

**COMITÉ DE CONCILIATION SQUARE LÉOPOLD**  
**RAPPORT DE SYNTHÈSE**

Table des matières

• Le contexte	p. 1
• Le Comité de conciliation	
○ Composition et missions	p. 1
○ Réunions et invités	p. 2
• Les balises de convergence	
○ En matière de mobilité (circulation, bus, modes actifs et stationnement)	p. 3
○ En matière d'arbres et d'espaces publics	p. 9
○ En matière de développement commercial	p. 12
• La nouvelle conception du centre commercial	p. 15
• Conclusions générales	p. 17

**LE CONTEXTE**

Parmi les grands projets envisagés pour Namur dans les années à venir, celui qui fait l'objet de toutes les attentions depuis plusieurs années est celui de construction d'un centre commercial au square Léopold. Le complexe est projeté sur le square de l'Europe Unie, là où se dressent actuellement la gare des bus, le parking Léopold et le square du même nom. Ce projet fait partie d'un programme global de requalification du nord du centre-ville (construction d'une nouvelle gare des bus, réaménagement des espaces publics, ...) aujourd'hui en déclin.

Ce projet de renforcement en vue de la préservation de l'attractivité du cœur de ville est soutenu par les mandataires élus au Collège communal depuis 2006, mais suscitait le débat au sein de la population namuroise. Suite aux réactions, notamment la pétition du Collectif pour la sauvegarde du parc Léopold, le Collège communal, suivi par le Conseil, a organisé, le 8 février 2015, une consultation populaire dont les résultats ont abouti à l'organisation d'un comité de conciliation chargé de réfléchir et de se concerter pour un projet partagé par le plus grand nombre.

Le présent rapport fait état des réflexions et conclusions de ce comité de conciliation.

**LE COMITÉ DE CONCILIATION**

**COMPOSITION ET MISSIONS**

- Instauré par décision du Collège communal du 27 février 2015.
- Mandat : « Formuler un projet consensuel de réaménagement urbanistique du square Léopold ou formuler des recommandations destinées à améliorer le projet initialement envisagé afin qu'il rencontre le besoin d'un centre commercial complémentaire et en connexion immédiate avec le tissu commercial existant, qui réhabilite l'espace public arboré et qui offre un stationnement en ouvrage suffisant pour les activités du complexe et des commerces environnants, étant entendu que les enjeux de mobilité y relatifs peuvent être également discutés ».
- Acquis et contraintes :
  - la Déclaration de Politique Communale (DPC) et le Programme Stratégique Transversal (PST), approuvés respectivement par le Conseil en date du 17 décembre 2012 et du 5 septembre 2013,
  - le permis d'urbanisme pour la nouvelle gare des bus, sa rampe, le rond-point Léopold et les aspects routiers alentours, délivré le 29 août 2014,

- le PCAR Léopold, exécutoire depuis le 23 août 2014,
- les principes généraux du PCM, adoptés par les autorités régionales et communales en 1999.
- Membres :
  - Henri Bogaert, Commissaire au Plan honoraire, président dudit Comité,
  - Représentants de la Ville (en fonction de leurs attributions) : Maxime Prévot, Stéphanie Scailquin, Anne Barzin, Alain Detry, Luc Gennart, Patricia Grandchamps et Arnaud Gavroy,
  - Pour le Collectif : Marcel Guillaume, Geoffrey Caruso et Guy Lacroix,
  - Pour le PS : E. Tillieux (remplacée par J-L. Close, puis A. Piret, puis Ch. Capelle, puis F. Seumois),
  - Pour l'UCM : Delphine Frennet,
  - Pour l'Association des commerçants de Namur : Jean-Luc Maquet,
  - Pour l'Association des commerçants de Jambes : Marie-Frédérique Charles,
  - Pour l'AMCV : Jean-Luc Calonger (remplacé par Estelle Nicolay),
  - Pour le Comité de Quartier de Bomel : Alexandre Castanheira (remplacé par P. de Saint-Georges),
  - Pour Urbanove : Eric Zuijderhoff (accompagné de Mme Pierson et Mr Darche),
  - + Mmes Nathalie Derème et Sophie Marischal (DAU, agents traitant communaux pour accompagner Mr Bogaert dans sa mission).
- Délai de livraison du rapport de synthèse : fin juin 2015.

## RÉUNIONS ET INVITÉS

Le travail s'est déroulé en trois phases : une phase d'information mutuelle et de mise à niveau des participants, une phase de discussion et de réflexion et une phase de convergence vers des recommandations communes.

Le Comité a ainsi auditionné de nombreux experts : mobilité (Transitec), Police, TEC, ... et commandé des études complémentaires : expertise phytosanitaire des arbres, aménagement du parc, étude sur la taille et le mix optimum pour le futur centre-commercial.

- Mardi 3/03/2015
  - installation du Comité (CCSL) par Henri Bogaert (mandat, planning, méthodologie, discussion)
  - décision de confier à un bureau spécialisé une mission d'étude de l'état sanitaire des arbres et des possibilités de création d'espaces et/ou de places publiques
    - Décision du Collège (13/03) de confier à SKOPE ladite mission (extension marché en cours)
- Jeudi 19/03/2015
  - rappel du contexte spatial & temporel par Sophie Marischal (DAU) (historique, enjeux, PRU et PCAR)
  - rappel des enjeux en matière de développement commercial par Estelle Nicolay (AUGEO-AMCV)
- Jeudi 26/03/2015
  - rappel des enjeux en matière de mobilité (circulation et stationnement) par Pierre Tacheron (TRANSITEC)
- Jeudi 2/04/2015
  - présentation du projet initial de centre commercial (CityMall) par Eric Zuiderhoff (URBANOVE)
  - présentation de l'étude sur l'état sanitaire des arbres et des possibilités de création d'espaces publics, par Simon Blanckaert (SKOPE) et Murielle Eyletters (ALIWEN)
- Jeudi 23/04/2015
  - présentation par le Collectif (M. Caruso) d'une « proposition pour une implantation commerciale sur l'îlot Léopold préservant un vaste parc arboré »
  - décision de relancer une étude commerce pour disposer de chiffres plus récents et d'une analyse plus fine pour répondre aux questions relatives au dimensionnement et au mix du futur centre commercial
    - Décisions du Collège (29/04 et 8/05) de lancer une procédure de marché négociée sans publicité et de confier à AUGEO l'étude, à déposer pour le 15 juin
- Jeudi 30/04/2015
  - présentation des circulations cyclo-piétonnes par Olivier Maatlia (Police de Namur)

- présentation des données relatives au stationnement par Nathalie Derème (DAU)
- présentation du Cahier des charges pour l'étude « détermination du dimensionnement et du mix commercial pour l'implantation d'un centre commercial au square Léopold » par Maxime Prévot
- révision du planning (suppression de la réunion du 7/05)
- Jeudi 21/05/2015
  - point sur l'avancement (taux de réponse) de l'étude commerce
  - présentation des balises de convergence en matière de mobilité (circulation et stationnement)
- Jeudi 4/06/2015
  - discussion et adaptation des balises de convergence en matière de mobilité
  - présentation des balises de convergences en matière d'arbres et d'espaces publics, discussion et adaptation, questions/réponses du DCV / Simon Blanckaert (SKOPE) et Murielle Eyletters (ALIWEN) / Frédéric Tailler (garde-forestier, accompagne le Collectif)
  - présentation de la méthodologie d'Urbanove par Eric Zuiderhoff
- Jeudi 11/06/2015
  - validation des balises de convergence en matière de mobilité
  - présentation des grandes orientations prises pour le projet namurois (esquisse) par Eric Zuiderhoff, Xavier Falmagne (architecte et auteur de projet), Bernard Capelle (architecte paysagiste) et Bernadette Latour (logistique)
- Mardi 16/06/2015
  - présentation des résultats de l'étude commerce par AUGEO
- Jeudi 18/06/2015
  - validation de l'ensemble des balises
  - recommandations et conclusions du CCSL

## LES BALISES DE CONVERGENCE

### EN MATIÈRE DE MOBILITÉ

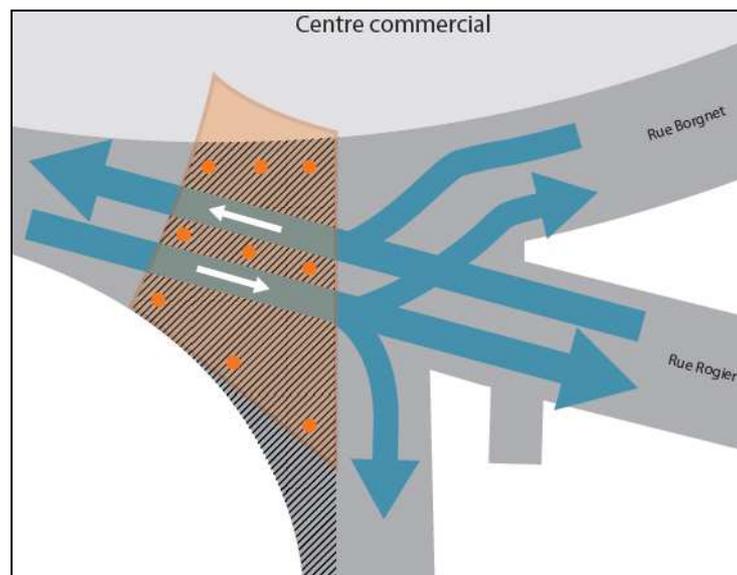
#### CIRCULATION

1. Le plan mobilité du quartier, considéré comme un acquis, a été étudié en 1999 et revu récemment dans le cadre du développement des projets gare des bus et CC, avec différentes adaptations afin de fluidifier les zones d'encombrement : boucle d'Omalius, report du trafic O>E vers le tunnel du Nord, by-pass d'évitement du rond-point du cheval pour rejoindre le pont de Louvain, maintien du trafic E>O place de la Station, reconfiguration du rond-point Léopold améliorant le 2x2 voies de la ceinture, fluidité assurée sur la ceinture,...).
  - > Le CCSL recommande l'évaluation continue du PCM pour s'assurer des résultats préconisés.
  - > Parallèlement, en vue de fluidifier le trafic reporté sous le tunnel du Nord suite aux aménagements de la place de la Station et du bd. Mélot, le CCSL recommande un jalonnement adéquat pour orienter les vp en transit vers E411 et E42 sur le pont de Louvain, vers bd. Cauchy et av. Albert Ier (dissuader d'emprunter la chée de Louvain).
2. La circulation sur le bd. du Nord dans sa section locale pourrait encore être ralentie (mise en zone 30 à étudier par la Police) et les zones de dépose/reprise minute élargies et renforcées.
  - > Le CCSL recommande de mettre en œuvre cette proposition.
3. Le trafic généré par le CC se concentrera essentiellement le samedi et hors heures de pointe en semaine. Il arrivera et repartira principalement de Cauchy et Louvain, la sortie du parking vers l'Est a donc été prévue le plus loin possible dans le RP Léopold et pas dans la rue Borgnet (comme prévu initialement). La sortie du parking vers l'Ouest longe l'arrière du C&A.



## TRANSPORTS EN COMMUN (BUS)

1. Actuellement, ce sont 700 bus (urbains et périurbains) qui passent, dans un seul sens (O > E), av. de la Gare. Après déplacement de la gare bus (~2018), l'axe av. de la Gare-Rogier-Brabant sera à double sens pour les bus (ainsi que la rue Borgnet). Ce seront 1.050 bus (700 O>E + 350 E>O) qui emprunteront l'av. de la gare, par jour scolaire. Soit 110 bus par heure de pointe (7h40-8h10 et 16h15-16h45). Le trafic du samedi est ~30% plus faible.
2. Supprimer la connexion bus périurbains de la future gare bus vers Borgnet et av. de la Gare en la reportant au Nord de la gare bus actuelle est jugé impossible : virage en épingle à cheveux entre la rampe bus et la voirie derrière C&A ou contournement RP Léopold impossible vu configuration du carrefour (obligation de tourne-à-droite, perte de priorité).
3. Dévier la connexion bus de l'axe Brabant-Rogier en la reportant rue Namèche vers RP Léopold et voirie derrière le C&A est jugé impossible non seulement en raison de la configuration du RP Léopold (ne permet pas ce mouvement) mais également car la volonté est justement d'offrir aux usagers une facilité de lecture des arrêts dans un sens et dans l'autre sur l'axe gare à gare. Enfin, le RAVeL gare à gare, les emplacements K+R et taxis ne permettent plus une bande bus prioritaire sur la voirie derrière le C&A.
4. En termes de passage av. de la Gare, aujourd'hui, on compte un bus toutes les 50 secondes en heures de pointe d'un jour scolaire. En 2018, ce serait un bus toutes les 30" et un toutes les 50" le samedi.
  - > Le CCSL recommande de poursuivre les investigations en vue de réduire le trafic des bus av. de la Gare, même s'il comprend les arguments du groupe TEC/SRWT.
5. Le nœud de croisement des bus devrait être déplacé le plus à l'Est possible afin de ne pas entraver la porosité CC de/vers Fer (les derniers arrêts étant situés en amont, côté place de la Station). Il convient de bien séparer les deux sens de circulation par un espace de « repos » dans la traversée piétonne, disposer un plateau ralentisseur pour les bus, servant de trottoirs traversant pour les piétons, en continuité du trottoir Ouest de Fer. Un auvent pourrait chapeauter le tout pour donner cette impression de continuité. La liaison piétonne devant le C&A pourrait également être améliorée puisqu'elle « accueillera » un flux important de piétons en liaison avec la gare.
  - > Le CCSL insiste sur la prise en compte de cette proposition (croquis ci-dessous).

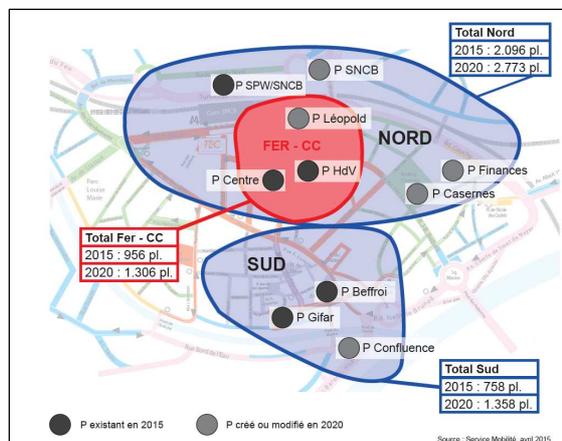


## MODES ACTIFS (PIÉTONS & CYCLISTES)

1. Pour les piétons, il est conseillé de créer des circuits en boucle pour assurer l'attractivité et la complémentarité CC et commerces existants, entre les deux pôles Nord et Sud (CC et parking Léopold v/s INNO et parking Confluence) : boucle Fer-Ange et piétonnier-Ouvrage-Carmes-Wérenne.
  - > Le CCSL recommande de piétonniser Carmes et de réaménager le passage Wérenne. Le CCSL insiste sur l'importance de la continuité entre le passage Wérenne réaménagé et la revalorisation du souterrain de la gare dans la perspective d'améliorer les liaisons entre Bomel et le centre.
2. Concernant les liaisons cyclo-piétonnes entre Bomel et Namur, elles seront améliorées : trottoirs plus larges le long du nouveau parking SNCB, idem pont de Louvain avec bande cyclable séparée, traversées protégées, RAVeL gare à gare (adapté cyclistes tortues v/s lièvres), passage par le parking souterrain de la SNCB, etc.
  - > Le CCSL recommande de réhabiliter et de valoriser le souterrain gare, en ce comprise la liaison avec le bd. du Nord local.
3. Enfin, il est conseillé de prévoir un jalonnement (signalisation directionnelle) optimal pour les modes actifs (piétons et cyclistes).
  - > Le CCSL recommande cette proposition.

## STATIONNEMENT

1. Le PCAR square Léopold impose une capacité en stationnement du CC de minimum 800 places.
2. Selon les ratios de Transitec (deux méthodes : selon la demande et selon la surface de vente nette), avec un dimensionnement de ~20.000m<sup>2</sup> GLA, 800 places de stationnement suffisent pour les seuls besoins du CC. Si le centre devait compter ~23.000m<sup>2</sup> GLA, il conviendrait de disposer de ~1.000 places. La fourchette oscille donc entre 800 (le minimum quel que soit le nombre de m<sup>2</sup> GLA) et 1.000 places pour le parking souterrain du CC. Au-delà de 1.000 places, la question de la capacité des voiries d'accès devrait être réétudiée.
  - > Le CCSL considère qu'une offre minimum de 800 places dans le parking du square Léopold est nécessaire mais que cette offre ne préjuge pas de l'emprise au sol dudit parking.
3. L'offre de stationnement en ouvrage sera, à l'horizon 2020, équilibrée entre le Nord et le Sud de la Corbeille (~1.300 places de chaque côté, avec une augmentation de +37% au Nord et +79% au Sud). Cet équilibre permettra des itinéraires piétons en boucle dans la ville et un échange Nord-Sud (centre commercial à ciel ouvert).



- Le quartier Nord (Fer et CC) pourra compter également sur une offre supplémentaire de ~1.000 places (SPW, SNCB, Finances et Casernes), dont la disponibilité sera maximale le samedi, jour où la demande est la plus importante pour les commerces du centre-ville.
- Les actuelles 470 places du parking Léopold sont occupées à 71% le samedi. La demande est donc de 320 places, qui pourra trouver satisfaction dans les parkings supplémentaires précités.
- Il conviendra d'inciter les travailleurs (commerçants, vendeurs... dont la durée de stationnement est plus longue) vers ces parkings qui sont « un peu » plus loin (300 à 400m).
- Par ailleurs, avec les réaménagements prévus de certaines rues et places, il convient de compter, pour l'ensemble de la Corbeille, dans le même délai (2015-2020), une perte d'environ 670 places en voiries, compensées par la création de minimum 1.320 places en ouvrages (y compris place du Palais de Justice) et 950 places en P+R.

<b>Stationnement Corbeille</b>				
Offre actuelle (2015) et future (2020)				
	Taux d'occupation du samedi PM (2013-2014)	Nombre de places 2015	Nombre de places 2020	Différence 2015-2020
<b>QUARTIER NORD</b>				
<b>A proximité des commerces Fer - Centre commercial</b>				
Parking Léopold/centre commercial (scénario min.)	71%	450	800	350
Parking du Centre	87%	160	160	0
Parking de l'Hôtel de Ville	99%	346	346	0
Voiries	80%	291	197	-94
<b>Quartier Nord - périmètre élargi</b>				
Parking des Casernes	43%	650	300	-350
Parking SNCB (P1)	7	490	490	0
Parking SNCB îlot Saint-Luc	-	0	477	477
Parking des Finances	-	0	200	200
Voiries	75%	822	645	-177
<b>Nombre de places créées dans le quartier Nord en 2020</b>				<b>406</b>
<b>QUARTIER SUD</b>				
Parking Beffroi	99%	258	258	0
Parking Gifar	36%	500	500	0
Parking de la Confluence	-	0	600	600
Voiries	96%	616	384	-232
<b>Nombre de places créées dans le quartier Sud en 2020</b>				<b>368</b>
<b>QUARTIER OUEST</b>				
Parking sous la Place du Palais de Justice	-	0	240	240
P+R Namur Expo	29%	475	475	0
Voiries	89%	609	440	-169
<b>Nombre de places créées dans le quartier Est en 2020</b>				<b>71</b>
<b>Nombre de places créées dans la Corbeille pour la clientèle</b>				<b>845</b>

- Les prix du stationnement hors voirie sont alignés sur ceux des autres villes.

	1/09/2014	HORS VOIRIE	
	Hab.	Min.	Max.
Namur	110.500	1,70	2,20
Charleroi	203.753	1,50	
Mons	93.941	1,20	
Liège	195.931	2,00	2,60
Bruxelles	1.154.635	2,20	3,00
Hasselt	75.579	2,10	
LLN	31.353	2,10	
Knokke	33.753	2,80	3,00
Gand	248.813	1,30	2,00

- > Le CCSL considère que le prix du parking constitue un élément déterminant dans l'attractivité du centre-ville ainsi que du CC. Une segmentation des prix adéquate devrait être étudiée à cette fin.
9. Il est conseillé de prévoir un jalonnement (signalisation directionnelle, distincte pour la semaine et le weekend) dynamique et optimal vers l'ensemble des parkings disponibles (du centre, de la SNCB et les P+R).
- > Le CCSL recommande cette suggestion.
10. A l'horizon 2020, quelques 950 places supplémentaires sont prévues dans les P+R de Bouge et Erpent (soit +125% par rapport à la situation actuelle / 276 places à St-Nicolas et 475 places à Namur Expo). Un report partiel du stationnement de moyenne et longue durées pourra être effectué vers ces P+R.
11. Considérant l'inquiétude globale des commerçants par rapport à l'évolution du stationnement et des chantiers en centre-ville durant les prochaines années, le bilan des places en ouvrage et en voirie durant les chantiers sera transmis régulièrement aux associations de commerçants de Namur et de Jambes. A prendre avec précaution vu les impondérables.
- > Etant donné les besoins propres du CC, le CCSL recommande qu'un effort additionnel de création et d'utilisation des places de parking soit examiné, plus particulièrement dans le sud de la Corbeille.
  - > Le CCSL recommande que la mise en service des nouveaux parkings (Sud de la Corbeille) se fasse de manière concomitante à la création du centre commercial. A défaut, il recommande que des solutions en voirie puissent être trouvées.

## EN MATIÈRE D'ARBRES ET D'ESPACES PUBLICS

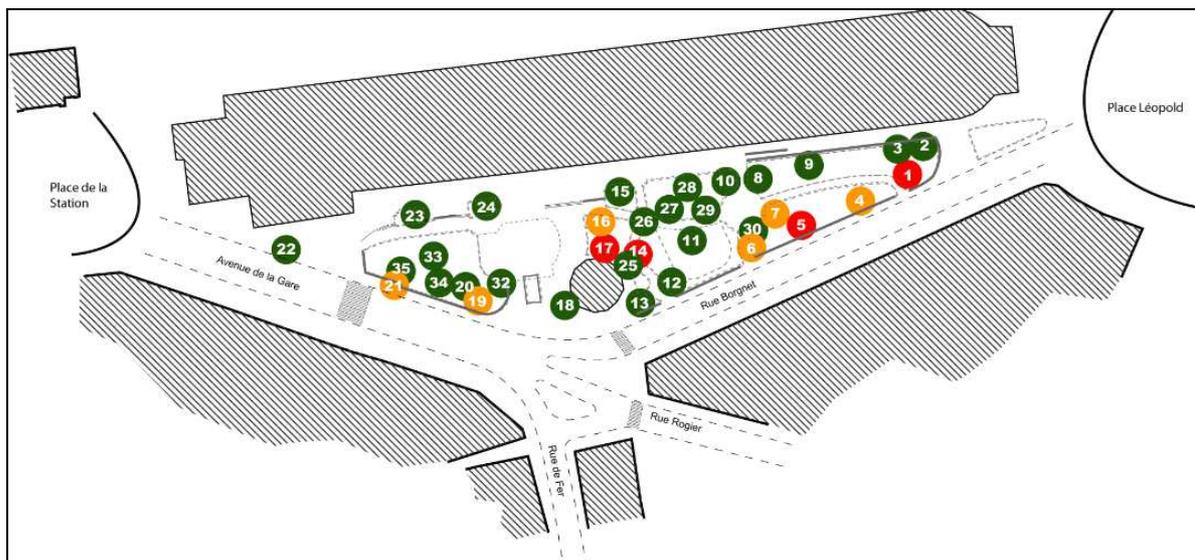
### ETAT DES LIEUX DES ARBRES DU SQUARE

1. Le tableau comparatif et propositions d'actions présentés ci-après reprend les résultats de l'analyse de SKOPE ainsi que l'avis rendu par le DCV pour chacun des arbres du square. Les recommandations du Collectif pour les arbres 4, 5 et 6 ont été intégrées.

N°	Essence	Tableau de valeur Situation existante (2015) (Etude Skope)	Schéma Récapitulatif Situation existante (2015) (Etude Skope)	Avis DCV 2015	Motivation/Précisions (Rapport Skope du 28/05/15)	Proposition d'actions Contexte – Pas de modification de l'ouvrage existant
1	Tilleul	Abattage urgent	Abattage urgent	Abattage	Présence d'un champignon lignivore sur le tronc et bois dégradé	Abattage urgent
2	Orme	Taille douce court terme				Maintien (taille douce)
3	Orme	Taille douce court terme				Maintien (taille douce)
4	Orme	Taille douce court terme	Elagage		Arbre dominé dans le massif avec espérance de maintien très faible ou nulle	Abattage <b>sous-réserve d'une expertise complémentaire</b> /élagage demandé par le collectif
5	Orme	Abattage	Abattage	Abattage	Arbre dominé dans le massif avec espérance de maintien très faible ou nulle	Abattage <b>sous-réserve d'une expertise complémentaire</b> /élagage demandé par le collectif
6	Orme	Taille douce court terme	Elagage		Arbre dominé dans le massif avec espérance de maintien très faible ou nulle	Abattage <b>sous-réserve d'une expertise complémentaire</b> /élagage demandé par le collectif
7	Platane	Taille douce court terme	Elagage	Abattage ou fort élagage  <a href="#">ApiTrees</a>	Présence d'une cavité basale importante (faiblesse mécanique)	Maintien (taille douce) <b>et d'un suivi dans le temps de l'évolution de la cavité</b>
8	Érable	Taille douce court terme				Maintien (taille douce)
9	Platane	Taille douce court terme				Maintien (taille douce)
10	Févier d'Amérique	Taille douce court terme				Maintien (taille douce)
11	Platane	Taille douce court terme				Maintien (taille douce)
12	Platane	Taille douce court terme				Maintien (taille douce)
13	Erable	Taille douce court terme				Maintien (taille douce)
14	Ptérocarya	Abattage court terme	Abattage		Dépérissement avancé de l'arbre. Décollement et fissuration de l'écorce.	Abattage <b>sous-réserve d'une expertise complémentaire</b>
15	Hêtre	Taille douce				Maintien (taille douce)
16	Orme	Taille douce	Elagage		Privilégier taille douce.	Maintien (taille douce)
17	Tilleul	Abattage	Abattage	Elagage  <a href="#">ApiTrees</a>	Descente de cime et fissuration de l'écorce. L'espérance de maintien est également faible.	Abattage <b>sous-réserve d'une expertise complémentaire</b>
18	Érable	Taille douce court terme				Maintien (taille douce)
19	Érable	Taille douce court terme	Elagage	Abattage	Cavité à la base du tronc qui consitute une faiblesse mécanique. Vu la position de l'arbre en bordure de sentier et de la route, espérance de maintien faible.	Abattage <b>sous-réserve d'une expertise complémentaire</b>
20	Platane	Taille douce court terme				Maintien (taille douce)
21	Érable	Taille douce court terme	Elagage		Privilégier taille douce.	Maintien (taille douce)
22	Ginkgo	Taille douce court terme				Maintien (taille douce)
23	Platane	Taille douce court terme				Maintien (taille douce)
24	Platane	Taille douce court terme				Maintien (taille douce)
25	Pavier	Transplantation				Maintien
26	Érable	Transplantation				Maintien
27	Pommier	Transplantation				Maintien
28	Ptérocarya	Transplantation				Maintien
29	Chêne du japon	Transplantation				Maintien
30	Magnolia	Transplantation				Maintien
31	Oranger du Mexique	Transplantation				Maintien
32	Chêne	Transplantation				Maintien
33	Erable de David	Transplantation				Maintien
34	Chêne vert	Transplantation				Maintien
35	Aronia	Transplantation				Maintien

> Le CCSL valide cet état des lieux

2. Les conclusions de l'analyse phytosanitaire du bureau SKOPE sont les suivantes : la section Est du square concentre la plupart des sujets. Il en résulte une densité plantée trop importante. D'après cette analyse préalable, sur les 35 arbres numérotés sur le plan ci-dessous :



- 4 sujets sont à abattre (n° 1, 5, 14 et 17),
- 6 sujets présentent des risques sanitaires (n°4, 6, 7, 16, 19 et 21). De plus, leur abattage ou élagage permettra d'apporter une véritable éclaircie (au sens sylvicole) du boisement. A la vue du tableau d'expertise, ces 6 arbres ont une espérance de maintien, à moyen terme, relativement faible. C'est-à-dire que leur devenir est compromis soit à cause d'une pathologie, soit à cause de défauts mécaniques, soit à cause de leur position d'arbres dominés dans le massif,
- 11 arbres sont assez jeunes pour être éventuellement déplacés (les n°25 à 35, côté Ouest),
- > Le CCSL recommande que, au minimum, ces 11 arbres soient replantés dans un aménagement futur, que ce soit au square Léopold, place de la Station, av. de la Gare ou rue Borgnet.
- Parmi les 14 arbres restants, 8 arbres (n°2, 3, 8, 9, 10, 15, 23 et 24), situés en ligne le long du bâtiment (gare des bus) et proches de celui-ci risquent de ne pas résister à un chantier (selon le type de chantier - démolition/reconstruction avec niveaux de parking souterrains ou simple ravalement de façades - racines entaillées lors de la construction du parking souterrain, poussière, vibrations, etc. ainsi que la réorganisation des impétrants). En effet, même dans le cas d'une construction sur le site actuel du bâtiment « Le Namur », les mesures de protection, même si elles suivent un cahier des charges drastique (protection des troncs, ...), ne permettront pas de garantir le bon maintien des arbres,
- L'autre difficulté pour ces 8 arbres concerne les impétrants. Ces derniers se trouvent alignés devant « Le Namur » aux mêmes endroits, d'après les plans disponibles, que les sujets les plus remarquables. Toute réparation ou renouvellement desdits réseaux risque de nécessiter donc l'abattage desdits sujets,
- Les 6 arbres qui ne présentent pas de risques sont les n°11, 12, 13, 18 et 20 et le Ginko Biloba (n°22) qui est classé et doit être préservé.
- > Le Collectif conteste les conclusions de l'étude SKOPE proposée au point 2 ci-dessus.

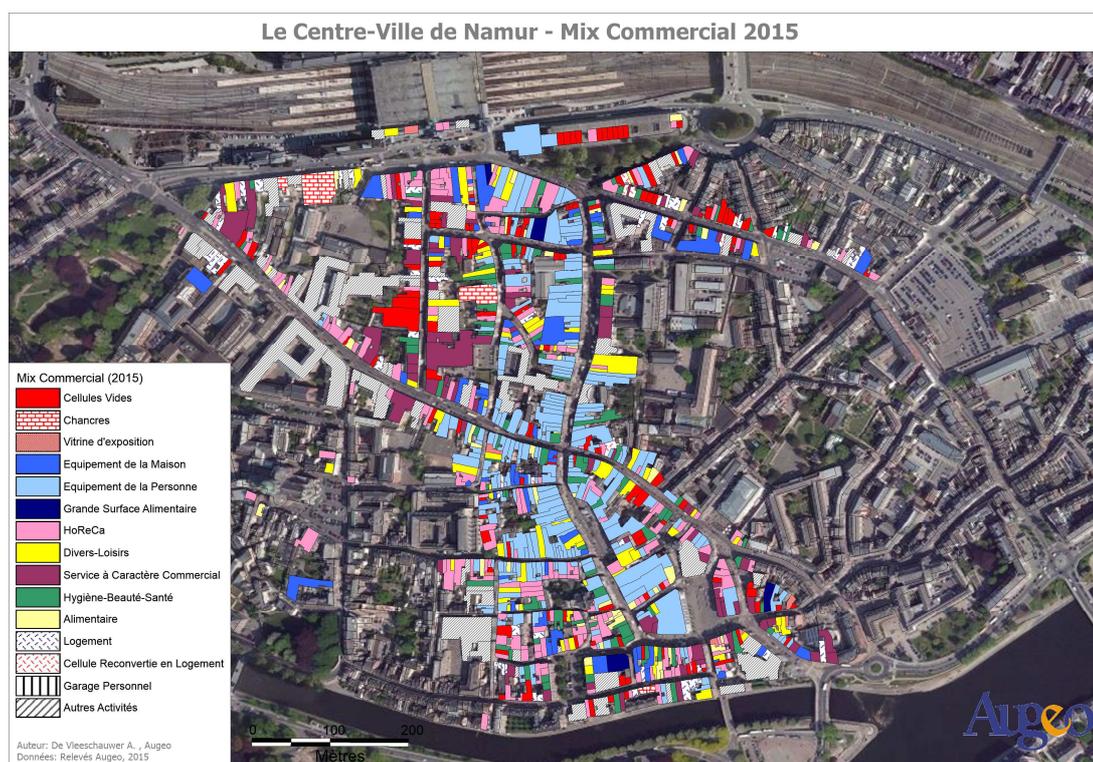
## PLACES ET ESPACES PUBLICS

1. Les experts (SKOPE) préconisent une scénographie des espaces publics avec une succession d'éléments arborés marquants/majestueux, entrecoupés de liaisons type « clairières ». L'effet de porte donné actuellement venant de la gare vers la porte de Fer serait maintenu par le Ginkgo et les arbres maintenus et replantés, suivi d'une liaison arborée dans la rue Borgnet vers le point suivant que représentent les 3 arbres remarquables du RP Léopold, et une autre liaison pourrait être créée dans la rue Dewez, vers le nouveau parc arboré de pleine terre des Casernes.
  - > Le CCSL recommande de confier au bureau SKOPE le projet d'aménagement des espaces publics non seulement de la place de la Station, av. de la Gare et rue Borgnet (mission initiale) mais également des parvis du CC et du C&A (avenant), avec l'accord de Urbanove.
  - > Le CCSL recommande de travailler l'aménagement de l'av. de la Gare et de la place de la Station en arborant cette dernière.
  - > Le CCSL recommande un aménagement d'espace public arboré au droit de la rue de Fer et le long du C&A, en continuité vers l'aile Chiny de la gare SNCB (côté ensoleillé, bancs, terrasses, etc.).

## EN MATIÈRE DE DÉVELOPPEMENT COMMERCIAL

### RÉSULTATS DE L'ÉTUDE DE DIMENSIONNEMENT ET MIX COMMERCIAL POUR L'IMPLANTATION D'UN CENTRE COMMERCIAL AU SQUARE LÉOPOLD (2015)

1. L'étude AUGEO a été réalisée du 8 mai au 16 juin 2015. Les sources de données sont les suivantes :
  - relevés de terrain actualisés (mai 2015) quantitatifs et qualitatifs,
  - enquête auprès des utilisateurs du centre-ville réalisée du 18 au 31 mai 2015 via Internet,
  - outil de gestion de l'AMCV,
  - flux piétons,
  - schéma de développement commercial pour l'Arrondissement de Namur de 2011 (évolution - comparaison),
  - schéma régional de développement commercial,
  - analyses et études sur l'évolution du comportement des consommateurs.
2. Le centre de Namur compte 95.000 m<sup>2</sup> nets (871 cellules) de commerces (77.000 m<sup>2</sup> si on exclut l'HoReCa). La ville vit au rythme de ces enseignes et sa vitalité en est fortement dépendante.
3. La répartition géographique du mix commercial est la suivante :



4. Que ce soit en nombre de cellules ou en superficie, on constate une nette prépondérance de l'équipement de la personne et de l'HoReCa, avec une concentration particulièrement forte de l'équipement de la personne sur l'axe Fer-Ange. En analysant l'évolution de ce mix, on observe que les proportions restent similaires au fil du temps. A noter tout de même, l'augmentation du nombre de cellules vides. Ces dernières se trouvent majoritairement en dehors de l'hypercentre, aux extrémités de la Corbeille.
5. Après découpage de la Corbeille en différents quartiers, une analyse de la dynamique commerciale a été effectuée en prenant en compte le nombre de cellules vides et la densité commerciale. Sur base

de ces critères, trois quartiers de la Corbeille sont clairement en crise : Gare, Carmes et Cuvelier. A l'inverse, les quartiers Saint-Jacques, Ange/Fer, Piétonnier Nord et Bruxelles sont qualifiés de dynamiques. Quant au Vieux Namur, il apparaît comme affaibli.

6. Ces quartiers possèdent leurs spécificités en termes de mix commercial : Cuvelier, Bruxelles et Carmes assurent davantage un rôle de commerce de proximité, le Vieux Namur et le quartier de la Gare sont spécialisés dans les loisirs et l'HoReCa tandis que Ange/Fer, Saint-Jacques et le Piétonnier Nord sont dédiés principalement au shopping. Ces positionnements par quartier devraient être renforcés.
7. De l'enquête auprès des utilisateurs et des opérations de comptage, il ressort les conclusions principales suivantes :
  - certains commerces de la Corbeille sont davantage fréquentés et peuvent apparaître comme des locomotives,
  - malgré le fait que les commerces les plus fréquentés se situent majoritairement dans le bas de la ville, on constate un flux piétons plus important sur l'axe de la rue de Fer. En effet, les flux se dispersent à partir des « 4 coins », ce qui entraîne des flux moindres sur la rue de l'Ange,
  - les zones de stationnement les plus fréquemment utilisées sont celles du bas de la ville (parkings Gifar et Beffroi, esplanade de la Confluence),
  - l'évasion commerciale concerne toujours principalement les « Vêtements-Chaussures » mais celle-ci est en stagnation depuis 2005. L'évasion dans les secteurs du Sport, de l'Ameublement et de l'Electro-ménager est quant à elle en augmentation tandis que celle des Loisirs diminue,
  - les secteurs manquants ont été déterminés via l'enquête. Par importance : Equipement de la maison<sup>1</sup>, Equipement de la personne, Divers-Loisirs, Alimentaire, Grande surface alimentaire, boutiques, HoReCa, Hygiène-beauté-santé, Services,
  - la satisfaction des utilisateurs a été mesurée. Les personnes ayant répondu à l'enquête se disent très satisfaites par le commerce Namurois et en particulier sur les points suivants : diversité de l'offre commerciale, prix pratiqués dans les commerces et qualité des commerces. Par ailleurs, quelques points d'insatisfaction ont été mis en évidence (en particulier l'accès automobile, le coût du stationnement, la disponibilité de places de stationnement, etc.),
  - l'évolution des dépenses « shopping » des ménages est en stagnation,
  - la part de l'e-commerce dans l'évasion commerciale pour les « Vêtements-Chaussures » est seulement de 4,7%. Ce pourcentage monte à 24,1% pour le secteur des Loisirs.
8. Le dimensionnement a été établi en prenant en compte différents paramètres :
  - comparaison de l'indice d'équipement<sup>2</sup> (par secteur) du centre-ville de Namur avec celui de villes similaires,
  - prise en compte de l'évasion commerciale par secteur,
  - commerces manquants par secteur identifiés via l'enquête auprès des consommateurs,

<sup>1</sup> On remarquera que ce secteur est pourtant bien représenté à Namur, en comparaison avec les indices d'équipement d'autres villes similaires. C'est la raison pour laquelle ce secteur ne fait pas partie des propositions finales (voir ci-après).

<sup>2</sup>

*indicateur d'équipement commercial*

$$= \frac{\text{nombre de m}^2 \text{ du secteur de vente étudié dans l'ensemble des nœuds du bassin de consommation}}{\text{nombre d'habitants} \times \frac{\text{montant des dépenses dans le secteur de vente étudié en fonction du niveau de revenus moyen dans le bassin de consommation}}{\text{montant moyen des dépenses dans le secteur de vente étudié en Wallonie}}}$$

- commerces présents/absents et comparaison avec les superficies de ces commerces dans d'autres centres-villes.

**9. Le dimensionnement (et le mix) optimal a ainsi pu être défini par secteur de vente :**

- **Équipement de la personne- loisirs : 13.000 m<sup>2</sup>**
- **Grandes surfaces alimentaires : 1.500 à 2.000 m<sup>2</sup>**
- **Electroménager- HiFi : 2.000 à 2.500 m<sup>2</sup>**
- **HoReCa : max. 500 m<sup>2</sup>**
- **Services et Hygiène-Beauté-Santé : max. 1.500 m<sup>2</sup> (pas nécessairement indispensable)**

**Soit un total compris entre 18.500 et 19.500 m<sup>2</sup> nets (surface de vente), ce qui correspond à une fourchette comprise entre 20.350 et 21.450 m<sup>2</sup> GLA.**

**10. L'étude fait également part de recommandations importantes :**

- éviter les distributeurs de billets, les points Poste, les magasins de presse dans le futur centre-commercial afin de favoriser la perméabilité avec le centre-ville,
  - installer un car-wash et des toilettes publiques dans le centre-commercial pour compléter les services du centre-ville,
  - limiter l'HoReCa à maximum 500 m<sup>2</sup> et les Services et Hygiène-Beauté-Santé à maximum 1.500 m<sup>2</sup>, afin de ne pas concurrencer ceux du centre-ville et pour favoriser l'échange du CC de/vers ceux-ci,
  - le positionnement du futur centre doit davantage s'orienter vers le « mass market » (commerces présentant une forte attractivité aux yeux des chalands indépendamment du niveau de gamme, par opposition aux « commerces de niche ») afin d'éviter la rupture dans le circuit commercial de l'axe Fer-Ange,
  - réduire un maximum la circulation sur l'avenue de la gare afin de favoriser les échanges entre la rue de Fer et le centre-commercial,
  - les vitrines des commerces côté rue Borgnet ne doivent pas être occultées, un accès doit être autorisé de ce côté du mall,
  - les entrées et sorties du parking doivent être possible via l'espace public, 24h/24, pour les usagers du centre-ville.
- > Le CCSL prend acte des résultats de cette étude, en considérant bien qu'elle est basée sur une hypothèse de stratégie commerciale « défensive », hors nouveaux projets commerciaux.
- > Le CCSL recommande de limiter les déménagements des enseignes existantes à 10%.

1. En ce qui concerne la conception du centre commercial, un consensus existe sur la nécessité de faire un centre commercial en centre-ville. Trop de centres commerciaux sont aujourd'hui en perte de vitesse. Il est essentiel de privilégier un nouveau concept attractif, d'innover dans ce domaine. Le promoteur lancera un certain nombre d'études pour affiner sa stratégie de positionnement. Selon le promoteur, ceci implique de bien positionner le projet de centre commercial comme un ensemble intégré dans un projet de ville. Ce positionnement se traduira dans différents attributs (nom, marque, mix commercial, design, identité, animation, communication).
2. La stratégie de positionnement doit se faire en collaboration avec les associations des commerçants, la gestion centre-ville (GAU), la Ville et le Comité de quartier de Bomel et tenir compte des résultats de la consultation populaire et des conclusions de ce Comité. Dans cette perspective, les espaces publics verts et arborés ainsi que le geste architectural vont constituer à la fois un atout, un avantage compétitif et une source d'attractivité pour le centre commercial **et** pour le centre-ville (de gare à gare).
3. La conception du centre commercial tiendra compte des conclusions du Comité et de l'avis du Comité de Bomel, notamment en ce qui concerne la façade arrière (impact visuel, qualité architecturale, nuisances sonores,...).
4. Les travaux du CCSL ont permis une amélioration du projet initial afin de présenter une esquisse qui puisse satisfaire un maximum de points de vue, malgré l'absence d'un consensus final.
5. L'emprise au sol du CC est réduite, de 10.031 m<sup>2</sup> à 8.983 m<sup>2</sup> (différentiel de 1.048 m<sup>2</sup>) afin de dégager un « parvis » devant l'entrée principale du CC, face à la rue de Fer d'une part et vers le C&A et la place de la Station d'autre part. La volumétrie est fortement réduite par la suppression d'un étage commercial par rapport au projet initial.
6. Au sol, le projet prévoit la création d'une place publique et d'un espace public arboré, avec le maintien de 9 arbres et la plantation de 6 nouveaux sujets de 30 ans d'âge, ainsi que le déplacement de 4 autres arbres (les plus jeunes) vers le futur parc des Casernes. Pour rappel, le projet initial prévoyait uniquement la préservation du Ginkgo Biloba.
7. Le promoteur développe une idée novatrice de jardin urbain en toiture qui sera unique en Belgique et représentera un élément d'attractivité, d'usage social et de biodiversité pour la ville. Il s'agira de la 5<sup>ème</sup> façade du CC, visible notamment depuis la chée de Louvain et Bomel. L'accessibilité du jardin urbain sera indépendante des heures d'ouverture du CC et sera définie par la Ville. L'articulation horizontale (place) et verticale (vers jardin) se fera au moyen d'un escalier et d'un double ascenseur panoramiques. En outre, le relief et la transparence de la façade arrière permettra d'absorber le bruit.
8. En termes de stationnement, le projet prévoit entre 800 et 1.000 places de stationnement voitures et 250 places de stationnement vélos (200 en sous-sol, sécurisées, et deux pôles de 25 à 30 places en surface, à proximité des accès RP Léopold et principal rue de Fer).



**URBANOVE**  
SHOPPING DEVELOPMENT

landscapedesign  
partnership **bs**  
solutions



**URBANOVE**  
SHOPPING DEVELOPMENT

landscapedesign  
partnership **bs**  
solutions

## CONCLUSIONS GÉNÉRALES

1. Consensus sur l'implantation d'un centre commercial en lieu et place du parking Léopold afin de consolider et développer l'offre commerciale et l'attractivité du centre-ville. Ce qui est recherché, c'est un projet win-win pour le centre commercial et pour la Ville, dont les commerçants et leurs clients.
2. Consensus sur la nécessité d'intégrer le centre commercial dans le circuit commercial du centre-ville, en particulier l'axe Fer-Ange, mais aussi la place de la Station et Carmes. L'intégration nécessite d'organiser la porosité et la proximité du centre commercial vis-à-vis de ces axes et inversement. Une des priorités pour réaliser cette porosité est de limiter le trafic automobile entre le centre commercial et la rue de Fer.
3. En termes de mobilité en général, il y a un consensus pour souhaiter un nombre de places de parking au centre commercial de 800 places au moins. Le Comité a beaucoup travaillé sur la mobilité, on trouvera dans le document :
  - la position de Comité sur le cheminement piéton, notamment avec Bomel,
  - la position du Comité sur le passage automobile de l'arrière du centre commercial vers l'avant à limiter drastiquement,
  - un tableau complet et des recommandations quant à l'offre de parking à l'horizon 2020,
  - etc.
4. Un état sanitaire des arbres a également été évalué. Les résultats de l'étude du bureau SKOPE et le travail du service des Espaces verts de la Ville ont été synthétisés dans un tableau d'état des lieux validé par le Comité. Ce tableau comparatif s'accompagne de propositions d'actions pour chacun des arbres du square, à supposer que le parc reste en l'état. L'étude soulève le risque pour la survie des arbres de toute modification de l'emprise au sol et sous-sol du bâtiment actuel.
5. En ce qui concerne le dimensionnement optimal du centre commercial, une étude a été commandée en mai par la Ville à la demande du Comité, avec une enquête de terrain sur la demande et le comportement d'achat des consommateurs. Plus de 2.000 réponses ont pu être enregistrées. Malgré un délai très court, cette enquête donne des indications très précises sur la demande des consommateurs.

Les personnes qui fréquentent Namur et qui ont répondu à l'enquête se montrent très satisfaites du centre-ville, et notamment de la qualité des commerces, de la diversité de l'offre commerciale et des prix pratiqués dans les commerces.

Malgré cela, cette étude confirme la perte d'attractivité de Namur en faveur des pôles concurrents, principalement dans le domaine de l'équipement de la personne (vêtements, chaussures, etc.), comme en atteste l'évolution de la zone de chalandise qui diminue d'année en année.

Les sujets d'insatisfaction sont l'accès automobile, le coût du stationnement, la disponibilité des places de stationnement, les heures d'ouverture des commerces, l'animation en centre-ville, ...

Les personnes interrogées voudraient cependant pouvoir avoir accès à une offre commerciale qui n'existe pas en centre-ville (ce qui explique notamment l'évasion commerciale au profit des autres pôles concurrents). Certaines enseignes ne se trouvent pas au centre-ville ou ne disposent pas de superficies assez grandes comparativement à ce qui se pratique dans d'autres centres-villes similaires.

Après découpage de la Corbeille en différents quartiers, une analyse de la dynamique commerciale a été effectuée en prenant en compte le nombre de cellules vides et la densité commerciale. Sur base de ces critères, trois quartiers de la Corbeille sont clairement en crise : Gare, Carmes et Cuvelier. A l'inverse, les quartiers Saint-Jacques, Ange/Fer, Piétonnier Nord et Bruxelles sont qualifiés de dynamiques. Quant au Vieux Namur, il apparaît comme affaibli.

6. En ce qui concerne la taille optimale du centre commercial, le bureau d'études l'évalue entre 18.500 et 19.500 m<sup>2</sup> de surface de vente nette nécessaire pour compléter l'offre commerciale de la ville. Cette hypothèse est basée sur une stratégie commerciale « défensive », hors nouveaux projets commerciaux. Pour assurer la complémentarité, les nouvelles enseignes devraient accroître les capacités suivantes par secteur de vente :
- Équipement de la personne- loisirs : 13.000 m<sup>2</sup>
  - Grandes surfaces alimentaires : 1.500 à 2.000 m<sup>2</sup>
  - Electroménager- HIFI : 2.000 à 2.500 m<sup>2</sup>
  - HoReCa : max. 500 m<sup>2</sup>
  - Services et Hygiène-Beauté-Santé : max. 1.500 m<sup>2</sup>
7. En ce qui concerne la conception du centre commercial, un consensus existe sur la nécessité de faire un centre commercial intégré en centre-ville.
8. La stratégie de positionnement doit se faire en collaboration avec les associations des commerçants, la gestion centre-ville (GAU), la Ville et le Comité de quartier de Bomel et des conclusions de ce Comité. Dans cette perspective, les espaces publics verts et arborés ainsi que le geste architectural vont constituer à la fois un atout, un avantage compétitif et une source d'attractivité pour le centre commercial et le centre-ville (de gare à gare).
9. Par rapport aux recommandations de l'étude AUGEO (pour rappel entre 18.500 et 19.500 m<sup>2</sup> nets), le projet propose entre 20.000 et 21.000 m<sup>2</sup> nets en visant une approche prospective plutôt que défensive. L'emprise au sol du bâtiment du centre-commercial a été réduite pour laisser place à :
- la création d'une place publique entre la rue de Fer et l'entrée du centre-commercial,
  - un square arboré de 15 arbres,
  - la création d'un jardin urbain en toiture du centre commercial offrant une aire de détente entourée de services comme une bibliothèque, un bar à vin, un potager urbain, ...,
  - la suppression d'un étage à usage commercial.
10. Si les discussions ont permis des avancées significatives dans l'amélioration du projet, la proposition finale n'a cependant pas permis de recueillir un consensus de la part du Collectif sur la question de l'emprise au sol, dans le but de maintenir un espace arboré suffisant au sol (le Collectif ne souhaitait pas passer la barre des 7.800 m<sup>2</sup> d'emprise au sol, soit une différence de ~1.000 m<sup>2</sup>, malgré la présence des 5.000 m<sup>2</sup> de jardin urbain).

Le PS, pour sa part, malgré les acquis obtenus à l'occasion du processus de conciliation, n'adhère pas à certaines des conclusions finales formulées, notamment quant à l'équilibre global du projet présenté.

---

## Glossaire

AMCV	association des managers de centre-ville
CC	centre commercial
CCSL	comité de concertation square Léopold
DAU	département de l'aménagement urbain
DCV	département du cadre de vie
DVP	département des voies publiques
GLA	<i>gross leasable area</i> (superficie locative brute, y compris réserves)
K+R	Kiss & Ride (= dépose/reprise minute)
PCM	plan communal de mobilité
P+R	Park & Ride (= parc-relais)
RP	rond-point
UV	unité véhicule (=1 pour une voiture, =2 pour un bus ou un camion, =1/2 pour un deux-roues)
VP	véhicule particulier