

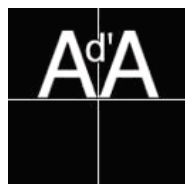
PERIMETRE DE REMEMBREMENT URBAIN SUR LE SITE DE LA GARE DE NAMUR

pour le compte de



Rapport final

OCTOBRE 2011



Cette étude a été réalisée par l'association momentanée
ATELIER 4D – ATELIER D'ARCHITECTURE

ATELIER 4D S.P.R.L.

avenue Albert 1er, 77
5000 Namur
tél. : +32 81 21 48 20
Fax : +32 81 21 43 94
E-mail : dp@atelier4d.be
www.atelier4d.be

ATELIER D'ARCHITECTURE

17, rue de Coppin
5100 Jambes
tél. + 32 81 30 68 24
fax + 32 81 31 08 43
www.adarch.be

avec la collaboration de

(ICEDD) ASBL

INSTITUT DE CONSEIL ET D'ETUDES EN DEVELOPPEMENT DURABLE

4, boulevard Frère Orban
5000 Namur (B)
tél. + 32 81 25 04 80
fax + 32 81 22 45 68
E-mail : renaud.naiken@icedd.be

La mission a été menée en étroite collaboration avec le Comité d'Accompagnement composé du comité de pilotage de la convention tripartite :

- Ville de Namur
- SNCB-Holding
- SRWT

ainsi que les administrations :

- Ville : Echevinat de l'aménagement du territoire ;
Echevinat de la mobilité
Echevinat du commerce
Département aménagement urbain
Cellule mobilité
Police
- SNCB-Holding Euro gare
- SPW DG04
Routes de Namur
- TEC Namur
- Le Côté Verre S.A..

TABLE DES MATIERES

1. INTRODUCTION	6
2. OBJECTIFS ET MOTIVATIONS	6
2.1. L'INTERET DU PERIMETRE DE REMEMBREMENT URBAIN	6
2.2. CONSTAT GENERAL	7
2.3. SOURCES BIBLIOGRAPHIQUES : ETUDES SUR LE PERIMETRE	7
2.4. COHERENCE AVEC LES AUTRES OUTILS DE DEVELOPPEMENT TERRITORIAL	7
3. SITUATION ACTUELLE (SITUATION DE FAIT ET DE DROIT)	10
3.1. PRESENTATION DU PERIMETRE CONCERNE	10
3.2. CADRE URBAIN	10
3.2.1. <i>Historique de la formation urbaine</i>	10
3.2.2. <i>Caractéristiques générales du bâti</i>	13
3.2.2.1. Place de la Station	13
3.2.2.2. Boulevard Melot.....	14
3.2.2.3. Square Léopold.....	15
3.2.3. <i>Éléments patrimoniaux</i>	16
3.2.3.1. Bien ponctuel (en rouge).....	16
3.2.3.2. Ensemble urbanistique (en bleu)	16
3.2.3.3. Périmètre d'ensemble patrimonial de la Corbeille – Place Léopold.....	18
3.2.3.4. Monument classé.....	18
3.3. MILIEU HUMAIN.....	18
3.3.1. <i>Dynamique urbaine et commerciale</i>	18
3.3.1.1. Les fonctions du centre ville.....	19
3.3.1.2. Dynamique commerciale	21
3.3.2. <i>Sécurité et risques</i>	25
3.3.2.1. Quartier de la gare (étude de 2010).....	25
3.3.2.2. Quartier de la gare (évolution 2007 – 2008 – 2009).....	25
3.3.2.3. Gare des bus.....	26
3.4. MOBILITE.....	27
3.4.1. <i>Circulation automobile</i>	27
3.4.1.1. Accessibilité et sens de circulation.....	27
3.4.1.2. Charges de Trafic actuelles.....	28
3.4.2. <i>Stationnement</i>	29
3.4.3. <i>Transport en commun – réseau de bus</i>	30
3.4.3.1. Réseau de bus urbains	30
3.4.3.2. Réseau de bus périurbains	31
3.4.4. <i>Transport en commun – réseau ferroviaire</i>	32
3.4.5. <i>Vélos et piétons</i>	32
3.5. ENVIRONNEMENT	34
3.5.1. <i>Sol et sous-sol</i>	34
3.5.1.1. La nature des sols et du sous-sol	34
3.5.1.2. Réseaux d'impétrants	35
3.5.2. <i>Espaces publics</i>	35
3.5.2.1. La place de la Station	35
3.5.2.2. La place Léopold	36
3.5.2.3. Le square Léopold ou square de l'Europe unie.....	37
3.5.3. <i>Qualité de l'air</i>	38
3.5.4. <i>Nuisances sonores</i>	40
3.6. SITUATION DE DROIT	43
3.6.1. <i>Situation du plan de secteur</i>	43
3.6.2. <i>Situation au cadastre</i>	45
3.6.3. <i>Autres contraintes juridiques</i>	45
3.6.3.1. Règlement général sur les bâtisses	45
3.6.3.2. Schéma directeur Bomel-Saint-Servais	45
3.6.3.3. Arbres et haies remarquables.....	46
4. - PRESENTATION DES PROJETS.....	47

4.1.	OBJECTIFS PRINCIPAUX DU PERIMETRE DE REMEMBREMENT URBAIN	47
4.2.	PROGRAMMATION	47
4.2.1.	Préambule.....	47
4.2.2.	Schéma Directeur « aménagement du site de la gare de Namur »	48
4.2.3.	Etude de reports de trafic en cas de fermeture totale ou partielle de la circulation sur la place de la Station réalisé par Transitec.....	51
4.2.4.	étude de réorganisation des espaces publics du Centre-Ville.....	53
4.2.5.	Site de la gare des bus et du Square Léopold.....	54
4.2.6.	Site de l'ancienne poste	55
4.3.	CONCEPTS	56
4.3.1.	Contexte urbanistique	56
4.3.2.	La « Ceinture verte ».....	57
4.3.3.	Matériaux de revêtement.....	58
4.3.4.	Espace public.....	60
4.4.	GEOMETRIES	61
4.4.1.	Alignement	61
4.4.2.	Gabarits	61
4.5.	ENTREES DES BATIMENTS	63
4.6.	PROFILS & MOBILITE.....	63
4.6.1.	Profil boulevard Mélot (en amont de l'ancienne poste).....	64
4.6.2.	Profil boulevard Mélot (en aval de l'ancienne poste)	66
4.6.3.	Profil au droit de la place de la Station.....	67
4.6.4.	Profil avenue de la Gare.....	68
4.6.5.	Profil rue Borgnet (en amont de la trémie de sortie du parking)	69
4.6.6.	Profil rue Borgnet (au droit de la trémie de sortie du parking).....	70
4.6.7.	Place Léopold.....	71
4.7.	PLAN MASSE GENERAL	71
5	EVALUATION ENVIRONNEMENTALE	72
5.1	MISE EN EVIDENCE DES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX DANS LE CONTEXTE DU PRU	72
5.1.1	Introduction	72
5.1.2	Objectifs, cibles et sous-cibles de développement durable.....	72
5.1.3	Degré de pertinence	73
5.1.4	Évolution de la situation si le PRU n'est pas mis en œuvre	77
5.2	INCIDENCES DU PRU SUR LES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX JUGES PERTINENTS.....	78
5.2.1	Consommation énergétique et sa gestion	78
5.2.2	Gestion de la ressource en eau et sa qualité	78
5.2.3	Gestion de l'espace	79
5.2.3.1	L'implantation d'un centre commercial en Centre Ville	79
5.2.3.2	L'implantation d'une gare des bus périurbains en liaison directe avec la gare SNCB-HOLDING.....	80
5.2.4	Consommation des matériaux et leur gestion.....	80
5.2.5	Patrimoine bâti et naturel.....	81
5.2.5.1	Impact du projet sur le patrimoine bâti	81
5.2.5.2	Impact du projet sur le patrimoine naturel.....	81
5.2.5.3	Mesures de protection des arbres lors des chantiers	82
5.2.6	Circulation automobile, transport en commun et modes doux.....	84
5.2.6.1	Circulation	84
5.2.6.2	Cheminement piétons et cyclistes	86
5.2.6.3	Transports en commun	87
5.2.7	Paysage et qualité visuelle.....	87
5.2.7.1	L'impact visuel de la rampe d'accès	87
5.2.7.2	L'impact visuel du nouveau centre commercial.....	88
5.2.7.3	Les entrées de quartiers.....	88
5.2.8	Qualité des logements et des bâtiments	89
5.2.9	Propreté, hygiène et santé	89
5.2.10	Sécurité et gestion des risques.....	89
5.2.10.1	Sécurité des personnes et des biens.....	89
5.2.10.2	Sécurité routière	90
5.2.11	Qualité de l'air et facteurs climatiques	90
5.2.11.1	Le trafic des véhicules privés	90
5.2.11.2	Le trafic des véhicules des TEC	91
5.2.11.3	Le charroi de livraison	91

5.2.12	<i>Nuisances sonores</i>	92
5.2.13	<i>Déchets et leur gestion</i>	92
5.2.14	<i>Diversité des fonctions</i>	93
5.2.14.1	Le centre commercial.....	93
5.2.14.2	Le réaménagement du niveau du Travel Centre de la gare SNCB-Holding	94
5.2.15	<i>Espaces de vie et de rencontre</i>	95
6	ANNEXE 1 : DOCUMENTS A3	97

1. INTRODUCTION

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 valorisation du bâtiment de la gare de Namur pourrait être améliorée. Le manque de convivialité des espaces publics et l'abandon de certains bâtiments comme l'ancienne poste ne valorisent en effet pas ses abords immédiats.

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.

Outre ces points négatifs, la présence de plusieurs projets ou opportunités (implantation de la nouvelle gare des bus sur la dalle de la gare et de la rampe d'accès à cette dalle, l'implantation d'un nouveau centre commercial en lieu et place du parking et de la gare des bus actuelle) sont autant d'éléments justifiant une réflexion d'ensemble sur le périmètre de la gare de Namur.

2. OBJECTIFS ET MOTIVATIONS

2.1. L'intérêt du périmètre de remembrement urbain

Le remembrement urbain trouve son origine dans la Déclaration de politique régionale 2004-2009 du Gouvernement wallon et s'inscrit dans la continuité de deux objectifs prioritaires en Région wallonne : la simplification administrative et le renouvellement urbain.

A l'initiative du Gouvernement, le Parlement est parti d'un double constat : les dispositions réglementaires sont plus nombreuses et fortes en zone urbaine qu'en périphérie et la reconstruction de la ville sur la ville est une priorité. S'inscrivant ainsi dans une perspective d'urbanisme durable et en lien avec le SDER, le périmètre de remembrement urbain (PRU) vise donc essentiellement à favoriser la construction dans la ville en levant principalement des dispositions réglementaires qui s'avéreraient inopportunes, contraignantes et faisant obstacle à des projets renforçant la vitalité urbaine et la qualité urbanistique¹.

D'un point de vue légal, le remembrement urbain *visé tout projet d'urbanisme de requalification et de développement de fonctions urbaines qui nécessite la création, la modification, l'élargissement, la suppression ou le surplomb de la voirie par terre et d'espaces publics* (CWATUPE, Art. 127 - §1, al. 8).

¹ CPDT. Note de recherche n°12 – le remembrement urbain. A.F.Marique, Z. Lejeune, J.M.Halleux, J.Teller, Q.Michel. Mai 2010.

2.2. Constat général

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 défini ci-après d'un périmètre de remembrement urbain. Le PRU 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 et
- de mettre en valeur son patrimoine architectural et paysager.

Ces objectifs sont à atteindre en harmonisant les principaux projets suivants :

- Le projet élaboré en collaboration par la SNCB-Holding, la SRWT, et les TEC d'installer la gare des autobus périurbains au niveau supérieur de la gare du chemin de fer ;
- Le projet de construire un centre commercial en réutilisant le bâtiment occupé par la gare des bus actuelle, les boutiques et les bureaux (bâtiment dit « Le Namur » par la suite, ne comprend pas l'actuel C&A), avec une extension sur le square Léopold, et d'augmenter la capacité du parking en ouvrage existant aux niveaux supérieurs du « Namur ».
- Le réaménagement des voiries et espaces publics directement liés à ces projets immobiliers.

2.3. Sources bibliographiques : études sur le périmètre

Le projet élaboré en collaboration par la SNCB-Holding, la SRWT, et les TEC d'installer la gare des autobus périurbains au niveau supérieur de la gare du chemin de fer a fait l'objet d'un rapport détaillé de la situation de fait et de droit qui a largement servi de source aux données présentées ci-après.

L'étude réalisée par Transitec sur la mobilité de la place de la Station a également servi de base pour l'élaboration de la partie sur la mobilité.

2.4. Cohérence avec les autres outils de développement territorial

Un schéma de structure communal est en cours sur la Ville de Namur ainsi qu'un règlement communal d'urbanisme abordant plusieurs thématiques. Ces documents ont été adoptés provisoirement par le Conseil communal en date du 12/09/2011.

Le projet de schéma de structure communal prévoit que l'organisation du territoire namurois se structure dans un premier temps autour et à partir de 2 éléments principaux : l'armature écologique, qui comprend les sites et les continuités naturelles et l'armature écomobile qui

inclut les transports en commun (bus et train), les déplacements cyclistes, piétons et par bateaux.

Pour ce faire, il distingue notamment plusieurs classes d'habitats.

Le schéma de structure précise, pour ces différentes classes, les notions de densité, caractérise les types d'occupation (type de mixité : verticale ou horizontale, type de fonctions : logement, activités, services...), le cadre physique (gabarit, morphologie bâtie, typologie bâtie) et les modes d'organisation des espaces publics. Le schéma de structure donne notamment une indication sur la densité optimale de logements et d'activités pour les différentes classes identifiées.

Le schéma de structure établit ensuite des caractéristiques de localisation et d'occupation des sites économiques et logistiques en soulignant que ces zones doivent être utiles au fonctionnement du territoire et être jugées incompatibles avec la fonction d'habitat.

La Corbeille se situe en classe A+, c'est-à-dire en centre urbain en raison de la proximité de la gare SNCB Holding et des services offerts par le centre urbain (travail, commerce, éducation, santé, sport, ...). Les recommandations en provenance du schéma qui ont une pertinence dans le cadre du présent périmètre (c'est-à-dire un périmètre ne comprenant pas de logements) sont les suivants.

Le niveau de densification du logement présente en classe A+ un minimum de 45 logements/ha et équivalents logement/ha (un équivalent logement = 100 m² d'occupation autre que le logement et compatible avec celui-ci).

On favorise en classe A+ la mixité verticale qui intègre :

- les services et équipements majeurs ;
- les services et équipements publics dits de proximité ;
- les activités commerciales destinées aux particuliers de biens non encombrants courants, 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

La hauteur maximum des immeubles est de R + 4 + T ; le bâti est mitoyen et organisé en ordre continu. Les places et les voiries les plus fréquentées par les piétons du centre sont aménagées en espace partagé ou en zone piétonne.

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, ...). Ce développement en arc vient croiser et compléter celui de la courbe du fleuve vecteur de la constitution d'un centre urbain étendu.

Le projet de règlement communal d'urbanisme comprend différentes thématiques. Il établit des prescriptions urbanistiques concernant les périmètres d'ensemble patrimoniaux, les immeubles et les édifices de valeur patrimoniale, les enseignes, dispositifs de publicité, terrasses, bannes et marquise et antennes, les vitrines, l'accès aux étages et l'efficacité

thermique des immeubles commerciaux, les voiries et les espaces publics, la perméabilité et la qualité paysagère, le stationnement et les aires de livraison, la protection du cadre de vie et les lignes électriques à moyenne et haute tension.

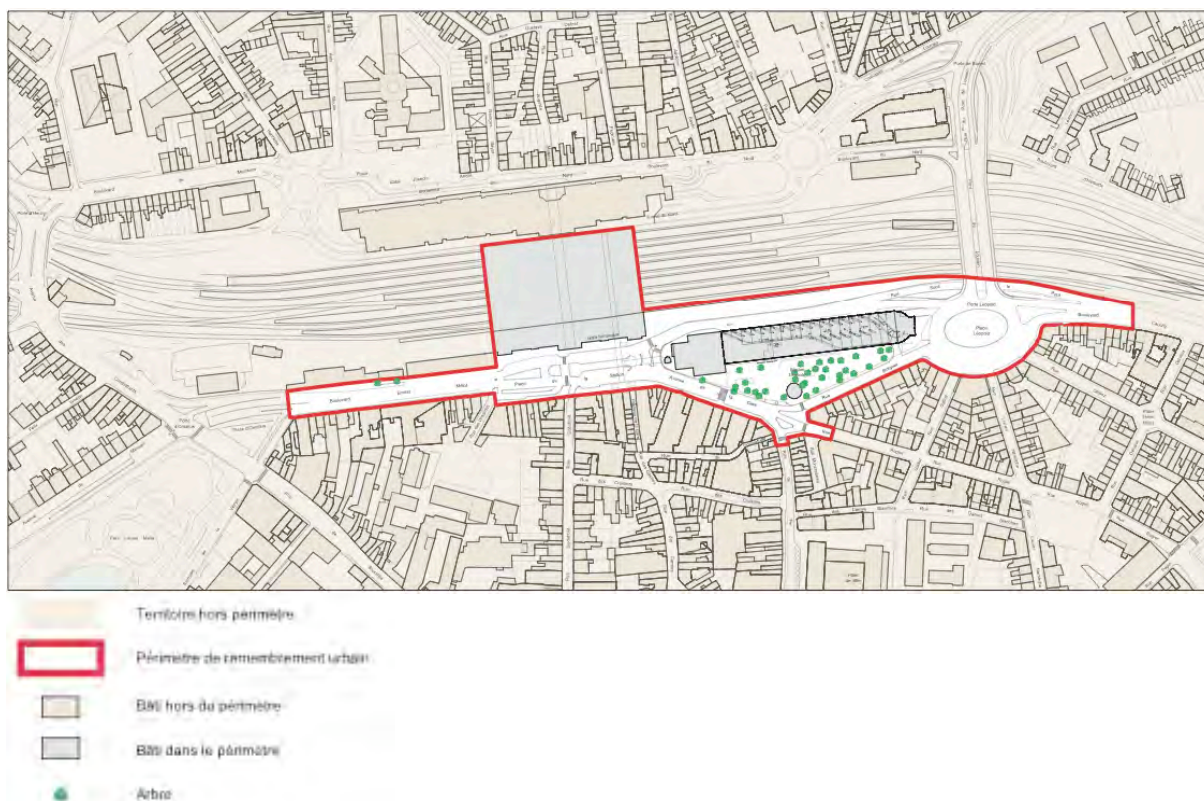
Certaines thématiques concernent des périmètres ou des immeubles particuliers, d'autres s'appliquent à tout le territoire. Ainsi, par exemple, le RCU sur les lignes à haute tension ne s'applique pas dans le périmètre concerné car il n'est pas parcouru par une ligne à haute tension. Le périmètre d'intérêt patrimonial de la Corbeille – place Léopold couvre en partie le périmètre et les prescriptions s'y appliqueront. De la même manière, le bâtiment de l'ancienne gare est concerné par le titre abordant les immeubles et édifices de valeur patrimoniale. Toutes les autres thématiques s'appliquent de manière non différenciées sur le territoire et concernent donc le périmètre. Il y sera fait référence dans l'évaluation environnementale quand les différentes thématiques seront abordées.

3. SITUATION ACTUELLE (SITUATION DE FAIT ET DE DROIT)

3.1. Présentation du périmètre concerné

Le périmètre du PRU se veut opérationnel. Pour cette raison, il est limité aux principaux projets en cours d'élaboration et à leurs abords immédiats. Il se situe dans la 'Corbeille' de Namur, à sa limite nord. Sa superficie totale est de 6 ha 58 ares.

Le périmètre est composé d'une partie du boulevard Mélot, de la dalle et du bâtiment de la gare, de la place de la Station, de l'avenue de la Gare, du bâtiment C&A, du bâtiment « Le Namur » et du parking Léopold, du square Léopold (ou square de l'Europe Unie), du rond-point Léopold et d'une partie du boulevard Cauchy.



cfr. Situation de fait – le périmètre et le bâti en format A3 en annexe

3.2. Cadre urbain

3.2.1. Historique de la formation urbaine

Fortement conditionnée par la géographie, l'agglomération namuroise s'articule autour et à partir de son centre, incluant la corbeille et Jambes, sous la forme générale d'une étoile irrégulière. Cette configuration en structure étoilée permet de lire la présence de pénétrantes naturelles, Asti moulin au nord-ouest et le bois Coquelet au nord-est. Au sud, la Citadelle et son parc participe directement de cette compréhension et de cette qualité. Cette structure que l'on peut opposer au modèle radioconcentrique emporte de nombreuses conséquences tant sur les formations urbaines que sur l'organisation des réseaux de déplacements.

Ce sont la Sambre et la Meuse qui ordonnent les premiers tracés urbains namurois. Voies, parcelles et bâtiments se structurent parallèlement et perpendiculairement aux cours d'eau, englobant la Sambre et bordant la Meuse. Une trame orthogonale se déploie sur le Grognon et dans la plaine alluviale de la Sambre. Les configurations naturelles et le tracé des chaussées produisent des irrégularités dans le tissu urbain qui déforment la trame orthogonale. Au nord, les fortifications de la ville se développent sur un ancien bras de la Sambre. A cette époque, la porte rue de Fer et la porte rue de Bruxelles étaient les deux entrées nord de la ville.



Carte Ferrari - 1777

Les fortifications seront remplacées par le chemin de fer qui délimite clairement la ceinture nord de la corbeille. La première gare de Namur est apparue en 1843 quand le chemin de fer est arrivé à Namur (arrivée des trains en provenance de Charleroi). En 1864 a été construit le rez-de-chaussée et le premier étage de la gare actuelle. L'ajout d'un deuxième étage date de 1890. C'est ensuite la ligne de Liège qui a été mise en service, puis celle d'Arlon et de Dinant.



Carte Vanter Maelzel (1846-1854)

La partie nord de la Corbeille se structurera autour et à partir des chaussées radiales – rues de Bruxelles, de Fer et Saint-Nicolas – en intégrant dans une maille beaucoup plus grande que celle de la partie sud les grands domaines publics, militaires en particulier, et religieux. On retrouve cette lecture dans la morphologie parcellaire actuelle.

Aujourd'hui encore, l'îlot délimité par les rues de Bruxelles, Godefroid et le boulevard Ernest Mélot, celui qui est délimité par les rues de Fer, des Dames Blanches, Lucien Namèche, Pépin et Emile Cuvelier et celui qui est délimité par le boulevard Cauchy et les rues Pépin, du 1^{er} Lanciers et des Bourgeois réduisent les possibilités de parcours et induisent d'importants détours dans la partie nord de la Corbeille diminuant ainsi globalement sa vitalité urbaine.

Le très faible nombre de franchissements du chemin de fer accentue cette faiblesse et accroît l'effet d'enclavement des quartiers de Bomel et d'Herbatte. A contrario, la rue de Fer se voit renforcée dans son rôle structurel majeur de lien nord-sud qu'elle joue depuis de nombreux siècles.

Une des principales conséquences de l'histoire de cette formation urbaine est la nécessité pour accéder au centre-ville de franchir via des ponts ces obstacles physiques que constituent la Sambre, la Meuse et le chemin de fer. Dans ce contexte, la présence de la gare, par son implantation centrale, joue un rôle déterminant en permettant une accessibilité piétonne à l'ensemble de ce pôle majeur de services qui concentre commerces, administrations et centres d'enseignement et agit sur l'ensemble du territoire namurois mais aussi au-delà sur son territoire provincial.

3.2.2. Caractéristiques générales du bâti

3.2.2.1. Place de la Station

Inaugurée en 1864, la gare de style classique ferme la place de la Station. Les deux pavillons aux extrémités des ailes sont des ajouts de 1883. Début 20^{ième} siècle, une verrière couvrait les voies. L'ancienne passerelle joutant le bâtiment et qui permettait aux piétons d'accéder au Boulevard du Nord a été remplacée par la prolongation du souterrain donnant accès aux voies. La nouvelle de gare a été inaugurée en 1992. La façade a été conservée.



Source : <http://www.sportnamurois.be>



Source : <http://www.sportnamurois.be> et <http://namur.skynetblogs.be/post/5437366/la-gare-de-namur-autrefois>

- Bâti continu en mitoyen
- R+2 minimum à R+4 maximum
- Rez-de-chaussée adaptés pour fonction commerciales et Horeca.
- Fonction aux étages : logement

3.2.2.2. Boulevard Melot

Côté corbeille

- Bâti continu en mitoyen
- R+2 en moyenne (3 niveaux)
- Rez-de-chaussée à vocation commerciale avec de nombreuses cellules inoccupées
- Fonction aux étages : logement



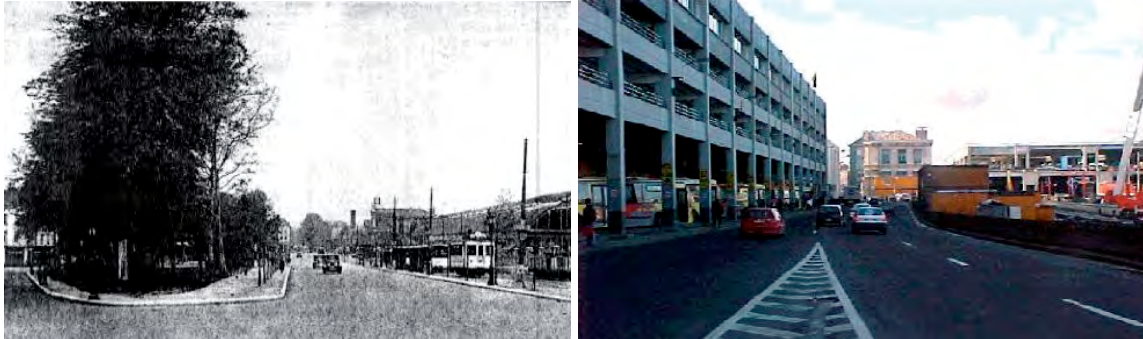
Côté gare

- Bâti continu isolé situé entre le boulevard Melot et les voies ferrées.
- R+3 minimum (4 niveaux).
- Bâtiment SNCB-Holding occupé par des fonctions de bureaux à tous les niveaux.
- Bâtiment de l'ancienne poste inoccupé.



3.2.2.3. Square Léopold

Historiquement, le square Léopold était occupé par un vaste espace vert bordant le boulevard menant à la gare. Sa taille a été considérablement réduite suite à son urbanisation qui a renforcé l'effet de coupure.



Source : <http://www.sportnamurois.be>



Source : <http://www.sportnamurois.be>

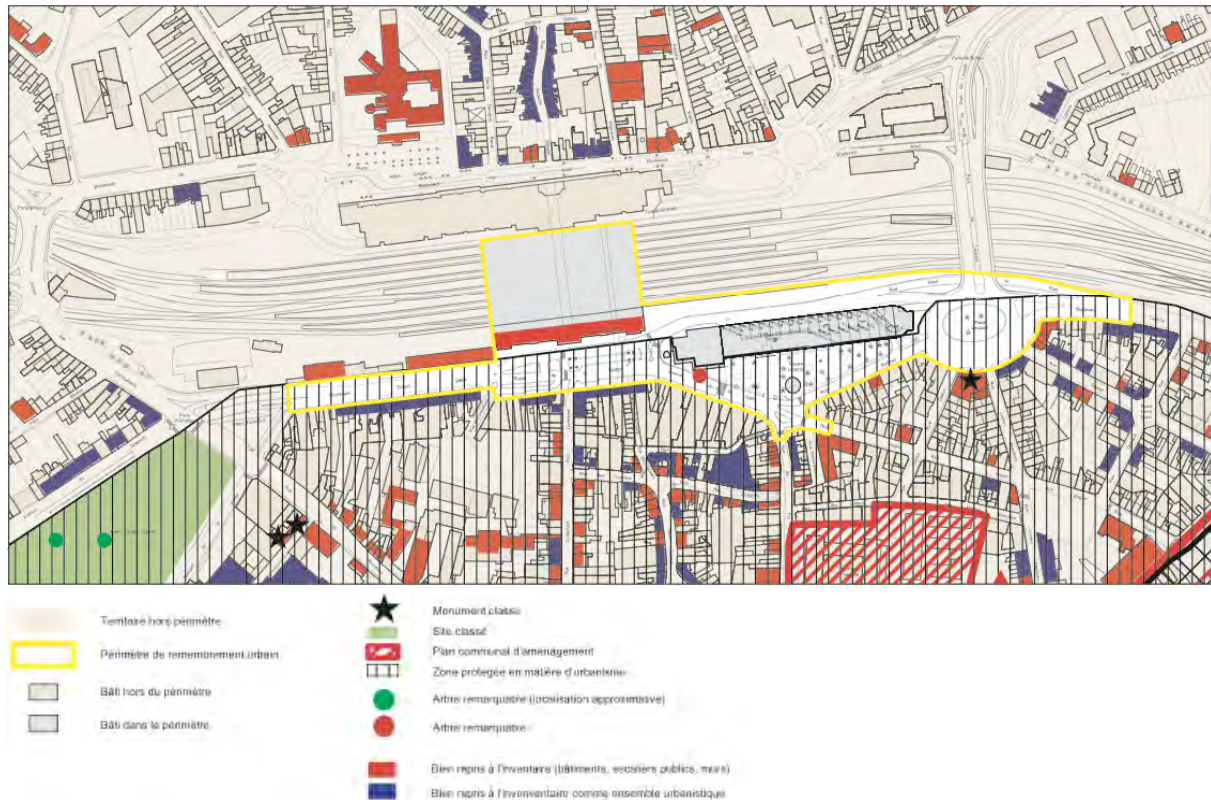
Grand bâtiment (« Le Namur ») en bordure du square Léopold R+3

- Rez-de-chaussée adaptés pour une fonction commerciale (nombreuses cellules inoccupées) et actuelle gare des bus.
- Fonction aux étages : parking (500 places).

3.2.3. Éléments patrimoniaux

3.2.3.1. Bien ponctuel (en rouge)

La carte « Éléments patrimoniaux » identifie les biens d'intérêt patrimonial (source des données – DGO4 - dans la cadre des travaux de l'actualisation de l'inventaire patrimonial monumental).



cf. Situation de fait – éléments patrimoniaux en format A3 en annexe

Définition : bien immobilier constitué d'une seule entité fonctionnelle et architecturale mais pouvant inclure une ou plusieurs parties constituantes.

3.2.3.2. Ensemble urbanistique (en bleu)

La carte « Éléments patrimoniaux » identifie les ensembles urbanistiques d'intérêt patrimonial (source des données – DGO4 - dans la cadre des travaux de l'actualisation de l'inventaire patrimonial monumental).

Définition : ensembles bâtis et paysages culturels, partiellement ou totalement construits, témoins de l'occupation d'un territoire par une société définie dans l'espace et le temps, qui procèdent d'une création concertée ou d'une évolution organique façonnée spontanément au fil du temps et qui réunit à la fois bâti et non bâti. La Convention de Grenade évoque particulièrement les ensembles urbains et ruraux ; ce sont les plus nombreux, les plus riches du point de vue de l'activité humaine, les plus complexes et les plus menacés, parce que les plus sujets à l'évolution économique et démographique.

Le tableau ci-dessous répertorie les biens et ensembles situés dans ou à proximité immédiate du périmètre de remembrement urbain.

Localisation	Description
Boulevard E. Mélot, 1-6 (pairs et impairs), 8 - 10 pairs et 14-16 (pairs et impairs).	Ensemble urbanistique. Ancien hôtel Mélot et habitations (habitations, magasins et bureaux). 2 ^e moitié du 19 ^e -20 ^e siècles.
Boulevard E. Mélot, 23.	Immeuble de bureaux 1 ^{er} tiers du 20 ^e siècle.
Place de la Station, 5-7 (impairs), 8-11 (pairs et impairs), 13-14, et 17-22 (pairs et impairs).	Ensemble urbanistique. Habitations, magasins, restaurants, cafés et hôtel de voyageurs. 2 ^e moitié du 19 ^e – 20 ^e siècles Architecte A. Soffin
Place de la Station, 21	Ancienne poste. 2 ^e moitié du 19 ^e – 20 ^e siècles.
Place de Station, 32	Ensemble urbanistique. Habitation et magasin. 2 ^e moitié du 19 ^e – 20 ^e siècles.
Place de la Station, 35	Gare de Namur 2 ^e moitié du 19 ^e – 20 ^e siècles – 1964 Architecte A.P.J. Lambeau.
Rue Borgnet, 13	Ancienne maison de maître (bureaux) 2 ^e moitié du 19 ^e siècle.
Place Léopold	Monument commémoratif du Roi Léopold Ier. 2 ^e moitié du 19 ^e siècle. (1869) Sculpteur Guillaume Geefs
Place Léopold, 3-7 (pairs et impairs) et Rue Dewez, 51, rue L. Namêche, 56	Ensemble urbanistique. Ancien immeuble Bibot et immeubles à appartements (immeubles à appartements, magasins et bureaux). 3 ^e tiers du 19 ^e – 20 ^e siècles.
Place Léopold, 8-9	Habitations (habitations et bureaux) 1 ^{er} tiers du 20 ^e siècle (1923). Architecte Jules Lalière.
Place Léopold, 10	Immeuble à appartements et magasin 1 ^{er} tiers du 20 ^e siècle.

Ces biens et ces ensembles urbanistiques sont concernés par le règlement communal d'urbanisme et plus particulièrement par le titre 3 « Les immeubles et édifices de valeur patrimoniale ». Le chapitre 3.2. du RCU concernant la « *Réhabilitation technique et fonctionnelle* » précise que : *Les immeubles et édifices de valeur patrimoniale sont maintenus dans leur emprise et leur gabarit actuels. Ils peuvent faire l'objet d'une réhabilitation technique et fonctionnelle n'emportant pas une modification significative.*

Par « Réhabilitation technique et fonctionnelle » il faut entendre : la rénovation d'un immeuble qui préserve ses qualités constructives et architecturales pour que, sans

modification significative de son aspect, il soit apte à recevoir une utilisation correspondant à des besoins actuels.

Par « Modification significative » il faut entendre : tous travaux emportant un changement de la physionomie de l'immeuble, comme par exemple le renouvellement des châssis, des matériaux de couverture ou le sablage de la façade. A l'inverse, des travaux ayant pour résultat de conserver ou de rendre à l'immeuble ses qualités architecturales d'origine (reconstruction de toiture et de lucarnes dans le style de l'immeuble, de murets de clôtures...) ou la démolition d'éléments parasites ne sont pas à considérer comme entraînant une modification significative.

3.2.3.3.Périmètre d'ensemble patrimonial de la Corbeille – Place Léopold

La notion de périmètre d'ensemble patrimonial est reprise dans le règlement communal d'urbanisme. Il complète le règlement général sur les bâtisses applicable aux zones protégées en matière d'urbanisme qui est en vigueur sur la Corbeille.

Un périmètre d'ensemble patrimonial désigne une partie du territoire communal qui se caractérise, d'une part, par la présence significative de bâtiments et d'aménagements de valeur historique et, d'autre part, par le regroupement de ces éléments dans des scènes visuelles donnant à percevoir une unité reconnaissable par la qualité des relations entre ces éléments. Cette unité est dès lors susceptible de produire une image mentale cohérente et porteuse d'identité collective. Elle est constituée par un ensemble de caractéristiques morphologiques comprenant principalement les modes d'implantation et les volumétries bâtis, les rythmes, les couleurs et les textures, les particularités constructives, la végétation et l'aménagement des espaces publics.

Le périmètre de remembrement urbain est très partiellement concerné par le périmètre d'ensemble patrimonial de la Corbeille – Place Léopold ce qui a des conséquences en termes de composition formelle pour les immeubles bordant directement la place (implantation, gabarit, toiture, matériaux, ...). Ces impositions ne concernent pas directement le futur centre commercial.

3.2.3.4.Monument classé

Les façades aux rues et les versants de toitures de l'immeuble "Bibot" sis place Léopold, bâtiment érigé en 1897 sont classés comme monument (23/09/1991). Son style correspond à "l'éclectisme" alors en vigueur, mais largement teinté d'influences néorenaissantes. La façade s'organise autour de trois travées centrales et est animée de nombreux éléments architectoniques moulurés comme des balcons avec garde-corps à balustres, bandeaux etc. Son frontispice est rehaussé de pilastres surmontés de chapiteaux. La toiture porte des lucarnes finement ouvragées, notamment celle du centre.

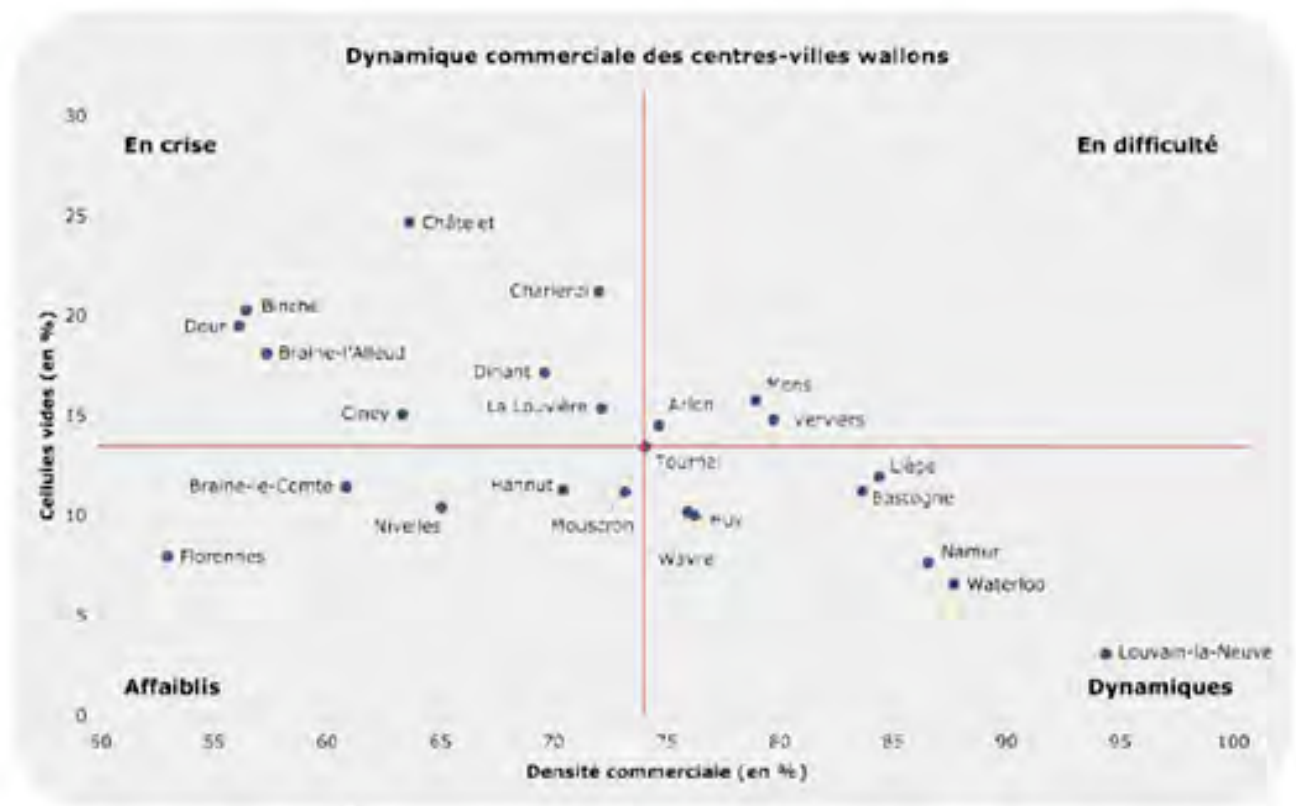
3.3. Milieu humain

3.3.1. Dynamique urbaine et commerciale

Chaque année, l'AMCV (Association du management de Centre Ville) évalue la dynamique commerciale d'un certain nombre de centres-villes. Pour ce faire, l'indicateur des cellules vides est couplé à celui de la densité commerciale. La conjonction de ces deux indicateurs est primordiale dans la mesure où une rue commerçante peut avoir un très faible taux de

cellules vides mais une densité commerciale peu élevée car des rez commerciaux ont été transformés en logement au cours du temps. Aucune comparaison n'est faite avec des centres commerciaux dans la mesure où c'est une offre non finie de centre ville qui est analysée (et donc une série de rues secondaires voire tertiaires qui forment le centre ville et bénéficient de l'attractivité des rues principales). C'est ce qui explique que le taux de cellules vides d'un centre ville a toujours tendance à être supérieur à celui d'un centre commercial.

La matrice de positionnement reprise ci-après est structurée en quatre quadrants et délimitée par les taux moyens de chaque indicateur en 2007. Ainsi, les centres villes se trouvant dans le quadrant dynamique ont un taux de cellules vides inférieur à la moyenne et une densité commerciale supérieure à la moyenne. C'est le cas de Louvain-la-Neuve, Waterloo, Namur, Bastogne, Liège, Wavre et Huy. A contrario, les villes en crise comme Binche, Dour, Braine-l'Alleud, Ciney, Dinant, Charleroi et La Louvière cumulent taux de cellules vides élevé et densité commerciale faible.



Dynamique commerciale des centres-villes wallons (Source : AMCV)

3.3.1.1. Les fonctions du centre ville

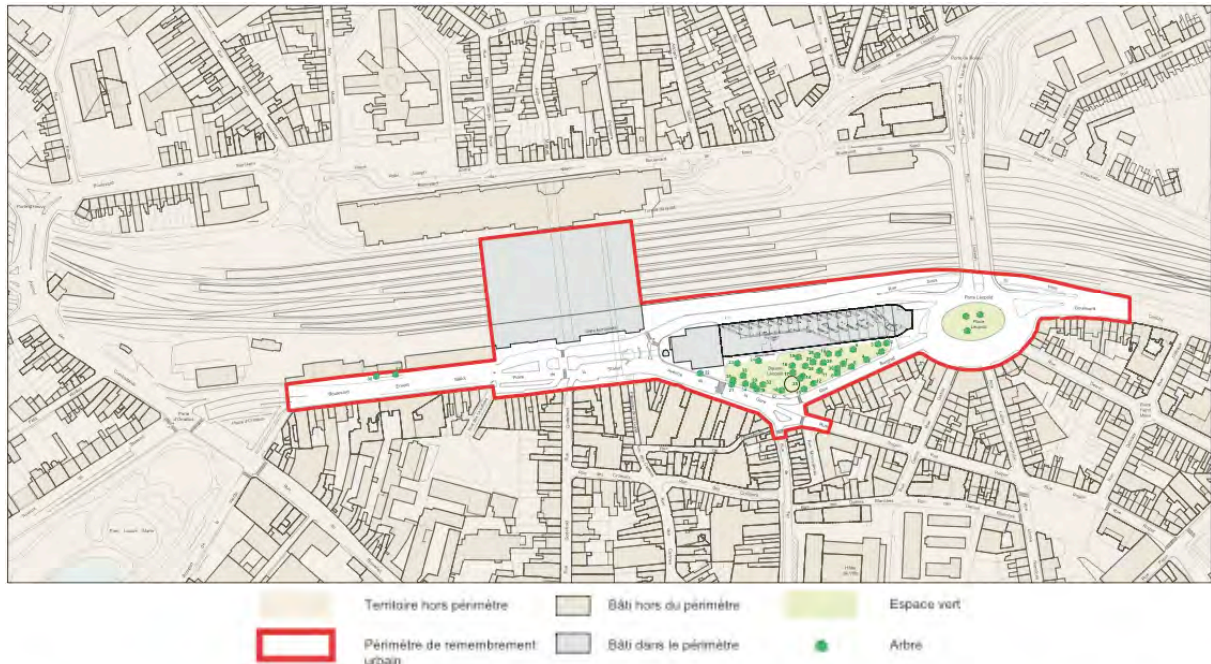
Le périmètre comprend des bâtiments accueillant des fonctions importantes du Centre ville :

- la gare ferroviaire de Namur comprenant les différents services publics et privés, les équipements et infrastructures techniques situés dans le bâtiment des voyageurs et dans le travel center sur la dalle couvrant les voies,
- la gare des autobus du TEC,
- les bureaux situés au dessus de la gare des autobus,
- le complexe commercial comprenant le magasin C&A et « Le Namur »,
- le pavillon d'accueil du tourisme,

- le pavillon vélo de la place de la station récemment déplacé dans le bâtiment de la gare.

La carte suivante présente les différentes activités polarisantes dans et autour du périmètre de l'étude. On recense la Sambre, le palais de justice et les anciens abattoirs de Bomel-Saint-Servais en tant qu'activité ou ancienne activité symbolique.

Les espaces verts situés à proximité sont le square Léopold, la place Léopold, et le square Louise-Marie.



n°	NOM FRANÇAIS	NOM LATIN	CIRCUMFÉRENCE	ANNÉE	n°	NOM FRANÇAIS	NOM LATIN	CIRCUMFÉRENCE	ANNÉE
1	Tilleul à grandes feuilles	Tilia platyphylloides	3,90	inconnue	19	Erable	Acer sp.	2,34	inconnue
2	Orme	Ulmus sp.	1,85	inconnue	20	Platan commun	Platanus x hispanica	2,41	inconnue
3	Orme	Ulmus sp.	1,81	inconnue	21	Erable sycamore	Acer pseudoplatanus	2,87	inconnue
4	Orme	Ulmus sp.	1,71	inconnue	22	L'arbre aux mille-étoiles	Ginkgo biloba	1,86	inconnue
5	Orme	Ulmus sp.	1,34	inconnue	23	Platan commun	Platanus x hispanica	2,67	inconnue
6	Orme	Ulmus sp.	1,54	inconnue	24	Platan commun	Platanus x hispanica	2,72	inconnue
7	Platan commun	Platanus x hispanica	3,80	inconnue	25	Pavot	Anemone pavica splendens		2005
8	Erable sycamore	Acer pseudoplatanus	1,79	inconnue	26	Pommier	Malus crabapple		2005
9	Platan commun	Platanus x hispanica	3,45	inconnue	27	Pommier	Malus rubra obcordata		2009
10	Févier d'Amérique	Gleditsia triacanthos	1,30	inconnue	28	Pterocarya à feuilles de fougères	Pterocarya stanleyana fern leaf		2005
11	Platan commun	Platanus x hispanica	2,64	inconnue	29	Chêne du Japon	Quercus dentata japonensis		2005
12	Platan commun	Platanus x hispanica	2,27	inconnue	30	Magnolia	Magnolia 'Charles Coates'		2005
13	Erable sycamore	Acer pseudoplatanus	1,45	inconnue	32	Chêne d'Osage	Quercus oglethorpensis		2004
14	Erable champêtre	Acer campestre	0,48	inconnue	33	Erable de David	Acer davidi 'Georges Forest'		2004
15	Hêtre commun	Fagus sylvatica	3,06	inconnue	34	Chêne vert	Quercus ilex		2004
16	Orme	Ulmus sp.	3,29	inconnue	35	Aronia à feuilles brillantes	Aronia arbutifolia brilliant		2004
17	Tilleul à grandes feuilles	Tilia platyphylloides	3,37	inconnue	36	Platan commun	Platanus x hispanica		inconnue
18	Erable plane	Acer platanoides	1,38	inconnue	37	Platan commun	Platanus x hispanica		inconnue

cfr. Situation de fait les espaces verts en format A3 en annexe

Les plus grands pôles d'emploi sont constitués par les bâtiments du SPW au nord de la gare et par l'hôtel de ville. Les fonctions de commerce sont assurées à la fois par les commerces du boulevard Mélot et par les autres commerces de la Corbeille, notamment dans le piétonnier.

Les pôles de mobilité sont bien entendu représentés par la gare elle-même et par la gare des bus ainsi que par la maison du TEC et la maison des cyclistes.

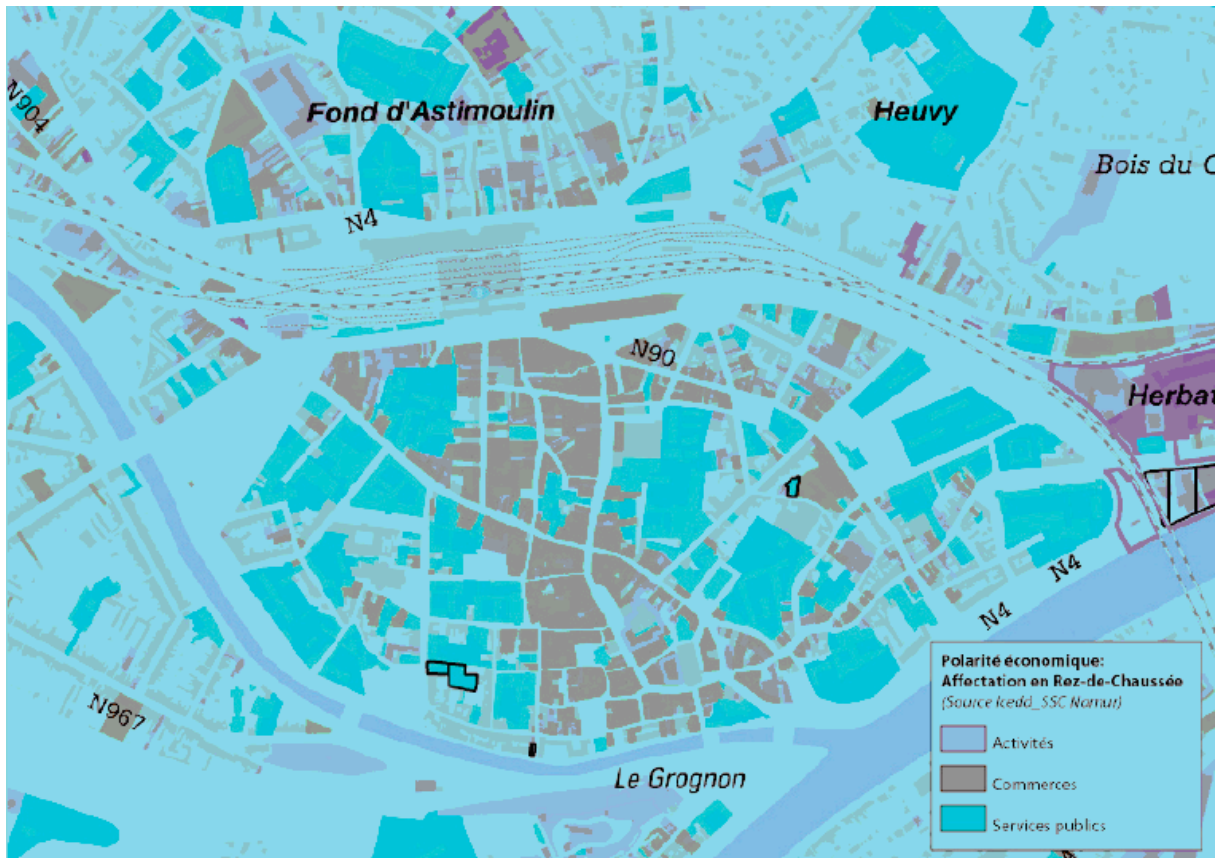


Activités polarisantes du Centre Ville dans et autour du périmètre d'étude

3.3.1.2. Dynamique commerciale

Occupation des rez-de-chaussée

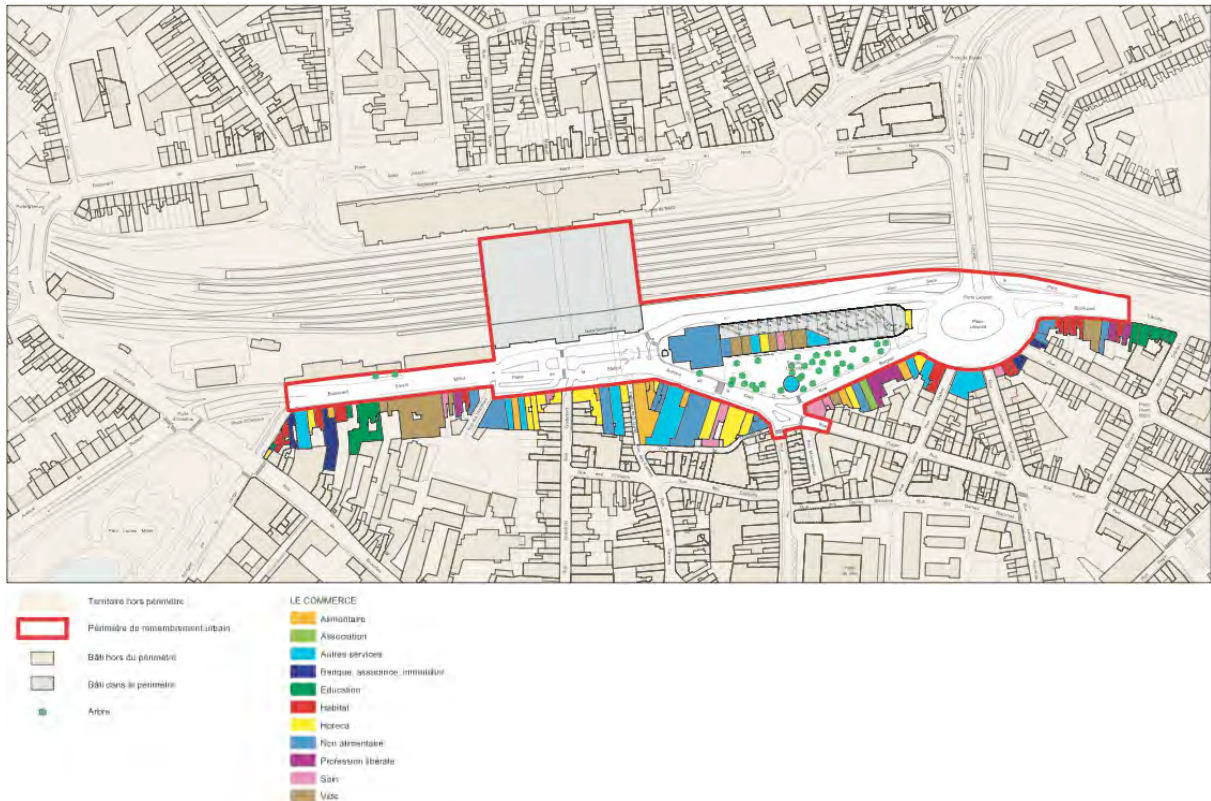
Le relevé des fonctions présentes au rez-de-chaussée des différents bâtiments fait apparaître les caractéristiques suivantes (sur un total de 98 bâtiments inventoriés). Le quartier de la gare présente donc une vocation commerciale, à la fois locale et régionale.



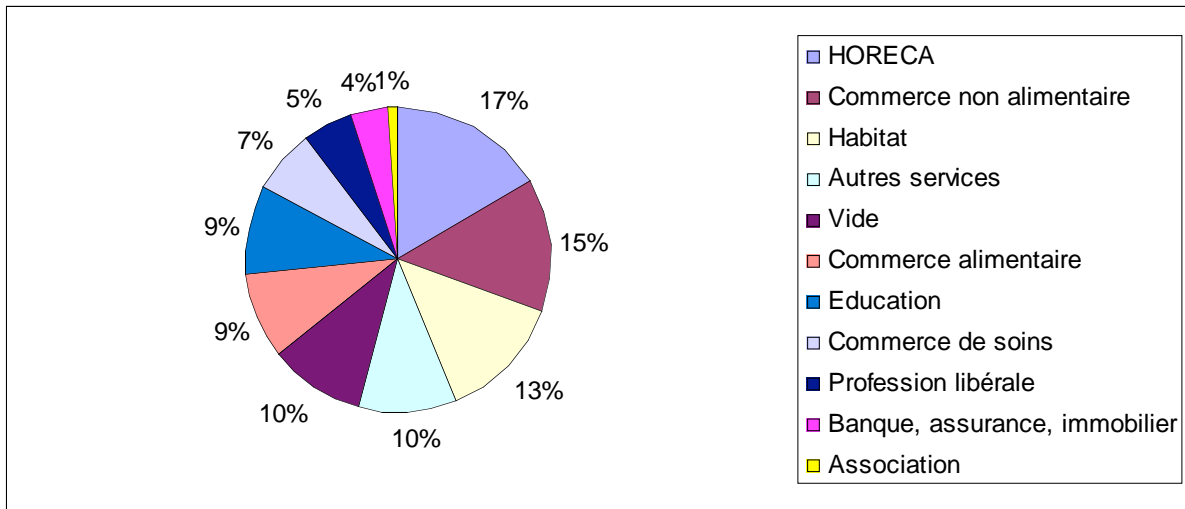
Polarité économique : affectation en rez-de-chaussée dans le périmètre et autour

Au sein du périmètre inventorié lors de la campagne de terrain en janvier 2011, on remarque que l'HORECA, l'habitat et les commerces non-alimentaires se partagent près de la moitié des occupations des rez-de-chaussée. C'est l'HORECA qui est majoritaire (17%), suivi de près par l'habitat et les commerces non-alimentaires. On recense par exemple, un grand nombre de magasins de vêtements, principalement de grandes chaînes commerciales. Les commerces alimentaires (boulangerie, charcuterie, ...) occupent près de 9% des rez-de-chaussée et 10% sont occupés par les autres services. 9 % sont occupés par des activités d'éducation (CEFOR, formation des accompagnateurs de train SNCB, ...).

On notera également que 10% des rez-de-chaussée sont vides. Ces bâtiments se situent principalement le long du boulevard Mélot (de part et d'autre du centre de formation des accompagnateurs de train SNCB), le long du boulevard Cauchy (bureau de l'ancien FOREM qui est actuellement inoccupé) pour les plus grands et dans le bâtiment « Le Namur » entre le C&A et la gare des bus à proprement parler.



cfr. Situation de fait – les commerces en format A3 en annexe



Description des différentes activités du rez-de-chaussée

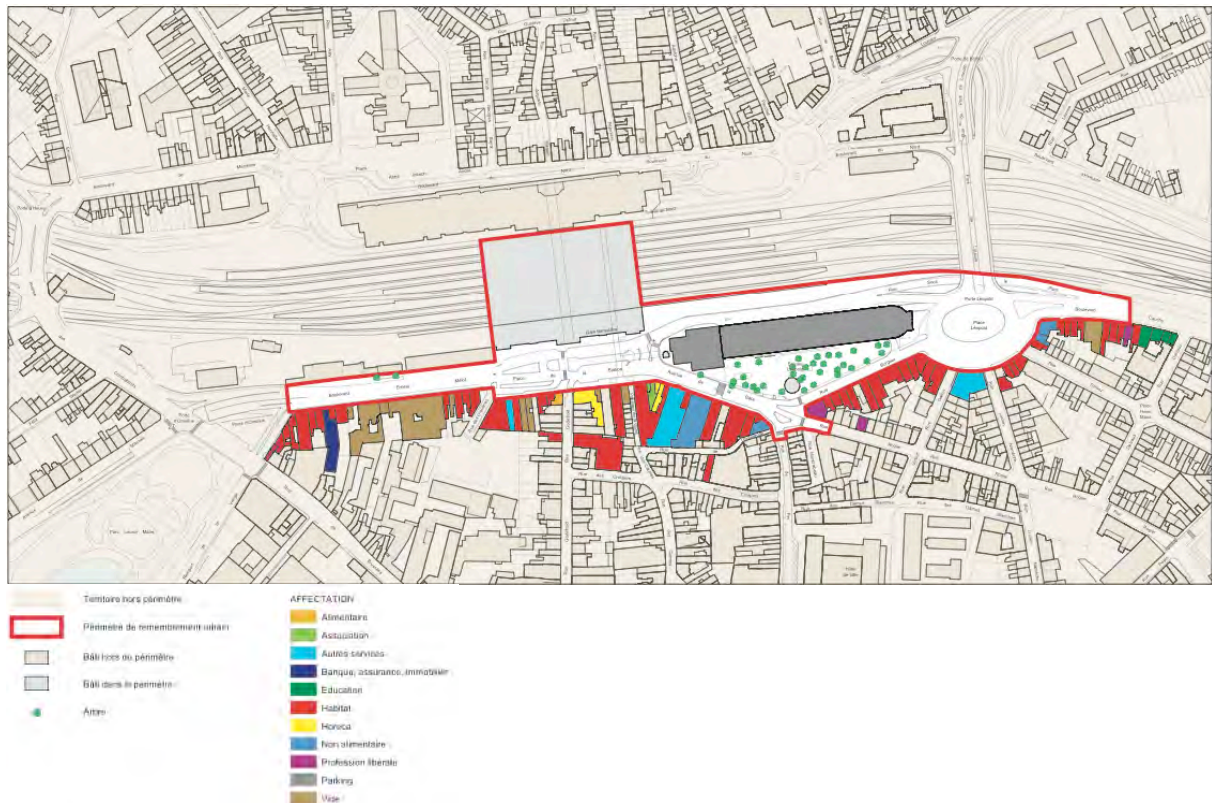
Il existe également un pavillon de l'office de tourisme situé sur le square Léopold qui représente le seul commerce directement lié à l'activité culturelle et historique de Namur.

La répartition spatiale des différentes fonctions au rez-de-chaussée est présentée sur la carte « commerces ».

Occupation des étages

L'occupation des étages a également été notée lors de la campagne de terrain. Le nombre d'étages inventorié se porte à 87 car il n'y a pas d'étage au dessus des commerces du

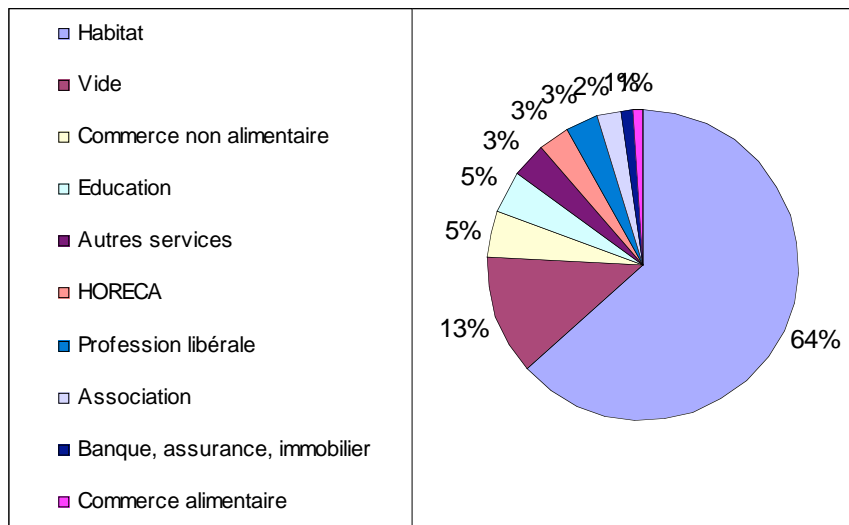
square Léopold. Si le périmètre étudié montre de nombreux commerces et services aux rez-de-chaussée, les étages sont par contre destinés à la fonction d'habitation (64%).



cfr. Situation de fait – affectation des étages en format A3 en annexe

Même si la plupart des étages sont destinés à l'habitat, certains commerçants utilisent leur étage pour la fonction commerciale, d'autres étages sont occupés par des bureaux.

A nouveau, un pourcentage important d'étages sont inoccupés (13%). Il s'agit principalement des bâtiments vides dans leur totalité, mais certains étages vides correspondent aux niveaux supérieurs des rez commerciaux.



Description des différentes activités du premier étage

Les commerces de la gare

Il n'a pas été possible de représenter les commerces de la gare de Namur sur la carte des commerces. Au rez-de-chaussée, on retrouve un point presse et un Quick. A l'étage se trouve également deux points café, un fleuriste, une sandwicherie, un magasin de friandises, un magasin de snacks et une librairie. Ces commerces montrent une bonne dynamique en raison de l'importance des personnes en transit dans la gare.

3.3.2. Sécurité et risques

3.3.2.1. Quartier de la gare (étude de 2010)

Les éléments présentés dans cette section sont ceux en provenance de la zone de Police de Namur. Les données sont issues du module traitement de ISLP. Les PV comptabilisés proviennent de toutes les zones de Police et de la Police fédérale.

Les rues constituant le quartier de la gare sont les suivantes : place Abbé Joseph André, boulevard du Nord, place Léopold, rue Borgnet, rue sous le Pont, square Léopold, avenue de la Gare, place de la Station, boulevard Mélot, rue des Ursulines, passage de la Gare, Rue Godefroid jusqu'à la rue de Croisiers, rue de Fer jusqu'à la rue des Croisiers, Rue de l'Inquiétude.

En 2010, dans le quartier de la gare, les faits les plus commis sont des vols et extorsions (267 faits – 45.6%). La deuxième catégorie des faits les plus représentés est celle des atteintes à l'intégrité (75, 12.8%). Il s'agit presque exclusivement de coups et blessures. Enfin, la 3^{ème} catégorie la plus représentée est celle des abus, escroquerie et délits économiques et financiers (46 faits, soit 7.9%).

Le tableau suivant présente les rues touchées par au moins 10 faits dans le quartier de la gare en 2010.

Nombre de faits	Lieu
161	Place de la Station
103	Avenue de la Gare
95	Square Léopold
70	Boulevard du Nord
39	Place Abbé Joseph André
30	Boulevard Ernest Mélot
19	Rue Borgnet
19	Rue Godefroid
12	Place Léopold
12	Rue de l'Inquiétude

Rues touchées par au moins 10 faits dans le quartier de la Gare (2010 ; Source : Police de Namur)

3.3.2.2. Quartier de la gare (évolution 2007 – 2008 – 2009)

Une autre étude présente l'évolution des faits dans la gare et les alentours de 2007 à 2009.

Les rues sélectionnées aux alentours de la gare sont les suivantes : boulevard de Merckem, place de la Station, boulevard du Nord, square Léopold, avenue de la Gare, boulevard Ernest Mélot, passage de la gare, place Léopold.

La place de la Station enregistre en 2009 40 % des plaintes sur l'entièreté de la zone. Le boulevard du Nord et le square Léopold arrivent en seconde position, avec 17 % des plaintes.

	2007	2008	2009
Avenue de la Gare	10%	12%	10%
Boulevard de Merckem	3%	4%	3%
Boulevard du Nord	16%	17%	17%
Boulevard Mélot	9%	7%	9%
Passage de la Gare	2%	6%	1%
Place de la Station	44%	46%	40%
Place Léopold	2%	1%	2%
Square Léopold	13%	7%	17%

Evolution de la criminalité dans le quartier de la gare (Source : Police de Namur)

Dans les alentours, les faits se déroulent majoritairement sur la voie publique (70%), le passage souterrain n'étant pas le lieu de crimes fréquents (1%).

	2007	2008	2009
Arrêt de bus, autocars/autobus, station de bus	9%	8%	7%
Ministère	0 (1 fait)	3%	4%
Parking couvert	5%	6%	7%
Parking ouvert	2%	3%	3%
Parking payant	3%	1%	3%
Passage souterrain	3%	2%	1%
Voie publique	69%	69%	70%
Indéfini	0 (2 faits)	1%	1%
Véhicule	9%	7%	4%

	2007	2008	2009
Gare de chemin de fer	14%	17%	23%
Quai/mur/ponton	0.04	11%	12%
Train	73%	65%	59%
Voie ferrée	9%	7%	7%

Evolution de la criminalité en gare de Namur et alentours (2007 à 2009, Source : Police de Namur)

3.3.2.3. Gare des bus

Pour les données de la gare des bus, seuls sont comptabilisés les PV enregistrés par la zone de Police de Namur pour des faits commis sur le territoire déterminé (et pas ceux en provenance d'autres zones ou de la police fédérale).

Le tableau suivant liste les différentes catégories de faits qui se sont produits en 2010 dans la gare des bus.

		2010		
VOLS	Vols sans violence	Autre	3	
		Vol de sac	1	
	Vols avec violence		Vol à main armée	2
			Racket et extorsion	1
			Autre	2
		9		
ATTEINTES À L'INTÉGRITÉ PHYSIQUE	Coups et blessures	4		
		4		
MŒURS	Viol	1		
		1		
ABUS, ESCROQUERIE, DÉLITS ÉCONOMIQUES ET FINANCIERS	Abus de confiance	1		
		1		
DÉLITS CONTRE L'AUTORITÉ ET LA CONFIANCE PUBLIQUE ET EXERCICE ILLÉGAL DE L'AUTORITÉ PUBLIQUE	Rébellion	1		
		1		
DÉLITS CONTRE LA SÉCURITÉ PUBLIQUE	Menaces	3		
		3		
STUPÉFIANTS	Détention, consommation, usage	2		
		2		
ARMES	Détention et port illégal	3		
		3		
LOIS SPÉCIALES	Ivresse	1		
		1		
TOTAL		25		

Ampleur de la criminalité – Gare des bus (2010 – Source : Police de Namur)

Les faits les plus courants sont des vols (9 faits sur les 25, soit 36%). Ensuite, nous avons les atteintes à l'intégrité physique (16%), les délits contre la sécurité publique (menaces) et les faits relatifs aux armes (12%).

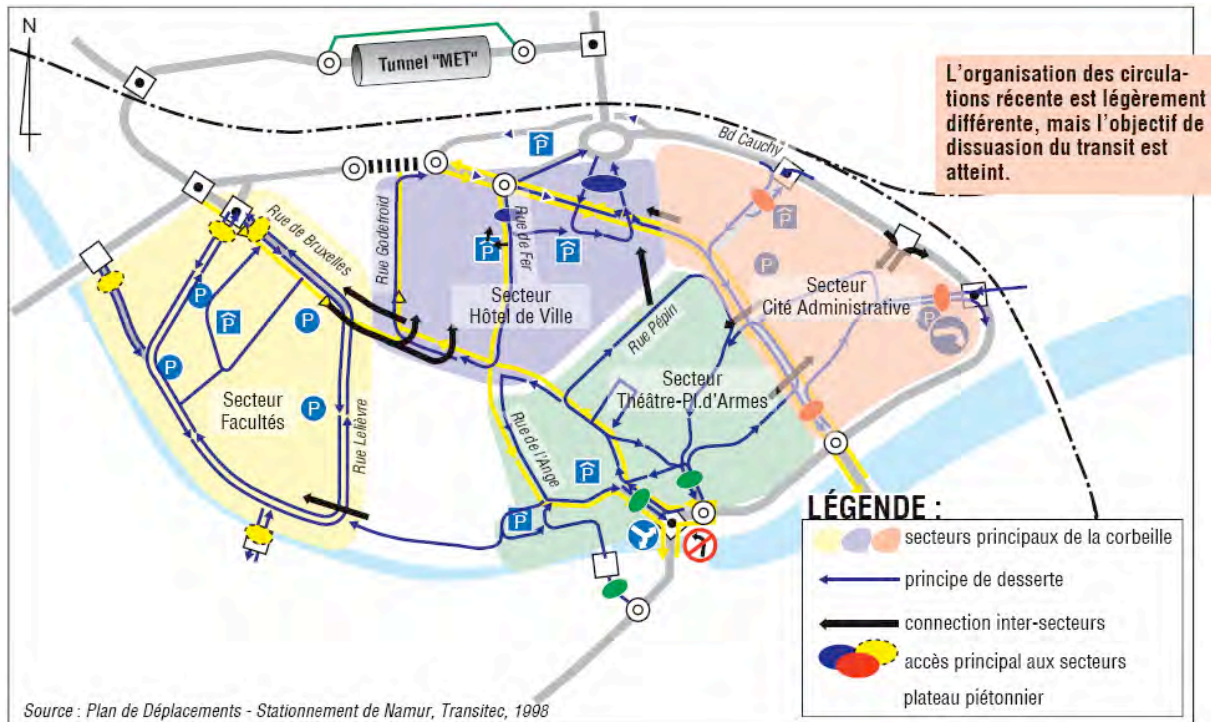
3.4. **Mobilité**

3.4.1. **Circulation automobile**

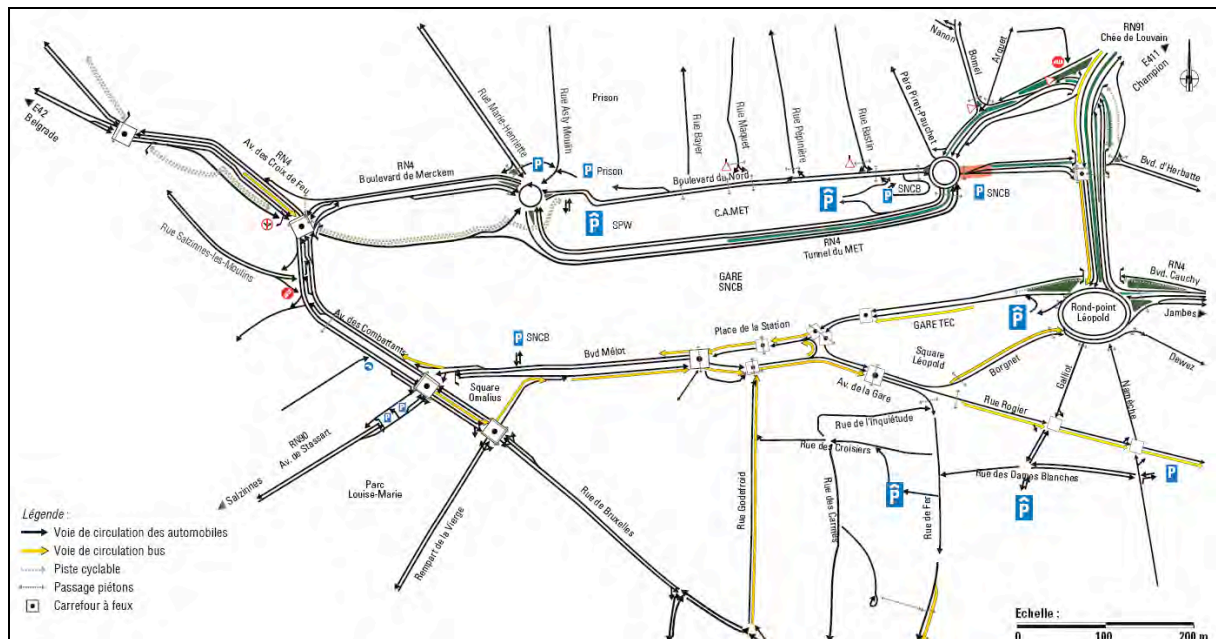
3.4.1.1. Accessibilité et sens de circulation

Mis en place suite à l'application du PCM de 1998, le plan de circulation a divisé la Corbeille en quatre secteurs : le secteur des facultés, de l'hôtel de ville, du théâtre, place d'Armes et de la cité administrative.

Pour empêcher le trafic de transit, une circulation par boucles indépendantes a été mise en place. La figure ci-dessous illustre les quatre secteurs, leurs « portes » d'accès ainsi que leur principe de desserte.

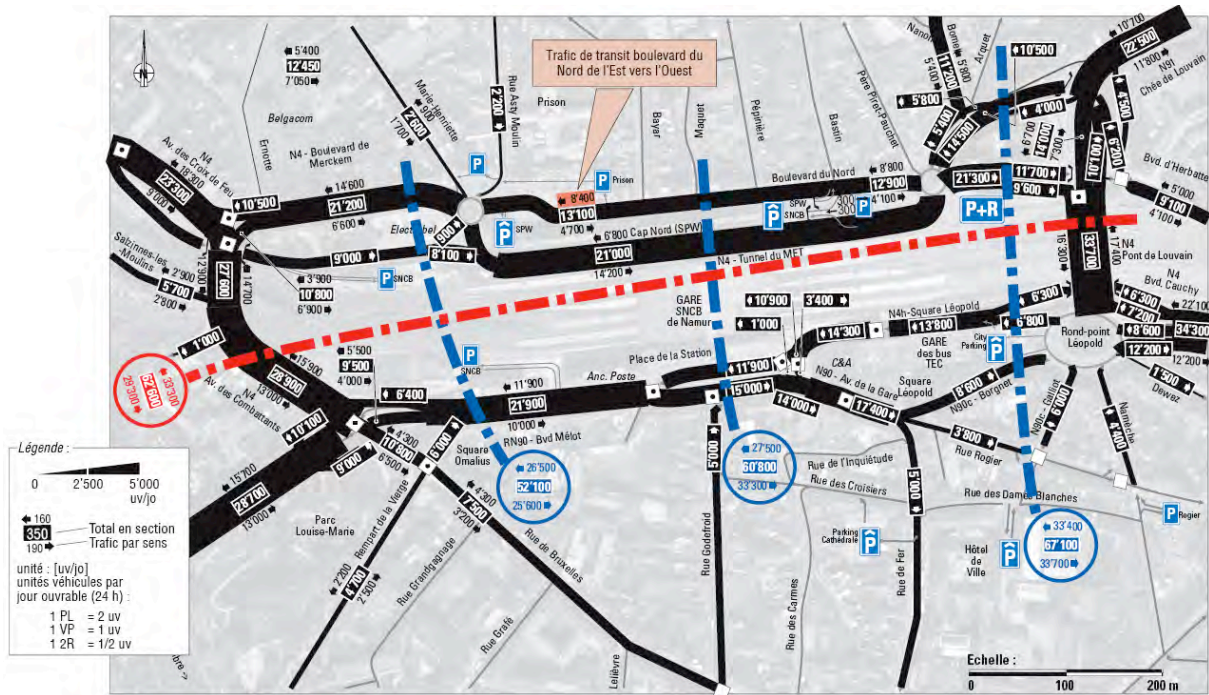


Dans la figure ci-dessous est illustré le schéma de circulation, à l'échelle du périmètre d'étude. Le positionnement des carrefours à feux, des voies de bus et des parkings (hors voirie) sont représentés.

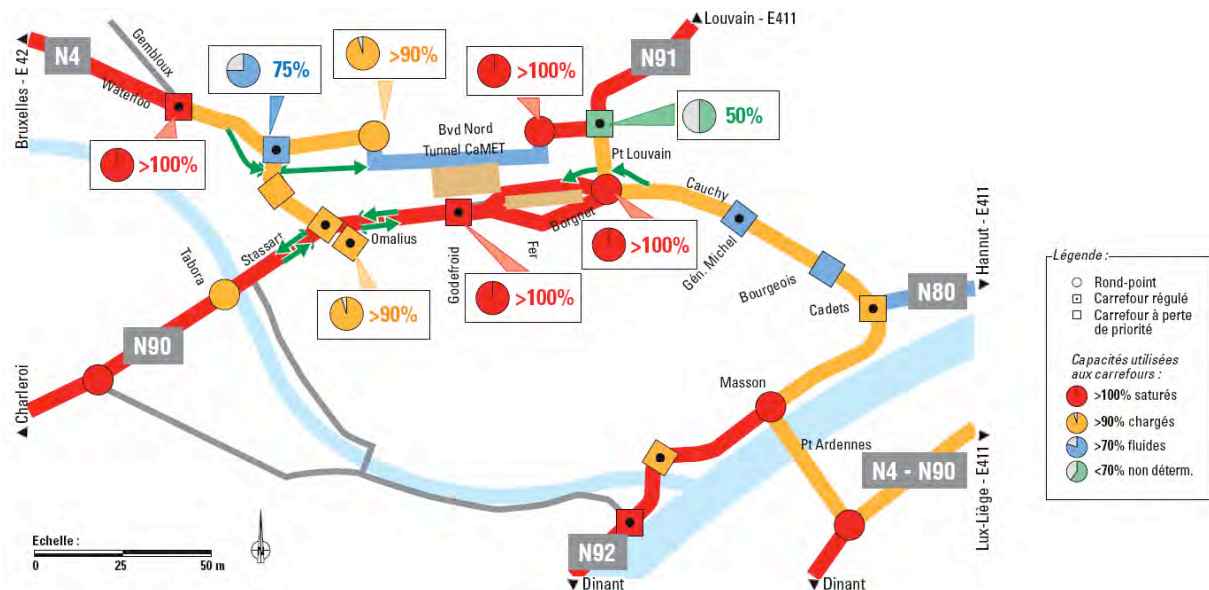


3.4.1.2. Charges de Trafic actuelles

La situation actuelle en matière de charges de trafic sur le réseau routier principal du périmètre se base sur les comptages réalisés en 2009.



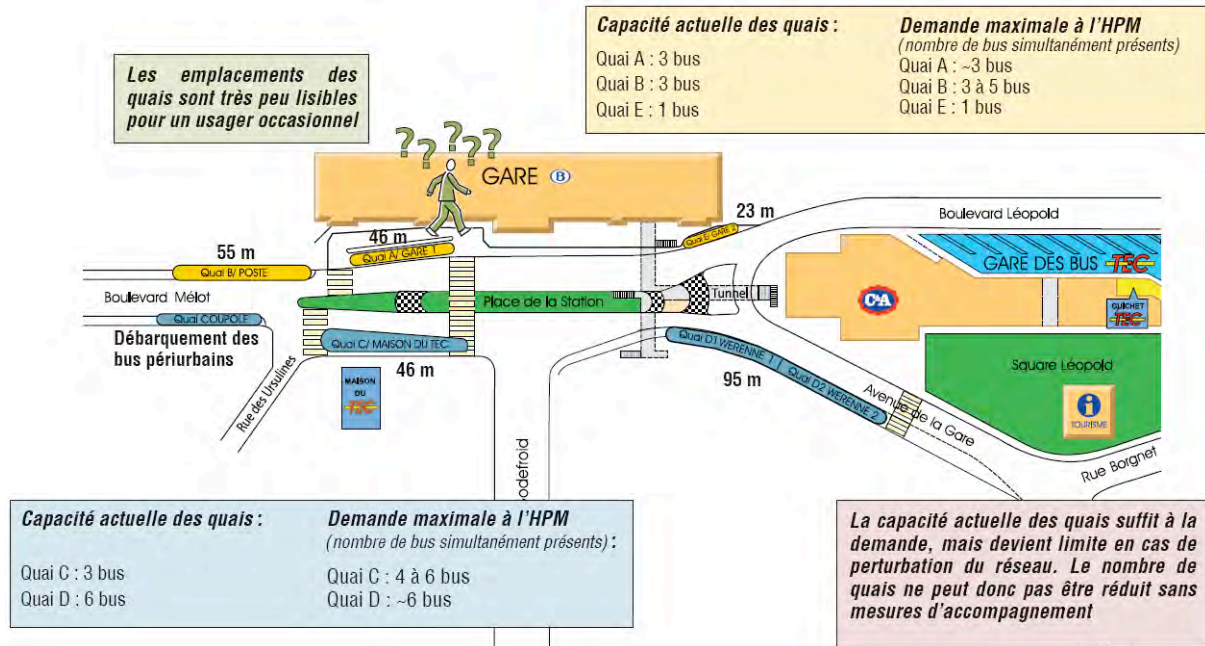
A l'heure de pointe déterminante du soir, les principaux carrefours de la zone d'étude sont saturés (rond-point Léopold, place de la Station). Les marges d'augmentation de trafic sur les principaux carrefours sont donc faibles et des mesures d'accompagnement seront nécessaires en cas de report de trafic sur ces axes.



3.4.2. Stationnement

Le stationnement en voirie s'organise de la sorte :

- Une vingtaine d'emplacements le long du boulevard Mélot
- Une dizaine d'emplacements à l'avenue de la Gare
- Une vingtaine d'emplacements rue Borgnet
- Une trentaine d'emplacements place Léopold



3.4.3.2. Réseau de bus périurbains

Le réseau de bus périurbains actuel du TEC est exploité sur le principe de lignes radiales. Parmi les quatre « portes » du quartier de la gare, c'est le rond-point Léopold qui subit la charge la plus importante : 46 % des bus, soit 271 bus/jour.



3.4.4. Transport en commun – réseau ferroviaire

La gare de Namur est un carrefour important du réseau ferroviaire. Elle est située à l'extrémité des lignes 125, 130, 154, 161 et 162. Autrefois, la ligne 142 s'y terminait aussi. Mise en service le 11 novembre 1864, son code télégraphique est FNR.

Avec plus de 100 000 voyageurs par semaine (+/- 17 300 voyageurs / jour en semaine), il s'agit de la première gare de Wallonie en nombre de voyageurs. Des travaux de rénovation très importants y ont été menés, et la nouvelle gare, inaugurée le 19 septembre 2002, est désormais 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 fonction doit encore être trouvée. A un moment envisagée, l'implantation de cinémas n'est plus à l'ordre du jour. Une étude de faisabilité visant à implanter une gare de bus vient d'être finalisée.

La gare comporte 11 voies numérotées de 1 à 11 en partant du bâtiment de la gare.

Les voies 1 et 2 sont réservées aux trains de marchandises (liaison Athus-Meuse via la ligne 154) et sont isolées acoustiquement. Ce pertuis est équipé d'un dispositif de brumisateurs pour faire face à un éventuel accident d'exploitation.

La desserte est la suivante :

- Thalys : Liège-Guillemins - Namur - Paris-Nord
- INT
- IC D : Lille - Namur - Liège-Guillemins - Herstal
- IC J : Bruxelles - Namur - Luxembourg (ligne 161-162)
- IC M : Bruxelles - Namur - Liers | Dinant
- IR n : Essen - Antwerpen - Bruxelles - Charleroi - Namur - Jambes
- L : Namur - Ottignies - Wavre
- L : Namur - Ciney
- L : Liège-Guillemins - Namur – Tamines

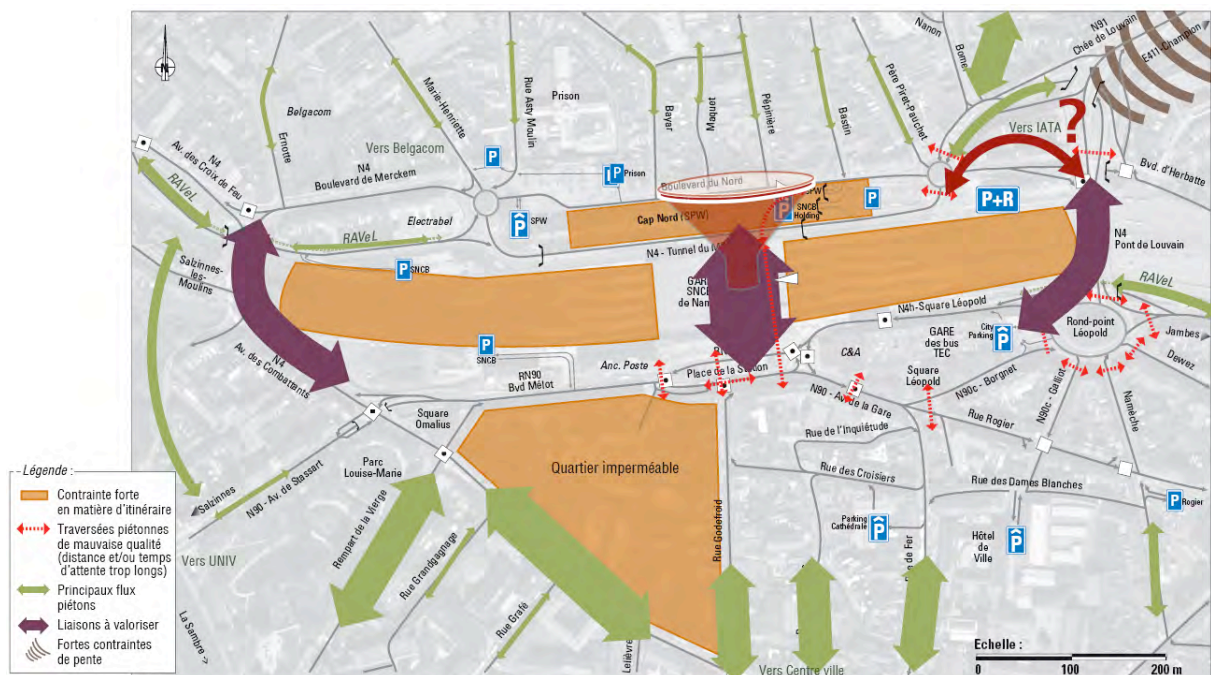
3.4.5. Vélos et piétons

Les importants flux piétons au sein du périmètre d'étude s'écoulent en trois axes majeurs :

- Le boulevard Mélot notamment pour les flux issus du secteur des facultés
- La rue Godefroid pour les flux issus du secteur des facultés et du centre-ville
- Le passage de la Gare et l'avenue de la gare pour les flux issus du centre-ville ainsi que du secteur de la cité administrative

Ces trois liaisons piétonnes principales sont relativement bien canalisées. Elles convergent vers des traversées piétonnes bien identifiées mais peu optimales en matière de temps d'attente et de synchronisation.

Comme l'illustre la figure ci-dessous, les principales liaisons piétonnes à améliorer sont relatives à la « coupure » induite par les voies ferrées : Combattants/Croix de Feu, pont de Louvain et traversée de la gare.



En matière de mobilité cyclable, ces trois liaisons sont également problématiques. Compte tenu des contraintes et opportunités, c'est l'axe Combattants/Croix de Feu qui est actuellement prioritaire pour la Ville de Namur en matière d'aménagement. Cette liaison présente un enjeu important, notamment en matière de connexion entre le RAVeL et la gare.

L'axe du Pont de Louvain et du Boulevard Cauchy est insécurisant pour les cyclistes. Venant de Jambes via le Boulevard Cauchy, il est possible d'emprunter une piste cyclable bidirectionnelle, en dénivelé du rond-point Léopold. Le désavantage propre à ce type d'aménagement est de générer des traversées cyclable relativement dangereuses, permettant de rejoindre ou de quitter la piste. La connexion à ce cheminement est dangereuse côté Jambes, et délicate côté gare, où le cycliste est brusquement renvoyé sur une bande de tourner à gauche après la bande bus/vélo. D'une manière générale, l'aménagement actuel de la place de la station présente un manque de lisibilité et de jalonnement cyclable, où le cycliste est amené à passer d'usager de la route à piéton sans trouver sa place.

Au-delà des problèmes de continuité des cheminements, Namur présente un atout non négligeable qu'est le Point Vélo. Localisé à la gare, il permet de développer la mobilité cyclable en proposant un service d'entretien, de réparation de formation et d'information.

Au sein du périmètre d'étude, l'offre en stationnement vélo s'organise de la sorte :

- 25 box vélos fermés à la gare³
- 24 emplacements couverts dans le parking au niveau -3

³ A noter qu'une demande croissante pour du stationnement vélo sécurisé est adressée au Point Vélo.

- + - 60 emplacements en rateliers non couverts à la gare
- 19 arceaux côté Point Vélo
- 2 arceaux côté rue Godefroid, 2 arceaux côté gare, 2 à la rue Moncrabeau ainsi qu'au débouché du passage de la Gare.
- Une quinzaine d'arceaux dont une partie couverte côté gare par un surplomb du bâtiment C&A.

3.5. Environnement

Le périmètre de remembrement urbain est caractéristique d'un milieu urbain dense. La description des aspects sur la diversité biologique, la faune et la flore sera donc relativement limitée. L'environnement s'entend ici d'un point de vue patrimonial, paysager, énergétique. Les éléments ayant un impact sont les constructions, les aménagements d'espaces publics et la mobilité.

Pour bon nombre de ces thématiques, la description de la situation actuelle sera réalisée au moment où l'évaluation environnementale sera présentée. Il est en effet plus facile de décrire l'impact du projet sur la situation existante et dès lors de la présenter à cet endroit. Les thématiques présentées ici sont les thématiques jugées pertinentes pour déterminer les enjeux environnementaux sur le périmètre.

3.5.1. Sol et sous-sol

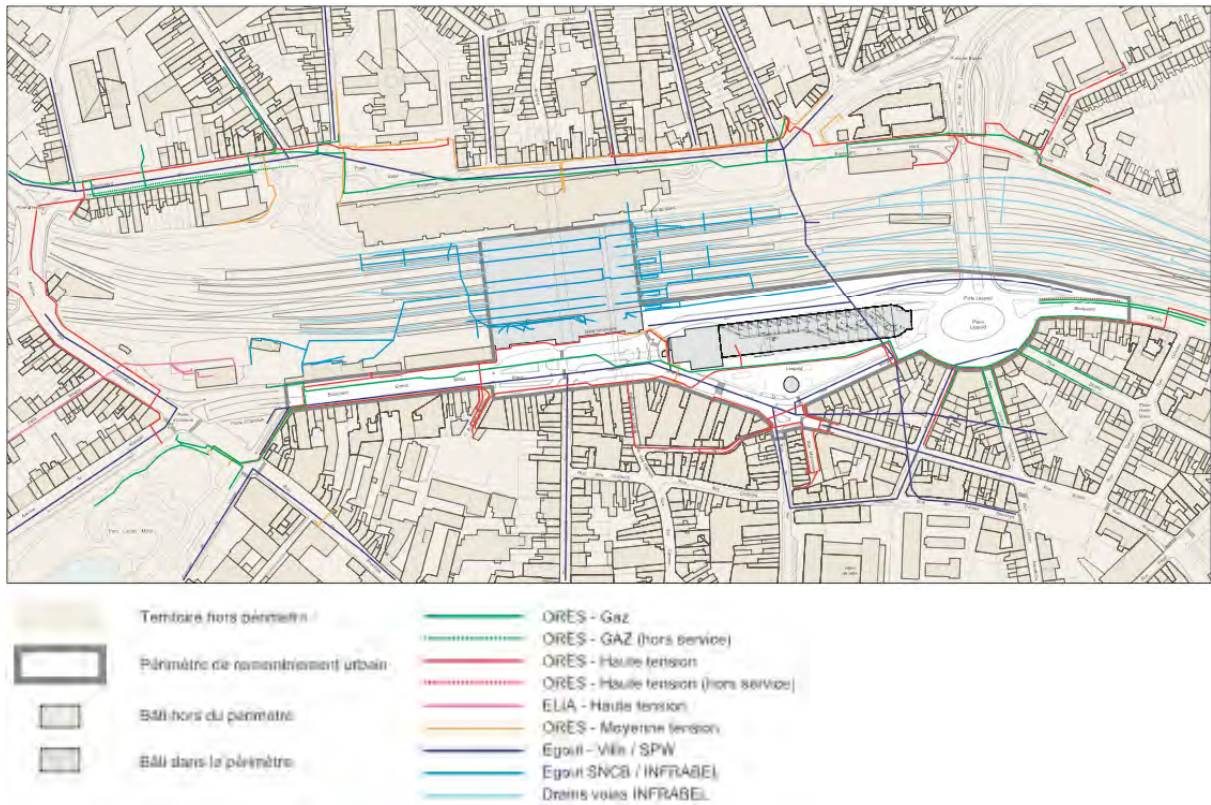
3.5.1.1. La nature des sols et du sous-sol

Les sous-sols du périmètre sont caractérisés par des alluvions du quaternaire. Sur la carte numérique des sols de Wallonie, le périmètre n'a pas été caractérisé. Ces sols ont vraisemblablement été fortement remaniés au cours du développement de la gare.

Les zones vulnérables sont des zones dans lesquelles les teneurs en nitrate dépassent les 50 mg/l ou risquent de les dépasser. Elles ont été délimitées et sont au nombre de 6, à savoir : les Sables Bruxelliens, le Crétacé de Hesbaye, le territoire de Comines, le Pays de Herve, le Sud Namurois et le Nord du sillon Sambre et Meuse. L'entièreté de la zone est située en zone vulnérable du Nord du sillon Sambre et Meuse.

Ces zones vulnérables sont à mettre en relation avec la géologie des aquifères présents en sous-sol. En effet, on remarque que les zones vulnérables sont essentiellement présentes là où sont présents des craies, des sables et des calcaires.

3.5.1.2. Réseaux d'impétrants



cfr. Situation de fait – les impétrants en format A3 en annexe

Les réseaux suivants ont été positionnés sur le périmètre d'étude : les drains des voies Infrabel, les égouts, les lignes d'Ores (gaz, moyenne et haute tension), la ligne d'Elia (haute tension) et la conduite Fluxys (gaz). La position des câbles et des conduites est donnée à titre indicatif et doit être vérifiée sur le terrain par l'adjudicataire. Afin de ne pas surcharger la carte, les câbles basse tension et les conduites basse pression ne sont pas repérées sur le plan.

Au sein du périmètre d'étude, on distingue : les lignes d'ORES (gaz, moyenne et haute tension). Tous les égouts sont placés dans le périmètre.

3.5.2. Espaces publics

3.5.2.1. La place de la Station

En terme d'espace public, la place de la Station ne joue actuellement pas un rôle important. Seul l'îlot central est actuellement arboré et planté de parterres, mais il n'est utilisé par les passants que pour rejoindre le centre ville en traversant les deux passages pour piétons situés devant la gare.



3.5.2.2. La place Léopold

La place Léopold comprend trois tilleuls (*Tilia platyphylla*) disposés autour du monument érigé à la mémoire du Roi *Léopold 1^{er}* et inauguré en 1869. Il ne peut être considéré comme espace public car la traversée des bandes de circulation du rond point n'est absolument pas conseillée pour les piétons.



Source : http://photos.de.belgique.over-blog.com/photo-25296-square-leopold-namur-2_jpg.html

3.5.2.3. Le square Léopold ou square de l'Europe unie

Le square Léopold présente une superficie de ~ 57,84 ares. Situé au nord de la rue de Fer, il est principalement traversé par les passants souhaitant se rendre des commerces à la gare des bus et le parking ou quittant la gare des bus et le parking pour se rendre dans les commerces.

Les aménagements particuliers sur ce square sont : un monument, l'office de tourisme de la Ville, une piste de skate board, dix bancs, et un pigeonnier. Il est fortement arboré et de nouvelles plantations ont été récemment (2004 et 2005) réalisées par la Ville de Namur.



http://photos.de.belgique.over-blog.com/photo-25296-square-leopold-namur-2_jpg.html

Une campagne de mesure a été réalisée en janvier 2011 afin de répertorier et de mesurer les différents arbres présents sur le square. On recense 24 arbres adultes dont la circonférence à 1.50m a été mesurée ainsi que 11 arbres nouvellement plantés (2004 et 2005). Le tableau suivant reprend ces informations.

espece_lat	espece_fr	Circonférence	Circonférence	annee_plantation
<i>Tilia platyphylla</i>	Tilleul à grandes feuilles	3,80		inconnue
<i>Ulmus laevis</i>	Orme lisse	1,85		inconnue
<i>Ulmus laevis</i>	Orme lisse	1,41		inconnue
<i>Ulmus laevis</i>	Orme lisse	1,71		inconnue
<i>Ulmus laevis</i>	Orme lisse	1,34		inconnue
<i>Ulmus laevis</i>	Orme lisse	1,54		inconnue
<i>Platanus x hispanica</i>	Platane commun	3,80		inconnue
<i>Acer pseudoplatanus</i>	Erable sycomore	1,79		inconnue
<i>Platanus x hispanica</i>	Platane commun	3,46		inconnue
<i>Gleditsia triacanthos</i>	Févier d'Amérique	1,30		inconnue
<i>Platanus x hispanica</i>	Platane commun	2,58		inconnue
<i>Platanus x hispanica</i>	Platane commun	2,27		inconnue
<i>Acer pseudoplatanus</i>	Erable sycomore	1,49	1,05	inconnue
<i>Acer campestre</i>	Erable champêtre	0,48		inconnue
<i>Fagus sylvatica</i>	Hêtre commun	3,09		inconnue
<i>Ulmus sp</i>	Orme	3,20		inconnue
<i>Tilia platyphylla</i>	Tilleul à grandes feuilles	3,37		inconnue
<i>Acer platanoides</i>	Erable plane	1,38		inconnue
<i>Acer sp</i>	Erable	2,34		inconnue
<i>Platanus x hispanica</i>	Platane commun	2,41		inconnue
<i>Acer pseudoplatanus</i>	Erable sycomore	2,47		inconnue
<i>Ginkgo biloba</i>	L'arbre aux milles écus	1,96		inconnue
<i>Platanus x hispanica</i>	Platane commun	2,57		inconnue
<i>Platanus x hispanica</i>	Platane commun	2,72		inconnue
<i>Aesculus pavia splendens</i>	Pavier	NA		2005
<i>Malus crittenden</i>	Pommier	NA		2005
<i>Malus red obelisk</i>	Pommier	NA		2009
<i>Pterocarya stenoptera fern leaf</i>	Pterocarya à feuilles de fougères	NA		2005
<i>Quercus dentata yannanensis</i>	Chêne du japon	NA		2005
<i>Magnolia 'Charles Coates'</i>	Magnolia	NA		2005
<i>Choisya ternata aztec pearl</i>	Oranger du Mexique	NA		2005
<i>Quercus oglethorpensis</i>	Chêne d'Oglethorpe	NA		2004
<i>Acer davidii 'Georges Forrest'</i>	Erable de David	NA		2004
<i>Quercus ilex</i>	Chêne vert	NA		2004
<i>Aronia arbutifolia brillant</i>	Aronia à feuilles d'arbusier Brillant	NA		2004

Liste et circonférence ou date de plantation des arbres du square Léopold
(source : ICEDD – Ville de Namur, janvier 2011).

On note donc la présence de très vieux arbres sur ce square, dont de très beaux spécimens d'ormes, de tilleuls et de platane. La présence de ces ormes adultes est d'autant plus remarquable que la graphiose, maladie fongique qui affecte toutes les espèces d'ormes adulte, a décimé les spécimens sur le territoire il y a quelques décennies.

Le *Ginkgo biloba* du square est classé comme arbre remarquable par le SPW.

3.5.3. Qualité de l'air

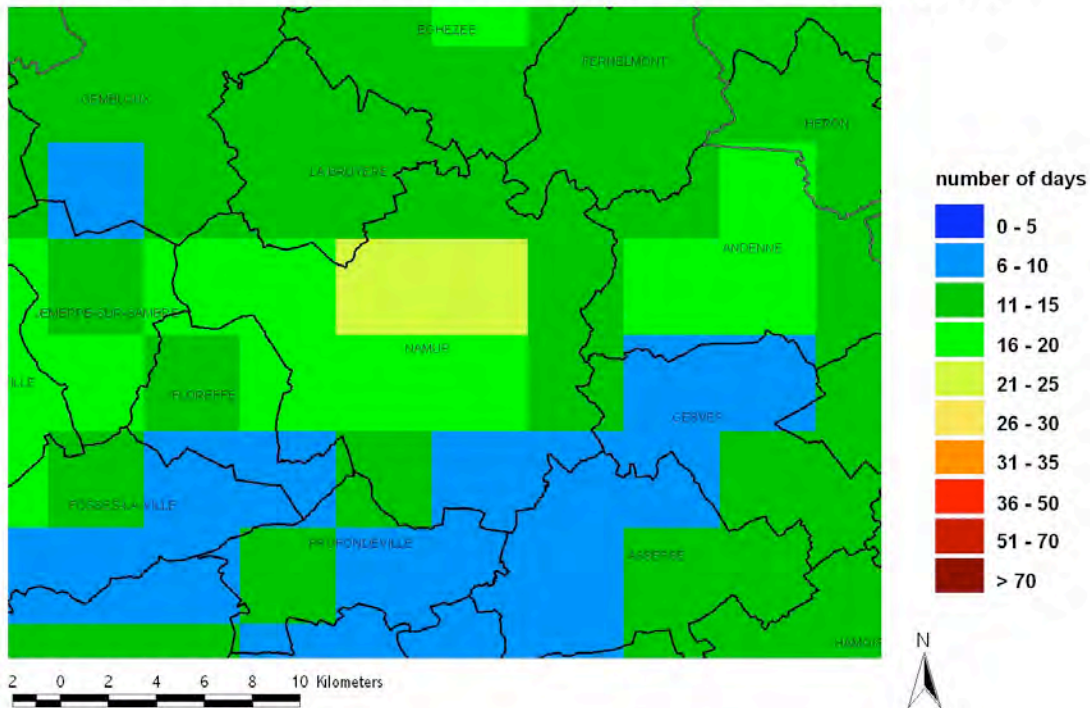
La qualité de l'air est mesurée par la cellule interrégionale de l'environnement (IRCEL CELINE). Des mesures périodiques sont effectuées et concernent notamment les mesures sur les particules fines, l'ozone ou le dioxyde d'azote.

Les particules fines ou particules en suspension (notées *PM* en anglais pour *Particulate Matter*) sont générées notamment par les activités anthropiques suivantes : le chauffage, la combustion de combustibles fossiles dans les véhicules, les centrales thermiques et de nombreux procédés industriels. On note PM_{10} les particules d'un diamètre aérodynamique inférieur à 10 micromètres. Les normes de qualité fixées par l'union européenne concernant ces particules sont les suivantes : le nombre de jours pendant lesquels la concentration en

PM₁₀ excède 50 µg/m³ ne peut dépasser 35. La moyenne annuelle ne peut dépasser le seuil de 40 µg/m³.

A titre informatif, les données concernant ces particules ont été réropolées par la cellule interrégionale de l'environnement et la carte suivante présente les concentrations observées sur le territoire communal.

Number of days daily mean PM₁₀ concentrations > 50 µg/m³ (2008)

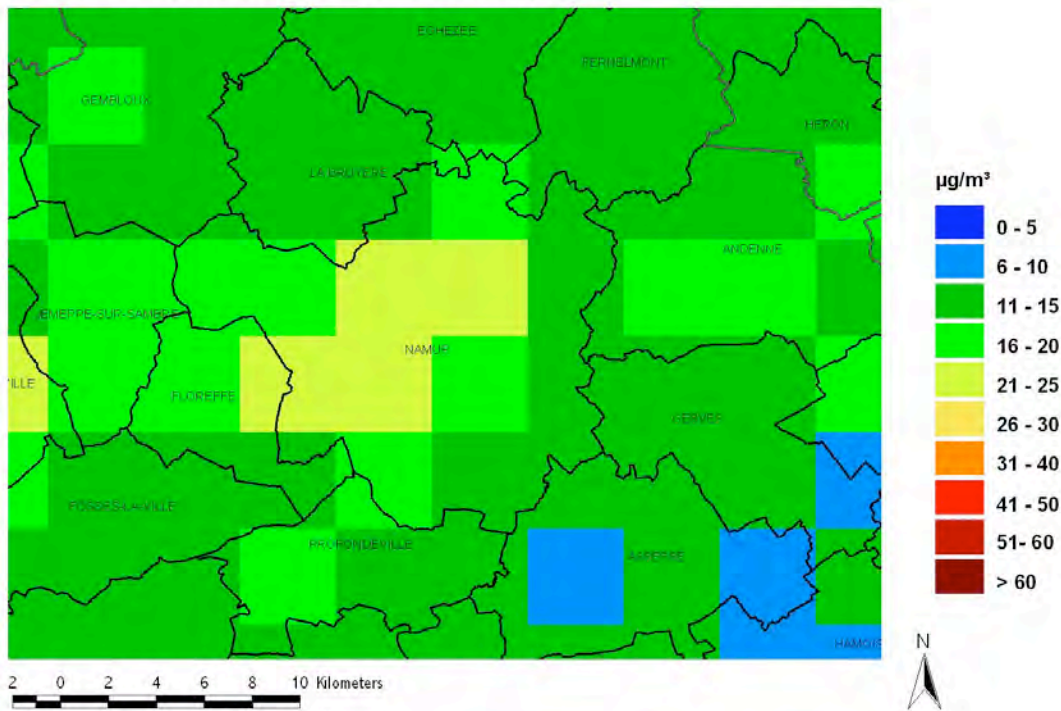


Nombre de jours au cours desquels la concentration en PM₁₀ a dépassé 50µg/m³ en 2008

On peut voir que la concentration en PM₁₀ est sensiblement plus importante dans la commune de Namur que dans les communes rurales avoisinantes. Le nombre de jours au cours desquels la concentration dépasse le seuil est cependant entre 21 et 25, ce qui reste inférieur à la norme fixée par l'union européenne.

Une des autres données collectée est le dioxyde d'azote (NO₂). Ce gaz provient majoritairement du trafic routier et d'autres processus de combustion. Sa présence dans l'air contribue à la formation et à la modification d'autres polluants et il est notamment à la base de la formation de certaines pluies acides. Les normes fixées au niveau européen concernant ce polluant sont les suivantes : le nombre d'heures pendant lesquelles la concentration en dioxyde d'azote dépasse les 200 µg/m³ ne peut dépasser 18. La moyenne annuelle ne peut quant à elle dépasser les 40 µg/m³. Ces seuils entreront en vigueur le 1^{er} janvier 2010.

La carte ci-dessous présente la concentration annuelle moyenne sur la commune de Namur et les communes avoisinantes. Elle se situe entre 11 et 25 µg/m³, ce qui reste inférieur au seuil moyen européen.

annual mean NO₂ concentrations (2008)

Concentration annuelle moyenne en NO₂ en 2008

3.5.4. Nuisances sonores

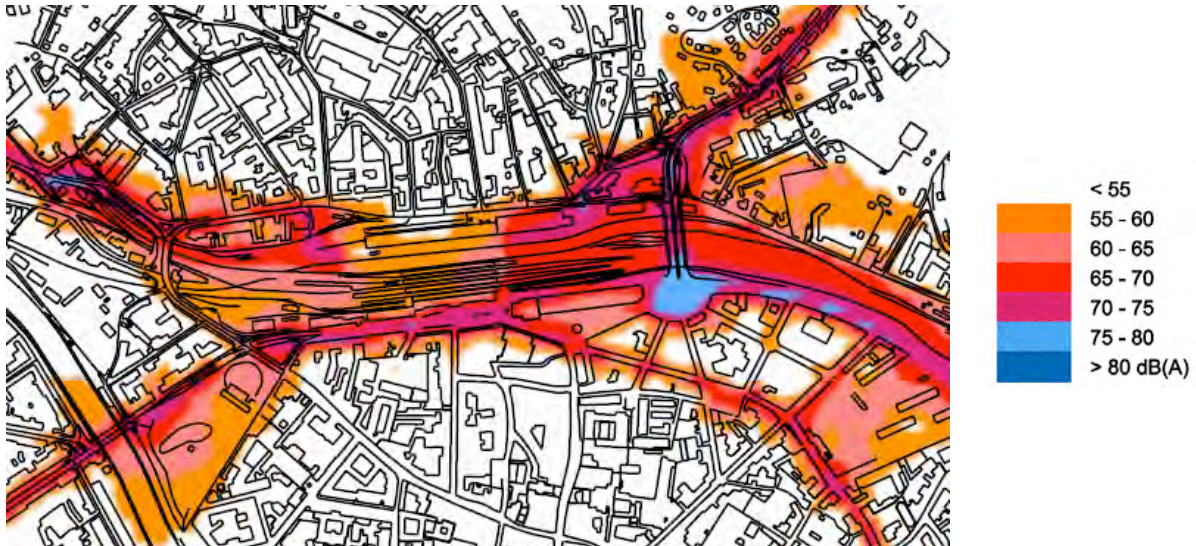
Le bruit des transports est l'un des principaux enjeux en Europe et les plaintes formulées à ce sujet sont toujours plus nombreuses. Le bruit peut constituer une atteinte à la santé humaine. Pour l'organisation mondiale de la santé notamment, les effets du bruit ne se limitent pas à la perturbation des communications ou une dégradation de l'acuité auditive. Ils peuvent s'étendre à des effets non auditifs tel que la perturbation du sommeil, l'hypertension artérielle, la réduction du champ de vision, l'irritation nerveuse occasionnant fatigue et dépression.

Ces constatations ont conduit l'ensemble des pays de l'Union Européenne à fonder une politique commune en matière de lutte contre le bruit dans l'environnement, qui a conduit à l'adoption de la directive n°2002/49/CE.

La première phase de mise en oeuvre de la directive consiste à cartographier l'exposition au bruit afin d'en informer le public avant de fonder les prochaines actions à mener.

La deuxième phase de la mise en oeuvre de la directive consistera justement à établir le plan d'action visant à gérer les problèmes et les effets du bruit, y compris, si nécessaire, la réduction du bruit auprès des grands axes routiers.

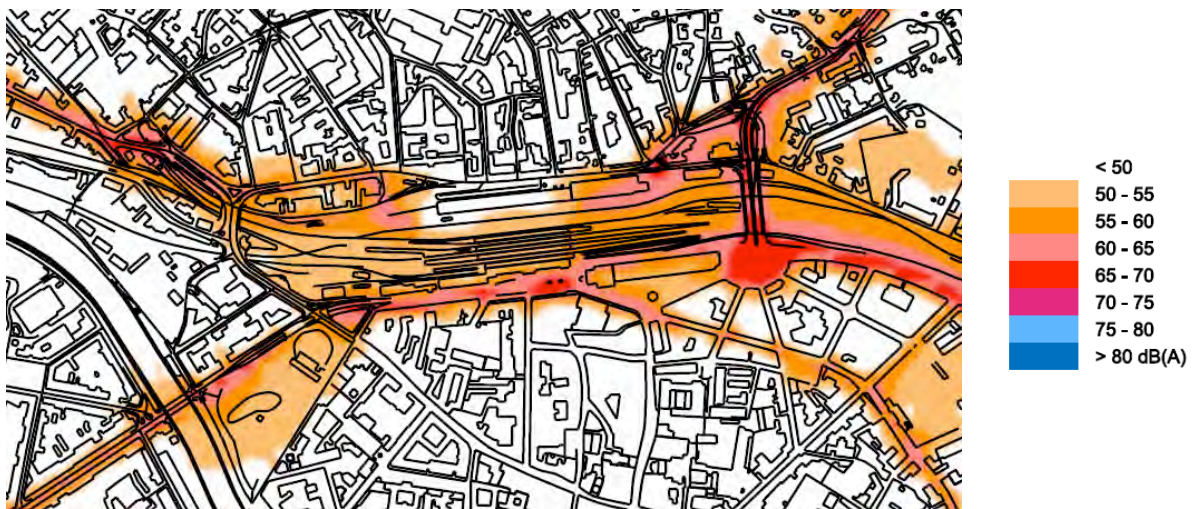
Les données présentées ci-après proviennent de la mise en oeuvre de la première partie de la Directive, soit la cartographie des axes routiers de plus de 6 mio de véhicules par an et des axes ferroviaires de plus de 60 000 trains par an et le calcul du nombre de personnes exposées aux différents niveaux de bruit à proximité de ces grands axes.



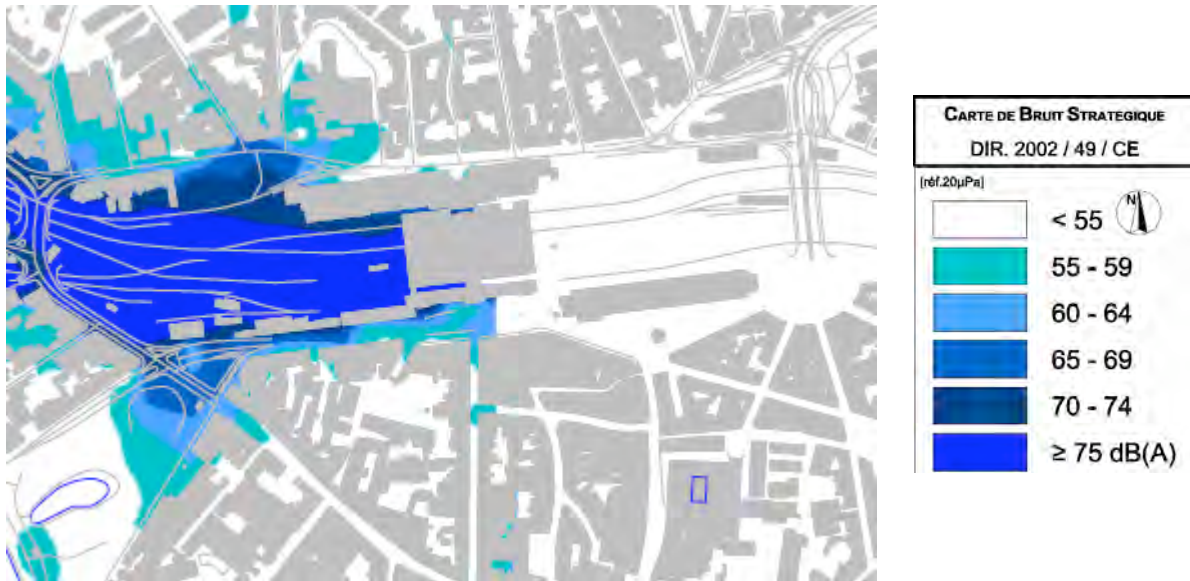
Niveaux sonores moyens annuels en dB(A) durant l'ensemble des périodes de jour, nuit et soirée (LDEN): axes routiers de plus de 6 mio de vehicules/an (Source : Carte de bruit stratégique – Acoustic Technologies et Région wallonne)

Des niveaux de LDEN de 55 dB(A) induisent une gêne chez 20% de la population.

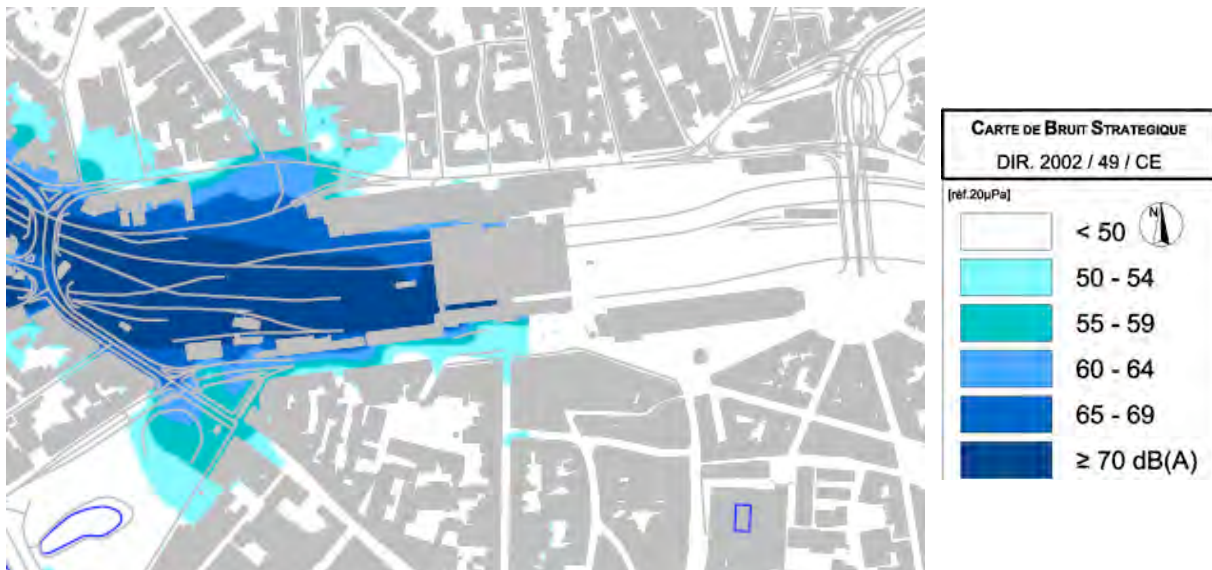
Le niveau sans effet néfaste observé chez un dormeur moyen en bonne santé est situé à un niveau LN de 42 dB(A)



Niveaux sonores moyens annuels en dB(A) durant les périodes de nuit (LN): axes routiers de plus de 6 mio de vehicules/an (Source : Carte de bruit stratégique – Acoustic Technologies et Région wallonne)

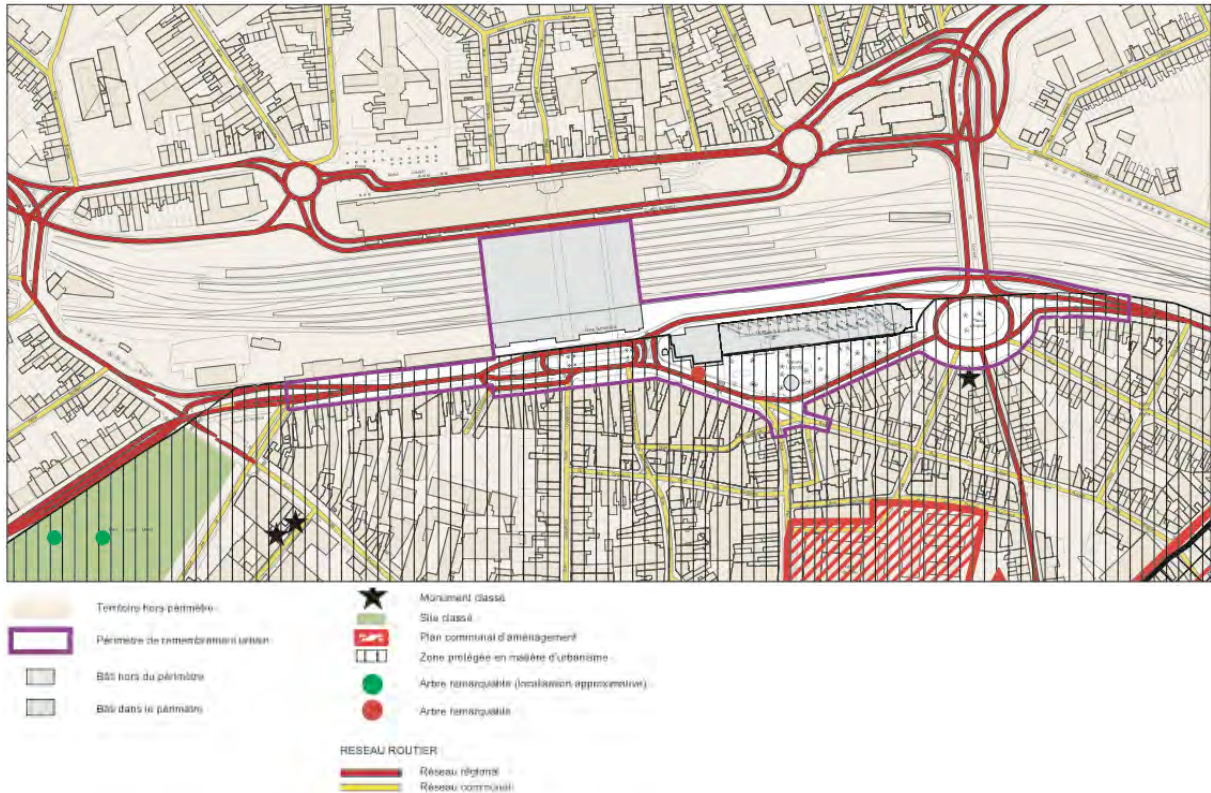


Niveaux sonores moyens annuels en dB(A) durant l'ensemble des périodes de jour, nuit et soirée (LDEN): axes ferroviaires dont le trafic annuel dépasse 60 000 passages de train (Source : .Carte de bruit stratégique – Acoustic Technologies et Région wallonne)



Niveaux sonores moyens annuels en dB(A) durant les périodes de nuit (LN): axes ferroviaires dont le trafic annuel dépasse 60 000 passages de train (Source : .Carte de bruit stratégique – Acoustic Technologies et Région wallonne)

3.6. Situation de droit



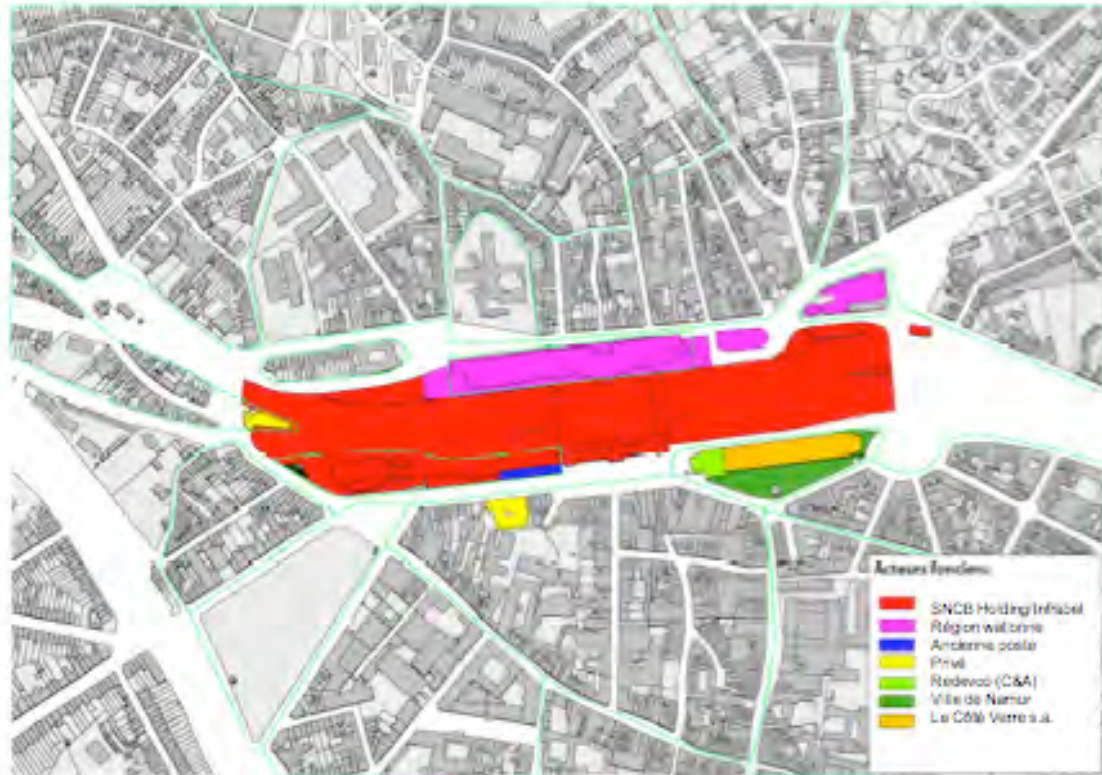
cfr. Situation de droit – la situation juridique en format A3 en annexe

3.6.1. Situation du plan de secteur

Le plan de secteur nous donne les affectations autorisées dans le périmètre d'étude. On remarquera qu'une grande partie de la Corbeille est située en périmètre d'intérêt culturel, historique et paysager. L'analyse de ce plan nous montre le grand nombre d'espaces voué aux équipements communautaires. Le site de la Citadelle est repris en espace vert et fait partie d'un périmètre d'intérêt paysager. Une partie du site est également repris en temps que périmètre d'intérêt culturel et historique. La gare et la dalle sont un site ferroviaire affecté en zone blanche au plan de secteur, c'est-à-dire qu'aucun usage n'y est précisé. Le décret zone blanche spécifie que l'autorité compétente pour délivrer les permis est le fonctionnaire délégué, la commune ne peut soumettre qu'un avis. Cette zone, propriété du groupe SNCB, prend une dimension considérable sur le périmètre étudié. Il montre la fracture ressentie entre la partie nord et sud.

3.6.2. Situation au cadastre

Présentation des différents acteurs fonciers en présence sur le territoire.



3.6.3. Autres contraintes juridiques

3.6.3.1. Règlement général sur les bâtisses

Le règlement général sur les bâtisses applicable aux zones protégées en matière d'urbanisme est en vigueur sur la Corbeille.

Ce règlement régional d'urbanisme vise à définir les modalités à suivre en matière de largeur de rues, d'harmonie de façades avec la zone à sauvegarder (hauteur, largeur, matériaux, pignon), de conformité des toitures aux constructions traditionnelles locales (pente, matériaux), de zones de cours et jardins, de traitement de sol, des rues, places, ruelles et impasses, de rez-de-chaussée commerciaux, etc.

Il s'applique sur une grande partie du périmètre de remembrement urbain (boulevard Ernest Mélot, place de la Station, avenue de la Gare, rue Borgnet, square Léopold, place Léopold et le début du boulevard Cauchy).

3.6.3.2. Schéma directeur Bomel-Saint-Servais

Le rapport final du Schéma directeur d'aménagement durable de Bomel-Saint-Servais a été approuvé par le Conseil communal le 19 octobre 2009.

3.6.3.3. Arbres et haies remarquables

Présence d'un arbre remarquable dans le périmètre de la zone d'étude (rond rouge pour emplacement indicatif dans la carte ci-dessous). Il s'agit d'un *Gingko biloba* dont le classement remonte au 14/12/1993.

4.- PRESENTATION DES PROJETS

4.1. Objectifs principaux du Périmètre de Remembrement Urbain

Pour rappel, le Périmètre de Remembrement Urbain du site de la gare de Namur vise principalement à intégrer les différents programmes des acteurs publics (Ville de Namur, SPW, SRWT, SNCB-Holding) avec le programme du Côté Verre s.a. (centre commercial). En cours d'étude, la réflexion a également intégré le front bâti du site du bâtiment de l'ancienne poste.

Cet outil urbanistique vise à orienter le développement d'une partie de la ville et d'assurer la cohérence entre les différentes interventions, principalement en veillant à assurer une qualité de l'espace public et de la mobilité.

4.2. Programmation

4.2.1. Préambule

La présente étude est réalisée sur base des différentes études récentes menées dans le périmètre concerné :

- Le schéma directeur « aménagement du site de la gare de Namur » (4.2.2) réalisé par Eurogare en partenariat avec la Ville de Namur, la SNCB Holding et la SRWT (août 2010) ;
- L' « étude de reports de trafic en cas de fermeture totale ou partielle de la circulation sur la place de la Station » (4.2.3) réalisé par Transitec (juillet 2010).

L'étude du Périmètre de Remembrement Urbain du site de la gare poursuit également la réflexion menée dans le cadre de la mission confiée à l'AM Atelier 4d et Atelier d'architecture sur la « réorganisation des espaces publics du Centre-Ville » (4.2.4)

Ces études ont été menées récemment sous la direction de la Ville et des différentes administrations, services et partenaires publics et privés.

L'étude du PRU intègre les conclusions de ces études et s'abstient de toute remise en question des différentes programmations et décisions en matière de mobilité.

De même, l'étude s'abstiendra d'émettre d'avis et de commentaires sur les aspects architecturaux des bâtiments concernés par le PRU.

Plusieurs acteurs privés souhaitent investir dans la partie nord de la Corbeille. Dans le périmètre du PRU, les sites convoités par les investisseurs concernent:

- le bâtiment actuel de la gare des bus et le square Léopold dans le but d'y construire un important complexe commercial (4.2.5) ;
- le bâtiment de l'ancienne poste pour la construction d'un nouvel immeuble de bureaux (4.2.6).

4.2.2. Schéma Directeur « aménagement du site de la gare de Namur »

Extrait :

Objet de l'étude de faisabilité

La présente étude de faisabilité porte sur l'aménagement du site de la gare de Namur, dalle comprise.



cfr. Etude de faisabilité « gare de Namur et abords » - Eurogare

Elle est établie avec l'idée de réunir les intérêts des partenaires autour d'objectifs partagés qui sont :

- *la réalisation d'une nouvelle gare de bus attractive et moderne intégrant des locaux à destination, entre autres, des voyageurs, du personnel de conduite, du dispatching et du personnel administratif du TEC Namur-Luxembourg ;*
- *l'affectation de la dalle de la gare ;*
- *le renforcement de l'attractivité commerciale du centre ville ;*
- *le développement de l'intermodalité et des modes doux.*

L'étude permet de donner une vue globale de ce que seront les interventions menant à la réalisation complète d'un projet et elle permet de donner une cohérence dans les décisions qui seront prises.

Objectifs et contenu de l'étude de faisabilité

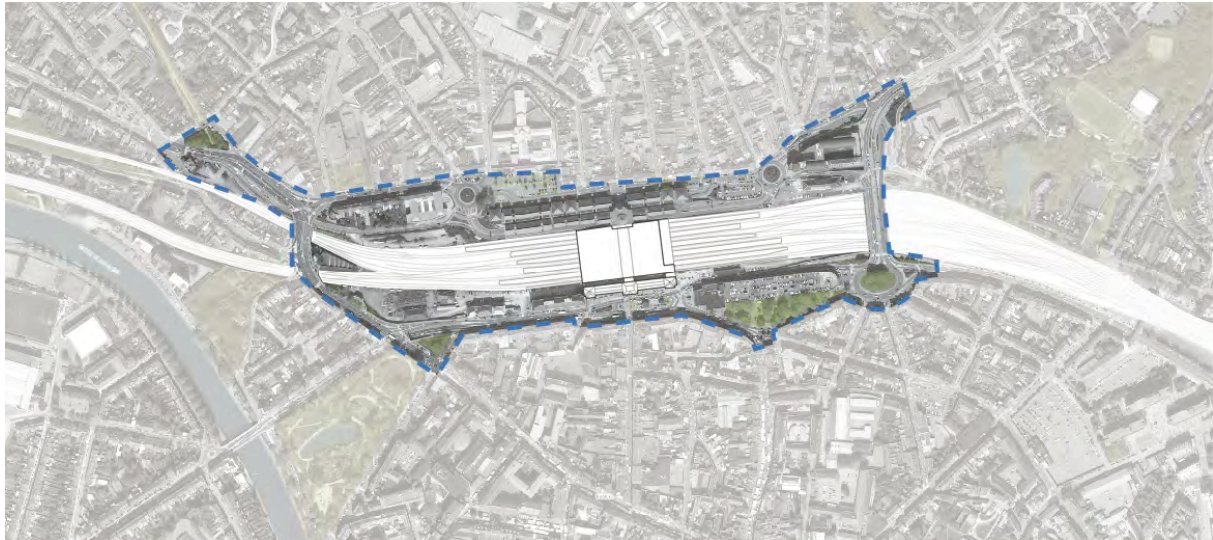
Il s'agit d'inscrire toute réflexion de la gare et de son quartier dans une stratégie globale de développement durable de la zone en y permettant d'y développer les fonctions de types commerciales, bureaux, habitations, intermodales (dont modes doux) et publiques.

Il s'agit également de démontrer la faisabilité de l'implantation de la nouvelle gare de bus périurbain sur la dalle de couverture du travel-center de la SNCB-Holding et ce évidemment, y compris son élément de liant à l'espace public.

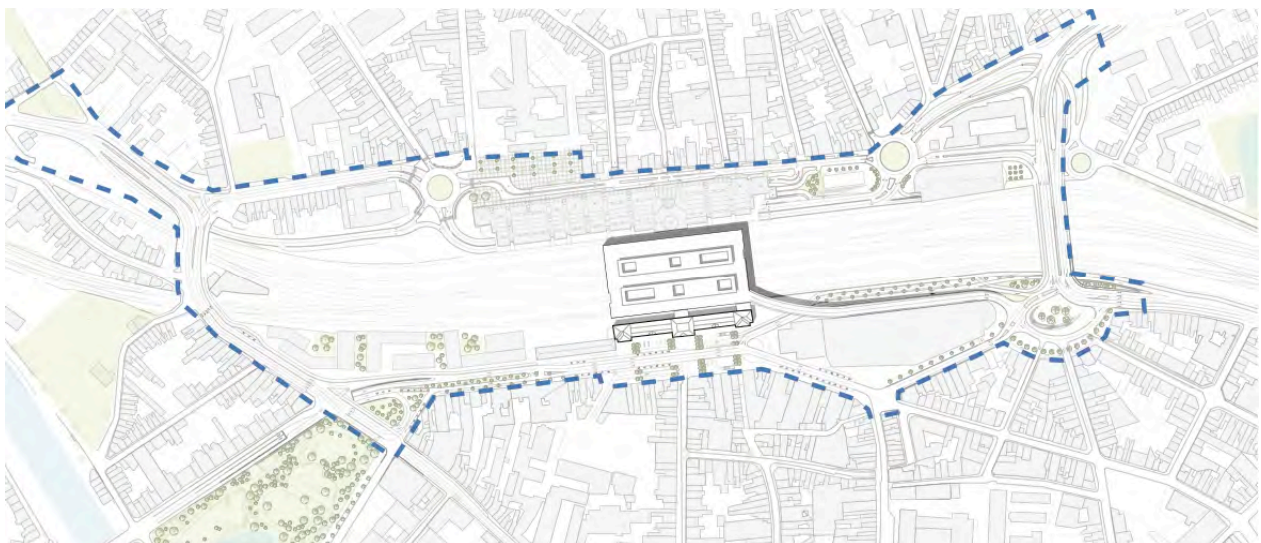
L'objectif est de proposer une solution multimodale et transversale. C'est-à-dire qu'il y a une association de tous les acteurs pour proposer une solution prenant en compte tous les modes de déplacements. La lecture de cet objectif s'applique également à l'échelle réduite de la nouvelle proposition pour la gare.

description du périmètre de l'étude

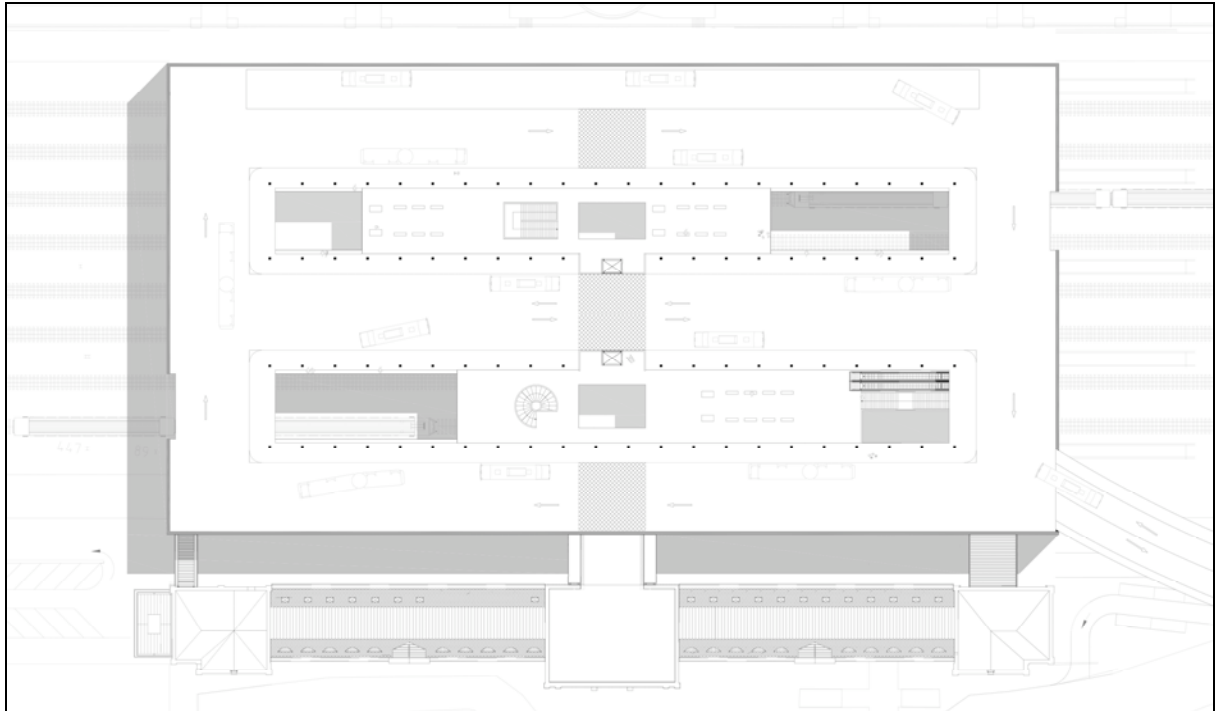
Le périmètre de l'étude est délimité par l'Avenue des Combattants, la place d'Omalius, le boulevard Mélot, la place de la Station (incluse), l'avenue de la Gare, la rue Borgnet, la place Léopold, le pont de Louvain, le boulevard du Nord, l'avenue des Croix de Feu et le pont d'Heuvy (voir plan en annexe H51).



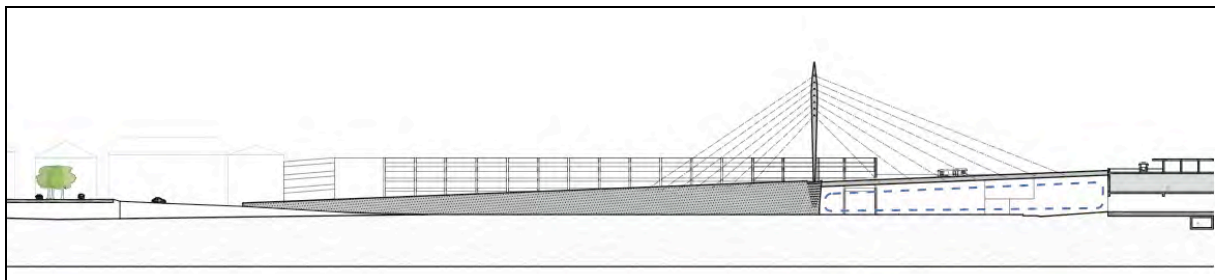
périmètre de l'étude (cfr. Etude de faisabilité « gare de Namur et abords » - Eurogare)



(cfr. Etude de faisabilité « gare de Namur et abords » - Eurogare)



esquisse de la gare des bus (cfr. Etude de faisabilité « gare de Namur et abords » - Eurogare)



esquisse de la rampe d'accès (cfr. Etude de faisabilité « gare de Namur et abords » - Eurogare)



illustrations (cfr. Etude de faisabilité « gare de Namur et abords » - Eurogare)

4.2.3. Etude de reports de trafic en cas de fermeture totale ou partielle de la circulation sur la place de la Station réalisé par Transitec

Extrait :

Contexte de l'étude

Comme l'a montré l'étude de réaménagement du centre-ville de Namur, le secteur de la Gare cumule de nombreux projets susceptibles d'y influencer la mobilité, tels que :

- la réaffectation de la station électrique ;
 - la réaffectation des bâtiments de la Poste et de "Vers l'Avenir", désaffectés en totalité ou en partie ;
 - le projet d'aménager la gare des bus périurbains du TEC sur la dalle de la Gare SNCB-Holding ;
 - un projet de P+R au Nord-Est du secteur ;
 - le projet de centre commercial dans l'îlot Square Léopold – rue de la Gare – rue Borgnet.
- (...)

Transitec a par ailleurs déjà émis de nombreux enjeux et pistes de solutions, qu'il y a lieu d'analyser et/ou de vérifier, notamment :

- au Nord de la gare, pour la dissuasion du transit au boulevard du Nord et les accès au quartier de Bomel ;
- en matière de cheminements des modes doux, cyclables surtout, entre le Nord et le Sud de la gare ;
- en faveur des bus, notamment pour la mise en œuvre d'un axe prioritaire pour les bus entre la gare et le pont des Ardennes, sur l'axe Rogier - Brabant.

Enfin, le Plan de Déplacements et de Stationnement de Namur recommande de couper le transit place de la Station, au profit des itinéraires et arrêts de bus, ainsi que pour améliorer les cheminements piétons entre les pôles de transport en commun (gares SNCB-Holding et TEC) et le centre-ville¹.

Conclusion

Le diagnostic de la situation actuelle a rappelé que la gare de Namur est le nœud central des réseaux de transports collectifs et de mobilité douce. C'est également un axe important en matière de circulation automobile pour le transit ceinturant le centre-ville et pour l'accessibilité à la Corbeille et aux quartiers alentour :

- environ 58'000 uv/jo traversent actuellement le cordon de la place de la Station et près de 18'000 uv/jo sont en transit ;
- environ 55'800 uv/jo traversent l'écran de la gare comprenant le boulevard Mélot, le tunnel du MET et le boulevard du Nord. La coupure du trafic automobile sur la place de la Station impliquerait un report d'environ 40% de ce trafic, soit de l'ordre de 20'000 uv/jo à ramener dans le tunnel du MET au Nord.

Les principaux enjeux des reports de trafics sont de dégager :

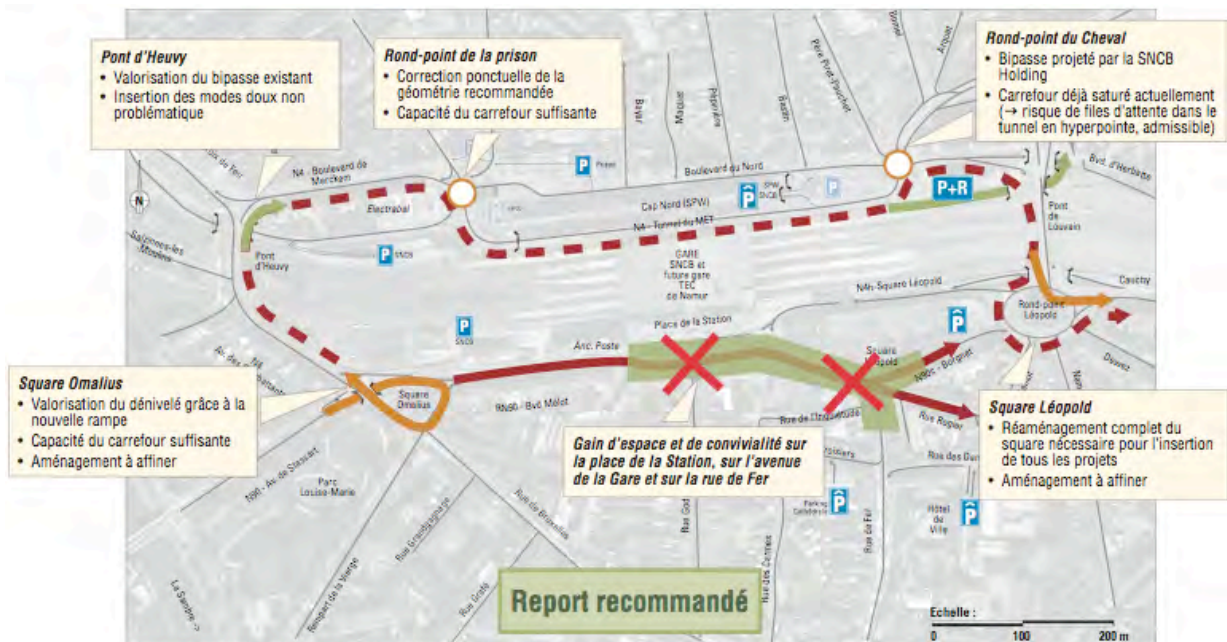
- des gains sur l'espace routier pour le réaffecter en partie aux circulations piétonnes et cyclables ;
- des gains en matière de convivialité des traversées piétonnes sur la place de la Station et dans le prolongement de la rue de Fer ;
- des gains d'espace en faveur d'un réaménagement des quais et des arrêts de bus sur la place de la Station, en vue d'une amélioration la lisibilité et le confort des usagers.

L'analyse de la faisabilité des reports du trafic circulant actuellement place de la Station montre que seul le report du trafic provenant de l'Ouest vers l'Est, soit depuis le square Omalius vers la place Léopold, est recommandée.

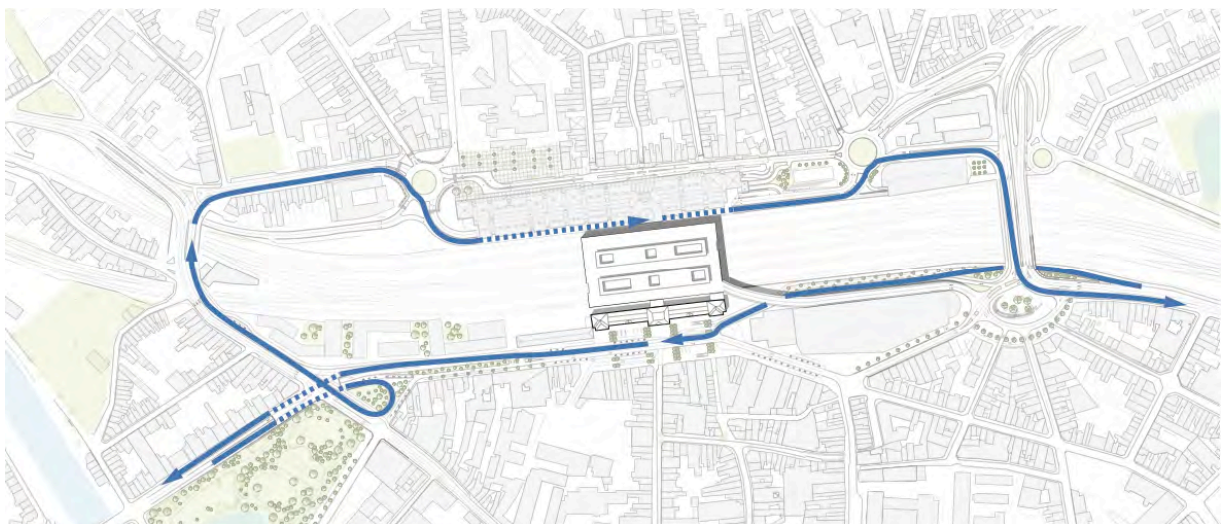
En effet, les mesures d'accompagnement pour le report du trafic de l'Est vers l'Ouest, soit de la place Léopold vers le square Omalius, sont très/trop lourdes, notamment au niveau du rond-point du cheval en regard des gains limités. Ce report n'est par conséquent pas recommandé.

Le réaménagement de la place Léopold est indispensable car le déplacement de la gare des bus et l'agrandissement du parking Léopold requièrent de l'espace actuellement indisponible avec l'aménagement du rond-point.

Enfin, en matière de mobilité douce, la valorisation du pont d'Heuvy et du boulevard Mélot comme axes de liaisons entre les RAVeL est la solution la plus prometteuse et attractive. La dalle de la gare restera l'axe préférentiel de liaison piétonne entre les quartiers de Bomel et la Corbeille. Enfin, le pont de Louvain peut être aménagé pour assurer une liaison cyclable complémentaire entre le quartier de Bomel et les RAVeL ainsi que la Corbeille.



(cfr. Transitec)



(cfr. Etude de faisabilité « gare de Namur et abords » - Eurogare)

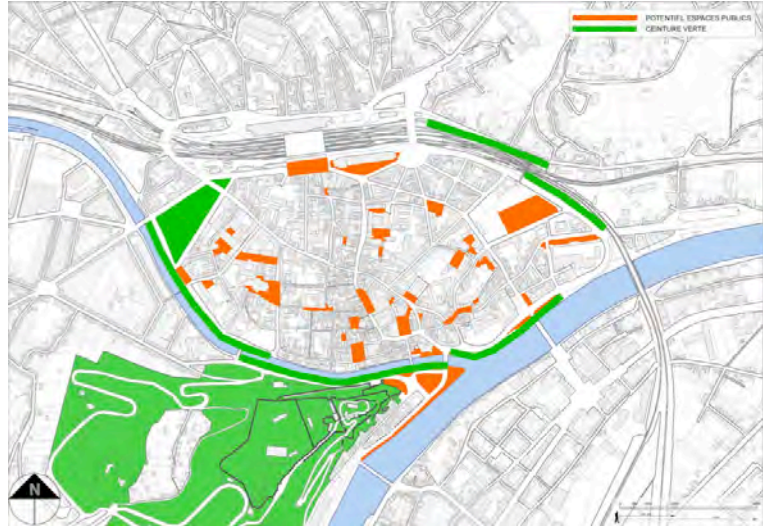
4.2.4. étude de réorganisation des espaces publics du Centre-Ville

Extrait :

Synthèse et Conclusions

Espaces Publics

La Corbeille dispose d'un grand potentiel d'espaces publics. Ces espaces publics pourront devenir des espaces d'une grande qualité, par les aménagements qui seront apportés d'une part, et par le contexte bâti et paysager de la capitale de la Région Wallonne d'autre part. Ce potentiel n'est à ce jour pas suffisamment exploité. Il y a un déficit d'espace public à l'Est de la Corbeille, et dans une moindre mesure au Nord. De nouveaux espaces publics devront être créés dans ces secteurs.



Cheminevements piétons / vélos

La Corbeille dispose d'une véritable toile piétonne et d'un réseau de venelles et parcours importants et intéressants. Il sera nécessaire de prolonger cette toile, de la compléter et de la valoriser. Les principales difficultés piétonnes et deux-roues se situent aux accès de la Corbeille, et plus particulièrement au Nord de celle-ci. Il sera nécessaire d'y apporter des améliorations importantes au cours des réflexions futures sur le quartier Nord.

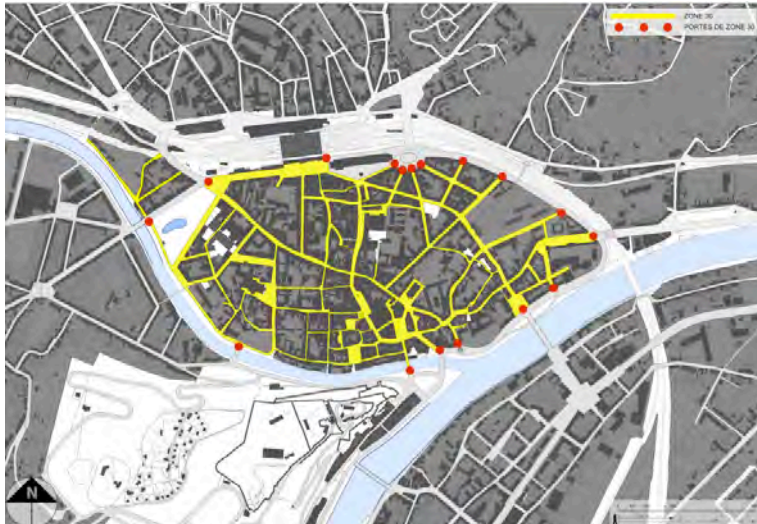
Mobilité

Il n'y a pas de réel problème de mobilité en centre-ville. Les problèmes importants se posent en périphérie de celui-ci. Deux difficultés sont toutefois remarquées dans la Corbeille, à savoir la place de la Station, qui sert actuellement de ceinture, et l'axe Rogier-Brabant. Ces deux tronçons accueillent un transit trop important, qui ne permet pas de réappropriation de l'espace. Il sera à ce sujet important de suivre les recommandations du plan de mobilité 1998, en y intégrant les mises à jour récentes.

Stationnement

Le stationnement en Corbeille est tout à fait suffisant, mais devra être rationalisé et ponctuellement réduit pour favoriser les alternatives à la voiture. L'offre sera augmentée à court et moyen termes dans la partie Nord. Un déficit est toutefois remarqué à l'Ouest. Un nouveau parking en ouvrage devra être envisagé dans ce secteur, qui plus est si il y a une réelle volonté de réappropriation de l'espace dans ce quartier. Le stationnement riverains sera également à améliorer et à favoriser, via différentes mesures, telles que les parkings-relais pour les pendulaires. Le stationnement deux-roues sera également à augmenter et à sécuriser.

Mise en œuvre / phasage des aménagements



La philosophie de l'étude suit l'objectif de partage de l'espace entre tous les usagers. La première recommandation est la mise en zone 30 de la Corbeille, avec la mise en place de ses portes d'entrée.

Les cheminements piétons et deux-roues devront être protégés, complétés et valorisés. Au sein de cette maille, le développement de zones de rencontre sera à envisager.

Le développement des zones de rencontre et le réaménagement des espaces ne devra pas suivre une logique de phasage habituelle. Chaque espace et quartier devra être aménagé en fonction des possibilités et des projets qui s'y développeront. Il sera néanmoins impératif de donner des impulsions et des lignes directrices à ces développements, dans le but de retrouver une maille claire de la ville et une certaine cohérence dans les aménagements urbains.

(...)

Les mesures à prendre concernant le stationnement (densification, suppression, réorganisation) devront l'être progressivement et en parallèle à la mise en œuvre d'alternatives (partenariats public-privé, P+R, ajustement des tarifs hors voirie et en voirie...).

4.2.5. Site de la gare des bus et du Square Léopold



Le site de la gare des bus et du square Léopold a connu plusieurs hypothèses d'implantations d'un nouveau centre commercial et d'un parking d'une capacité supérieure à celle du parking existant.

Les études ont démontré l'inadaptabilité de la gare des bus actuelle aux exigences en terme de surfaces commerciales. La dernière solution retenue vise à démolir le bâtiment existant et à construire un nouveau centre commercial sur le terrain libéré et sur la quasi totalité de la surface du square Léopold.

Le nouveau centre commercial constituera une articulation urbaine entre la rue de Fer et le quartier de la gare.

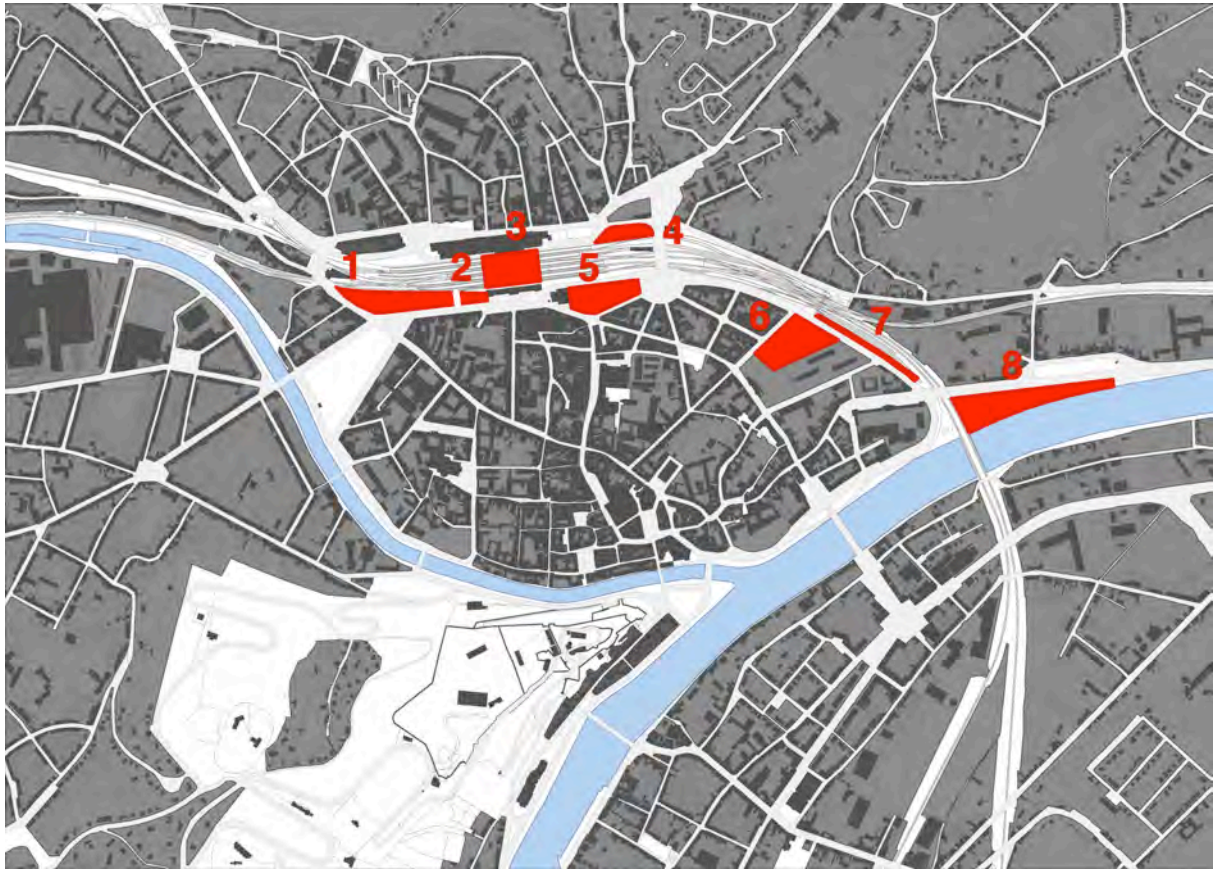
4.2.6. Site de l'ancienne poste



Le bâtiment de l'ancienne poste est actuellement en voie de transformation lourde ou de démolition et de reconstruction. Sa situation urbaine emblématique impose une réflexion en termes d'écriture architecturale et de proportions urbaines (gabarits et alignement).

4.3. Concepts

4.3.1. Contexte urbanistique



Le cadre contextuel du secteur nord de la ville bénéficie de la disponibilité des espaces périphériques et d'une conjonction d'importants projets en cours d'élaboration :

- les terrains libérés par la SNCB-Holding le long du boulevard Mélot (1) ;
- l'ancien bâtiment de la Poste (2) ;
- la dalle sur la gare (3) ;
- le futur bâtiment de parking de la SNCB-Holding (4) ;
- le futur centre commercial sur les espaces de la gare des bus et du square Léopold (5) ;
- le site du futur palais de justice (6) ;
- « la frite », le long du boulevard Cauchy (7) ;
- le « port du Bon Dieu » (8).

Il est essentiel que toutes ces nouvelles interventions situées le long de la limite nord de la « Corbeille » participent clairement à une nouvelle identité de la ville fondée sur une qualité architecturale réellement contemporaine, à l'instar de villes moyennes qui ont pris l'audace d'une écriture actuelle des centres villes (Maastricht, Utrecht, Nîmes, Lyon, Lille, Fribourg, ...).

La diversité des programmes et des échelles (habitat, bureaux, centre commercial, gare, palais de justice, parc, ...) permet également d'appréhender des réponses actuelles relatives à l'urbanisme, à l'architecture, à l'espace public et au paysage dans le milieu urbain.

Cette conjonction de projets constitue une opportunité unique d'approcher une réflexion réellement contemporaine vis-à-vis d'une ville qui s'est régulièrement réfugiée derrière son riche patrimoine historique.

4.3.2. La « Ceinture verte »

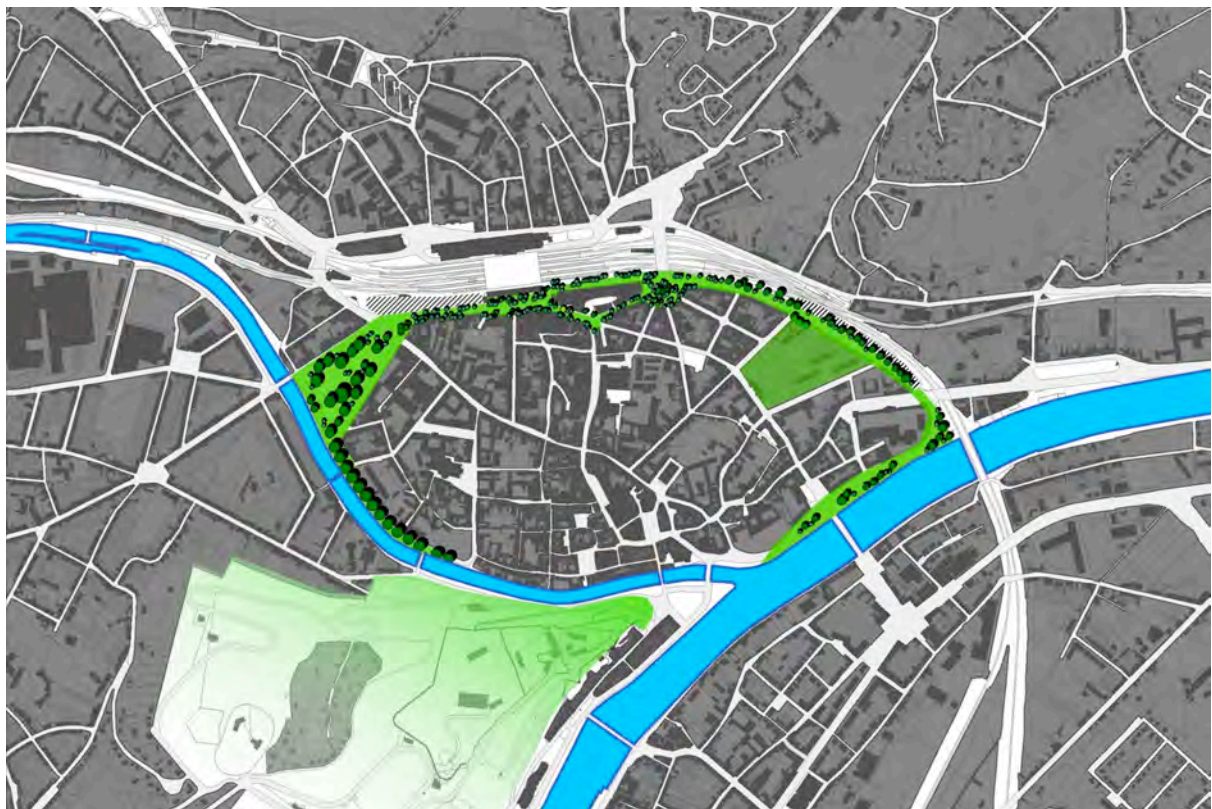
La « Corbeille » est le nom donné au centre urbain namurois, compris entre les boulevards de ceinture (Orban, Cauchy, Brunelle, Mélot, avenue de Stassart), les fleuves (Sambre et Meuse) et le chemin de fer.

Cette délimitation du centre historique est clairement identifiée dans sa partie sud par la Meuse et la Sambre ainsi que par la Citadelle. La partie nord est uniquement délimitée par les voies de chemin de fer et manque de définition et de qualité paysagère.



Le contexte, les proportions et la disponibilité des espaces en périphérie de la Corbeille permettent une intervention paysagère verte ceinturant la Corbeille dans sa partie nord depuis le parc Louise-Marie jusqu'à la Meuse et visant à compléter son identité.

Les nouvelles opérations urbaines (site de la SNCB-Holding, le long du boulevard Mélot, le complexe commercial, le nouveau palais de justice et la «frite» située le long du boulevard Cauchy) pourront également participer à la définition de la ceinture verte en intégrant un potentiel de plantations dans les aménagements périphériques.

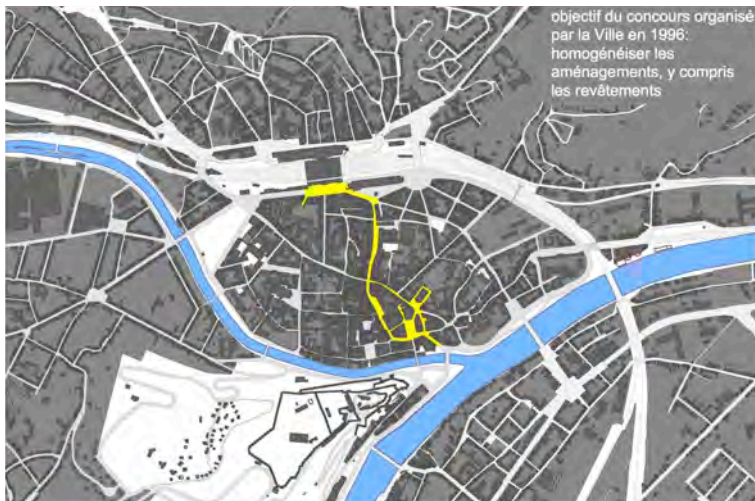


Les plantations seront variées, complémentaires en termes d'essence, coloration, gabarits et disposées de manière aléatoire afin d'éviter de souligner la géométrie des boulevards et voiries. Le choix des essences et des implantations sera réalisé en parfaite collaboration avec les services communaux qui devront en assurer les entretiens indispensables à la qualité du végétal en milieu urbain.



proposition d'implantation aléatoire des arbres (à préciser au cas par cas en fonction d'études contextuelles plus précises)

4.3.3. Matériaux de revêtement



Lors du concours international organisé par la Ville de Namur en 1996 pour l'aménagement des espaces publics du centre ville, il était clairement prescrit que l'objet du concours visait à une uniformisation des matériaux de revêtement de sol et de l'équipement de l'espace public.



A ce jour, il est à constater la variété et la discordance entre les différents matériaux récemment utilisés, spécialement pour l'aménagement des espaces de trottoirs (pavés de grès, dalles de pierres bleues, pavés de béton de différentes textures et coloris, ...)

La question se posera pour l'aménagement des espaces publics du site de la gare : quelle continuité assurer ? Quelles leçons tirer des différents matériaux utilisés en termes de qualité, confort, réparabilité, ... ?

Par ailleurs, les exigences en matière technique, d'usage et de confort orientent directement les choix de revêtement en fonction des différents usagers :

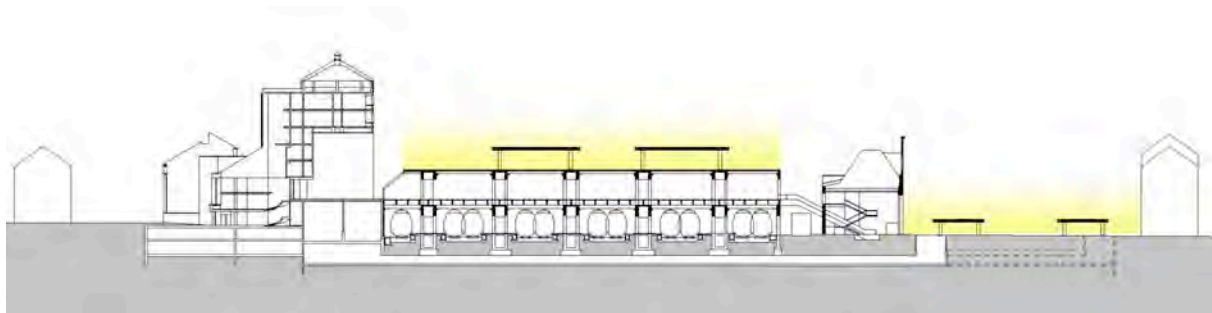
- l'enrobé pour les espaces de circulation principaux ;
- le béton (désactivé, imprimé) ou les enrobés renforcés pour les aires d'arrêts de bus assurant une bonne résistance aux contraintes de fluage ;
- les matériaux appareillés (pavés, dalles, ...) pour les espaces de trottoirs assurant les interventions indispensables des différents concessionnaires.



4.3.4. Espace public

L'étude de réorganisation des espaces publics du centre ville a démontré, dans ses conclusions, le déficit d'espaces publics de qualité dans la partie nord de la ville. Malgré le fait que les espaces concernés par le PRU accueillent tous les modes de déplacements, il conviendra de veiller à la qualité de l'aménagement particulièrement en termes de matériaux, d'équipement et d'interventions architecturales.

Dans un souci de continuité et d'uniformité d'espace, il y aura lieu d'intégrer dans la réflexion la nouvelle gare des bus sur la dalle en tant que réel espace public vécu par les utilisateurs dans la continuité de la place de la Station et perçu depuis la chaussée Louvain et le pont de Louvain.



4.4. Géométries

4.4.1. Alignement

Les alignements imposés dans le PRU assurent une qualité des espaces publics ainsi que la convivialité entre les utilisateurs et modes de déplacements (transports publics véhicules privés, cyclistes, piétons, taxis, ...).



cfr. Plan d'alignement en format A3 en annexe

4.4.2. Gabarits

Les gabarits prescrits visent à maintenir une intégration des volumes bâtis tout en tenant compte de l'actualité des exigences programmatiques.

4.5. Entrées des bâtiments

La pluralité et la diversité des accès aux bâtiments (gare et centre commercial) participent à la fluidité de l'espace public et à la perméabilité piétonne tant vers le quartier de Bomel que vers la Place Léopold et le pont de Louvain



- | | | | |
|---|-------------------------------------|---|---|
| 1 | entrée principale de la gare | 5 | entrée du parking du centre commercial |
| 2 | entrée via l'aile "Chiny" | 6 | sorties du parking du centre commercial |
| 3 | entrée principale centre commercial | | |
| 4 | entrée secondaire centre commercial | | |

cfr. Plan des entrées en format A3 en annexe

4.6. Profils & mobilité

Les options relatives à la mobilité visent à permettre l'inscription au sein du périmètre de trois projets majeurs, que sont la réorganisation de la gare des bus, l'implantation d'un centre commercial et le réaménagement de l'espace public.

La réorganisation de la gare de bus consiste en l'implantation :

- des quais d'embarquement et de débarquement des bus urbains au niveau de la place de la Station ;
- des quais d'embarquement et de débarquement des bus périurbains au niveau de la dalle de la gare SNCB-Holding (sur le toit de l'actuel Travel Center de la SNCB). Toutefois, les bus périurbains venant de l'ouest qui y passent feront un arrêt de débarquement au quai de la place de la Station avant de monter sur la dalle afin d'éviter un détour particulièrement pénalisant pour les clients concernés. Cet arrêt permet à la clientèle un accès plus rapide au centre ville en évitant d'attendre l'arrêt terminus sur la dalle ;
- la transversalité au sein même de complexe commercial, visant à la lecture d'une perméabilité de quartier urbain ;
- l'ouverture d'un nouvel accès pour les piétons au Travel Center par l'Aile Chiny.

Cette réorganisation se traduira par une augmentation du nombre de lieux d'entrées et sorties de bus au sein du périmètre, à commencer par la montée/descente sur la rampe d'accès à la dalle.

L'implantation d'un centre commercial à la place de l'actuel parking et de la place Léopold engendrera un afflux de voitures et de camions de livraisons à cet endroit. Pour cela, un parking de 1 000 places et des quais de livraisons sont prévus pour remplacer l'actuel parking.

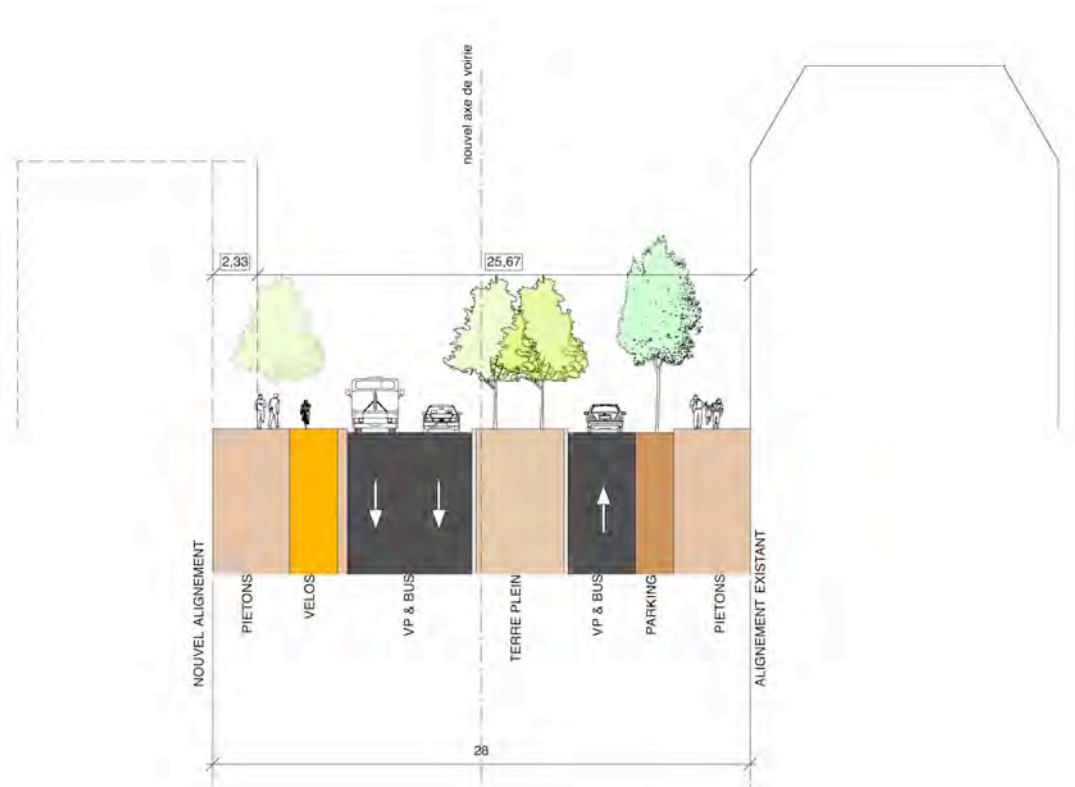
Le réaménagement de l'espace public vise à permettre une meilleure cohabitation de tous les modes de déplacement présents au sein du périmètre. Ce réaménagement de l'espace public consiste à prévoir des nouveaux quais pour les bus, des nouveaux trottoirs, des nouvelles traversées piétonnes, des nouvelles pistes cyclables, ...

Les différents profils ont permis de vérifier la faisabilité des encombrements des différents modes de déplacements et de transports. Le nouveau plan de circulation associé à une meilleure distribution des surfaces permet de valoriser considérablement les espaces pour les modes doux en élargissant les trottoirs en permettant la création de pistes cyclables et en valorisant l'espace public dans son ensemble.

(Les cotations encadrées sont données à titre indicatif et doivent être vérifiées.)

4.6.1. Profil boulevard Mélot (en amont de l'ancienne poste)





cfr. Profils en format A3 en annexe

L'élargissement des trottoirs et la création d'une piste cyclable bidirectionnelle permet d'améliorer le confort et la sécurité des modes doux (piétons et vélos) et de rejoindre le RAVeL (partant vers Vedrin).

La largeur du boulevard est portée à 28 m afin de permettre :

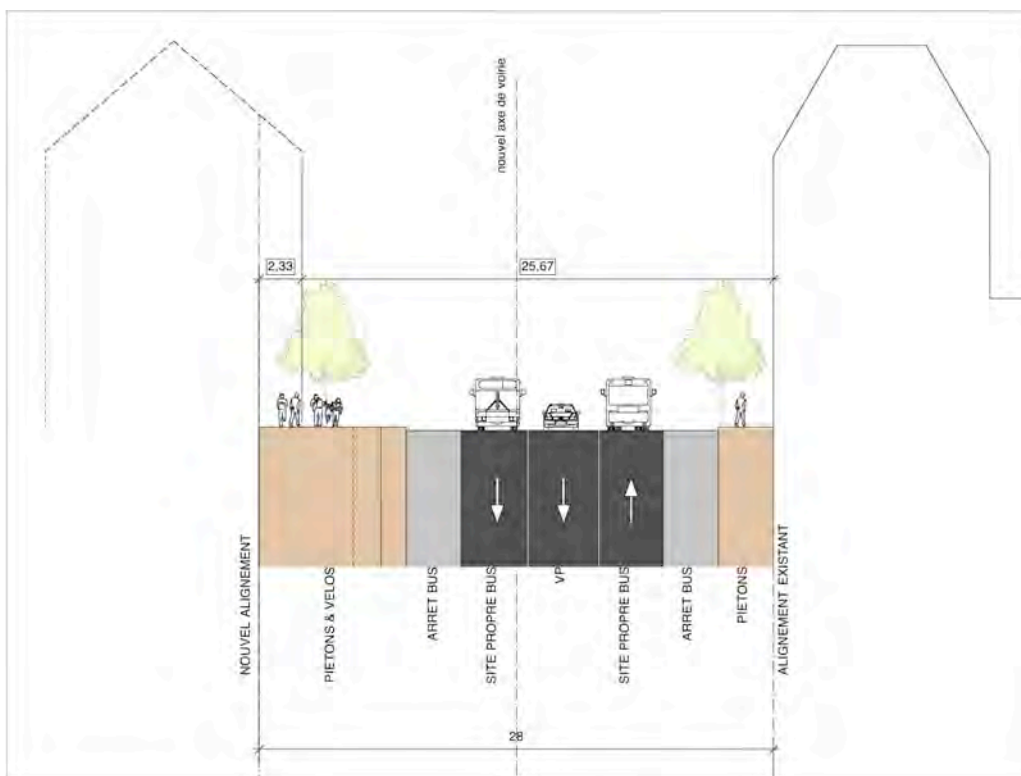
- la réalisation d'un site propre bus ;
- une bande de circulation véhicules privés dans le sens Léopold-Omalius ;
- une bande de circulation véhicule privés + bus ;
- une piste cyclable double sens ;
- des trottoirs confortables le long des façades :
- à l'approche de la place de la station un demi-tour est prévu pour repartir dans l'autre sens ;
- l'implantation d'un dépose/reprise est envisagée à cet endroit

4.6.2. Profil boulevard Mélot (en aval de l'ancienne poste)



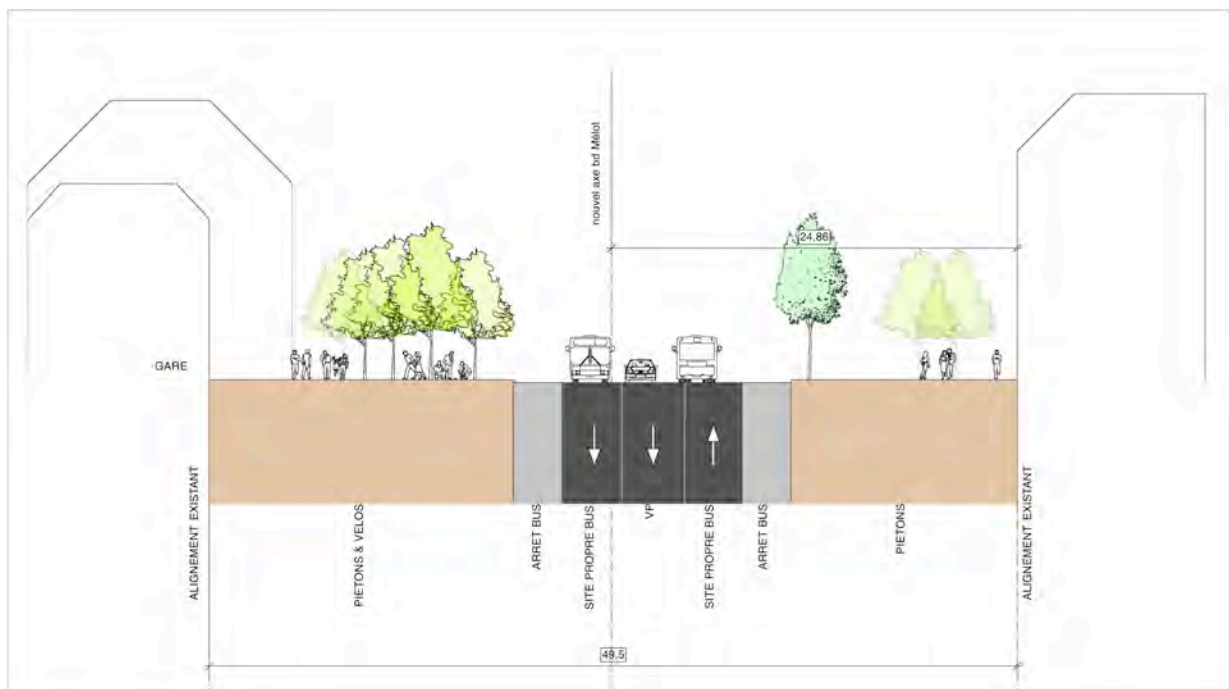
Dans la continuité du boulevard depuis la place d'Omalius, la largeur du boulevard est maintenue à 28 m afin de permettre :

- la réalisation de 2 sites propres bus ;
- une bande de circulation véhicules privés dans le sens Léopold-Omalius ;
- des trottoirs confortables le long des façades ;
- des espaces d'arrêts de bus + zones d'attente suffisants (1,50 + 1,50 m).



cfr. Profils en format A3 en annexe

4.6.3. Profil au droit de la place de la Station



cfr. Profils en format A3 en annexe

L'axe du boulevard Mélot est maintenu au droit de la place de la Station avec continuité des profils de voirie et de zones d'arrêts de bus. Les proportions de trottoirs sont largement augmentées et permettent d'accueillir une partie de la circulation des cyclistes.

- Redéfinition du nombre et du positionnement des arrêts des bus urbains
- Elargissement des trottoirs de manière à améliorer le confort et la sécurité des modes doux (piétons et vélos).
 - o Les piétons devront, comme c'est le cas actuellement, pouvoir prendre toutes les directions en sortant de la gare SNCB-Holding. Une nouvelle traversée piétonne de la place devra simplifier le passage en une seule phase de feu. Ils devront aussi pouvoir sortir via l'aile Chiny pour rejoindre le centre commercial et le centre de la Corbeille (rue de Fer). L'usage du passage inférieur existant dans le prolongement du passage sous voie s'il est maintenu devra être amélioré.
 - o Les cyclistes pourront traverser les places de la Station à allure modérée via l'usage d'un trottoir cyclo-pédestre de manière à rejoindre la piste cyclable bidirectionnelle qui s'interrompt de part et d'autre de la place. Par ailleurs, le passage par l'arrière de la gare SNCB-Holding communément appelé « le passage des pompiers » devra rester

- accessible par les deux accès tant pour permettre le transit des vélos que pour y déposer le vélo aux ranges-vélos prévus à cet effet.
- En ce qui concerne l'usage du passage sous voies pour permettre aux piétons de rejoindre le boulevard du Nord et le quartier de Bomel depuis la place de la Station, il y a lieu d'envisager la création d'un cheminement entre le rond point du Cheval et le passage sous voies via le parking SNCB-Holding. En effet, il est essentiel de maintenir la meilleure liaison possible entre Bomel et le centre-ville. A cette fin, il paraît utile de maintenir ouvert le passage piétonnier sous la place de la Station.
- La circulation sera prévue sur trois bandes :
- dans les deux sens pour les bus, sur deux bandes distinctes
 - dans le sens est-ouest pour les voitures, sur une troisième bande
 - le carrefour de la rue Godefroid est le point central de l'aménagement en matière de circulation pour tous les modes de déplacement. La mise en œuvre d'une obligation de tourner-à-gauche pour les véhicules privés en sortie de la rue Godefroid est nécessaire afin d'empêcher le transit dans le sens ouest-est au sud de la gare SNCB-Holding.

4.6.4. Profil avenue de la Gare



La largeur de l'espace public au droit de l'avenue de la Gare a été dimensionnée afin de permettre que cet espace soit une réelle articulation entre le nouveau centre commercial, le débouché de la rue de Fer, le « C&A » et la place de la Station.

- Meilleure insertion des flux de bus vers l'axe de transport en commun en site propre (TCSP) d'Erpent/Jambes via les rues Rogier et Brabant
- Insertion d'une traversée piétonne entre l'entrée du futur centre commercial et la rue de Fer via la création d'un plateau
- La circulation sera prévue sur deux bandes:
 - dans les deux sens pour les bus, sur deux bandes distinctes
 - dans le sens ouest-est pour les voitures, sur la même bande que les bus dans le sens ouest-est, ceci afin de permettre l'accès rue de Fer et rue Borgnet

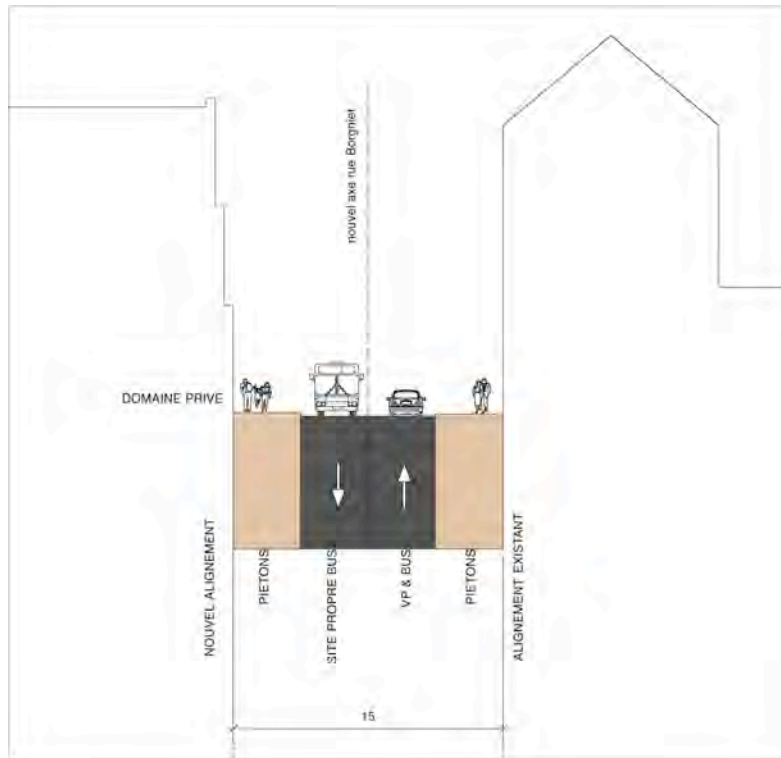


cfr. Profils en format A3 en annexe

4.6.5. Profil rue Borgnet (en amont de la trémie de sortie du parking)

- Elargissement des trottoirs de manière à améliorer le confort et la sécurité des piétons
- La circulation sera prévue sur deux bandes puis trois bandes :
 - o dans les deux sens pour les bus, sur deux bandes distinctes
 - o dans le sens ouest-est pour les voitures, sur la même bande que les bus dans le sens ouest-est, ceci afin de permettre de rejoindre le carrefour Léopold
 - o au niveau de la sortie du parking du centre commercial, une bande centrale vient s'insérer depuis le sous-sol du parking via une trémie de manière à permettre la sortie des voitures

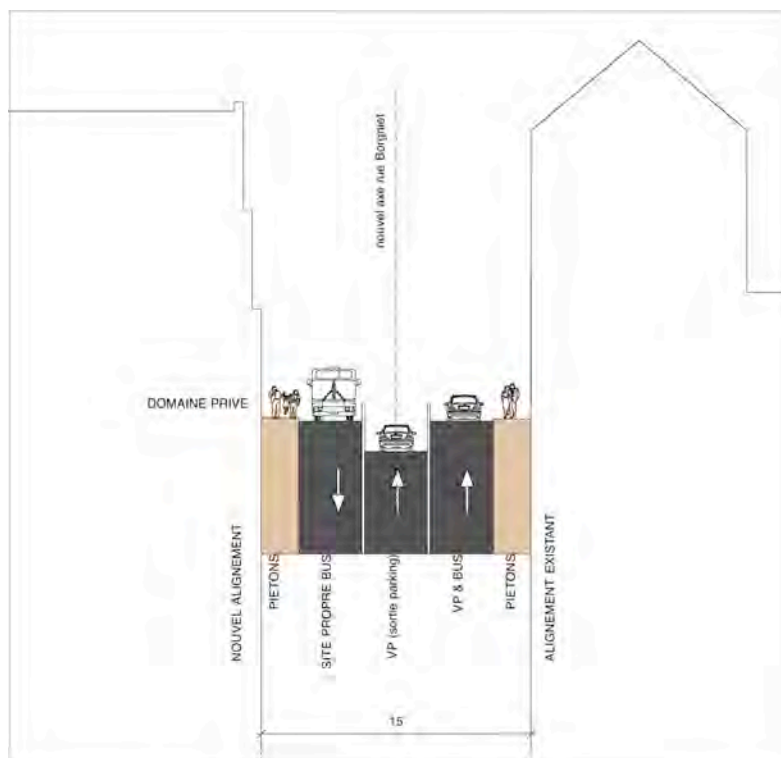




cfr. Profils en format A3 en annexe

4.6.6. Profil rue Borgnet (au droit de la trémie de sortie du parking)

La sortie du parking par une rampe située au centre de la rue Borgnet permet d'assurer une continuité des trottoirs, sans interruption par une sortie de véhicules) ainsi qu'une continuité des façades commerciales situées des deux côtés de la voirie. Cette situation de sortie centrale évite également le conflit de priorité avec les bus venant de la place Léopold.



cfr. Profils en format A3 en annexe

4.6.7. Place Léopold

- Réorganisation des flux actuels de manière à permettre :
 - o l'accès à la N4-Square Léopold pour les bus et les voitures dans le sens est-ouest
 - o la montée et descente des bus sur la rampe
 - o l'accès à la rue Borgnet pour les bus dans le sens est-ouest
 - o l'accès à la rue Gaillot pour les voitures
 - o l'accès à la rue Lucien Namêche pour les bus et les voitures
 - o l'accès au Boulevard Cauchy. Deux bandes dans chaque sens sont prévues pour permettre de rejoindre le Boulevard Cauchy depuis le pont de Louvain sans tourner autour de la place Léopold
 - o le cheminement cyclable bidirectionnel et piéton du côté Ouest du pont de Louvain
 - o l'accès aux quais de livraison du centre commercial pour les camions et l'accès au parking du centre commercial pour les véhicules privés.

Enfin, l'ensemble de ces interventions modifiant le plan de circulation à l'intérieur du périmètre ne peut être réalisé sans des mesures d'accompagnement effectuées en dehors du périmètre. Celles-ci visent principalement à réorganiser les flux de véhicules dans les carrefours situés à proximité et appartenant à la ceinture de Namur.

Les enjeux de circulation sont les suivants :

- Square Omalius : réaffectation des voies et tourne à gauche par la droite
- Pont d'Heuvy : optimisation des mouvements d'angle
- Boulevard de Merckem : capacité à absorber des reports de trafic
- Rond-point de la Prison : aménagement fixe
- Boulevard du Nord : réduction du trafic de transit
- Rond point du Cheval : accès au P+R de la SNCB-Holding via un bypass et via la réalisation d'un nouveau rond point de l'autre côté du pont de Louvain avant le boulevard d'Herbatte

4.7. Plan masse général



cfr. Plan masse en format A3 en annexe

5 EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

5.1 Mise en évidence des enjeux environnementaux dans le contexte du PRU

5.1.1 Introduction

Les chapitres précédents se sont attachés à définir les caractéristiques du territoire et ses potentialités et à caractériser les orientations au sein du PRU. Il convient maintenant de mettre en évidence les éléments pertinents à développer dans l'évaluation environnementale à proprement parler, c'est-à-dire les éléments qui présentent le plus d'enjeu sur le périmètre défini.

Afin de ne pas éliminer arbitrairement certaines thématiques, et de se baser sur une liste reconnue d'éléments à prendre en compte dans le cas précis d'un projet typiquement urbain à l'échelle du quartier, les indicateurs définis dans le cadre du projet européen « Environment and sustainable development integration in urban plans and management projects »⁴ ont été considérés.

Le modèle INDI-RU (INDicateur d'Impact pour le Renouveau Urbain) est un outil opérationnel permettant de définir des indicateurs de développement durable adaptés au contexte de renouvellement urbain. Une attention plus particulière est mise ici sur les objectifs liés à l'environnement, à savoir « préserver et valoriser l'héritage et conserver les ressources » et « améliorer la qualité de l'environnement local » (cibles 1 à 12). Les deux objectifs « améliorer la diversité » et « améliorer l'intégration » des piliers économiques et sociaux seront également analysés afin d'élargir l'étude aux différents piliers du développement durable.

Dans un premier temps, les objectifs, cibles et sous-cibles seront décrits et leur pertinence évaluée au regard des éléments de contexte présentés ci-avant. Pour les éléments pertinents, une évolution probable si le projet n'est pas mis en œuvre sera donnée. Une fois cette hiérarchisation des thématiques réalisée, on réalisera l'évaluation environnementale du projet à proprement parler en décrivant l'incidence de la mise en œuvre du projet sur ces thématiques.

5.1.2 Objectifs, cibles et sous-cibles de développement durable

Les objectifs et cibles qui sont développées dans le projet INDI-RU sont les suivants :

Objectif 1 : Préserver et valoriser l'héritage et conserver les ressources

- Cible 1 : Réduire la consommation d'énergie et améliorer la gestion de l'énergie
- Cible 2 : Améliorer la gestion de la ressource en eau et sa qualité
- Cible 3 : Eviter l'étalement urbain et améliorer la gestion de l'espace
- Cible 4 : Optimiser la consommation des matériaux et leur gestion
- Cible 5 : Préserver et valoriser le patrimoine bâti et naturel

⁴ Des indicateurs de développement durable pour l'évaluation des projets de renouvellement urbain : le modèle INDI-RU 2005. C. Charlot-Valdieu et Ph. Outrequin. SUSI-Man. www.suden.org

Objectif 2 : Améliorer la qualité de l'environnement local

- Cible 6 : préserver et valoriser le paysage et la qualité visuelle
- Cible 7 : améliorer la qualité des logements
- Cible 8 : améliorer la propreté, l'hygiène et la santé
- Cible 9 : améliorer la sécurité et la gestion des risques
- Cible 10 : améliorer la qualité de l'air
- Cible 11 : réduire les nuisances sonores
- Cible 12 : minimiser les déchets et améliorer leur gestion

Objectif 3 : Améliorer la diversité

- Cible 14 : Améliorer la diversité des fonctions

Objectif 4 : Améliorer l'intégration

- Cible 18 : Améliorer l'attractivité du quartier en créant des espaces de vie et de rencontre pour tous les habitants de la ville
- Cible 19 : Éviter les déplacements contraints

Pour plus de facilité, les cibles ont été renumérotées de manière chronologique. Le tableau suivant illustre la manière dont ces différentes cibles se déclinent en sous-cibles et caractérise le degré de pertinence de ces différentes sous-cibles dans le cadre du périmètre. Il illustre ensuite quels seront les indicateurs qualitatifs et quantitatifs qui seront utilisés pour réaliser l'évaluation environnementale par la suite. Ces indicateurs auront pour but de comparer la situation existante et la situation projetée.

On notera que la cible « Réduire la circulation automobile et la charge de trafic » a été ajoutée à la liste des cibles proposées en raison de la très grande pertinence dans le cadre de ce projet.

Les cibles pour lesquelles le degré de pertinence est jugé faible ne seront pas traitées par la suite car elles sont jugées non pertinentes pour le PRU.

5.1.3 Degré de pertinence

On notera dès à présent que les cibles et sous-cibles dérivées du projet INDU-RU ont été détaillées pour des périmètres au sein desquels une rénovation de fonction de logement sont prévues. Toute une série de cibles se comprennent mieux au vu de cette lumière et trouvent une explication alors qu'elles perdent toute pertinence dans le cadre du présent projet. C'est le cas notamment de la question de la cible 8 'améliorer la qualité des logements et des bâtiments' et, dans une moindre mesure, de la cible 1 'améliorer la consommation d'énergie et améliorer la gestion de l'énergie'.