

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

Rapport rédigé par Espace Environnement ASBL

Présences :

Ville de Namur

ICEDD-VIA

Participants : étaient représentés la SWPI, Thomas et Piron, Cobelba, JM Construction, Groep Huyzentruyt, Matexi, Caritas Catholica, la Régie Foncière, le Foyer Jambois, le BEP, Messieurs De Thysebaert, Nyssen, Collot, Busigny, Desquesnes, Watillon et Madame Dave.

Réunion consultative

Rendu de la phase 1 de consultation et présentation des scénarii

Présentation des synthèses de consultation (enquête et réunions)

Remarques :

- Il serait intéressant de connaître les besoins et attentes des nouveaux habitants potentiels concernant la mobilité. Qu'attendent-ils en terme de mobilité en venant s'installer sur le plateau ?
- Peu d'éléments ressortent concernant le collège. Qui sont les usagers du collège ? D'où viennent-ils et comment organisent-ils leur mobilité ? Habitent-ils dans le quartier ? Une rencontre est prévue entre l'auteur de projet et l'ICEDD pour obtenir l'information.
- Remarque concernant le besoin en crèches qui doit être relativisé par rapport aux autres besoins exprimés même s'il existe et qu'il faut le prendre en compte. Il ne doit pas être mis sur le même pied que les besoins plus globaux.

Les scénarii d'aménagement du plateau d'Erpent

Présentation du diagnostic

Commentaires et réflexions :

- Quelle fonction de réserve attribuée aux ZACC's. Sont-elles considérées comme des réserves secondaires ou des zones ouvertes ? Réponse : les scénarii proposent une projection avec une mixité de fonction forte. Donc, pas question de rezoner, à travers les ZACC's, le plan de secteur.

Présentation des scénarii

Commentaires et réflexions :

Mobilité

- Peut-on encore parler à l'heure actuelle d'une densité de 12 logements/ha (classe C) ? On doit aller vers une urbanisation en réseau. On doit donc, chaque fois qu'on met en œuvre une zone d'habitat, la densifier au maximum en fonction des possibilités. Réponse : le point de départ est de donner une réponse durable aux zones urbanisables. Les zones A et B sont durables et si elles sont développées, vont apporter des milliers d'habitants donc, on est sur 20-30 ans. Ici, on résonne sur 10-15 ans.
- La densité est essentielle pour la qualité des services. Idem pour la mixité. À 12 logements, ça ne marche pas. Par contre, par endroits (ex : Wierde), on n'aura sans doute pas d'amélioration des dessertes.
- La limite ouest du périmètre de la zone qui est marquée en zone verte et pas en zone d'habitat est un peu surprenant. En plus, c'est une réserve de terrains publics.
- Les chiffres annoncés vont rester. D'où viennent-ils ? Réponse : niveaux européens, français et anglais. On considère que pour une viabilisation des TEC, il faut une densité de plus de 100 habitants/ha.
- Les quartiers évoluent. Des quartiers vieillissent et la demande évolue. Pourquoi monter à des niveaux de densité aussi élevés (« appel d'air ») avec impact sur la logique des prix ? Ça doit nécessairement être phasé dans le temps.
- Un outil qui peut être utile est le remembrement urbain. Il faut analyser la faisabilité des zones en périmètre de remembrement urbain. Cela donne une validité juridique et répond aux questions des délais.

Densité

- Le postulat de départ est d'axer le développement autour de la N4. Cela risque de créer, à terme, un engorgement de cet axe. Et cela peut être un geste fort pour pousser les habitants à utiliser les TEC. C'est un pari sur l'avenir. Réponse : le renforcement de l'écomobilité le long de la N4 signifie le renforcement de l'usage de la marche et des TEC. Donc, le schéma ne favorise pas la mobilité automobile sur la N4.
- La ligne de chemin de fer n'est pas un axe de mobilité fort dans les 3 scénarii. Pourquoi ne pas profiter de la présence de cette infrastructure, en complément de l'axe fort qu'est la N4 ? Ex. : proposition d'un arrêt supplémentaire en complément de Dave. Dave est globalement orienté vers l'autre côté de la voie.
- Attention à la coordination avec les services des TEC puisqu'on doublerait par endroits le service. Les TEC doivent être de la partie dans le débat.
- Qu'est-ce qui fait que les gens n'utilisent pas les TEC ? Plusieurs éléments comme la qualité du service et la complexité des déplacements.
- Il faut peut-être distinguer, le long de la N4, deux segments de part et d'autre d'Andoy. Un orienté vers le centre de Namur et l'autre vers Naninne. Donner consistance au corridor écologique et à l'effet de porte.
- Pour les navetteurs, une prise en charge en TEC serait nécessaire depuis Naninne. À Andoy, cela risque d'être trop tard. C'est à Naninne qu'il faut un parking de dissuasion et une offre de TEC vers le centre.

Schéma directeur d'Erpent (Scénarios)

Questionnaires (réponses)

- 2 Propriétaires privés
- 1 Propriétaire promoteur privé
- 1 Propriétaire public
- 1 Sans réponse

Scénario 1

1. En quoi ce scénario valorise-t-il les atouts existants ?

- Concentration de l'habitat à proximité de l'axe routier important. Les problèmes de mobilité sont bien rencontrés.
- Scénario 1 insuffisant.
- Proximité des noyaux autour des commerces et centres commerciaux existants. Préserve mais garde isolés les quartiers éloignés.
- Vouloir développer le réseau TEC est une excellente idée, en densifiant l'offre, il y a une réelle chance de diminuer le nombre de voitures utilisées pour conduire les enfants à l'école.
- Valorisation de l'axe d'activités économiques existant, mais essaimage de l'habitat le long d'un axe déjà engorgé.
- Il ne fait pas la distinction entre les pôles d'activités de proximité (boulangerie, pharmacie) qui sont finalement peu nombreux (concentrés à Naninne ou Montagne Ste Barbe et en quelques points isolés) et les pôles d'activités qui drainent des véhicules venant de l'extérieur de la zone (zoning de Naninne et « la N4 boulevard des garages », générant un fort trafic de transit (60%).
- Ce scénario « confirme » la disposition des lotissements en « cul-de-sac », sans chercher à développer une mobilité alternative qui viserait à relier ces lotissements entre eux par l'arrière, offrant des alternatives et améliorations au déplacement (en vélo, à pied ou en voiture) et tissant une structure en toile d'araignée. Diverses propositions pertinentes ont été émises par « Confluent » pour développer cette mobilité alternative.

En quoi ce scénario offre-t-il des opportunités pour répondre aux faiblesses existantes ?

- Dangereux, bruyant pour les habitants.
- Facilité du développement des transports sur un axe (donc un tracé) existant déjà.
- La définition des zones de densité dans ce scénario ne tient pas compte des lignes de bus existantes.
- Utilisation de la N4 comme seul et unique moyen de développer la mobilité via les transports en commun (développement de la desserte par bus), avec le risque d'un engorgement encore plus prononcé si le public n'embraie pas sur ce type de mobilité.

- Ce scénario ne tient pas compte du bon réseau de desserte par le bus n°8 qui draine actuellement tout le lotissement de Géronsart et que l'on pourrait encore développer.
- On ne propose pas de développer, au sein des quartiers existants, un véritable commerce de proximité (supérette, boulanger...), qui viserait à diminuer les déplacements, mais il impose de se concentrer sur ces commerces préexistants, qui sont finalement peu nombreux.

Scénario 2

2. En quoi ce scénario valorise-t-il les atouts existants ?

- Proximité aux services sans tenir compte de l'axe routier : mieux adapté à mon sens.
- À rejeter car surcharge chemin de Velaine et son carrefour.
- Certaines zones comme le vieil Erpent sont bien desservies actuellement par le bus et les propositions d'urbanisation. A, B, C correspondent bien mieux que dans le scénario 1.
- Valorisation des pôles d'activités recensés (Montagne Ste Barbe, Collège, Naninne), et développement de ceux-ci autour de l'amélioration de la mobilité.
- Ces pôles devraient pouvoir se développer sur du commerce de proximité, des crèches, écoles, activités culturelles et sportives, afin de minimiser les déplacements des familles vers l'extérieur, sauf pour les déplacements vers son lieu de travail. Malheureusement, le pôle « Collège » draine surtout un public externe au quartier et engendre des nuisances en terme de mobilité. Aucune solution n'est proposée pour cette nuisance.

En quoi ce scénario offre-t-il des opportunités pour répondre aux faiblesses existantes ?

- Moins performant en terme de mobilité.
- La meilleure proposition me semble être l'urbanisation et les densités du scénario 2, mais avec l'axe fort de la concentration et la densification du réseau TEC du scénario 1.
- Ce scénario à l'avantage d'organiser une structure de quartiers autour de ces pôles, mais ne résout pas le problème crucial du trafic sur la N4, notamment le transit.
- Il doit s'accompagner d'une interconnection (en toile d'araignée) entre les quartiers par l'aménagement de voiries et le renforcement de ligne de bus de ces quartiers vers Jambes et Namur.
- Les villages de Wierde et Andoy, qui ont encore une structure de villages ruraux, ne sont pas développés et voient leur qualité paysagère maintenue.
- Préservation de l'esprit de quartier (pour autant qu'il existe...).

Scénario 3

3. En quoi ce scénario valorise-t-il les atouts existants ?

- Regroupement des 2 premières hypothèses : compromis en terme de développement durable.
- Valorise le pôle du collège, déjà pôle d'attractions.
- Le scénario 3 ne répond pas à une bonne option.
- ce scénario confirme les grandes options développées lors de l'élaboration du schéma de structure
- Il permet de scinder la zone en deux sous zones, de part et d'autres du carrefour d'Andoy, correspondant à deux pôles d'activités, relié par la dorsale N4.
- Cette séparation correspond également à une limite de paysage, fermé au Nord par le bois d'Erpent et au sud par le bois brûlé, limite qu'il conviendrait de renforcer par le développement d'un couloir écologique qui permettrait de relier ces deux zones.
- Ces deux zones devraient avoir un développement différent : densification de l'habitat autour de la montagne Sainte Barbe et du collège (et développement parallèle de commerce de proximité, des crèches, écoles, activités culturelles et sportives), et pour la zone sud, renforcement de la vocation du zoning de Naninne et comblement du mitage de l'habitat à Nanninne. Ce développement aura l'avantage de préserver l'aspect rural qui prévaut encore à Wierde et pour partie à Andoy.
- Il permet également un développement de la mobilité centré uniquement sur le plateau du collège, à mieux desservir par amélioration des liaisons TEC existantes (bus 8), le zoning et le village de Naninne étant desservi par le train (cadence à revoir ?). Ce scénario prend en compte la réalité existante du trafic, à savoir que la mobilité à Naninne est déjà centrée sur le train, et que le zoning est accessible à partir de l'échangeur de la E411, sans pour autant résoudre le problème du transit.

En quoi ce scénario offre-t-il des opportunités pour répondre aux faiblesses existantes ?

- TEC variante : N4 – arrêt gendarmerie. Le tracé de segment – pourront rentrer directement dans le quartier – En aval de la gendarmerie vers l'école des sœurs et reprendre via la rue de l'Aurore – la Montagne Sainte Barbe.
- 4 transport TEC – peut être étendu à Wierde ;
Remarque : égouttage – le long de la N4. Endroit de la descente, un terrain de quelques hectares longe la N4 et peut servir à un tracé d'égouttage reprenant une grosse partie d'Erpent et pourrait reprendre à partir de la zone en face de la gendarmerie et en amont de celle-ci les deux égouts à ciel ouvert.
- Va facilement permettre la densification d'un service de transport en commun sur une surface qui ne néglige pas les logements un peu éloignés de la N4.

Autres commentaires

- Le transport en commun, selon moi, ne permet pas uniquement de connecter le centre de la ville à sa périphérie, il devrait aussi permettre une relation entre quartiers ; L'usager doit pouvoir y avoir recours pour se déplacer de et vers la ville mais également entre les villages. Là, scénario 1 est à rejeter.
- Les chiffres statistiques sur l'évolution de la population : je suis étonné des chiffres. La revue Confluent citait des chiffres d'une population en stagnation. Je pense cependant qu'il s'agit d'une statistique partielle, centrée uniquement sur Erpent village. Les graphiques que vous avez montrés montrent une nette différence entre l'augmentation de population à Géronsart et les autres secteurs d'études. On pourrait penser au vu de ces chiffres que Géronsart offre réellement un pouvoir d'attraction supérieur sur les nouveaux habitants, ou bien ce n'est que le résultat de l'urbanisation de ces quartiers et de la mise en œuvre des zones à bâtir.
- Les scénarii ne tiennent pas compte du souhait de type d'habitat des nouveaux habitants. Beaucoup sont toujours orientés vers la villa 4 façades au milieu de sa parcelle de 7-8 ares.
- Les scénarii ne tiennent pas compte de la structure d'âge des populations des différents quartiers : exemple : Géronsart (le long de l'avenue du Petit Sart) a été développé dans les années 70. Actuellement, la population est constituée souvent de pensionné (1 à 2 personnes par maison), qui commencent à se poser la question de savoir où terminer leurs jours. La plupart aiment leur quartier et souhaiteraient y rester et seraient heureux de voir se développer un type d'habitat groupé en petits appartements, à l'image des 3 petits blocs d'appartement (2 étages) près de la place du collège, avec possibilité de descendre vers Jambes en bus ou d'avoir du commerce de proximité.
- Les limites matérialisées sur carte de la densification de l'habitat proposées (classes A, B et c) ne tiennent pas compte de la réalité locale du parcellaire urbanisable, mais sont uniquement le développement d'un « buffer » de 300 m autour des pôles ou des axes à développer. Je pense que cela peut introduire un biais par rapport à certaines opportunités locales.
- Je suis étonné également que les terrains du foyer Jambois, en dessous de l'Abbaye de Géronsart, ne soit mobilisés dans aucun des scénarii. Si on veut développer une certaine mixité sociale ou encore l'accès à des terrains ou maisons moins chères, c'est une des seules zones possibles (également avec les terrains de la Régie foncière, qui eux, à contrario, se retrouvent tous en zone de densification). D'autant plus que ces terrains sont facilement accessibles à partir de Jambes par la rue de Géronsart (qu'il conviendrait de réaménager et de mettre à deux sens..)
- Un manquement de l'étude est de faire l'impasse sur les relations avec les quartiers périphériques, surtout en direction de Jambes, et notamment le bas de la rue de Géronsart (accès à la gare de Jambes, cinéma Acina et commerce...) et sur les problèmes de mobilité plus généraux de Namur.
- Il conviendrait également de prévoir, dans les zones qui vont être urbanisées, les interconnexions futures entre les quartiers, en réservant les terrains ad hoc, de manière à éviter la situation qui prévaut actuellement.

