

PV de réunion

Présences :

Ville de Namur

ICEDD-VIA

Participants : étaient présents MM. et Mmes DALLEMAGNE (GAMAH), BELAYEW (CEFOGEO), KIEVITS (IEW), DULIEU (Vie Namuroise), BOUVY (Namur 80), DELPIERRE, CORNET (ARAN), ROUSEZ (COLORAMA), pour les associations ;

MM. et Mmes Versonnen, GERONDAL HIGUET, HUPET, LESCEUX, GOFFIN, DE MAERE, HIBO, ARCHAMBEAU, DOUXCHAMPS, COLASSE PEVENAGE, JON, VANHOOLAND, JADOU, AIGRET, LANDENNE, PESTIAU, STORDER, DEMOULIN, MAILLARD, CLAUDE, BODART, PIRLOT, PIRON, PISVIN, GERARD, pour les riverains.

Facilitateur Espace Environnement ASBL: Jean POULEUR et Nicolas ROCHET (PV de réunion).

Réunion consultative

Rendu de la phase 1 de consultation et présentation des scénarii

Présentation des synthèses de consultation (enquête et réunions)

Remarques :

- L'analyse quantitative des résultats de l'enquête par questionnaires devrait être affinée en distinguant les quartiers. Les résultats globaux laissent peu apparaître les différences entre chaque village.
- Plusieurs personnes réclament d'obtenir la liste des participants au panel 'riverains'.

Les scénarii d'aménagement du plateau

Présentation du diagnostic

Commentaires et réflexions :

- La question des éoliennes et celle d'un projet d'installation industrielle sur Andoy sont posées. Elles ne peuvent pas être développées, n'étant pas le sujet de la rencontre.

Présentation des scénarii

Commentaires et réflexions :

Les riverains :

- **Andoy** est un petit village rural et le scénario 1 est idéal. On aura quand même un aménagement de lotissement. On n'y échappera pas. Et le scénario 1 est celui qui

procurera une amélioration de l'offre de TEC et de la desserte le long de la N4 mais il faut faire attention au critère de sécurisation de la voirie.

- **Naninne** reste finalement en dehors. Il n'y a pas vraiment de grand changement. A-t-on tenu compte de l'évolution des commerces (la mouvance des commerces) ? Comment faire pour maintenir et créer des commerces ? Pourriez-vous tenir compte du facteur économique ? => Inclure une simulation économique à ce plan. Réponse : le travail de l'urbaniste est de réaliser une mise en condition, favoriser et rendre les choses possibles.
- Sur **Erpent** et **Géronsart**, il n'y a pas vraiment de demande. On n'est pas demandeur d'une amélioration de la mobilité et des services si le prix à payer est de perdre la qualité de vie (ville) qu'on a. On a, par ailleurs, une bonne desserte en TEC. Réponse : qu'est-ce que la qualité de la vie (ville) ? De plus en plus, à l'avenir, ce sera de se garantir d'être indépendant de la voiture.
- **Wierde** garde son aspect de village dans les 3 scénarios donc peu de remarques. Serait-il possible de présenter les 3 scénarios au comité de quartier de Wierde ? xxx (NDA : auteur de projet ou Ville peut-elle répondre ??)
- Peut-on localiser précisément les classes A et calculer les surfaces et population supplémentaires ? Ce travail de quantification sera fait. Il est effectivement nécessaire à une bonne évaluation de l'intérêt des différents scénarios.
- De la classe A à la classe B, on passe d'un arrêt à 300m à un arrêt à 600m. La différence n'est pas énorme. Les usagers savent quand même faire l'effort. Sur Erpent, on est bien servi. Ceci sera nuancé par GAMAH et l'auteur de projet. Les scénarios se basent sur un déplacement lent (3 km/hH et pas 5). 5 km à l'heure, ce n'est pas raisonnable pour un public habituel. Surtout lorsque les personnes sont plus âgées et à mobilité réduite.
- Qui va fréquenter les commerces de proximité ? Ils sont trop chers. On refuse d'accueillir une cité sociale et les problèmes que ça va apporter pour avoir une amélioration de commerces.

Les associations :

- Sur base de nombreuses expériences d'accompagnement en Wallonie, on peut dire qu'il est possible de combiner beaucoup de choses en redéfinissant des polarités et en gradation avec la densité. Mais d'où vient la réticence à la densité ? Des projets très intéressants peuvent apporter de la diversité dans les quartiers. Un îlot avec des maisons mitoyennes unifamiliales serrées ou des petits immeubles rez + 2 étages rencontrent déjà les densités prescrites. En quoi est-ce incompatible ?
- Il faut faire attention au fait que la Montagne Sainte-Barbe est en connexion avec Jambes. Les commerces et services de Jambes ont une aire de chalandise qui atteint Géronsart. Il faut donc être attentif à ne pas mettre ces commerces et services en concurrence.
- Attention également au vieillissement de la population, avec les problèmes que cela posent (ex : Brabant wallon), notamment une demande accrue en petits immeubles, amélioration de services, abandon de certaines villas, etc... Or, les personnes âgées ne reviennent pas en ville. Il y a donc des risques importants d'isolement de la population. Essayons donc de projeter l'avenir. Répondons à cette nouvelle demande de personnes âgées qui désirent rester dans leur quartier, le quartier de leur vie.
- Attention à ce que les scénarios et leur logique de développement n'amplifient pas et ne figent pas la situation existante (ex : isolement dans le sud). Le meilleur scénario est celui qui laisse un potentiel de transformation de l'espace. Pour entamer une nouvelle réflexion dans 50 ans, en fait.
- L'avantage du plateau d'Erpent est le cloisonnement des vues. De Wierde, on ne voit pas Erpent. Donc, ce qui se passe derrière les bois n'est pas visible, d'un quartier à l'autre.



- Une attention particulière doit être accordée aux séquences paysagères le long de la N4. Respecter par exemple l'identité d'Erpent qui a un parc attenant à la chaussée. Cette analyse paysagère doit apparaître dans le scénario final. Éviter d'aménager un bâti continu tout le long de la N4.
- Les commerces et services s'installent toujours sur et à proximité de la N4 (excepté à côté du collège). Parce que cela profite aux habitants riverains et à la clientèle en transit sur la N4. Donc, ne nous leurrons pas, l'axe de développement fort est effectivement la N4.
- Les équipements collectifs (lieux de rassemblement par le sport, la culture, les écoles) doivent être structurants et être marqués sur les plans. C'est ce qui va déterminer les cheminements et les efforts en offre d'infrastructure de déplacements comme les trottoirs pour les enfants afin qu'ils puissent rejoindre l'école. La diminution du trafic ne passe pas uniquement par la densité.
- Un transport en commun de haute qualité de service signifie qu'on abandonne la voiture. C'est ce basculement qui en fait un service de haute qualité. Cela a donc un intérêt pour chacun et sans doute, de manière plus marquée, pour les personnes âgées et les personnes à mobilité réduite. S'ajoute à cela la diminution des ressources et de la capacité de se déplacer en voiture, il est vraiment utile d'envisager l'alternative.
- La densité permet d'avoir plus de fréquence mais la longueur du trajet est également importante. Actuellement le passage par Jambes et le franchissement de la Meuse prennent 30 minutes. Si le passage est direct, on peut ramener le temps à 15 minutes, ce qui augmentera la demande.
- Une autre caractéristique de ce territoire est la vue qu'il offre sur la citadelle et Bouge (notamment). On perçoit bien, ainsi, la différence entre la vieille ville et les extensions périphériques. En termes de dimensions, les bâtiments devraient pouvoir servir ces points de vue. Permettre de voir et être vus.
- Une question se pose peut-être par rapport au périmètre étant donné que Dave et Loyers, en connexion avec la zone considérée, ne sont pas repris dans ce périmètre. Réponse : la mobilité au-delà du périmètre, ainsi que la réciprocité des vues, seront prises en compte dans l'étude.

Scénarios et recommandations

Le schéma directeur final sera évidemment un mixte entre les différents scénarios. Cependant, le scénario 1, en doigt de gant, semble répondre le mieux aux différentes attentes. Par la création d'un boulevard urbain contemporain, il devrait au mieux structurer les différents services. Il permettrait aussi de mieux préserver "l'intérieur des terres". Il garantit ainsi des réserves foncières pour les générations futures.