

## Consultation citoyenne dans le cadre du schéma directeur du sud-est namurois

Rapport rédigé par Espace Environnement ASBL

### Présences :

Ville de Namur

ICEDD-VIA

5 associations (GAMAH, La Vie Namuroise, IEW, Namur 80 et future Maison de l'Urbanisme)

12 potentiels nouveaux habitants

## Cahier des atouts, attentes et suggestions des associations namuroises

Relevé d'attentes et suggestions réalisé lors de la séance de travail

Associations représentées : Dimitri Belayew (CEFOGEO), Pierre Dulieu (La Vie Namuroise), Charlotte Dallemagne (GAMAH), André Bouvy (Namur 80), Jeaninne Kievits (Inter-Environnement Wallonie).

### Synthèse des avis émis

Les participants partagent l'opinion de la nécessité de contrôler l'urbanisation galopante de la périphérie namuroise, notamment sur le plateau d'Erpent. Cette initiative de la Ville est donc bien heureuse et il est très intéressant de prendre le temps d'y associer l'ensemble des acteurs concernés par ce développement urbain. *L'aspect participatif* est très intéressant.

L'histoire a montré combien on a pu, à Namur, notamment dans le courant des années 70 avec la démolition des îlots du Grognon, réaliser des travaux déstructurants. L'action spontanée, pour répondre à des besoins spécifiques comme l'automobile, doit être remplacée par une *réflexion à plus long terme* (voir par exemple à un horizon de 10-15 ans). C'était la signification du nom de l'association Namur 80, née il y a 40 ans.

Il est important de replacer ce développement urbain dans une *perspective historique*. Sous la pression foncière, l'urbanisation s'est réalisée sans vraie cohérence d'ensemble et l'espace s'est construit en zonage monofonctionnel (notamment résidentiel). Il y a donc lieu de retrouver une visibilité des noyaux anciens et denses et d'y intégrer, notamment, des commerces de proximité. Il faut repenser les fonctions pour l'habitat en terme de proximité (l'habitat n'étant pas compris ici comme unique fonction de résidence). Il faut donc retrouver les noyaux d'habitats structurés et densifiés afin d'attendre un certain seuil de viabilisation. Il faut donc à la fois redensifier et aussi, par endroits, dédensifier.

Aussi, il faut nécessairement *synchroniser l'arrivée de nouveaux habitants aux besoins qu'ils vont rencontrer*. Cela est vrai pour les aménagements d'espaces publics (trottoirs, places, etc.) mais également pour les activités dites sociales de rencontre, culturelles, sportives. Dans le même ordre d'idée, en fonction de la destination que l'on donne aux espaces, il faut redéfinir

l'utilisation des axes de circulation. Quel statut donner, par exemple, à la N4 ? C'est une question urgente.

Toujours dans une perspective historique, il faut constater que beaucoup de ménages sont vieillissants et ont des besoins qui évoluent. Beaucoup de maisons sont habitées par une personne. Ces maisons vont aussi un jour être remises sur le marché. Il faut donc également penser à la *réutilisation de l'espace bâti*.

Il y a une certaine ambiguïté dans les discours sur *l'opposition urbain/rural*. On n'est pas, sur ce plateau, dans la ruralité. C'est la périurbanisation. Il faut donc faire attention aux facteurs d'attractivité des espaces périurbains (espaces verts dominants avec facilité d'accès aux services de la ville). Cette attractivité peut déstructurer cet espace interstitiel (déformation paysagère, problème de ségrégation sociale, ...).

Le schéma directeur est une occasion pour *associer les promoteurs* à la réflexion et de construire, ensemble, le cadre du développement du plateau. Même s'il n'a pas de valeur légale, il a, par contre, une haute valeur politique. Il existe par ailleurs, des outils légaux de type du règlement communal d'urbanisme pour imposer des contraintes en terme de prescriptions.

Les terrains sont propriétés de quelques groupes immobiliers et promoteurs. Il y a donc peu de disponibilité au petit demandeur. Cela pose la question de savoir comment concevoir un projet individuel dans le cadre d'un projet global.

# Synthèse des résultats du questionnaire

## I. Votre contribution au cahier des attentes et suggestions

### La qualité du cadre de vie sur le plateau sud-est de Namur

- **Quelle importance donnez-vous aux atouts actuels du plateau ? Classez par ordre de priorité (de 1 à 10) :**

		Priorité
01	Les espaces publics (places, rues, trottoirs, parcs,...)	5
02	Les espaces verts (champs, prairies, bois, parcs privés,...)	4
03	Les bâtiments publics	5
04	La mise en valeur du patrimoine architectural	4
05a	La mobilité des piétons	4
05b	La mobilité des cyclistes	4
06	L'offre de transports en commun	2
07a	La circulation	3
07b	Le stationnement	4
08	Les paysages	3
09	La convivialité (espace accueillant, communication entre gens)	4
10	Autres : .....	

#### (11) Commentaires pour vos priorités principales:

- La zone recèle encore un patrimoine paysager attractif mais subit une périurbanisation intense qu'il est temps de réguler.
- Absence de trottoirs, de pistes cyclables et de raccourcis piétons.
- Absence de parcs publics, aires de jeux, de bâtiments publics (hors écoles).
- Menace sur le paysage.
- En terme de mobilité et de logements, une intermodalité qui permet à chaque usager de faire son propre choix de mobilité et de cadre de vie et en toute autonomie.
- Favoriser la mobilité autre qu'automobile car c'est un critère de viabilité pour un quartier de demain.
- La convivialité et le développement de sociabilité car la restauration des valeurs collectives est un des grands défis du siècle.

#### Y a-t-il d'autres aspects que vous trouvez importants à souligner?

Lesquels ?

- La périurbanisation s'accompagne ici d'une intensification de la ségrégation sociale de l'espace. Le nombre d'anciens du collège d'Erpent révèle la fracture sociale.
- Nécessité d'une réflexion globale à plus long terme.

- L'intergénérationnel et la collaboration entre chaque tranche de la population active et non-active pour créer un tissu relationnel qui vise à une meilleure convivialité (meilleur cadre de vie et meilleure mobilité).
- Les aspects « énergie » des bâtiments qui ont d'ailleurs été fort soulignés par les futurs habitants. C'est essentiel car cela va peser très lourd à l'avenir dans les budgets des ménages.
- Il est intéressant d'examiner la possibilité de développer des éléments collectifs comme les chauffages ou les jardins.

## Les services et équipements sur le plateau sud-est de Namur (Erpent-Naninne-Andoy-Wierde-Géronsart)

- Sur la zone considérée,...

		Faut-il développer ?		Votre priorité
		Oui	Non	
12	des infrastructures sportives	2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
15	des infrastructures culturelles	2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
18	des commerces	3	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
21	des services sociaux (soins de santé...)	3	<input type="checkbox"/>	1
24	des écoles	2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
27	des crèches	3	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
30	des espaces verts publics	3	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Veillez cocher votre priorité n° 1

(33) Décrivez votre équipement prioritaire attendu et expliquez pourquoi :

- Plate-forme intermodale de transport avec services et commerces.
- La vie associative est morte du fait de l'absence de tout lieu de réunion et de spectacles.
- C'est à la population à fixer ses priorités en fonction de ses besoins mais respecter la hiérarchie des lieux. Retrouver dans les quartiers des équipements de quartier comme des petits commerces, antennes de soins de santé, ...

• **Concernant les déplacements, selon vous,...**

		Faut-il faciliter le développement ?	Pourquoi?
34	Les bus TEC	<input type="checkbox"/> 4 x par jour <input type="checkbox"/> Fréquence 30' : 2 <input type="checkbox"/> Fréquence 10' : 2 <input type="checkbox"/> Fréquence 3'	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Renforcer les connexions avec la ville en hiérarchisant les fonctions.</li> <li>- Accroître l'usage du TEC.</li> <li>- Tous n'ont pas les mêmes horaires et besoin de faciliter l'accès pour favoriser le changement de mentalités.</li> <li>- Quand on doit attendre 1 heure en jour ouvrable pour prendre le bus, on risque de prendre la voiture.</li> </ul>
36	Le train	<input type="checkbox"/> Oui : 2 <input type="checkbox"/> Non	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Depuis Jambes vers Bruxelles.</li> <li>- Si et seulement si ligne accessible et peu coûteuse à remettre en état.</li> </ul>
38	La voiture	<input type="checkbox"/> Oui : 1 <input type="checkbox"/> Non : 1	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Indispensable pour le travail-les loisirs hors Namur.</li> <li>- Permettre l'usage évidemment mais pas le favoriser.</li> <li>- Eviter le parcage en voirie hors stationnement prévu.</li> </ul>
40	Le vélo	<input type="checkbox"/> Oui : 4 <input type="checkbox"/> Non	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Écoles-loisirs.</li> <li>- Surtout si les types d'équipements sont disponibles dans un faible rayon.</li> <li>- Même entre le plateau et le bas de la ville, c'est tout à fait faisable en trajets quotidiens.</li> </ul>

Votre avis sur la densité bâtie:

**Selon vous, faut-il construire de manière ?**

- dense (exemple: le centre de Namur (la Corbeille)) : 2
- aérée (exemple: Géronsart) : 2

**Pourquoi?**

- S'inspirer de la logique des hameaux.
- Les habitants apprécient un cadre de verdure et suffisamment de « privacy ».
- Les deux ! Chacun sa parcelle précalibrée (que ce soit 10 ou 3 ares). Il faut une variété et la densité peut être assurée par la mixité appartements/maisons. Favoriser la mitoyenneté et éviter les espaces perdus type « couloirs entre 4 façades ». Éviter les « espaces corvées à tondre » mais potager, verger peuvent avoir place car valeur « campagnarde » du site.

**(42) Avez-vous d'autres attentes ou suggestions concernant le développement de ce quartier ?**

En quelques mots, pouvez-vous les préciser ?

- Gestion du paysage qui est un des éléments attractifs.
- Gérer la question de la place de l'agriculture productrice du paysage.
- Mixité et hiérarchisation des fonctions (éviter d'externaliser (délocaliser ?) des fonctions du centre-ville).
- Connexion intermodale avec la ville.
- Éviter la ségrégation sociale.
- Permettre la construction individuelle (tous les terrains libres sont acquis par des promoteurs ou bien à une entreprise de construction).
- Ne pas brusquer les évolutions du bâti. D'abord offrir les équipements collectifs (routes, espaces publics, ...) qui manquent cruellement.
- Définir la vocation de la N1 et l'aménager en conséquence.
- Logements adaptés aux personnes à mobilité réduite.
- Veiller à développer une polarité sur le plateau : profiter du développement d'habitat nouveau pour « polariser » l'existant.
- Importances de la hiérarchie de la voirie suivant les pôles déterminés.
- Nécessité de prévoir des logements adaptés aux personnes à mobilité réduite et nécessité de prévoir une diversité de logements adaptés aux PMR, appartements et maisons unifamiliales, les uns et les autres à des gabarits divers ainsi que nécessité de prévoir des emplacements de stationnement réservés aux PMR et ce, au prorata de la densité de logements.