération.
- Terrains situés au croisement de la Chaussée de Marche et de la rue du Grand Tige à Erpent. Point de vue paysager remarquable. Proximité d'un Château Ferme identifié comme élément patrimonial. Terrains contribuant à une liaison écologique à développer à l'échelle communale.
- Terrains en bordure de la rue Pommier Sauvage à Andoy. Nuisances sonores liées à la présence de l'autoroute. En partie, parcelles présentant en bonne aptitude agronomique. Absence d'égouttage sur une partie de la rue Pommier Sauvage. Zone de développement participant à la structure écologique principale et intérêt paysager.
- Terrains en bordure de la rue du Perseau à Andoy. Nuisances sonores liées à la présence de l'autoroute. Absence d'égouttage.
- Terrains situés de part et d'autre de la rue de Jausse en entrée est du village de Wierde. En régime d'assainissement autonome au PASH. Grande sensibilité paysagère et patrimoniale du village Wierde repris comme ensemble architectural classé accompagné d'une zone de protection. En bordure d'un périmètre d'intérêt paysager.

- Terrains situés de part et d'autre de la rue Fond du village et les Tiennes à Wierde. En régime d'assainissement autonome au PASH. Grande sensibilité paysagère et patrimoniale du village Wierde repris comme ensemble architectural classé accompagné d'une zone de protection. En bordure d'un périmètre d'intérêt paysager.
- Terrains situés chemin du Beau Vallon à Wépion. Zone de développement participant à la structure écologique principale. Absence d'égouttage. Contraintes karstiques.
- Terrain situé rue du Suary appartenant à la Ville de Namur. Zone de développement participant à la structure écologique principale. En régime d'assainissement autonome au PASH.
- Terrain situé Chemin de Wépion à Malonne appartenant à la Ville de Namur. Zone de liaison participant à la structure écologique principale. En régime d'assainissement autonome au PASH.
- Campagne du Bois, rue Trou du loup à Daussoix. Zone enclavée au Sud-Est de l'échangeur. Nuisances sonores liées à la présence de l'autoroute.
- Temploux. Intérieur d'îlot (rue sous l'Eglise – rue des Rys). Vue sur l'église. Intérêt paysager et patrimonial.

4.5. Les zones agricoles

Dans le cadre du schéma de structure, il est fait référence à la zone agricole du plan de secteur. Il ne s'agit cependant pas d'opposer la zone agricole à la zone bâtie. Les rapports ville-campagne doivent nécessairement être réorganisés pour limiter la tendance de périurbanisation. Des nouvelles interactions entre ces territoires: circuits courts, échanges énergétiques, entretien des paysages, mutualisations diverses doivent être recherchées.

4.5.1. Occupation

Cette zone est destinée à l'agriculture au sens général du terme en ce compris l'horticulture, la fruiticulture et les refuges pour animaux. En ce qui concerne les activités horticoles, la surface de culture doit être plus importante que la surface de vente. Elle ne peut comporter que les constructions indispensables à l'exploitation et au logement des exploitants dont l'agriculture constitue la profession.

Une activité récréative de plein air ne pourra être autorisée que si elle ne met pas en cause de manière irréversible la destination agricole de la zone. En d'autres termes, il doit être possible de revenir, sur le terrain affecté à cette activité récréative, à une activité agricole. Aucune imperméabilisation du sol n'est donc autorisée.

4.5.2. Réseau écologique et paysage

Si des haies ou des arbres à haute tige doivent être supprimés pour permettre l'implantation des constructions, des plantations équivalentes en nombre et en qualité seront implantées à proximité. Des mesures de plantations peuvent également être imposées dans le cas de l'implantation d'une construction sur une parcelle actuellement libre de végétation.

Pour la plantation d'arbres, arbustes, et haies, on cherchera une unité de la couverture végétale par le choix d'essences indigènes.

En zone agricole et plus particulièrement en fond de vallée, le schéma souhaite favoriser, la préservation et la reconstitution du réseau écologique, la plantation d'essences indigènes et le maintien en état de prairies assurant la continuité historique du réseau écologique et plus particulièrement des zones humides.

L'outil contractuel instauré par l'AGW du 11/3/1999 relatif à l'octroi de subventions agro-environnementales prévoit l'octroi de primes en faveur de pratiques agricoles favorables à

l'environnement. Ces subventions, couramment appelées mesures agro-environnementales, permettent de créer des zones refuges pour certaines espèces. Le schéma de structure insiste sur l'importance de la sensibilisation des agriculteurs à ces mesures, au sein des éléments constitutifs de la structure écologique principale d'une part, et au sein d'une matrice agricole exploitée de manière intensive d'autre part.

En zone agricole, la Ville peut imposer des mesures visant à limiter les effets du ruissellement des eaux. Les données issues du projet ERRUISOL (ERosion- RUISsellement-SOL) cartographie les zones à risque d'érosion et de ruissellement. Elle peut notamment imposer la réalisation de tranchée d'infiltration accompagnée, de plantations de haies, de bandes herbées, la mise en œuvre de digues ou d'autres dispositifs de retenue d'eau en vue de lutter contre les ruissellements et les inondations.

4.6. Les zones forestières

Selon l'article 1^{er} du décret relatif au Code forestier, les bois et forêts représentent un patrimoine naturel, économique, social, culturel et paysager. Il convient de garantir leur développement durable en assurant la coexistence harmonieuse de leurs fonctions économiques, écologiques et sociales. Dans les zones forestières où la fonction économique est privilégiée, on veillera au maintien, voir à l'encouragement des fonctions de production tout en maintenant et améliorant les ressources forestières et leur contribution au cycle du carbone.

Dans le but de maintenir, conserver et améliorer la diversité biologique dans les écosystèmes forestiers, on veillera particulièrement à maintenir un équilibre entre les peuplements, et à promouvoir une forêt mélangée et d'âges multiples. Dans les parcelles situées en zone centrale et en zone de développement, on veillera à favoriser la régénération naturelle et à en améliorer la diversité biologique afin de conserver leur importance dans la structure écologique principale.

La mise en œuvre de cette zone est encadrée par les articles 452/36 à 452/42 précisant les conditions de délivrance en zone forestière du permis relatif aux constructions indispensables à la surveillance des bois, à leur exploitation et à la première transformation du bois, à la pisciculture et aux refuges de chasse et de pêche.

Le schéma insiste sur la notion de certification écologique et sur la sensibilisation des propriétaires privés à cette notion. La gestion durable des forêts peut être encouragée par la certification des forêts gérées suivant une série de principes et critères stricts et par la labellisation du bois provenant de ces forêts. En Région wallonne, deux labels de certification forestière peuvent être obtenus: le Forest Stewardship Council (FSC) et le Pan European Forest Certification (PEFC).

4.7. La zone d'espace vert

La zone d'espaces verts est destinée au maintien, à la protection et à la régénération du milieu naturel.

Elle contribue à la formation du paysage ou constitue une transition végétale adéquate entre des zones dont les destinations sont incompatibles.

4.8. La zone de parc

La zone de parc est destinée aux espaces verts ordonnés dans un souci d'esthétique paysagère.

N'y sont autorisés que les actes et travaux nécessaires à leur création, leur entretien ou leur embellissement.

5. Les déplacements : réseaux, nœuds d'échanges et modes

5.1. La hiérarchie fonctionnelle du réseau

La hiérarchie fonctionnelle proposée dans le cadre du schéma de structure correspond en grande partie à celle présentée dans le cadre du diagnostic. Elle s'appuie sur le plan communal de mobilité (1998) et sur le schéma directeur de l'est de l'agglomération namuroise (2008). La hiérarchie fonctionnelle du réseau doit être comprise en relation avec les propositions développées ci-avant en matière de traitement des limites paysagères et de délimitation du territoire urbain.

Le réseau se structure de la manière suivante :

- le réseau structurant à l'échelle régionale – autoroutes ;
- le réseau structurant à l'échelle régionale ;
- les voies principales de l'agglomération namuroise ;
- les voies de liaison inter-quartier ;
- les voies locales.

On y trouve aussi la localisation des parcs-relais existants et projetés.

La carte n°2 intitulée « Orientations générales en matière de circulation - hiérarchie » et jointe au présent rapport ainsi que la figure ci-après, présentent la hiérarchie fonctionnelle du réseau routier namurois.

Sur cette carte, on voit que Namur est située à proximité d'un important nœud autoroutier constitué de l'E411 (Bruxelles – Luxembourg à l'Est) et l'E42 (dorsale wallonne Liège – Charleroi - Paris au Nord).

L'agglomération y est essentiellement raccordée par quatre échangeurs à l'Est (Champion, Bouge, Loyers et Wierde) et par Rhisnes au Nord. A noter l'échangeur de Daussoix plus au nord assurant les connexions entre l'E411 et l'E42.

Ce réseau autoroutier est connecté à Namur par les chaussées suivantes faisant partie du réseau structurant à l'échelle régionale :

- A l'ouest, la chaussée de Charleroi (N90) longeant la vallée de la Sambre depuis Floreffe et traversant le centre de Salzinnes ;
- Au nord-ouest, la chaussée de Waterloo (N4) de Belgrade au centre de Namur ;
- A l'est, la chaussée de Liège (N90), accès plus aisé à partir d'Andenne sur la rive droite de la Meuse ;
- Au nord-est, la chaussée de Hannut, constituant l'accès principal depuis l'E411 ;
- Au sud, la chaussée de Dinant (N947) recueillant aussi le trafic venant de Couvin et Philippeville et traversant le bas de Wépion et le quartier de la Plante.

A noter la volonté de dissuader l'usage au moyen de panneaux de signalisation de :

- la chaussée de Marche (N4) en venant du Sud pour rejoindre le centre de Namur depuis l'échangeur de Courrière, le principe étant de sortir à Loyers pour se rendre à Jambes et à Bouge pour se rendre dans la Corbeille ;
- la chaussée de Louvain en venant du Nord pour rejoindre le centre de Namur, le principe étant de sortir à Bouge pour se rendre dans la Corbeille ;
- la chaussée de Charleroi en traversée de Salzinnes, le principe étant d'emprunter préférentiellement l'Avenue Sergent Vrithoff, via le P+R.

Toutes ces pénétrantes viennent ainsi se raccorder sur la ceinture de la Corbeille, seul élément concentrique du réseau.

La ceinture de la Corbeille a pour principaux rôles :

- de protéger la Corbeille du trafic de transit ;
- d'assurer une bonne accessibilité au réseau de desserte interne à la Corbeille.

Elle est essentiellement calibrée à 2X2 voies, à l'exception du tronçon au Sud de la Sambre.

La Corbeille est caractérisée par :

- le 8, Fer-Ange-Cuvelier-Godefroid, axe distributeur principal ;
- l'axe Rogier-Brabant, sur l'ancien tracé de la N4.

Ces deux éléments forts assurent une bonne accessibilité interne mais impliquent aussi une grande perméabilité du centre au trafic de transit.

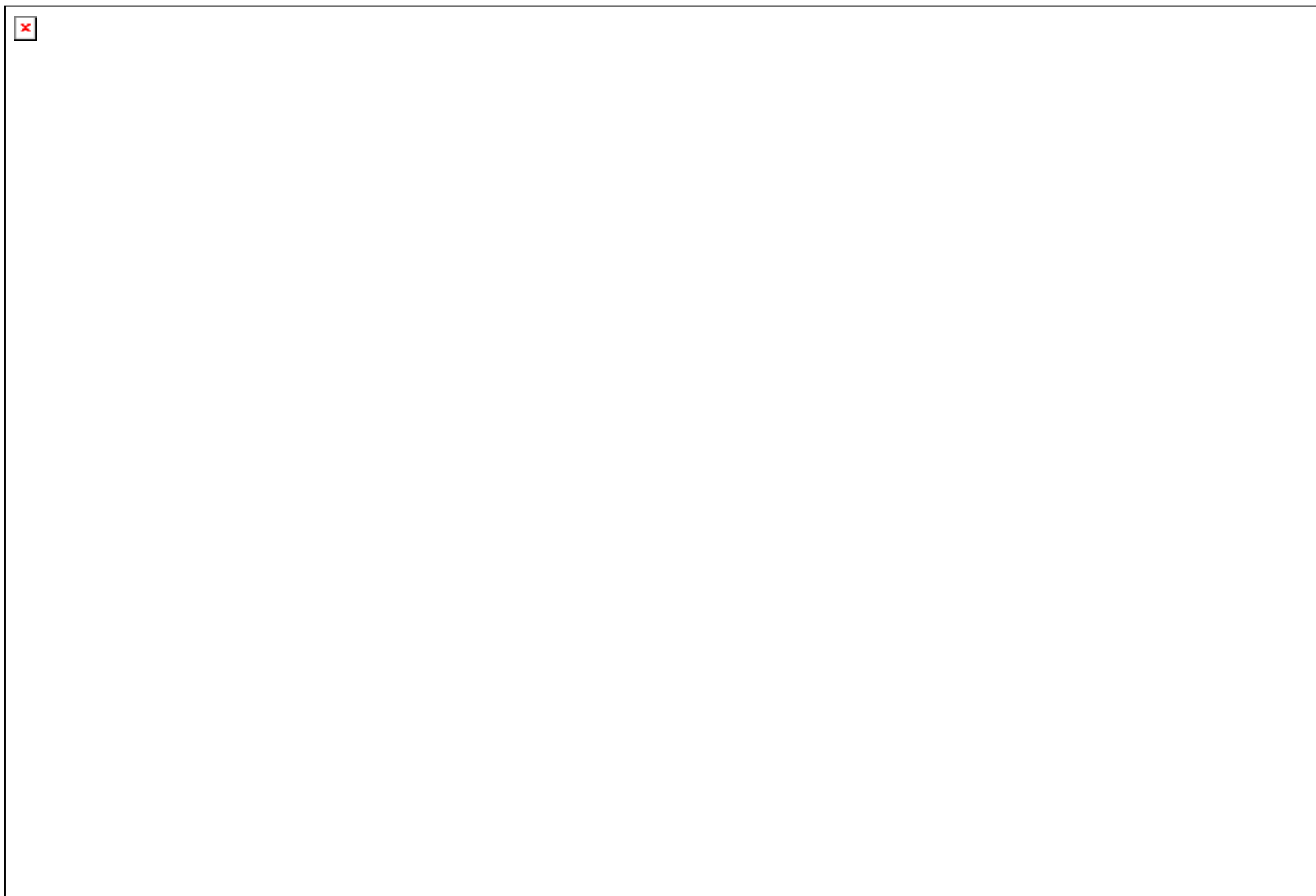
En terme de circulation, le PCM visait à éviter le transit des véhicules particuliers dans la corbeille, à mieux utiliser les boulevards de ceinture ainsi que le réseau autoroutier et ses différentes sorties et à assurer la fluidité sur la ceinture et à l'intérieur de la Corbeille. L'essentiel des mesures proposées ont été réalisées. Seule, la mise en place du principe des robinets est en cours d'installation au niveau des pénétrantes, avec aménagement de parcs-relais (P+R) le long de ces axes (voir ci-après le point relatif aux P+R).

Quant au PCM de Jambes dont l'étude a été approuvée fin 2010, les propositions doivent encore être mises en œuvre, elles concernent entre autres :

- la réalisation d'une nouvelle voirie, dénommée « collectrice » ; son rôle vise à soulager le trafic dans l'axe Rue de Dave – Av. Bovesse et son croisement avec l'Avenue Materne ;
- la réalisation d'un pont au dessus du chemin de fer au niveau du croisement de ce dernier avec l'avenue Materne dont l'opportunité sera réévaluée après évaluation des résultats du PCM, prévue à l'horizon 2020 ;
- la reconfiguration du profil de l'avenue Materne, à présent soulagée, au moyen d'une bande bus et la mise en place d'un TCSP (transport en commun en site propre) vers la gare de Namur ;
- la création d'un RAVeL (site propre vélo) rejoignant les deux gares Namur et Jambes ;
- la mise en place d'une nouvelle politique de stationnement ;
- la passerelle cyclo-piétonne sur la Meuse.

Enfin, il est suggéré d'étudier la faisabilité et opportunité d'une nouvelle connexion entre Flawinne/Belgrade et Salzinnes, et/ou un nouveau pont urbain sur la Sambre, non réservé aux seuls usagers industriels.

HIERARCHIE DU RESEAU



5.2. L'articulation des formes d'urbanisation et des réseaux de déplacements

En manière de transport public l'objectif général est bien évidemment de renforcer leur attractivité afin d'améliorer et de favoriser l'intermodalité.

Comme on l'a vu, le schéma de structure propose une organisation du territoire Namurois autour et à partir de l'armature écologique et l'armature écomobile. Il a comme objectif d'utiliser le réseau de transports en commun, qu'il sera nécessaire à moyen terme de renforcer comme levier des futurs développements urbains. Localiser la demande en transport au plus près, c'est-à-dire à des distances piétonnes, de l'offre en transport en commun est l'un des principes de conception du schéma.

Le schéma de structure met également en évidence la nécessité de considérer de manière concomitante la mise en place d'un tel réseau avec une utilisation plus économe du sol, notamment à travers le principe de densification. L'objectif est de permettre aux habitants d'avoir moins besoin d'une automobile, aux entreprises d'avoir moins besoin d'un camion, mais aussi de réduire la pression du stationnement et favoriser l'intermodalité pour les personnes et les biens.

La mise en place de la structure écomobile s'opère selon deux échelles d'intervention.

La structure écomobile dite inter-villes s'appuie sur le réseau SNCB et les infrastructures du port autonome notamment dans la perspective d'augmentation des échanges de biens et de personnes via l'utilisation de la voie d'eau.

La structure écomobile dite d'intra-ville fait référence au réseau TEC, à la possibilité de se déplacer en modes doux ainsi qu'aux voitures partagées.

Cette structure écomobile est présentée ci-dessous au travers des points suivants :

- le transport public routier ;
- le transport public ferré ;
- le transport fluvial ;
- les cyclistes ;
- les nœuds d'échange.

Voir carte n°3: « Orientations générales en matière de circulation – transports en commun et réseau cyclable »

5.3. Le transport public routier

L'offre de bus pour la ville de Namur est gérée par le TEC Namur-Luxembourg ; elle est jugée importante aujourd'hui. Le réseau actuel a été formé progressivement au cours du temps de manière à répondre aux besoins sans cesse croissants de mobilité. On distingue les lignes urbaines et les lignes périurbaines. Les lignes urbaines couvrent essentiellement le territoire communal, les lignes périurbaines vont quant à elles bien au delà des limites communales dans le but de rejoindre d'autres pôles urbains ou de desservir les communes rurales avoisinantes.

La mise en place d'une structure écomobile performante autour de laquelle s'articule un développement urbanistique réfléchi passe par le renforcement du réseau des bus urbain de Namur. Ce renforcement n'est possible que par une redéfinition du réseau urbain de manière à répondre mieux aux principes d'organisation des fonctions (habitat, commerce, activité économique).

Si le réseau TEC structurant converge vers le centre de Namur est le système préconisé, il convient toutefois d'envisager Jambes comme point de départ de meilleures liaisons TEC vers d'autres entités importantes du territoire namurois.

Conscient de l'ampleur de la tâche et des limites de l'outil « schéma de structure » en termes de mobilité, le présent document vise à définir les lignes directrices d'un nouveau réseau sur le territoire communal et n'a pas pour objectif de redessiner en détail le nouveau réseau des bus urbain de Namur. Les tracés proposés sont donc indicatifs et devront faire l'objet d'études de faisabilité plus détaillées.

L'organisation générale du « nouveau » réseau urbain namurois de transport en commun s'appuie sur une hiérarchisation des lignes de bus en deux catégories.

- la première catégorie concerne les lignes structurantes et les lignes structurantes complémentaires.
- la deuxième catégorie concerne les lignes secondaires.

Les lignes périurbaines sont maintenues. Elles pourront évoluer à l'avenir lors d'une réorganisation plus profonde du réseau.

Les lignes structurantes et structurantes complémentaires constituent l'ossature principale des lignes de bus, celles-ci passent toutes par la gare de Namur et desservent les quartiers les plus peuplés avec une fréquence de desserte élevée. L'objectif est de procurer au transport public routier des zones prioritaires le long des grands axes afin d'augmenter leur vitesse commerciale en évitant qu'ils ne soient englués quotidiennement dans la congestion automobile. Lorsque ce sera possible, il y a lieu d'envisager l'aménagement d'une bande réservée au bus.

Si ce n'est pas réalisable, des moyens peuvent être mis en œuvre afin de faciliter la circulation des bus, à savoir :

- remplacer une bande de tourne à gauche/droite par l'aménagement d'une bande réservée au bus à l'approche d'un carrefour à feux ;
- aménagement des arrêts de bus après les carrefours à feux ;
- rétrécir certaines chaussées au minimum (3.15 m/voie de circulation) pour éviter le stationnement en double file ;
- aménager des oreilles de trottoir pour organiser le stationnement, et éviter le stationnement illicite gênant dans certains carrefours ;
- organiser les zones et heures de livraison pour éviter le stationnement en double file des camions / camionnettes.
- intégrer la détection des bus dans la gestion des carrefours à feux et prendre en compte cette exigence lors de toute révision des carrefours à feux et plus particulièrement sur les lignes structurantes et les lignes structurantes complémentaires.

- traiter les terminus des lignes structurantes et des lignes structurantes complémentaires avec des aménagements spécifiques (espaces nécessaires aux demi-tours, stationnement des autobus, ...);
- assurer une coordination entre les différents gestionnaires de voiries et les services concernés (police, service mobilité, ...).

Pour les lignes structurantes, la fréquence proposée à terme est la suivante :

- heure de pointe : un bus toutes les 7,5 min ;
- hors heures de pointe : un bus toutes les 10min/12min/15min ;
- le soir : un bus toutes les 15min/30min.

Pour les lignes structurantes complémentaires, tenant compte de l'importance de chaque bourgade, la fréquence proposée à terme est moindre. Cette offre peut être augmentée tenant compte des caractéristiques et de l'importance de chaque bourgade.

Des voies cyclables et un système de transport collectif alternatif (minibus, taxi social, voiture partagée, ...) à la voiture individuelle sont recommandés comme modes de liaison vers et à partir des bourgades.

La conception du réseau des lignes structurantes et des lignes structurantes complémentaires passe en premier lieu par la localisation des arrêts qui sont sélectionnés compte tenu de leur rôle polarisateur au sein des quartiers.

Comme on l'a vu, le schéma de structure identifie à l'échelle du territoire de Namur, un périmètre d'agglomération qui regroupe le centre urbain (Corbeille + Grognon + Jambes = classe A+) et les parties centrales (classe A) et périphériques (classe B+) des quartiers urbains. Il est également marqué par la présence de fonctions ou d'équipements majeurs (université, équipements culturels ou sportifs, pôles administratifs ou de santé, points d'arrêt ferroviaire) ou présentant des caractéristiques urbaines pouvant les accueillir. Il s'agit d'un périmètre jugé réaliste pour une amélioration significative de l'offre en transports collectifs urbains. Les lignes structurantes ont pour vocation de desservir les quartiers compris à l'intérieur du périmètre d'agglomération.

Les lignes structurantes sont au nombre de 9, elles sont identifiées par leur destination finale :

- Belgrade
- Flawinne
- Salzennes et Clinique Sainte-Elisabeth
- Velaine
- Erpent
- N90-Grands Malades
- N959-Grands Malades
- Haut de la chaussée de Louvain / Bouge
- Rue du Centre – St-Servais

A l'extérieur du périmètre d'agglomération, les bourgades constituent les villages dits importants, c'est-à-dire dont les fonctions commerciales, de services et d'équipement leur permettent de jouer un rôle intermédiaire entre la zone urbaine et les villages. Pour rejoindre ces bourgades depuis le centre, certaines lignes structurantes se prolongent en ligne structurantes complémentaires.

Les lignes structurantes complémentaires sont au nombre de 5, elles sont identifiées par leur destination finale :

- Vedrin,
- Boninne,

- Wépion,
- Malonne,
- Temploux.

Parmi ces lignes, celle devant desservir la bourgade de Boninne ne pourra être mise en œuvre que quand les conditions de sa viabilité seront rencontrées.

La bourgade de Naninne ne fait pas l'objet d'une ligne structurante complémentaire vu l'existence d'une desserte ferroviaire.

Quant aux lignes secondaires, l'objectif est de compléter le réseau des lignes structurantes en vue d'affiner la desserte du territoire Namurois et de développer une attractivité pour les bus à l'échelle locale. Pour cela, il est proposé d'implanter un réseau de bus à l'échelle des quartiers et des entités de la commune pour une meilleure intégration des habitants non motorisés à la vie communale. La définition de ces itinéraires dépasse le cadre de la mission d'élaboration du schéma de structure.

5.4. Le transport public ferré

La ville de Namur est un carrefour important du réseau ferroviaire. Un grand nombre de ligne la traverse :

- Thalys : Liège-Guillemins - Namur - Paris-Nord
- Trains internationaux vers la France et la Suisse, etc.
- Lille - Namur - Liège-Guillemins - Herstal
- Bruxelles - Namur - Luxembourg (ligne 161-162)
- Bruxelles - Namur - Liers | Dinant
- Essen - Antwerpen - Bruxelles - Charleroi - Namur - Jambes
- Namur - Ottignies - Wavre
- Namur - Ciney
- Liège-Guillemins - Namur – Tamines

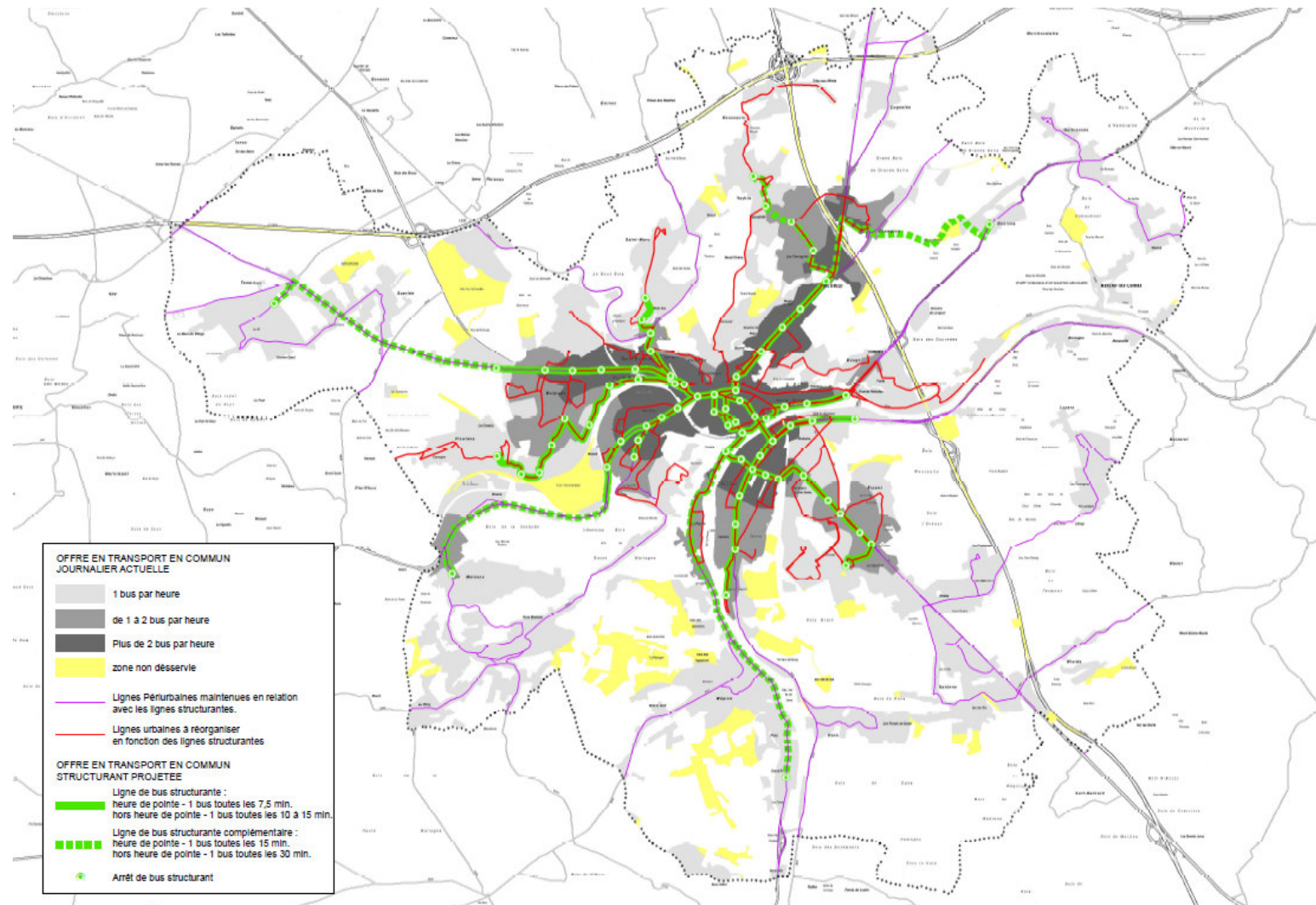
La ligne 162 a souvent été considérée comme lente par les usagers, elle est en cours de modernisation pour en augmenter la vitesse, notamment avec l'aide de fonds européens dans le cadre du projet EuroCapRail. Le projet d'y faire circuler des trains pendulaires est également à l'étude.

L'objectif du schéma de structure consiste à valoriser au mieux le potentiel de ces lignes et insiste notamment sur :

- l'amélioration des fréquences à la gare de Jambes et lien avec les développements urbanistiques développées aux alentours ;
- l'intérêt de la gare de Marche-les-Dames ;
- la réouverture des points d'arrêts de Velaine, Beez, Dave et Ronet et l'amélioration des dessertes locales telles Naninne

Par ailleurs, il existe encore une gare de formation à Ronet: elle a perdu beaucoup de son importance, compte tenu du nombre proportionnellement de plus en plus élevé de trains complets en transit. La SNCB possède encore un important atelier à Salzinnes (relié par un pont sur la Sambre au site de Ronet). Cet atelier est un lieu d'entretien des locomotives électriques et diesel.

COMPARAISON ENTRE L'OFFRE TC ACTUELLE ET L'OFFRE TC PROJETEE



5.5. Le transport fluvial

Le Port autonome de Namur (P.A.N) met à la disposition d'utilisateurs de la voie navigable ou à d'autres candidats investisseurs des zones portuaires et terrains susceptibles de les intéresser pour y développer leurs activités. Le schéma de structure s'inscrit largement dans cette dynamique de valorisation de la voie d'eau.

En effet, ces zones se situent au carrefour du réseau européen de voies navigables reliant la France, l'Allemagne et les Pays-Bas. Elles bénéficient d'un accès aisé vers les grands ports européens. En outre, l'ouverture récente de la liaison Rhin-Main-Danube permet aux bateaux navigants sur le réseau ouest européen de rejoindre facilement l'Asie de l'Europe.

Les ports situés le long de la Meuse, en aval de Namur, sont accessibles aux bateaux de 2 000 tonnes et aux convois poussés de 9 000 tonnes. Ceux situés le long de la Sambre et le long de la Meuse en amont de Namur sont accessibles aux bateaux de 1 350 tonnes. Ces terrains s'étendent sur 161 hectares bordant ces deux cours d'eau sur une longueur cumulée de 8 km.

Actuellement, le P.A.N. compte 103 concessionnaires dont une dizaine sont des utilisateurs de la voie d'eau. Les matériaux transportés sont principalement des produits de carrière (80,6%). Les autres matières transportées sont des produits agricoles (5,9%), des sables de verrerie (5,6%), des produits pétroliers (5,6%), des matériaux de construction (2,6%) et des combustibles.

Comme on le voit, la Meuse et la Sambre conditionnent le développement de Namur. Elle reste un vecteur de communication important, en particulier pour le transport de marchandises. A cet égard, il y a lieu de souligner les enjeux stratégiques liés au site de Ronet où un projet de plate-forme logistique est à l'étude par Bureau Economique de la Province et le Port autonome de Namur. Il s'agit là de valoriser au mieux ce site remarquablement situé sous la forme d'une vaste zone d'échange multimodale eau-fer-route équipée des infrastructures nécessaires à ce type d'activité.

Le Port autonome a aussi pour mission de mettre les infrastructures les plus confortables à disposition des plaisanciers. Pour ce faire, il gère trois ports de plaisance et un relais nautique.

Située à une journée de navigation des ports maritimes d'Anvers et de Dunkerke, accessible via la Meuse et la Sambre, au cœur des liaisons fluviales est-ouest et nord-sud, au confluent de la Meuse et de la Sambre, dotée d'un site historique d'exception (la Citadelle), la ville de Namur considère le tourisme fluvial comme un axe vital de la vie namuroise.

5.6. Les cyclistes

La Ville de Namur a réalisé un plan vélo, validé au conseil communal en mai 2010. Cette étude a défini les priorités d'action visant à développer la mobilité cyclable au quotidien.

Un comité vélo ainsi qu'un comité de pilotage suivent la mise en œuvre du plan vélo. Cette coordination active avec des partenaires essentiels (DGO1, SRWT, TEC, services communaux, etc.) permet d'obtenir une vision planifiée des aménagements.

La sélection de Namur comme ville cyclable dans le projet « Wallonie cyclable » a permis d'accroître la coordination et de proposer de nouvelles pistes d'actions favorables à la promotion du vélo au quotidien.

Outre les nombreuses pistes liées à la communication et au stationnement vélo, une représentation cartographiée des mesures prioritaires s'avère essentielle. Celle-ci devrait, en toute logique, entrer en cohérence avec ce schéma de structure communal.

Le plan communal cyclable représente le réseau selon la structure suivante :

▪ **Liaisons radiales principales**

Ce sont les liaisons dirigées vers le centre de Namur et Jambes, pouvant desservir les noyaux d'habitats les plus denses, et donc les plus proches des pôles attractifs en terme de déplacements à vélo. Ces branches sont délimitées par les zones A+ et A du schéma de structure.

▪ **Réseau collecteur**

C'est le contour de la Corbeille, ainsi que toutes les connexions entre les radiales et le centre urbain.

Celui-ci joue plusieurs rôles :

- Portes d'entrée pour les cyclistes aux quotidiens qui pénètrent au centre de Namur et Jambes.
- Connexions rapides pour passer d'un quartier à l'autre sans entrer dans la corbeille. Que l'on passe de Belgrade à Jambes, ou de Salzinnes à Bomel, il est nécessaire de permettre aux cyclistes de contourner la Corbeille sur des itinéraires de qualité.
- Carrefour cyclable régional entre les RAVeL de Meuse, de Sambre et d'Hesbaye.

▪ **Liaisons secondaires**

Ces liaisons correspondent :

- Aux itinéraires du plan vélo 1998 ;
- Aux liaisons du schéma directeur cyclable régional qui vise à connecter les pôles urbains et semi-urbains sur le territoire wallon.
- Les liaisons cyclables situées hors des noyaux urbains les plus denses.

La carte ci-après identifie l'ensemble du réseau cyclable à long terme, sur lequel on distingue :

▪ **Le périmètre « hypercyclable »**

Dans le plan vélo, la Ville de Namur et ses partenaires ont défini un périmètre d'intervention prioritaire. La planification des interventions (infrastructure et stationnement vélo) accorde donc une priorité à ce périmètre « hypercyclable ». Ce dernier constitue donc une phase opérationnelle de mise en œuvre du réseau cyclable tel que décrit ci-dessus.

Ce périmètre « hypercyclable » a été défini selon la topographie des lieux et la densité de population et des services. Il 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.

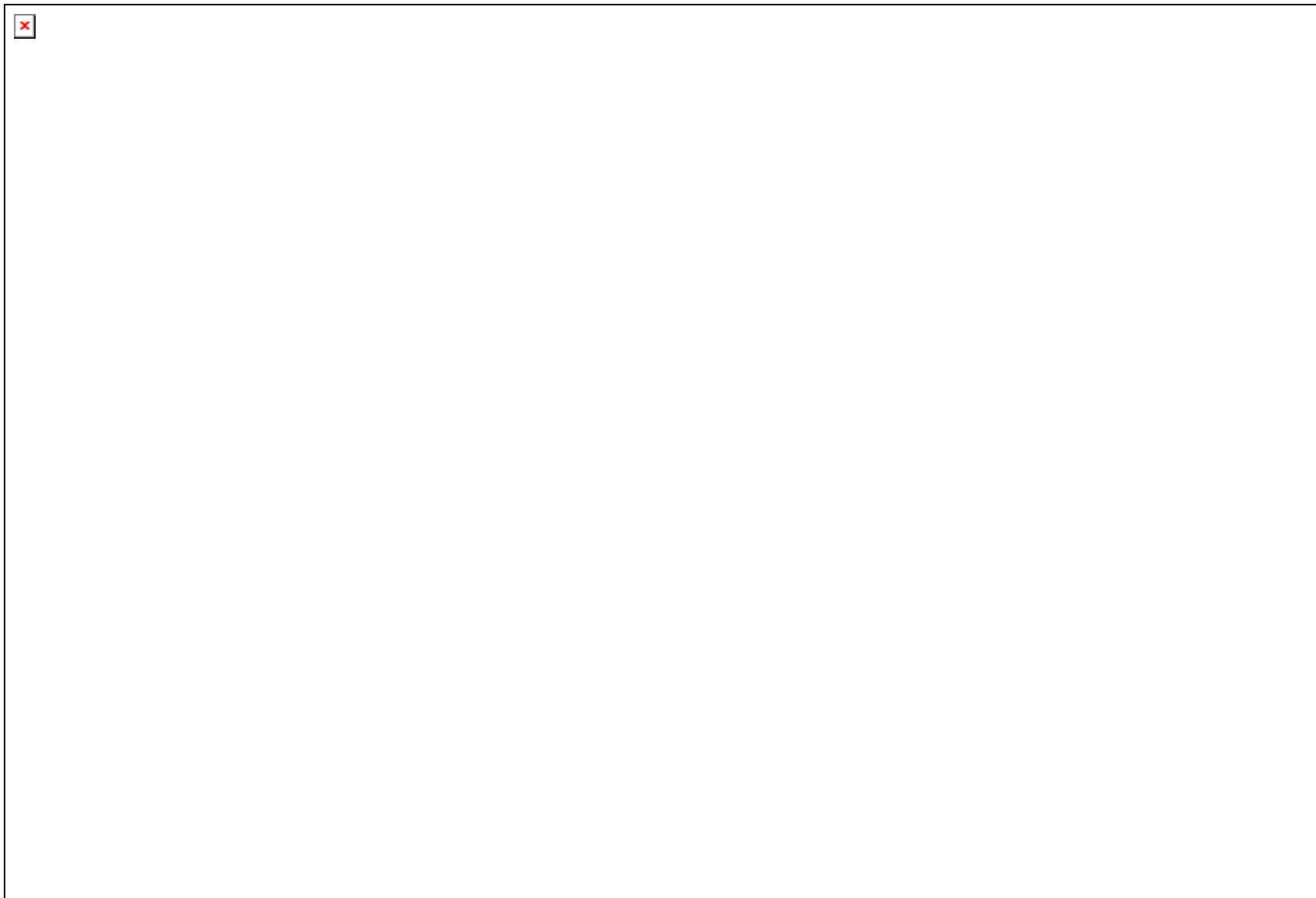
Le réseau de desserte locale correspond à des aménagements existants ou projetés au sein des quartiers (SUL, bande bus accessible au vélo, piste cyclable séparée, ...).

Les projets sur fonds propres, ainsi que les opportunités (ex : Wallonie cyclable, crédits d'impulsion) sont donc dirigés vers le périmètre prioritaire. Ils visent à garantir :

- la sécurité des entrées de ville ;
- les connexions des infrastructures existantes ;
- la perméabilité des quartiers

Les aménagements prévus dans le plan vélo sont en cours de mise en œuvre. Dans une phase ultérieure, le périmètre s'étendra afin de développer la mobilité cyclable en dehors du périmètre.

RESEAU CYCLABLE



5.7. Les nœuds d'échanges

5.7.1. Les gares

Avec plus de 100 000 voyageurs par semaine (+/- 17 300 voyageurs / jour en semaine), la gare de Namur est la première gare de Wallonie en nombre de voyageurs. Elle est une des plus modernes du réseau, avec toutes les facilités pour les personnes à mobilité réduite. Les voies sont recouvertes d'une dalle de béton, au dessus de laquelle se trouvent tous les services associés à une gare de ce statut (guichets, salle d'attente, commerces, horeca, ...). Au-dessus, une gare des bus devrait y être implantée (lire ci-après).

La commune compte d'autres gares/arrêts SNCB sur son territoire dont celle de Jambes sur la ligne de Dinant, mais desservie aussi par des rames Bruxelles-Jambes accrochées aux trains Bruxelles-Luxembourg pour leur parcours Bruxelles-Namur et vice versa.

Les autres arrêts ferroviaires sont :

- Jambes-Est, Dave-Saint-Martin et Naninne sur la ligne 162 ;
- Marche-les-Dames sur la ligne de Liège ;
- Ronet et Flawinne sur la ligne de Charleroi.

Namur a par ailleurs perdu quelques arrêts, supprimés en 1984 :

- Faubourg-Saint-Nicolas et Beez sur la ligne de Liège ;
- Velaine et Dave sur la ligne de Dinant.

Parmi les projets évoqués dans le cadre de ce schéma de structure, la remise en service de l'arrêt de Velaine fait partie des solutions proposées pour renforcer l'armature éco-mobile de la commune. Comme déjà souligné, il est également important d'augmenter la fréquence de la gare de Jambes et de réinvestir dans l'arrêt de Marche-les-Dames.

Le quartier de la gare est un atout à valoriser car il représente un pôle dans la ville de Namur. La gare constitue le point d'arrivée ou de départ d'un voyage. C'est un lieu particulier dans une ville, à la fois une entrée et une sortie, et donc un lieu stratégique et important à valoriser. De plus, en considérant la gare comme étant une entrée de ville, le quartier sera la première expérience et la première impression du voyageur. Pour le moment, le vécu des voyageurs nous renseigne sur le fait que la gare de Namur est peu accueillante. Le manque de convivialité des espaces publics et l'abandon de certains bâtiments comme l'ancienne poste ne valorise pas les abords immédiats de la gare.

Plusieurs autres points négatifs sont également soulevés comme la problématique des modes doux peu favorisés aux alentours de la gare (manque de connexion RAVeL, très mauvais aménagements sur les ponts à proximité, ...), la problématique de la translativité de la gare plus particulièrement du lien entre la Corbeille et Bomel, et la problématique du trafic de transit très important devant la gare.

Pour remédier à ces points négatifs, plusieurs projets ou opportunités sont actuellement développés. Ils concernent :

- l'implantation d'une nouvelle gare des bus sur la dalle de la gare et la création d'une rampe d'accès à celle-ci de manière à faire de la gare actuelle un véritable pôle multimodal.
- en parallèle la nécessité d'assurer une liaison sécurisée entre le quartier de Bomel et la Corbeille de manière préférentielle en passage souterrain ou le cas échéant par un aménagement en encorbellement.
- l'implantation d'un nouveau centre commercial. Le projet vise à construire ce centre commercial à la place du bâtiment occupé par la gare des bus actuelle, les boutiques et les bureaux (l'actuel

C&A reste à sa place), avec une extension sur le square Léopold, et création d'un parking en ouvrage de 1000 places. Ce projet est porté par City Mall et s'appelle plus particulièrement « Le Côté Verre ».

- la requalification globale des voiries et des espaces publics place de la Station, Square Léopold, Place Léopold, Rue Borgnet et le Boulevard Mélot.
- la connexion du RAVeL de la Hesbaye avec le RAVeL de la Meuse via la liaison de gare à gare (Namur-Jambes).

Tous ces projets sont autant d'éléments justifiant une réflexion d'ensemble sur le périmètre de la gare de Namur initiée au travers d'un remembrement urbain.

En partenariat avec les propriétaires et les gestionnaires des infrastructures publiques et privées et en accord avec le Fonctionnaire délégué, la Ville de Namur a souhaité se doter dans le périmètre d'un périmètre de remembrement urbain. Il a pour but de redynamiser les activités présentes dans le centre-ville. La volonté est que la mise en œuvre du projet d'urbanisme ait un effet d'entraînement sur les initiatives futures de rénovation dans et à proximité du périmètre, et par là renforce durablement la vitalité et l'attrait du centre ville.

Ses principaux objectifs sont :

- d'orienter le développement urbanistique ;
- de renforcer la mixité et l'attractivité des fonctions urbaines ;
- d'intégrer les projets d'amélioration de l'accessibilité et de la mobilité du centre urbain ;
- de mettre en valeur son patrimoine architectural et paysager ;
- de réaménager des voiries et des espaces publics directement liés à ces projets immobiliers.

5.7.2. Les arrêts sur les lignes structurantes

La réorganisation du réseau de lignes de bus en lien avec la structure territoriale projetée nécessite également une réflexion approfondie sur la localisation et l'aménagement des arrêts. Le schéma de structure, à titre indicatif, les localise. Il sera notamment nécessaire de définir une stratégie urbaine d'ensemble pour valoriser leur potentiel tenant compte du contexte dans lequel ils se situent. Les conditions d'accès aux arrêts pour les piétons et les cyclistes, les services urbains les accompagnants, le stationnement des vélos et des voitures partagées, etc. sont à préciser pour en faire progressivement de véritables nœuds intermodaux.

5.7.3. Les parkings relais

Bien qu'accessibles à tous, les parkings-relais s'adressent en priorité aux travailleurs du centre-ville. La Corbeille accueille quotidiennement 32 000 personnes et le cœur de Jambes près de 10 000. L'idée est donc d'offrir du stationnement en amont sur les grands axes avec une navette attractive pour accéder rapidement au centre. Ceci aura pour conséquence de libérer des places pour les clients et visiteurs du centre-ville et diminuera le trafic à l'heure de pointe.

Il existe actuellement deux parkings-relais qui favorisent la multimodalité en entrée de Ville :

- P+R Saint Nicolas : 276 places (+277 places Champs Elysées) = 553 places ;
- P+R Namur Expo : 475 places.

Fort de ces premières réalisations de parcs-relais et dans la lignée des propositions du PCM, il apparaît nécessaire d'identifier les futurs sites pour de nouvelles implantations de P+R. Par ailleurs, un parking de longue durée sur le dessus de la route de Hannut par exemple pour le co-voiturage doit pouvoir être concrétisé.

Dans le cadre de l'étude « Etude de faisabilité d'aménagement de parcs-relais autour de Namur », une analyse exhaustive le long des axes structurants de la Ville des terrains disponibles et adéquats a été effectuée. Une dizaine de sites ont fait l'objet d'une analyse comparative qui a permis d'en retenir trois, à savoir les sites de Bouge – CSC, Erpent – Petite Couture et Belgrade ZACC.

Les sites de Bouge et d'Erpent constituent les extrémités d'un des grands axes de transport en commun de la ville amené à être renforcé à l'avenir. Dans le cas d'Erpent, il constitue un des impératifs à la mise en place d'une véritable politique d'urbanisme durable sur le plateau. La localisation de ce P+R a été choisie au carrefour des rues de Velaine et Acacias avec la N4, au lieu-dit Petite Couture. Ce site est idéalement placé par rapport à la N4 et est positionné bien en amont par rapport aux points de régulation du trafic automobile. Son contexte environnant est idéal vu la possibilité d'y développer des fonctions mixtes (commerce, habitat).

L'objectif est d'offrir aux navetteurs/usagers se rendant dans le centre de Jambes une alternative à la voiture. Implantée directement sur la nouvelle ligne de bus, la desserte du future P+R se fera donc de manière régulière (selon une fréquence de 15 min maximum). Là aussi, on favorisera les échanges modaux multiples en équipant le P+R d'un parking vélos fermé (sécurisé et abrité) et d'une station de voiture partagée.

Dans le cas de Bouge, le P+R s'implantera le long de la chaussée de Louvain. Les efforts entrepris pour prioriser le bus sur cet axe doivent être poursuivis (bande bus et priorité au feu).

- projet de P+R à Erpent : 400 à 500 places environ ;
- projet de P+R à Bouge : 400 à 500 places ;
- projet de P+R à Belgrade : 250 à 350 places environ.

6. Les modalités d'exécution

6.1. La programmation des ZACC

Ce chapitre aborde la question des zones d'aménagement communal concerté. Dans le cadre du schéma de structure, l'autorité communale doit proposer les affectations envisagées pour ces différentes zones mais aussi sur leur ordre de mise en œuvre dans le temps (phasage).

6.1.1. Principes d'affectation

La mise en œuvre progressive des ZACC a pour premier objectif de dynamiser et renouveler l'offre foncière à l'intérieur du périmètre d'agglomération.

Il est recommandé que les ZACC situées à l'intérieur du périmètre d'agglomération soient à affecter soit en centre urbain (classe A+), soit en partie centrale de quartier urbain (classe A), soit en partie périphérique de quartier urbain (classe B+). Ces zones sont considérées comme à mettre en œuvre de manière prioritaire (priorité 1).

Il est recommandé que les ZACC situées à l'extérieur du périmètre d'agglomération et touchant de manière directe ce périmètre soient à affecter en partie périphérique de quartier urbain (classe B+) pour autant qu'elles ne portent pas atteinte à la structure écologique principale ainsi qu'aux valeurs paysagères. Leur mise en œuvre n'est cependant pas prioritaire (priorité 2). Leur mise en œuvre interviendra dans un second temps lorsque les ZACC de priorité 1 auront été mises en œuvre.

Il est recommandé que les ZACC situées à l'extérieur du périmètre d'agglomération et ne touchant pas de manière directe ce périmètre soient considérées comme des réserves à long terme. Elles conservent leur occupation actuelle et participent à la pérennisation de l'activité agricole et la préservation des paysages et du réseau écologique. Leur mise en œuvre vers une destination urbanisable est conditionnée à la révision du schéma de structure.

La ZACC dite de La Poudrière et celle dite du Pont de Briques⁴ sont à affecter en zone naturelle au regard de leur grand intérêt écologique existant et potentiel.

6.1.2. Affectations et priorité par zone

6.1.2.1. Les ZACC mises en œuvre

Deux ZACC sont mises en œuvre, la ZACC de la Porcelaine à Jambes et la ZACC Gueulette à Vedrin. Pour partie, la ZACC de Belgrade est considérée comme mise en œuvre. Elle est occupée par un ensemble résidentiel.

⁴ Les parcelles en continuité de la ZACC et situées le long de la rue de Géronsart sont affectées au plan de secteur en zone d'habitat. Elles sont recommandées au schéma de structure en partie périphérique de quartier urbain.

6.1.2.2. Les ZACC recommandées en zone destinée à l'urbanisation de priorité 1

- ZACC de Belle Vue (Saint-Marc et Saint-Servais). Recommandée en périphérie de quartier urbain (classe B+) – 10.3 ha. Solde à affecter en zone non destinée à l'urbanisation – 9.4 ha.
- ZACC à l'entrée de Belgrade (chaussée de Nivelles – N4 Recommandée en zone de services et d'équipements pouvant accueillir des activités commerciales en relation avec les équipements projetés – P+R (7.1 ha).
- ZACC du plateau de Belle-Vue (Montagne Sainte-Barbe –Jambes). Recommandée en partie centrale de quartier urbain— 11.7 ha. Terrains appartenant à la régie foncière. Rapport urbanistique et environnemental en cours d'élaboration.
- ZACC en bordure de la N4 à Jambes. Recommandée en partie centrale de quartier urbain – 6 ha.

6.1.2.3. Les ZACC recommandées en zone destinée à l'urbanisation de priorité 2

- ZACC de Flawinne. Recommandée en partie périphérique de quartier urbain. Sa mise en œuvre est conditionnée à l'élaboration d'une réflexion urbanistique d'ensemble englobant la zone de services publics et d'équipements communautaires la bordant et ce dans l'hypothèse de fermeture de la base militaire. – 8.5 ha.
- ZACC Bricgniot à St-Servais. Recommandée en partie périphérique de quartier urbain – couverte par un PCA - 11.2 ha.
- ZACC Grand Tige (Erpent). Recommandée en partie périphérique de quartier urbain – 17.7 ha.
- ZACC de Géronsart. Recommandée en partie périphérique de quartier urbain – 8.4 ha.

Le schéma de structure recommande de maintenir les accès potentiels à ces zones afin de ne pas hypothéquer leur éventuelle mise en œuvre.

6.1.2.4. Les ZACC recommandées en zone naturelle

- ZACC dite La Poudrière. Recommandée en zone naturelle – 6.1 ha.
- ZACC dite du Pont de Briques. Recommandée en zone naturelle - 9 ha.

6.1.2.5. Les ZACC recommandées en zone de réserve à long terme

- ZACC de Temploux. Recommandée en zone de réserve à long terme - 15.3 ha.
- ZACC de Haute Fontaine (Malonne). Recommandée en zone de réserve à long terme - 9.9 ha.
- ZACC de Frizet (Vedrin). Recommandée en zone de réserve à long terme – 8.3 ha.
- ZACC Al Baraque (Saint-Servais). Recommandée en zone de réserve à long terme – 4.7 ha.
- Solde de la ZACC à l'entrée de Belgrade (chaussée de Nivelles – N4). Recommandée en zone de réserve à long terme – 1.3 ha.
- ZACC rue du Rond Chêne (Vedrin). Recommandée en zone de réserve à long terme – 13.4 ha.
- ZACC du Pont d'Arquet (Champion). Recommandée en zone de réserve à long terme– 5.3 ha.
- ZACC de Cognelée. Recommandée en zone de réserve à long terme – 4.9 ha.
- ZACC de Gelbressée. Recommandée en zone de réserve à long terme – 5.4 ha.
- ZACC de Beez. Recommandée en zone de réserve à long terme – 5.3 ha.
- ZACC de Loyers. Recommandée en zone de réserve à long terme – 5.4 ha.
- ZACC du Bois Brulé (Erpent). Recommandée en zone de réserve à long terme – 5.4 ha.
- ZACC les Baseilles (Erpent). Recommandée en zone de réserve à long terme – 18.5 ha.
- ZACC Institut Saint Martin (Dave). Recommandée en zone de réserve à long terme – 11.1 ha.

- ZACC du Fond d'Andoy. Recommandée en zone de réserve à long terme – 8 ha.
- ZACC Quinaux (Wierde). Recommandée en zone de réserve à long terme – 4.1 ha.
- ZACCI de la ferme de Djètefô (Cognelée). Recommandée en zone de réserve à long terme (destinée à recevoir des activités économiques) – 1.8 ha.
- ZACC du château de St Marc (Saint-Marc). Recommandée en zone de réserve à long terme – 7.3 ha.

6.2. Les révisions du plan de secteur souhaitées

Les révisions du plan de secteur souhaitées sont localisées sur la carte n°5 « Modalités d'exécution ».

6.2.1. La zone d'activités économique de Bouge

Le schéma de structure envisage une reconfiguration de la zone d'activité économique située en entrée du périmètre d'agglomération à Bouge. Cette reconfiguration s'impose parce que l'actuelle ZAE est coûteuse à mettre en œuvre (pour cause de contraintes de relief et de la présence d'une ligne haute-tension) et qu'elle est seulement dédiée à une mono fonction de bureaux.

D'autre part, le pivotement de la zone d'activité économique vers la chaussée de Louvain préserve mieux la vocation agricole et paysagère du plateau, tout en offrant réellement davantage d'hectares à la fonction économique.

La modification envisagée poursuit les finalités suivantes :

- en bordure de la rue de Fernelmont et jusqu'à l'autoroute, conserver en zone d'affectation multifonctionnelle sur une bande d'une profondeur de 50 mètres ;
- basculement de la zone d'activité économique mixte entre la zone d'habitat bordant la chaussée de Louvain et le chemin de Boninne et évolution vers une affectation multifonctionnelle associant activités économiques notamment tertiaires et fonctions résidentielles ; l'activité économique y sera cependant considérée comme prioritaire et majoritaire.
- participation de cette nouvelle zone à la dynamique du périmètre d'agglomération ;
- évolution de la zone économique mixte actuelle vers une zone agricole permettant notamment de tenir compte de la présence de la ligne à haute-tension et du caractère paysager du plateau de Bouge.

Cette reconfiguration nécessite une modification du plan de secteur. La procédure la plus adéquate doit être précisée.

6.2.2. La zone d'activité économique du parc Ecolys à Rhisnes

Le parc Ecolys constitue un des principaux moteurs du développement économique du Namurois. Il s'étend sur une superficie de 45 hectares et est dédié à l'éco-construction. La conception urbanistique de ce parc d'une nouvelle génération souhaite intégrer les principes d'aménagement durable et d'intégration environnementale.

La Ville de Namur à travers son schéma de structure souhaite consolider ce parc d'activités et renforcer son attractivité. Dans cette perspective, il est recommandé :

- d'en faire une vitrine de l'éco-construction y compris à travers la conception des bâtiments et des aménagements du parc ;
- d'interdire les activités commerciales destinées aux particuliers ;

- de s'inscrire dans un souci de gestion parcimonieuse et rationnelle du sol en organisant un remplissage successif des différentes parties du parc afin d'éviter une occupation anarchique ;
- d'encourager la mitoyenneté.

De manière prospective, la Ville de Namur envisage de développer une nouvelle offre foncière à vocation économique mixte via une modification du plan de secteur. Dans un premier temps, il est proposé de faire évoluer la zone forestière et la zone de services publics et d'équipements communautaires où se situe l'ancien fort de Suarlée vers une affectation de type économique. Le maintien d'une zone d'équipement communautaire à cet endroit ne répond à aucun besoin connu.

Il est recommandé de récupérer les terrains situés aux abords du fort. Le fort lui-même peut être maintenu et le site d'intérêt biologique protégé. Le développement de l'activité économique est jugé compatible avec le maintien du fort.

Dans un second temps, lorsque l'occupation du parc Ecolys approchera de la saturation, une deuxième extension du parc sera envisagée. La délimitation de cette extension n'est pas, à ce stade, précisée. Le schéma de structure préconise néanmoins :

- d'étudier prioritairement l'extension du parc dans la perspective d'utiliser la gare de Rhisnes comme lieu d'échange modal tant pour les personnes que pour les biens ;
- d'envisager cette extension en collaboration avec la commune de La Bruyère ;
- de prendre particulièrement en compte les caractéristiques paysagères du site en ce y compris la perception de l'entrée sur le territoire namurois.

6.2.3. Les zones d'extraction

Les anciennes carrières, et en particulier les carrières de Lives et de Bossimé, constituent des milieux de grand intérêt biologique. Ces sites sont repris en zone centrale au Plan Communal de Développement de la Nature (PCDN) de la Ville, dont l'actualisation a été approuvée en date du 26 novembre 2002 et ratifiée par le Conseil communal du 26 février 2003. Leur intérêt réside notamment dans la présence d'habitats d'intérêt communautaire, dont certains sont prioritaires au sens de la directive 92/43/CEE. Ils abritent également de nombreuses espèces protégées, menacées ou intéressantes, tant animales (avifaune, herpétofaune, entomofaune) que végétales. De nombreuses zones de grand intérêt biologique jouxtent également ces carrières.

En raison de leur position centrale au sein de ces zones, les carrières de Lives et Bossimé confèrent à l'ensemble un intérêt biologique, paysager et patrimonial exceptionnel.

La protection de la faune et de la flore constituent dès lors un point particulièrement sensible au sein de ces sites et une remise en activité des carrières engendrerait des perturbations écologiques importantes.

Le schéma de structure relaye dès lors la proposition de la Ville de solliciter la révision partielle du plan de secteur modifiant en zone naturelle la zone d'extraction des carrières de Lives et Bossimé (Conseil communal du 8 septembre 2004), soit l'autorisation d'élaborer un PCAD (lire PCAR) dans le périmètre des carrières de Lives et Bossimé afin de modifier la destination actuelle du plan de secteur en zone naturelle (Conseil communal du 8 septembre 2008).

6.3. Les sites à réaménager (SAR)

Le diagnostic du schéma de structure a permis d'identifier des espaces déstructurés et délaissés, ce qu'il est convenu d'appeler des friches urbaines. Ces sites marquent un changement de cycle, une période de transition entre une activité révolue et une fonction nouvelle plus adaptée aux nouveaux besoins.

Une volonté du schéma de structure est de promouvoir la réhabilitation de certaines de ces friches. Véritable opportunité de reconstruction de la ville sur elle-même, la reconversion des friches urbaines permet de lutter contre l'étalement urbain et ses conséquences néfastes qu'il n'est plus utile de rappeler. Dans ces espaces la priorité sera de stimuler une production remarquable, de conférer de l'identité aux structures urbaines et créer des repères.

La stratégie développée est de fixer comme prioritaire les sites qui se situent au sein du périmètre d'agglomération et qui viennent soutenir la dynamique urbaine. Les critères suivants ont été pris en considération :

- site localisé au sein du périmètre d'agglomération ;
- site présentant une superficie suffisante pour jouer un rôle structurant ;
- site permettant d'accueillir, selon les cas, un projet mixte ;
- site offrant la possibilité, selon les cas, de renforcer les services à la population.

8 sites prioritaires sont identifiés et proposés comme site à réaménager. Ils sont localisés sur la carte n°5 « Modalités d'exécution ».

- **Le port du Bon Dieu.** Ce site se localise dans le centre urbain en classe A+ qu'il doit venir renforcer. Devant participer de l'image de Namur Capitale, il est également identifié comme un site stratégique pouvant accueillir un équipement urbain majeur. Outre les recommandations de mise en œuvre de la classe A+, la réhabilitation de ce site doit nécessairement tenir compte de la volonté d'aménager en bord de Meuse un espace fédérateur constituant à la fois une vitrine du centre urbain et un élément privilégié du paysage.
- **Le site de l'Atelier, chaussée de Liège.** Ce site se localise en entrée du périmètre d'agglomération en partie centrale des quartiers urbains. Il constitue également l'aboutissement de la ligne structurante N90 – Grands Malades. Il présente l'opportunité de développer un projet multifonctionnel. Le site des Câbleries, situé un peu plus à l'écart permet entre autres d'envisager l'accueil d'une fonction récréative de type dancing, horeca,...
- **Le site des établissements Magondeaux à Jambes.** Ce site se localise en partie centrale des quartiers urbains entre la cité sociale de la Poudrière et l'athénée de Jambes. Outre l'application des recommandations de mise en œuvre de la classe A, la réhabilitation de ce site est l'occasion de réfléchir un nouveau maillage entre la cité sociale et le noyau de vie qui se développe rue de Dave. Un nouveau franchissement de la ligne de chemin de fer doit être envisagé dans la perspective de désenclaver ce quartier socialement fragilisée.
- **Le site rue de la Porcelaine longeant l'avenue Materne à Jambes.** Ce site se localise dans le centre urbain en classe A+. Il présente l'opportunité de développer un projet multifonctionnel à proximité immédiate de la gare de Jambes.
- **Les anciens abattoirs de Bomel.** Ce site se localise en partie centrale des quartiers urbains et devrait permettre de redynamiser le quartier de Bomel. Il devrait accueillir les ateliers créatifs du Centre culturel régional et une bédéthèque.
- **Le site Asty-Moulin à St-Servais.** Ce site se localise en partie centrale des quartiers urbains. La destination détaillée de ce site n'est pas encore précisée. Le schéma directeur de Bomel-St-Servais envisage une requalification de l'ensemble du site des anciennes industries d'Asty Moulin,

accompagné de la mise en valeur du patrimoine industriel. Changement de la fonction actuelle – artisanat et ateliers, avec une fonction plus compatible avec un quartier résidentiel et requalifié et le réaménagement de l'axe Industrie-Nanon.

- **Le site du contrôle technique à Belgrade.** Ce site se localise en entrée du périmètre d'agglomération en partie centrale des quartiers urbains. Sa réhabilitation offre l'opportunité d'aménager une véritable porte d'entrée d'agglomération et de conforter le noyau de vie de Belgrade.
- **L'ancien palais de Justice.** Ce site se localise dans le centre urbain en classe A+. Il présente l'opportunité de développer un projet multifonctionnel en relation avec le pôle universitaire et une requalification des espaces publics.
- **Site « Libouton », Avenue de la Dame à Jambes.** Ce site est actuellement affecté en zone d'activités industrielles au plan de secteur. Le schéma de structure le propose en partie centrale de quartier urbain (classe A). Il est également repris dans le noyau de vie de Jambes. A proximité de la gare de Jambes, il pourrait voir se développer un projet multifonctionnel.

La liste ne reprend que les sites dont la mise en œuvre est jugée prioritaire. Elle n'est pas fermée. D'autres sites pourront être rajoutés à cette liste ultérieurement.

6.4. Les périmètres de remembrement urbain

Les périmètres de remembrement urbain sont localisés sur la carte n°5 « Modalités d'exécution ».

6.4.1. Le quartier de la gare de Namur

Le reconditionnement de cet important nœud modal emporte plusieurs enjeux définis à travers un périmètre de remembrement urbain en cours d'élaboration et qui tient compte de plusieurs études de faisabilité. Le premier est le déplacement de l'actuelle gare des bus sur la dalle de la gare qui sera accessible via une rampe depuis le square Léopold. Des ascenseurs et des escalators permettront de relier les différents niveaux. Juste à côté, à la place de l'ancienne gare des bus, un nouveau centre commercial est envisagé dans le prolongement de l'axe rue de Fer – rue de l'Ange. L'objectif est de venir renforcer l'attractivité de cet axe.

6.4.2. Le quartier de la gare de Jambes – site Acina

Le quartier de la gare de Jambes et le site Acina qui comprend le complexe cinématographique multisalle de l'Acinapolis est également une zone à enjeux importants. Le schéma de structure affecte cette zone en classe A+ c'est-à-dire comme un site devant participer à la dynamique du centre urbain. Il est dès lors nécessaire de faire évoluer l'affectation industrielle du plan de secteur vers une affectation multifonctionnelle. La mise en place d'un périmètre de remembrement urbain est décidée par le Conseil communal.

6.4.3. Le site des Casernes Léopold

Le site des Casernes Léopold est destiné à recevoir le nouveau palais de justice. La ville a approuvé le périmètre de remembrement urbain, en conseil communal, le 28 juin 2010, ce qui permet également d'envisager une requalification en profondeur de ce quartier de la Corbeille. Les objectifs poursuivis sont les suivants :

- Etablir un schéma directeur assurant :

- > la mixité des fonctions (logements, bureaux, commerces, espaces culturels,...) ;
 - > les prescriptions architecturales en accord avec la restructuration globale du quartier permettant l'harmonisation des typologies et gabarits ;
 - > la réaffectation de la friche urbaine aménagée actuellement en parkings.
-
- Permettre l'implantation du nouveau palais de justice au sein de cet îlot ainsi que la redéfinition des espaces publics par la création du parc urbain (square) et du parvis devant le bâtiment.
 - Hiérarchiser le réseau des voiries afin de réguler le trafic de transit et intégrer à l'étude toutes les modifications relatives à la mobilité automobile et piétonne du quartier.
 - Assurer le développement du quartier, sur le plan fonctionnel, en rénovant une friche urbaine dans le centre ville et en intégrant de nouvelles fonctions telles que des commerces, des bureaux et des logements.

6.5. Abrogation de plans communaux d'aménagement

La Ville de Namur souhaite l'abrogation des plans communaux d'aménagement suivants :

Section de Namur

PCA n°1004a et ses avenants (g-3054-i-k) – Quartier de Salzinnes

Section de Jambes

PCA n°2 – Quartier du centre sportif

PCA n°8 – Quartier du Foyer Jambois

Section de Saint-Servais

PCA n°3 et ses avenants (3a-1) – Cité d'Hastedon

PCA n°4 et son avenant (4a) – Quartier de la Montagne de Saint-Marc

Section de Bouge

PCA n°1 de Bouge ainsi que les PCA suivants le révisant : PCA 1 bis et PCA 1 ter ;

PCA n°3 bis de Bouge ainsi que les PCA suivants le révisant : PCA 3ter (rues Charles Bouvier et du Vallon), PCA 3quater (Rues Vallon et des Ramiers), PCA n°3quinter (Moulin à vent), PCA n°2480-01 et le PCA n°3001-A (Plaine des Jésuites) ;

PCA n° 4 de Bouge ainsi que les PCA suivants le révisant : PCA n° 9bis (Rond-point), PCA n°4ter, PCA n°4bis, PCA n°3011 (Ferme de Ponty et Chemin de Boninne), PCA n°3041 et PCA n°3081 ;

PCA n° 5 de Bouge ainsi que les PCA suivants le révisant : PCA n°5bis (école et église Ste-Marguerite), PCA n°5ter (rue du Grand feu), PCA n°5c, PCA n°10 (l'Institut), PCA n°5 quater (rues de Coquelet et de l'Institut), PCA n°11 (route de Hannut), PCA n°2307-E (sur les Roches) ;

PCA n°6 de Bouge ainsi que les PCA suivants le révisant : PCA n°6 bis (Avenue Baudouin 1^{er}), PCA n°6ter, PCA n°6quater, PCA n°15 (La Clinique), PCA n°3008 (Moulin à vent), PCA n°3042 (Rue St-Luc), PCA n°3071 (îlot de la Clinique St-Luc) ;

PCA n°7 de Bouge, à l'exception du PCA n°3020 (Extension du Cimetière) le révisant ;

PCA n°8' (Trou Marie Lisotte) de Bouge, lequel a remplacé le PCA n°8 (Trou Marie Lisotte) de Bouge, lui-même partiellement révisé par les PCA n°8bis, 8 ter et 8 quater.

Cette liste n'est pas fermée. D'autres PCA pourront être rajoutés à cette liste ultérieurement.

6.6. Les Partenariats Public Privé Population par branche

La réussite du schéma de structure dépend de la volonté et de la capacité de mobilisation de l'ensemble des acteurs namurois autour de sa mise en œuvre. Certains modes de gestion doivent pouvoir être réinventés en renforçant des liens autour d'intérêts communs. La clarté de la structure spatiale joue à cet égard un rôle essentiel en installant les échelles de référence. La ville étoilée et les branches la composant et les bourgades avec chacune leurs spécificités offrent un découpage pertinent.

Ainsi, par branche, une forme de coopération, de contractualisation et/ou de partenariat à définir (type contrat de quartier ou agenda 21 local, contrat de branche) doit engager habitants, entreprises, commerçants, investisseurs immobiliers, associations sociales et culturelles et pouvoirs publics (y compris représentants des écoles, des services sociaux...) dans la négociation et l'élaboration de projets visant à la réalisation progressive du schéma de structure (exemples : gestion de l'intermodalité, accès cyclables et piétons, concertation sur les horaires, la communication et la signalétique des TEC, bureau des temps, aménagement de places et d'espaces partagés dans les noyaux de vie, aménagements de terrasses urbaines, gestion évolutive du stationnement, aménagement et mise en valeur de promenades et de belvédères, aménagement de potagers et de vergers, développement de projets d'énergie renouvelable...).

Les branches dont les dénominations (celles qui suivent sont données à titre indicatif) et les contours devront être décidées par l'ensemble des acteurs, sont au nombre de 10 :

- Temploux – Belgrade – Corbeille
- St-Marc – St-Servais – Corbeille
- Vedrin/Boninne – Bouge – Bomel – Corbeille
- Plomcot – St-Nicolas – Corbeille
- Atelier – Enhaive – Jambes
- Naninne – Erpent – Montagne Ste-Barbe – Jambes
- Velaine – Jambes
- Wépion – La Plante – Grognon
- Malonne – Salzennes – Corbeille
- Flawinne – Belgrade – Corbeille

L'adoption au sein de l'administration namuroise d'une culture transversale, interdisciplinaire et proactive (organisation par projets et par compétences), demande à être renforcée et amplifiée.

Cette dynamique participative doit également être accompagnée par la mise en place d'une stratégie d'amélioration continue (évaluation sur base d'indicateurs, réorientation...) comme le prévoient les dispositions légales encadrant le schéma de structure.

6.7. L'exemplarité des pouvoirs publics

Afin de relever de manière concrète les défis climatiques et énergétiques, la Ville de Namur s'efforcera de mettre tout en œuvre dans ses interventions sur ses bâtiments existants et à projeter pour :

- réduire au maximum les consommations énergétiques (audit énergétique, concertation avec les occupants, application de standards basse énergie, construction passive,...) ;

- appliquer les principes de l'écoconstruction tant pour les nouvelles constructions que pour les rénovations en matière de confort et de santé, de gestion des eaux, de choix des matériaux, de gestion des déchets et de protection et de valorisation de la biodiversité.

Elle invite les autres pouvoirs publics à initier des démarches similaires.