

## REGION WALLONNE

### **Arrêté ministériel approuvant le plan communal d'aménagement dit « Plateau de Bouge » à Namur (Bouge, Champion et Jambes) dont l'élaboration en vue de réviser le plan de secteur de Namur a été décidée par arrêté ministériel du 13 avril 2016**

#### **Le Ministre de l'Aménagement du Territoire**

Vu le Code du développement territorial, l'article D.II.67, alinéa 1er et 2, portant sur les dispositions transitoires des plans communaux d'aménagement ;

Vu le Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme et du patrimoine (CWATUP), l'article 52 ;

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 27 mai 2009 portant sur l'adoption de la liste des projets de plans communaux d'aménagement élaborés ou révisés en vue de réviser le plan de secteur, en application de l'article 49 bis, alinéa 1er, du Code, modifiée et complétée par les arrêtés du Gouvernement wallon des 12 mai 2011, 13 décembre 2012, 21 février 2013, 8 mai 2013, 17 octobre 2013, 19 mars 2015, 16 juillet 2015, 10 décembre 2015, 10 mars 2016, 6 octobre 2016 et 8 décembre 2016 ;

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 28 juillet 2017 fixant la répartition des compétences entre les Ministres et réglant la signature des actes du Gouvernement ;

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 3 août 2017 portant règlement du fonctionnement du Gouvernement wallon ;

Vu l'arrêté ministériel du 10 mars 2015 autorisant l'élaboration du plan communal d'aménagement dit « Plateau de Bouge » à Namur (Bouge, Champion et Jambes) en vue de réviser le plan de secteur de Namur ;

Vu l'arrêté ministériel du 13 avril 2016 retirant l'arrêté ministériel du 10 mars 2015 et autorisant l'élaboration du plan communal d'aménagement dit « Plateau de Bouge » à Namur (Bouge, Champion et Jambes) en vue de réviser le plan de secteur de Namur ;

Vu la délibération du 5 septembre 2013 du Conseil communal de Namur sollicitant du Gouvernement wallon l'inscription du plan communal d'aménagement dit « Plateau de Bouge » à Namur sur la liste des plans communaux d'aménagement élaborés ou révisés en vue de réviser le plan de secteur, en application de l'article 49 bis, alinéa 1er, du Code ainsi que l'autorisation d'élaborer ce plan ;

Vu la délibération du 20 mars 2014 du Conseil communal de Namur approuvant la modification du dossier proposant notamment une nouvelle compensation planologique et précisant les zonages au sein du périmètre du projet ;

Vu la délibération du 11 décembre 2014 du Conseil communal de Namur désignant le BEPN comme auteur de projet pour l'élaboration du plan communal d'aménagement et pour la réalisation du rapport sur les incidences environnementales y relatif ;

Vu la délibération du 17 décembre 2015 du Conseil communal de Namur demandant au Gouvernement wallon de prendre un arrêté modifiant l'autorisation d'élaboration du plan

communal d'aménagement dit « Plateau de Bouge » à Namur (Bouge, Champion et Jambes) en vue de réviser le plan de secteur de Namur ;

Vu la délibération du 17 novembre 2016 du Conseil communal de Namur adoptant l'avant-projet du plan communal d'aménagement dit « Plateau de Bouge » à Namur ainsi que le projet de contenu du rapport sur les incidences environnementales (RIE) y relatif ;

Vu la délibération du 29 juin 2017 du Conseil communal de Namur confirmant le contenu du rapport sur les incidences environnementales ;

Vu la délibération du 22 mars 2018 du Conseil communal de Namur adoptant provisoirement le projet de plan communal d'aménagement dit « Plateau de Bouge » à Namur en vue de réviser le plan de secteur ;

Vu la délibération du 25 avril 2019 du Conseil communal de Namur décidant d'adopter définitivement le plan communal d'aménagement dit « Plateau de Bouge » à Namur en vue de réviser le plan de secteur ainsi que la déclaration environnementale y relative ;

Considérant que les dispositions transitoires définies à l'article D.II.67 du Code du développement territorial prévoient que *« l'établissement ou la révision d'un plan communal d'aménagement dont l'avant-projet a été adopté ou le projet a été adopté provisoirement par le conseil communal avant la date d'entrée en vigueur du Code se poursuit selon les dispositions en vigueur avant cette date »* ;

Considérant que, le Conseil communal de Namur ayant adopté l'avant-projet du plan communal d'aménagement dit « Plateau de Bouge » le 17 novembre 2016, ce sont les dispositions définies aux articles 46 à 52 du CWATUP qui doivent s'appliquer ;

Considérant le plan de secteur de Namur, adopté définitivement par l'Exécutif régional wallon le 14 mai 1986, et sa révision partielle, opérée en vue de l'inscription d'une zone d'activité économique mixte sur le territoire de Namur (Bouge et Champion), adoptée par le Gouvernement wallon le 22 avril 2004 ;

Considérant que l'élaboration de ce plan communal d'aménagement a pour principal objet de relocaliser la zone d'activité économique mixte dite du « Plateau de Bouge », en ce compris le parking-relais qu'elle devait accueillir, inscrite par la révision opérée en 2004 et susmentionnée ;

Considérant que le plan communal d'aménagement dit « Plateau de Bouge » porte sur un total de 47,5 hectares répartis sur deux périmètres situés sur le territoire communal de Namur ;

Considérant que le premier périmètre est situé sur les territoires des anciennes communes de Bouge et Champion ; qu'il est limité au nord-ouest par la chaussée de Louvain (N91) et la rue de Fernelmont, et au nord-est par l'autoroute E411 ; que sa limite sud-est n'est d'abord matérialisée par aucun repère physique mais correspond à la limite de la zone d'activité économique du plan de secteur dans sa partie située au sud-est de la rue Hébar, qu'elle suit ensuite la rue Hébar puis contourne la parcelle cadastrée section B n°72D et enfin suit le chemin de Boninne vers le sud-ouest ;

Considérant que, pour ce premier périmètre, le plan communal d'aménagement révisé le plan de secteur dans la mesure où il prévoit d'affecter en zone d'activité économique mixte et en zone de services publics et d'équipements communautaires des terrains actuellement inscrits en zone agricole, et en zone agricole des terrains actuellement inscrits en zone d'activité économique mixte ;

Considérant que le second périmètre est localisé sur le territoire de l'ancienne commune de Jambes ; qu'il est limité à l'ouest, au sud et à l'est par le Bois brûlé ;

Considérant que, pour ce second périmètre, le plan communal d'aménagement révisé le plan de secteur dans la mesure où il prévoit d'affecter en zone forestière des terrains actuellement inscrits en zone d'habitat ;

Considérant que l'article 46, § 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, du CWATUP dispose que : « Lorsque la révision du plan de secteur vise un nouveau zonage qui constitue une réponse à des besoins dont l'impact, les enjeux et les incidences peuvent être rencontrés par un aménagement local, les dispositions du plan communal d'aménagement visé à l'article 48, alinéa 2, lui sont applicables » ;

Considérant que l'article 48, alinéa 2, du CWATUP dispose que : « Le plan communal d'aménagement peut réviser le plan de secteur dans les cas qui suivent :

- 1° soit lorsqu'existent des besoins, dont l'impact, les enjeux et les incidences peuvent être rencontrés par un aménagement local, et que, le cas échéant, la compensation planologique ou alternative visée à l'article 46, § 1<sup>er</sup>, alinéa 2, 3°, est organisée à cette échelle ;
- 2° soit lorsqu'existe un schéma de structure communal ou un rapport urbanistique et environnemental approuvé par le Gouvernement qui vise l'hypothèse et détermine le périmètre d'un projet de plan communal d'aménagement, et que, le cas échéant, la compensation planologique ou alternative visée à l'article 46, § 1<sup>er</sup>, alinéa 2, 3°, est organisée à cette échelle » ;

Considérant que l'article 46, § 1<sup>er</sup>, alinéa 2, du CWATUP dispose que : « sont applicables [au plan communal d'aménagement qui révisé le plan de secteur] les prescriptions suivantes :

- 1° l'inscription d'une nouvelle zone destinée à l'urbanisation est attenante à une zone existante destinée à l'urbanisation ; seule l'inscription d'une zone de services publics et d'équipements communautaires, de loisirs destinée à des activités récréatives présentant un caractère dangereux, insalubre ou incommode, d'activité économique industrielle, d'activité économique spécifique marquée de la surimpression « A.E. » ou « R.M. », d'extraction ou d'aménagement communal concerté à caractère industriel peut s'en écarter ;
- 2° l'inscription d'une nouvelle zone destinée à l'urbanisation ne peut prendre la forme d'une urbanisation en ruban le long de la voirie ; par urbanisation en ruban, on entend l'inscription d'une zone dont la forme, par sa profondeur, sa longueur et le rapport entre ces deux éléments, ne permet que le développement d'un front bâti unique, à l'exclusion d'une composition urbanistique s'organisant autour d'un nouveau réseau viaire ;
- 3° dans le respect du principe de proportionnalité, l'inscription de toute nouvelle zone destinée à l'urbanisation susceptible d'avoir des incidences non négligeables sur l'environnement, est compensée par la modification équivalente d'une zone existante destinée à l'urbanisation ou d'une zone d'aménagement communal concerté en zone non destinée à l'urbanisation ou par toute compensation alternative définie par le Gouvernement tant en termes opérationnel, environnemental ou énergétique qu'en termes de mobilité en tenant compte, notamment, de l'impact de la zone destinée à l'urbanisation sur le voisinage ; la compensation planologique ou alternative peut être réalisée par phases ».

Considérant que l'article 49 bis du CWATUP dispose que : « Le Gouvernement adopte la liste des projets de plans communaux d'aménagement visés à l'article 48, alinéa 2.

Pour chacun de ces plans communaux d'aménagement, soit d'initiative, soit à la demande du conseil ou, le cas échéant, des conseils communaux concernés, le Gouvernement autorise ensuite, par arrêté motivé, l'élaboration ou la révision du plan

*communal d'aménagement visé à l'article 48, alinéa 2, préalablement à l'adoption de l'avant-projet visé à l'article 50, § 2 » ;*

Considérant que les motifs de la décision ministérielle du 13 avril 2016 justifient que le prescrit des articles 46, 48 et 49bis permettant de recourir à la procédure de plan communal d'aménagement révisant le plan de secteur a été respecté ;

Considérant que l'article 48, alinéa 1<sup>er</sup>, du CWATUP dispose que : « *le plan communal d'aménagement précise, en le complétant, le plan de secteur* » ;

Considérant que l'article 49 du CWATUP dispose que : « *pour la partie du territoire communal qu'il détermine, le plan communal d'aménagement comporte:*

- 1° les options d'aménagement relatives à l'économie d'énergie et aux transports, aux infrastructures et aux réseaux techniques, au paysage, à l'urbanisme, à l'architecture et aux espaces verts;*
- 2° le cas échéant, lorsqu'il révisé le plan de secteur, une carte d'affectation du territoire, établie à l'échelle du 1/10.000e, précisant le périmètre que révisé le plan de secteur;*
- 3° la détermination des différentes affectations du territoire et, s'il échet, les emplacements réservés aux espaces verts, aux sites nécessaires pour le maillage écologique ou pour les équipements publics ou communautaires;*
- 4° le tracé existant ou projeté ou le périmètre de réservation qui en tient lieu du réseau des infrastructures de communication et les raccordements aux principaux réseaux existants de transport de fluides et d'énergie » ;*

Considérant que le plan et les options articulent la future zone d'activité économique mixte et le parking-relais avec le périmètre d'agglomération qu'ils prolongent ; qu'ils confirment la chaussée de Louvain dans ses fonctions résidentielle et tertiaire ; qu'ils confirment aussi les rôles paysager et écologique du Bois de Bouge ainsi que la vocation forestière de la zone sise entre le Bois Brûlé et le Sart Hulet à Jambes ;

Considérant que les options réservent la zone de services publics et d'équipements communautaires à l'aménagement d'un parking-relais verdurisé et arboré ; que celle-ci pourrait néanmoins comporter, à titre complémentaire, des constructions ou aménagements destinés à satisfaire un besoin social ou à finalité d'intérêt général et qui, le cas échéant, devront être regroupés ;

Considérant que les options encadrent de manière différenciée des zones de résidence, des zones de résidence d'intérêt patrimonial et des zones d'activité tertiaire et de résidence au sein de la zone d'habitat ;

Considérant que les options visent, à travers l'organisation du stationnement, à travers l'attention portée à la gestion et à l'aménagement des zones de recul ou encore à travers l'encadrement des dispositifs de publicité, à garantir à l'espace public de la zone d'activité économique une conception d'ensemble harmonieuse et de qualité ;

Considérant qu'au sein de cette zone, les options urbanistiques et architecturales, par l'attention accordée par exemple aux fronts bâtis de lieux-clés, à la volumétrie ou encore à la composition architecturale, visent également à soigner la perception interne et externe des activités économiques ;

Considérant encore que les parties les plus perceptibles du parc sont réservées aux projets d'ensemble présentant une cohérence architecturale et s'organisant autour d'espaces de circulation interne de qualité ; que les options interdisent les manœuvres et le stock extérieur dans la partie du futur parc la plus proche des zones d'habitat ;

Considérant que le plan et les options s'appuient sur le relief et les structures végétales existantes pour encadrer l'inscription des espaces économiques dans leur environnement ;

Considérant que la préservation du massif boisé de Bouge, véritable poche de végétation dense, concourra à l'intégration paysagère du parc d'activités économiques dans sa perception proche et éloignée ; que le développement d'alignements d'arbres de part et d'autre de la voirie d'entrée, comme l'aménagement d'espaces verts d'agrément, participeront, par un séquençage du paysage bâti, à l'absorption visuelle de l'urbanisation projetée et au développement du maillage écologique au sein de la nouvelle zone urbanisée ;

Considérant encore que l'aménagement d'un plan d'eau paysager destiné à récupérer les eaux de ruissellement qui seront générées par la nouvelle urbanisation contribuera également à l'intégration paysagère de la zone d'activités, au maillage écologique local et à la qualité de vie des utilisateurs du parc ;

Considérant de plus que le plan et les options inscrivent la future zone d'activité économique et le parking-relais dans la hiérarchie du réseau de voiries existant ; qu'ils limitent en particulier les accès au parking-relais et à la future zone d'activité économique, ainsi qu'à la zone d'habitat existante à l'angle de la rue Hébar et de la chaussée de Louvain ; que le plan et les options prévoient enfin un dispositif routier de sécurité à hauteur de l'unique entrée de la future zone d'activité économique ;

Considérant que le plan et les options réservent le chemin de Boninne aux modes doux et au charroi agricole et assurent également plusieurs cheminements réservés aux modes doux à travers la zone d'activité économique mixte et le parking-relais ;

Considérant encore que les options encadrent la gestion des eaux usées et pluviales ; qu'elles prévoient un réseau séparatif et veillent à limiter les eaux parasites ;

Considérant enfin que les options rendent l'entièreté du second périmètre à la fonction forestière ;

Considérant que le plan communal d'aménagement comporte donc des options d'aménagement relatives à l'économie d'énergie et aux transports, aux infrastructures et aux réseaux techniques, au paysage, à l'urbanisme, à l'architecture et aux espaces verts conformément au prescrit légal ; qu'il propose un aménagement cohérent et adapté aux caractéristiques des sites et à leurs situations respectives ;

Considérant que l'article 47, alinéa 3, du CWATUP dispose que : « *le plan communal d'aménagement est élaboré après examen du schéma de structure communal, du rapport urbanistique et environnemental ou du plan communal de mobilité, s'ils existent.* » ;

Considérant le schéma de structure communal de Namur adopté définitivement par le Conseil communal le 23 avril 2012 ;

Considérant que les motifs de la décision ministérielle du 13 avril 2016 justifient que le projet s'inscrit dans les options de la mise en œuvre du schéma de développement communal, en particulier en ce qui concerne les choix en matière de localisation et de choix des affectations ;

Considérant que le plan communal d'aménagement confirme la chaussée de Louvain dans ses fonctions résidentielle et tertiaire telles que définies par le schéma de structure communal ;

Considérant que les options du plan communal d'aménagement, en ce qu'elles favorisent l'usage des transports en commun et les modes doux, visent à rencontrer les enjeux mis en évidence dans le schéma de structure communal ;

Considérant aussi qu'en interdisant le développement du commerce dans la zone d'activité économique, le projet s'inscrit dans le respect des options du schéma de structure communal qui vise à préserver la structure commerciale namuroise et ce, notamment, en écartant des parcs d'activités économiques ces activités commerciales liées aux biens non-encombrants courants et semi-courants et à l'équipement de la personne;

Considérant encore que les options en matière de développement d'espaces verts et de végétation au sein du futur parc d'activités concourront à augmenter le potentiel d'accueil de la biodiversité et participent de la sorte aux objectifs du schéma de structure communal de développement du maillage écologique ;

Considérant enfin que le schéma de structure communal préconise, au sein des sites d'activités économiques, la gestion intégrale *in situ* des eaux de ruissellement, ce que le projet prévoit ;

Vu le schéma de développement de l'espace régional (SDER, aujourd'hui nommé schéma de développement territorial) adopté par le Gouvernement wallon le 27 mai 1999 ;

Considérant que les motifs de la décision ministérielle du 13 avril 2016 justifient que le projet s'inscrit dans les options de la mise en œuvre du Schéma de développement de l'espace régional ;

Considérant enfin que le projet s'inscrit dans le respect de l'article 1er du CWATUP et en particulier du principe de gestion parcimonieuse du territoire, en particulier en ce que les nouveaux espaces voués à l'activité économique s'inscrivent en extension du périmètre d'agglomération, profitant de la sorte des équipements existants et limitant le mitage des espaces non urbanisés, mais aussi en ce que les options définissent des coefficients d'occupation des parcelles dédiées à l'activité économique ;

Considérant que le plan communal d'aménagement dit « Plateau de Bouge » répond donc au prescrit régional ;

Considérant que l'article 50, § 1<sup>er</sup>, du CWATUP dispose que : « *parmi les personnes agréées conformément à l'article 11, le conseil communal désigne une personne physique ou morale, privée ou publique, qu'il charge de l'élaboration de l'avant-projet de plan communal* » ;

Considérant que l'auteur de projet du plan communal d'aménagement est le Bureau économique de la Province de Namur (BEP) qui dispose de l'agrément requis ;

Considérant que l'article 50, § 2, du CWATUP dispose que : « *le conseil communal décide l'élaboration d'un plan communal d'aménagement et en adopte l'avant-projet, lequel est établi sur la base d'une analyse de la situation existant de fait et de droit, notamment des périmètres de protection visés par le présent Code ou d'autres législations. Il réalise un rapport sur les incidences environnementales dont il fixe l'ampleur et le degré de précision des informations, comprenant:*

- 1° un résumé du contenu et une description des objectifs de l'avant-projet de plan, ainsi que ses liens avec d'autres plans ou programmes pertinents;*
- 2° la justification de l'avant-projet de plan au regard de l'article 1er, § 1er;*
- 3° les caractéristiques humaines et environnementales du territoire visé et de ses potentialités ainsi que l'évolution probable de la situation environnementale si le plan n'est pas mis en œuvre ;*
- 4° les caractéristiques environnementales des zones susceptibles d'être touchées de manière non négligeable;*
- 5° les problèmes environnementaux liés à l'avant-projet de plan communal d'aménagement qui concernent les zones revêtant une importance particulière pour l'environnement, telles que celles désignées conformément aux directives 79/409/C.E.E. et 92/43/C.E.E.;*

- 6° les problèmes environnementaux qui concernent les zones dans lesquelles pourraient s'implanter des établissements présentant un risque majeur pour les personnes, les biens ou l'environnement au sens de la directive 96/82/C.E. ou si l'avant-projet de plan prévoit l'inscription de zones destinées à l'habitat, ainsi que de zones ou d'infrastructures fréquentées par le public à proximité de tels établissements;
- 7° les objectifs pertinents de la protection de l'environnement et la manière dont ils sont pris en considération dans le cadre de l'élaboration du plan;
- 8° les incidences non négligeables probables, à savoir les effets secondaires, cumulatifs, synergiques, à court, à moyen et à long terme, permanents et temporaires, tant positifs que négatifs, sur l'environnement, y compris la diversité biologique, la population, la santé humaine, la faune, la flore, les sols, les eaux, l'air, les facteurs climatiques, les biens matériels, le patrimoine culturel, y compris le patrimoine architectural et archéologique, les paysages et les interactions entre ces facteurs;
- 9° les incidences sur l'activité agricole et forestière;
- 10° les mesures à mettre en œuvre pour éviter, réduire ou compenser les effets négatifs visés aux 8° et 9°;
- 10°bis les compensations proposées par le Gouvernement en application de l'article 46, §1er, alinéa 2, 3°;
- 11° la présentation des alternatives possibles et de leur justification en fonction des 1° à 10°;
- 12° une description de la méthode d'évaluation retenue et des difficultés rencontrées;
- 13° les mesures envisagées pour assurer le suivi de la mise en œuvre du plan communal d'aménagement;
- 14° un résumé non technique des informations visées ci-dessus.

Le conseil communal soumet le projet de contenu du rapport sur les incidences environnementales ainsi que l'avant-projet de plan pour avis à la commission communale ou, à défaut, à la commission régionale, au Conseil wallon de l'Environnement pour le Développement durable et aux personnes et instances qu'il juge nécessaire de consulter. Le projet de contenu du rapport sur les incidences environnementales ainsi que l'avant-projet de plan sont soumis à l'avis de la direction générale des Ressources naturelles et de l'Environnement soit lorsque l'avant-projet de plan comporte une zone destinée à l'implantation d'établissements présentant un risque majeur pour les personnes, les biens ou l'environnement au sens du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement, soit lorsqu'il prévoit des lieux fréquentés par le public ou l'inscription de zones visées à l'article 25, alinéa 2, situés dans une zone vulnérable visée à l'article 136bis, §1er, ou, à défaut, autour de tels établissements pour autant qu'ils soient susceptibles d'accroître le risque d'accident majeur ou d'en aggraver les conséquences. Les avis portent sur l'ampleur et la précision des informations que le rapport doit contenir. Les avis sont transmis dans les trente jours. À défaut, ils sont réputés favorables. [...] » ;

Considérant que l'avant-projet de plan communal d'aménagement a fait l'objet d'un rapport sur les incidences environnementales dont le contenu a été confirmé par la délibération du Conseil communal du 29 juin 2017 ;

Considérant que la Commission consultative communale d'aménagement du territoire et de mobilité avait, quant à elle, formulé, le 20 décembre 2016, un avis favorable sur la proposition communale de contenu ;

Considérant que le Conseil wallon de l'environnement pour le développement durable avait informé la commune le 6 janvier 2017 qu'il ne remettrait pas d'avis sur le contenu du rapport sur les incidences environnementales ;

Considérant que le rapport sur les incidences environnementales a été établi conformément à l'article 50, §2, du Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme et du patrimoine ;

Considérant qu'à travers l'évaluation du plan et des options, ce rapport a, d'une part, validé la plupart des options et, d'autre part, conduit à en ajuster d'autres ;

Considérant, s'agissant des infrastructures techniques, que le rapport sur les incidences environnementales énonce des recommandations relatives au dimensionnement des infrastructures d'infiltration des eaux pluviales et des bassins d'orage, à la nécessité de prévoir un séparateur d'hydrocarbures au bassin d'orage, à la nécessité de réaliser un test de capacité résiduaire des égouts chemin de Boninne ; qu'il identifie également la nécessité de modifier le PASH ;

Considérant, comme l'exprime le conseil communal dans sa délibération du 25 avril 2019, que les recommandations relatives aux ouvrages techniques seront prises en compte au stade des études techniques préalables au dépôt du permis de voirie, en concertation avec l'INASEP ; que la recommandation de modifier le PASH fait l'objet d'une procédure parallèle ; qu'aucune de ces recommandations n'appelaient donc de modification des options du plan communal d'aménagement ;

Considérant le rapport sur les incidences environnementales a identifié que les options et prescriptions du plan, telles qu'écrites, entravaient les possibilités d'installation de panneaux solaires et de petites éoliennes au sein de la zone d'activité économique (interdiction de visibilité de tout équipement technique depuis les espaces publics), mais aussi d'implantation de structures de support pour panneaux solaires au sein du P+R ; que les prescriptions concernant la végétalisation du P+R empêchaient son évolution en P+R producteur d'énergie ;

Considérant que l'option d'aménagement concernée a été précisée de la manière suivante : *« les installations techniques, autres que celles destinées à la production d'énergie verte, sont disposées de façon à être le moins visible depuis les espaces publics. Pour ce faire, ces installations sont implantées en zone arrière et/ou latérale et, le cas échéant, dissimulées par un écran de végétation »* ;

Considérant que la recommandation de revoir les prescriptions de végétalisation du P+R n'a pas été suivie ; que le conseil communal de Namur explique dans sa délibération du 25 avril 2019 que l'objectif d'aménagement paysager du parking est un objectif supérieur à ses yeux et qu'il est estimé de surcroît que les prescriptions telles que rédigées n'interdisent pas l'éventuelle pose de panneaux solaires ;

Considérant que les recommandations du rapport sur les incidences environnementales en matière de milieu biologique portent essentiellement sur la nécessité de définir un « espace d'intégration paysagère » le long de la zone d'activité économique rue de Fernelmont afin d'intégrer la zone de fauchage tardif ;

Considérant que la recommandation de prévoir un espace d'intégration paysagère n'a pas été suivie ; que le conseil communal de Namur explique dans sa délibération du 25 avril 2019 qu'il estime que l'accessibilité depuis la rue de Fernelmont doit être préservée pour les terrains économiques et que le fauchage tardif pourra être d'application sur les accotements herbeux bordant la rue ;

Considérant qu'en matière de paysage, le rapport sur les incidences environnementales recommande d'une part la suppression des prescriptions qui autorisent les enseignes perpendiculaires et les mâts totems et d'autre part l'obligation de dissimuler les équipements techniques au sol et les aires de stockage/dépôts par un écran végétal dès qu'ils peuvent être visibles depuis l'espace public ;

Considérant que les options portant sur les enseignes ont été adaptées et que les prescriptions qui autorisaient les enseignes perpendiculaires et les mâts totems ont été supprimées ;

Considérant que le conseil communal de Namur explique dans sa délibération du 25 avril 2019 que les options du plan communal d'aménagement prévoyaient déjà l'obligation de dissimuler les équipements techniques au sol et les aires de stockage/dépôts ;

Considérant, s'agissant de la mobilité, que le rapport sur les incidences environnementales a conclu que la situation projetée (mise en œuvre du P+R et de la zone d'activité économique mixte) sera compatible, en termes de capacité, avec le système projeté qui prévoit la mise en place d'aménagements destinés à réguler la circulation sur l'axe N91 en entrée de Namur ;

Considérant que le rapport sur les incidences environnementales a néanmoins mis en évidence la nécessité :

- de prévoir un réaménagement du carrefour rue Hébar - chemin de Boninne ou de déplacer la voirie d'entrée ;
- de prioriser la rue Hébar compte tenu de l'important trafic sur cette voie ;
- de prévoir un gabarit à 6 mètres pour la voirie interne de la zone d'activité économique afin d'éviter la circulation en sens unique ;

Considérant que l'entrée de la zone d'activité économique a été déplacée vers le centre du tronçon de la rue Hébar qui est compris entre le chemin de Boninne et la rue de Fernelmont, ce qui permet de ne pas intervenir sur le chemin de Boninne, maintenu pour les liaisons modes doux et le charroi agricole ;

Considérant que la recommandation portant sur un élément de sécurité routière sera prise en compte lors de la mise en place du règlement de police par la ville de Namur à qui la nouvelle voirie sera rétrocédée ; qu'elle n'appelle pas de modification des options du plan communal d'aménagement ;

Considérant que la recommandation de prévoir un gabarit à 6 mètres pour la voirie interne de la zone d'activité économique afin d'éviter la circulation en sens unique a été suivie ;

Considérant que le rapport sur les incidences environnementales suggère les modifications suivantes en termes d'affinage des zones :

- réaffecter la zone 1.2 (zone d'activité économique de services) en 1.1 (zone d'activité économique mixte) ;
- réaffecter la zone d'activité 1.1 non encore urbanisée rue de Fernelmont en zone 1.3 (activité économique mixte dédiée aux projets d'ensemble) ;

Considérant que ces recommandations ont été suivies et qu'une renumérotation des zones a été effectuée ;

Considérant que le rapport sur les incidences environnementales recommande, s'agissant de la zone d'activité tertiaire et de résidence (3.3) prévue le long de la rue Hébar :

- d'éviter l'implantation d'activité à fort taux de rotation générant du trafic aux heures de pointe (par exemple, commerces de biens courants) ;
- de créer un recul du front bâti de cette zone au niveau du carrefour rue Hébar – rue de Fernelmont afin de permettre quelques emplacements de stationnement à destination des activités tertiaires ;

Considérant qu'il préconise aussi, pour tout développement commercial générant un trafic trop important (fort taux de rotation) au sein de cette zone, l'organisation de l'accès via l'arrière des parcelles ;

Considérant que la recommandation d'éviter l'implantation d'activité à fort taux de rotation générant du trafic aux heures de pointe a été partiellement suivie ; que le conseil

communal a en effet jugé que la localisation du site au sein du périmètre d'agglomération justifiait d'y admettre une fonction alimentaire ;

Considérant pour le reste que le plan a été modifié afin d'inscrire une zone de recul par rapport à la rue Hébar et que les options prévoient la sortie de cette zone par l'arrière ;

Considérant que le rapport sur les incidences environnementales recommande de revoir les prescriptions de la zone tertiaire et de résidence le long de la rue Hébar afin d'éviter la résidence sous l'emprise de la ligne haute tension ; que cette recommandation a été suivie et l'option a été revue en ce sens ;

Considérant que le rapport sur les incidences environnementales recommande de réaffecter la zone d'équipement communautaire sise à l'ouest du sentier 27 et le long de la chaussée de Louvain en zone d'espace vert ;

Considérant que cette recommandation n'a pas été suivie dans la mesure où, comme le rappelle le conseil communal de Namur dans sa délibération du 25 avril 2019, il s'agit d'une zone urbanisable utile pour l'implantation d'infrastructures communautaires (telles qu'un arrêt de bus par exemple) ;

Considérant encore que le rapport sur les incidences environnementales a formulé d'autres recommandations, concernant - à titre d'exemple - le principe de sensibiliser les futurs occupants du PAE à l'utilisation du gaz de ville et des énergies renouvelables ou aux modes de déplacement alternatifs à la voiture, ... ou encore concernant l'intérêt de concevoir une « ZAE productive » et de prendre toutes les mesures de compensations les plus adéquates pour les agriculteurs concernés par la perte de terrains ;

Considérant que ces recommandations ne relèvent ni du plan ni des options du plan communal d'aménagement ; qu'elles pourront cependant être étudiées par le BEPN dans le cadre du développement de la zone d'activité économique ;

Considérant que l'autorité communale, dans sa délibération du 25 avril 2019 et dans la déclaration environnementale y relative, explicite les ajustements opérés suite à ce rapport ainsi que les raisons pour lesquelles certaines recommandations n'ont pas été suivies ;

Considérant que l'article 51, §1<sup>er</sup>, du CWATUP dispose que : « sur la base d'une analyse de la situation de fait et de droit, et après avis du fonctionnaire délégué, le conseil communal adopte provisoirement le projet de plan communal d'aménagement accompagné, le cas échéant, du rapport sur les incidences environnementales et charge le collège des bourgmestre et échevins de le soumettre à enquête publique conformément à l'article 4 » ;

Considérant que le fonctionnaire délégué de la Direction extérieure de Namur a remis, le 15 février 2018, un avis favorable accompagné de remarques sur le projet ;

Considérant que, conformément à l'article 4 du Code, le plan communal d'aménagement a été soumis à enquête publique du 11 juin au 10 juillet 2018 ;

Considérant qu'une séance d'information publique a été organisée le 11 juin 2018 ;

Considérant que 192 courriers de réclamations ou observations (dont une lettre-type en 175 exemplaires) ont été réceptionnés (hors délai pour 24 d'entre eux) ; que tous ont néanmoins été examinés ;

Considérant que l'article 51, §3, du CWATUP dispose que : « dans les huit jours de la clôture de l'enquête publique, le collège des bourgmestre et échevins soumet pour avis à la commission communale ou, à défaut, à la commission régionale et au Conseil wallon de l'environnement pour le développement durable, ainsi qu'aux autres personnes et instances

et à la Direction générale des Ressources naturelles et de l'Environnement si elles ont été consultées en application de l'article 50, §2, alinéa 2, le dossier comprenant le projet de plan accompagné du rapport visé au paragraphe 1er et des réclamations, observations, procès-verbaux et avis.

Les avis sont transmis dans les soixante jours de la demande du collège des bourgmestre et échevins; à défaut, les avis sont réputés favorables » ;

Considérant que Commission consultative communale d'aménagement du territoire et de mobilité a remis, le 28 août 2018, un avis réservé sur le projet de plan ;

Considérant en effet que, si cette commission apprécie le déplacement de l'accès au site [d'activité économique], elle émet un certain nombre de recommandations ;

Considérant qu'elle estime que la solution proposée d'affecter la zone « communautaire », située à l'angle de la chaussée de Louvain et de la rue Hébar, à une zone de « voirie » ouvre des perspectives pour le futur mais n'apporte pas de solution immédiate à l'augmentation de trafic engendrée par le projet, ni à une gestion optimale de ce carrefour ;

Considérant que la définition précise des aménagements de carrefours ou de voiries ne relèvent pas d'un plan communal d'aménagement ; que celui-ci doit néanmoins, à travers la délimitation des zonages, garantir les emprises nécessaires à ceux-ci ; que l'ajustement de l'emprise des zones de voiries et espaces publics sur le plan garantit une emprise maximale bien que le rapport sur les incidences environnementales, à travers les comptages réalisés et les estimations de flux projetés, n'identifie pas la nécessité d'élargir les emprises des voiries sur base des projets inscrits dans le plan communal d'aménagement ;

Considérant, comme le rappelle le conseil communal dans sa délibération du 25 avril 2019, que l'angle de la chaussée de Louvain avec la rue Hébar marque par ailleurs l'entrée de la ville et qu'il est donc important de noter que les options et le plan permettent d'y recréer un front bâti cohérent ;

Considérant que la CCATM souhaite le maintien d'une zone de recul du projet par rapport à la rue Hébar, afin de permettre une meilleure circulation au niveau du carrefour rue Hébar/chaussée de Louvain et, notamment, les virages vers et hors du site à partir de la rue Hébar ;

Considérant que, si le plan du plan communal d'aménagement prévoit cette zone de recul, celle-ci ne sera pas destinée à y élargir la voirie ; que le conseil communal rappelle à ce sujet que la gestion des flux supplémentaires attendus nécessite une régulation du carrefour et non l'élargissement de l'emprise de la voirie ;

Considérant que la CCATM souhaite que soient davantage articulés les différents projets en cours ou en projet dans le périmètre situé entre la chaussée de Louvain, l'autoroute, la rue Hébar et jusqu'à la route de Hannut ;

Considérant que le conseil communal de Namur estime, dans sa délibération du 25 avril 2019, que la vision d'ensemble des développements urbains est donnée par le schéma de développement communal ;

Considérant que la CCATM recommande que les trottoirs projetés dans le site soient adaptés (élargis) pour permettre aux cyclistes, soit de disposer d'un espace spécifiquement dédié, soit de cohabiter sur des espaces élargis à 2,5 m minimum ;

Considérant, comme le rappelle le conseil communal de Namur dans sa délibération du 25 avril 2019, que compte tenu de la localisation du parc d'activité en situation semi-urbaine, la largeur totale des zones de voiries est réduite à 12m ; que la voirie interne, en boucle, du

parc d'activité ne supportera pas un trafic important et pourra donc accueillir à la fois le trafic automobile et les cyclistes ; qu'en outre, des cheminements réservés aux modes actifs sont prévus pour traverser la zone d'activité et le P+R ;

Considérant que la CCATM recommande également que les liaisons piétonnes et cyclistes entre le site et la chaussée de Louvain (en traversant notamment le P+R) soient traitées de manière à les rendre plus visibles et plus conviviales ;

Considérant que cette préoccupation est partagée par le conseil communal de Namur qui rappelle, dans sa délibération du 25 avril 2019, que si ces aménagements relèveront des permis de voiries qui seront octroyés par le fonctionnaire délégué, leur aménagement devra être concerté avec la Ville ;

Considérant que la CCATM estime que le tracé général du site et les options urbanistiques envisagées s'appuient sur des orientations intéressantes, tant au niveau architectural qu'écologique, mais que leur traduction dans les tracés et prescriptions du plan communal d'aménagement est timide au regard des pratiques actuelles ;

Considérant que le conseil communal de Namur a pris acte de cette observation tout en estimant qu'elle était trop peu précise pour permettre l'ajustement du plan communal d'aménagement ;

Considérant que le niveau de précision du plan, des options et des prescriptions est conforme au prescrit du Code ;

Considérant que la CCATM recommande d'augmenter l'espace tampon végétal (zone vert foncé sur le plan) tout autour du site ;

Considérant que cette recommandation a été suivie partiellement, dans la partie nord du périmètre située au plus proche des habitations existantes ;

Considérant que la CCATM estime que le découpage zonal proposé va morceler l'espace agricole du plateau, au risque de fragiliser davantage cette activité économique ;

Considérant que si la révision du plan de secteur va effectivement conduire à un morcellement de la zone agricole du fait de la division de la zone d'activité économique mixte existante, les motifs de la décision du 13 mars 2016 justifient du respect des conditions d'application de la procédure ; que de surcroît, cette révision a également pour effet, en rapprochant la zone d'activités économiques du périmètre d'agglomération tel que défini dans le schéma de développement communal, de l'inscrire dans l'enveloppe bâtie de l'agglomération, ce qui n'était pas le cas de la zone existante ;

Considérant que la CCATM recommande de renforcer la zone d'intérêt biologique que représente le Bois de Bouge par la création d'une zone plus importante qui pourrait servir de compensation à la création d'une zone urbanisée ;

Considérant que cette recommandation n'a pas été suivie ; qu'en effet, le plan communal d'aménagement respecte le principe de compensation prescrit par la procédure et qu'aucun élément ne justifie d'étendre la zone d'intérêt biologique sur des terrains qui, étant actuellement cultivés, ne présentent pas de qualités biologiques particulières ;

Considérant enfin que la CCATM recommande d'inclure des objectifs en matière de coefficient de biotope par surface dans les objectifs du plan communal d'aménagement ;

Considérant que, si cette recommandation n'a pas conduit à l'ajustement des options du plan, il convient de rappeler que les prescriptions prévoient qu'un minimum de 20 à 30% de

la surface totale des parcelles à vocation économique doivent être affectés aux espaces verts (zones favorisant la biodiversité, engazonnement, plantations d'agrément etc.) ;

Considérant que le Pôle environnement (anciennement Conseil wallon de l'environnement pour le développement durable) a remis, le 5 septembre 2018, un avis favorable sur le rapport sur les incidences environnementales et sur le projet ;

Considérant que le Pôle environnement insiste particulièrement sur les recommandations suivantes:

- prévoir des bassins d'orage (611 m<sup>3</sup> pour la ZAEM et 524 m<sup>3</sup> pour le P+R) et réaliser les tests de capacités résiduelles des égouts au niveau de chemin de Boninne ;
- prévoir un séparateur d'hydrocarbures au niveau des bassins d'orage ;
- supprimer les prescriptions autorisant les enseignes perpendiculaires et les mâts totems ;
- obligation de dissimuler les équipements techniques au sol et les aires de stockage/dépôts par un écran végétal dès qu'ils peuvent être visibles depuis l'espace public ;
- modifier les options d'aménagement du PCAR qui interdisent à tout équipement technique en toiture d'être visible depuis la voirie afin de ne pas empêcher l'installation de panneaux solaires et de petites éoliennes ;
- adapter les options et prescriptions du P+R afin d'y permettre l'implantation de structures pour panneaux solaires ;
- prévoir un espace d'intégration paysagère le long de la ZAE rue de Fernemont afin d'intégrer la zone de fauchage tardif ;
- revoir les prescriptions de la zone tertiaire et de résidence le long de la rue Hébar afin d'éviter la fonction de résidence sous la ligne haute tension ;
- déplacer la voirie d'accès à la ZAEM ;

Considérant que la manière dont les différentes recommandations du rapport sur les incidences environnementales ont été prises en compte est exposée ci-avant ;

Considérant que le pôle environnement demande également :

- d'installer des bassins d'orage de type paysager dans la ZAEM ;
- de privilégier des revêtements perméables afin de permettre l'infiltration des eaux de pluie ;
- de veiller, par la suite, au bon fonctionnement des bassins d'orage et des revêtements perméables afin d'éviter toute incidence au niveau de la Poteresse ;
- de prévoir la possibilité d'installer des toitures vertes au sein de la ZAEM ;
- de prévoir des pistes cyclables à l'intérieur de la ZAEM ;

Considérant que les orientations générales du plan mentionnent l'aménagement d'un plan d'eau paysager destiné à récupérer les eaux de ruissellement et qui contribuera à l'intégration paysagère de la zone d'activités économiques, au maillage écologique local et à la qualité de vie des utilisateurs du parc ; que l'aménagement détaillé des bassins d'orage sera précisé lors de la délivrance des permis ;

Considérant que les options pour le P+R prévoient que les aires destinées au stationnement sont rendues étanches et pourvues d'un dispositif de collecte des liquides vers un séparateur d'hydrocarbures ; qu'il s'agit là de prévenir toute pollution des sols ; que les eaux doivent ensuite être dirigées vers les systèmes de rétention prévus au plan avant d'être infiltrées dans le sol au moyen de dispositifs d'infiltration des eaux ;

Considérant que, pour la zone d'activité économique, les options prévoient que les aires de manœuvre et de stationnement sont aménagées de manière à minimiser les surfaces imperméables ;

Considérant que, au sein des zones de résidence, les options prévoient que les matériaux de revêtement de sol extérieurs sont à caractère perméable afin de favoriser l'infiltration des

eaux dans le sol, excepté s'il existe une contrainte technique ou environnementale nécessitant un revêtement imperméable ;

Considérant enfin que la surveillance du bon fonctionnement des bassins d'orage relève de la gestion de la zone économique et non d'options du plan communal d'aménagement ;

Considérant que le plan communal d'aménagement n'interdit pas l'installation de toitures vertes au sein de la zone d'activité économique mixte ;

Considérant la réponse apportée à la demande, similaire, de la CCATM demandant de prévoir des aménagements cyclables à l'intérieur de la zone d'activité économique mixte ;

Considérant que le pôle environnement est favorable sur l'inscription de la zone Sart-Hulet en guise de compensation ;

Considérant que le pôle environnement suggère encore aux autorités compétentes de modifier le PASH en vue d'inscrire le site en régime d'assainissement collectif ;

Considérant que la modification du PASH fait l'objet d'une procédure parallèle ;

Considérant que le pôle environnement suggère enfin de prioriser la rue Hébar et d'en limiter la vitesse à 70 km/h ;

Considérant que le conseil communal a précisé, dans sa délibération du 25 avril 2019, que la suggestion portant sur un élément de sécurité routière sera prise en compte lors de la mise en place du règlement de police par la ville de Namur à qui la nouvelle voirie sera rétrocédée ; qu'elle n'appelle pas de modification des options du plan communal d'aménagement ;

Considérant l'avis de l'Office wallon des Transports (OTW) – TEC émis en date du 20 septembre 2018 ;

Considérant que l'Office Wallon des Transports – TEC informe du fait qu'une demande a été faite pour un budget d'exploitation complémentaire dans le cadre du Plan Wallon Mobilité 2019-2024 proposé par le Ministre de la Mobilité pour satisfaire la demande de la Ville de désigner la chaussée de Louvain comme l'un des grands axes de transport en commun, et du fait que ce plan n'est pas encore validé ;

Considérant que le conseil communal, dans sa délibération du 25 avril 2019, exprime son soutien à cette demande ;

Considérant que l'OTW – TEC informe la Ville de sa volonté de réaliser le permis octroyé pour le P+R en une seule phase étant donné les retards pris ;

Considérant que cet aspect ne relève pas du plan communal d'aménagement ;

Considérant que l'OTW – TEC apporte un certain nombre de précisions techniques relatives à la gestion des eaux de ruissellement au sein du P+R : il précise d'abord que le bassin d'orage et la création de puits d'infiltration prévus dans le permis octroyé pour le P+R ont été revus suite aux essais de sol pratiqués en mars 2018 ; que ces essais ont en effet révélé des sols imperméables qui ne permettent pas l'infiltration suffisante des eaux au droit des puits ; que la capacité du bassin d'orage a été augmentée en conséquence, que son débit d'évacuation est régulé et que les eaux sont renvoyées dans le réseau d'égouttage de la chaussée de Louvain via une chambre existante dans la rue Hébar (à 100m de l'entrée du futur parking) ; qu'il informe ensuite du fait que la plateforme de stationnement du P+R n'est pas étanche mais percolante, que les eaux de ruissellement sont ensuite stockées dans le

bassin d'orage étanche puis passent par un séparateur d'hydrocarbures avant renvoi vers le réseau d'égouttage ;

Considérant que le conseil communal, dans sa délibération du 25 avril 2019, prend acte de ces modifications techniques et estime qu'elles ne remettent pas en cause le plan communal d'aménagement ; qu'en effet, des tests de perméabilité seront réalisés dans le cadre de la mise en œuvre du parc d'activité et, le cas échéant, pourront conduire à la définition de solutions techniques adaptées ;

Considérant également l'avis favorable du Département de la Ruralité et des Cours d'eau (DGO3) - Cellule GISER, émis en date du 22 août 2018 et qui, sur base du dossier transmis, estime que le projet ne présente pas de risque majeur d'inondation par ruissellement concentré et n'impacte pas significativement la servitude d'écoulement des fonds inférieurs ;

Considérant que l'OTW relève qu'une des conclusions du rapport sur les incidences environnementales est qu'en termes de trafic, la situation projetée restera relativement fluide et questionne la prise en compte de la génération de mouvements plus importants en tourne à gauche vers le P+R ; qu'il s'interroge également sur la prise en compte de la recommandation du rapport sur les incidences environnementales consistant à éviter l'implantation d'une activité à fort taux de rotation générant du trafic en heure de pointe (commerces de biens courants) dans la zone tertiaire 3.3 et le projet d'un supermarché dans la zone ;

Considérant que le conseil communal, dans sa délibération du 25 avril 2019, confirme que le rapport sur les incidences environnementales tient bien compte de cette donnée et rappelle que les options du plan communal d'aménagement interdisent bien les activités commerciales de biens non encombrants semi-courants (maroquinerie, vêtements, bijouterie, optique, etc.) et de biens encombrants dans cette zone ; que les activités commerciales alimentaires sont néanmoins autorisées mais que des mesures de gestion du trafic généré sont prises à travers l'interdiction d'accès (en entrée ou sortie) depuis la chaussée de Louvain et l'obligation de sortie de cette zone par l'arrière afin de ne pas compliquer la gestion du carrefour secondaire des rues Hébar et Fernelmont ;

Considérant que l'OTW - TEC informe encore du fait que la réflexion est en cours au niveau de la gestion des entrées et sorties du P+R et qu'il n'est pas impossible qu'un carrefour à feux soit envisagé, surtout si un développement se réalise au droit de la zone 3.3 ;

Considérant que la Direction des routes de Namur du SPW - DGOI, dans son avis favorable du 29 octobre 2018, a émis la même recommandation, évoquant le risque que l'attractivité du P+R soit réduite en raison de ce que le flux généré par le parc d'activité économique risque de bloquer la sortie du P+R et d'accentuer la congestion au niveau de la sortie des rues Hébar et de Fernelmont aux heures de pointe et le soir en particulier ; qu'elle préconise donc de créer, dans les 5 ans, une voirie de liaison à l'Est de la E411 entre le chemin de Boninne et la route de Hannut et, de manière transitoire, dans l'attente de la création de cette liaison, le placement d'un feu au niveau de l'accès du P+R pour en garantir la facilité de sortie aux heures de pointe ;

Considérant que la Ville de Namur déclare, dans la délibération du Conseil communal du 25 avril 2019, partager cette préoccupation et que des contacts ont été pris avec l'OTW - TEC pour envisager la possibilité d'aménager un feu au niveau de l'accès du P+R dont les modalités d'exécution doivent encore être précisées ;

Considérant que la Ville, comme précisé dans la délibération du Conseil communal du 25 avril 2019, fera réaliser, de manière complémentaire aux analyses réalisées dans le cadre du rapport des incidences environnementales, une étude de mobilité sur un périmètre plus large en vue, d'une part, de déterminer les mesures à prendre pour améliorer le fonctionnement du double carrefour formé par les croisements chaussée de Louvain - rue Hébar et rue

Hebar - rue de Fernelmont en tenant compte des projets de développement en cours sur Bouge et Champion, et d'autre part, de préciser la faisabilité et les modalités de réalisation d'une nouvelle infrastructure routière telle que préconisée par la DGO1 ; que la nouvelle voirie de liaison à l'Est de l'E411 entre le chemin de Boninne et la route de Hannut sera étudiée dans ce cadre ;

Considérant qu'aucune des deux solutions techniques avancées n'appelle cependant de modification du plan ni des options d'aménagement du plan communal d'aménagement dans la mesure où ces aménagements ne nécessitent pas d'adaptation des emprises prévues au sein du périmètre concerné ;

Considérant l'avis défavorable du 7 août 2018 de la Direction des implantations commerciales du SPW-DGO6, qui estime la création d'une zone d'activité économique mixte à l'endroit du projet inopportune ;

Considérant que cet avis précise qu'en sus de « coloniser » des terrains agricoles, affecter ceux-ci en zone d'activité économique mixte conduira inexorablement à les voir « colonisés » par des commerces de périphérie ; qu'il précise encore que si une zone d'activité économique mixte devait voir le jour, une surimpression visant l'exclusion stricte du commerce de détail serait nécessaire et incontournable ; qu'enfin, la Direction des implantations commerciales s'interroge sur l'intérêt d'exploiter ces terrains pour du résidentiel ;

Considérant que le présent plan communal d'aménagement, élaboré en vue de réviser le plan de secteur, ne crée pas de nouvelle zone d'activité économique mais concerne le déplacement d'une zone existante ;

Considérant que les options du plan communal d'aménagement précisent que la zone d'activité économique mixte est destinée aux activités d'artisanat, de service, de distribution, de recherche ou de petite industrie ; que l'implantation d'une surface commerciale y est interdite ; que la vente au détail n'est autorisée que pour autant qu'elle soit complémentaire et accessoire à l'activité principale de l'entreprise ;

Considérant, concernant l'affectation de nouveaux terrains à destination résidentielle, que les disponibilités foncières actuelles sont suffisantes pour rencontrer les besoins sur le moyen terme ; que les options du schéma de structure communal, définies sur base d'une analyse complète et détaillée des besoins communaux pour chacune des affectations du plan de secteur, préconisent d'ailleurs le déplacement de la zone d'activité économique mixte au droit du périmètre du plan communal d'aménagement et non l'inscription de nouvelles zones d'habitat ;

Considérant que, dans son avis daté du 06 août 2018, la société Elia attire l'attention sur les consignes relatives aux travaux à proximité des pylônes et demande à recevoir copie des projets finalisés pour vérifier la compatibilité avec leur installation ;

Considérant que le contrôle du respect des normes et consignes transmises par Elia relèvera de la délivrance des futurs permis ; que le conseil communal explique dans sa délibération du 25 avril 2019 qu'il y sera attentif ; que pour le reste, les options restreignent les activités admissibles au droit de la zone surplombée par la ligne haute tension ;

Considérant l'avis du service de l'archéologie de la Direction opérationnelle – zone centre de l'AWAP, émis en date du 02 août 2018, qui précise que les services de l'AWAP devront procéder, préalablement à tous travaux d'aménagement, à une évaluation complète du site et fouiller si nécessaire ; qu'il informe du fait que le potentiel archéologique est inconnu dans ce secteur ; qu'il demande, dans la mesure où la zone envisagée est très importante, à être intégré au suivi de l'état d'avancement du dossier afin de planifier au mieux les opérations à prévoir sur l'ensemble des parcelles ;

Considérant que le conseil communal, dans sa délibération du 25 avril 2019, prend acte de cette demande qui sera intégrée au stade de la délivrance des permis ;

Considérant que la grande majorité des réclamations – dont la lettre-type – concernent uniquement le parking-relais ;

Considérant en particulier que la lettre-type demande l'annulation du projet de P+R, son remplacement par une alternative plus proche de l'autoroute, plus rapide à déployer et fluidifiant la circulation à l'entrée de Namur ;

Considérant que pour appuyer cette demande, les auteurs de ce courrier développent les arguments selon lesquels le projet, qui comporte l'implantation d'un parking-relais de 716 places dont 50 sont réservées à la CSC et 16 au PMR, engendrera :

- une augmentation de la circulation vu les 716 véhicules supplémentaires en heures de pointe alors que l'encombrement des routes est déjà d'actualité vu l'importante circulation liée au zoning, aux écoles, à la CSC et aux mutualités chrétiennes ;
- la création d'une voie d'accès rue Hébar à proximité du rond-point Chaussée de Louvain déjà encombré aux heures de pointe ;
- le déplacement de près de 1000 navetteurs vers le centre-ville par transport en commun ;
- des dizaines de trajets de bus supplémentaires par jour soit une augmentation du trafic ;
- la suppression de la zone agricole actuelle
- des travaux d'aménagement : le chantier qui, selon leurs informations, « est prévu pour une durée de 200 jours ouvrables soit, pendant une année » ;
- l'augmentation de la circulation et par conséquent des nuisances sonores ;
- l'augmentation des risques relatifs à la sécurité ;
- des fouilles archéologiques, le projet se situant selon eux « dans une zone où il est possible de faire des découvertes archéologiques (tumuli) » ;

Considérant que, dans sa délibération du 25 avril 2019, le Conseil communal de Namur a rappelé que le permis pour le P+R a été délivré par le fonctionnaire délégué en date du 27 mars 2017, en dérogation au plan de secteur sur la base de l'article 127, §3, du CWATUP ; que ce projet en cours de réalisation concerne la nouvelle zone de service public et d'équipement communautaire prévue au plan communal d'aménagement ;

Considérant que le Conseil communal de Namur rappelle que la demande de permis pour le P+R a été accompagnée d'une notice d'évaluation des incidences sur l'environnement qui reprend les principaux paramètres écologiques du projet mettant en évidence ses effets sur l'environnement et exposant les mesures prises pour en réduire les effets ;

Considérant que les différentes thématiques abordées dans cette lettre-type reviennent dans d'autres courriers ; que les réponses y sont dès lors apportées ci-après, thématique par thématique, en même temps qu'aux autres courriers ;

Considérant, pour ce qui concerne la question de l'accessibilité du P+R et de la zone d'activité économique, que les arguments développés sont les suivants :

- l'intensité du trafic et les difficultés de circulation sur chaussée de Louvain (N91), qui ne présente qu'une voie de circulation dans chaque sens et ne serait donc pas une voie rapide au même titre que la chaussée de Hannut, est déjà intense serait encore augmenté ; cette situation serait dissuasive pour les navetteurs ;
- le carrefour existant sur la chaussée de Louvain (N91) au croisement entre celle-ci, la rue Geuvens et la rue Hébar, ne fonctionne déjà pas bien actuellement : il connaît régulièrement des remontées de files (en particulier aux heures de pointe) et nécessite des aménagements (diverses solutions sont proposées : rond-point – solution qui aurait été refusée par le SPW, feux intelligents, combinaison des deux etc.) ;

- le carrefour existant entre les rue Hébar et de Fernelmont est lui aussi saturé par moments, notamment aux heures de sortie de l'école de la Providence à Champion, du fait des activités des bâtiments de la CSC ou encore des commerces de la rue de Fernelmont ; une augmentation de trafic du fait du développement du P+R et de la zone d'activité économique aggraverait les risques ;

Considérant que la chaussée de Louvain est reprise comme axe structurant pour les transports en commun dans le schéma de développement communal ; que cette chaussée est également définie comme axe structurant et prioritaire de transport en commun au plan communal de mobilité de Namur ;

Considérant l'information donnée par l'OWT – TEC, dans son avis du 20 septembre 2018, concernant la demande faite pour un budget d'exploitation complémentaire dans le cadre du Plan Wallon Mobilité 2019-2024 pour satisfaire la demande de la Ville de désigner la chaussée de Louvain comme l'un des grands axes de transport en commun témoigne du caractère concerté de la démarche ;

Considérant, comme le rappelle le conseil communal de Namur dans sa délibération du 25 avril 2019, que c'est dans cette optique, et dans la continuité des aménagement déjà réalisés dans la partie basse de la chaussée Louvain, qu'un permis pour le réaménagement du tronçon de la chaussée compris entre les carrefours Hébar et St-Luc a été octroyé en novembre 2017 à la SRWT en vue d'en améliorer la 'bussabilité' ; que ce permis prévoit la réalisation d'un site spécial franchissable autobus en voie centrale, utilisé dans les deux sens de circulation selon le créneau horaire et les difficultés de circulation enregistrées (heures de pointe dans chaque sens de circulation) ; que cet aménagement permettra de faciliter la circulation des bus des lignes en lien avec le P+R et de fiabiliser les temps de parcours ;

Considérant que de nouveaux aménagements, notamment la régulation des feux au carrefour entre la chaussée de Louvain (N91) et la rue Hébar, viendront prochainement non seulement réguler la circulation sur la chaussée de Louvain en entrée et sortie de la ville, mais aussi faciliter l'accès des bus et des voitures au P+R et à la ZAE ; que le SPW-DGO1 a en effet étudié différentes configurations du carrefour N91 - rue Hébar, notamment au regard du projet de P+R mais également du projet de réaménagement de la chaussée de Louvain en vue de la priorisation des bus ; qu'il a été conclu que la régulation des feux du carrefour en fonction de la circulation, avec en particulier une phase spécifique pour le tourne-à-gauche vers le P+R et la ZAE, était la meilleure solution pour fluidifier la circulation (étude de stratégie de régulation des feux - SPW-DGO1 - 2015-2016) ; que l'amélioration de la situation sur ce carrefour aura des répercussions positives sur celui qui est situé entre les rues Hébar et de Fernelmont ;

Considérant que la réalisation d'un rond-point n'est pas la solution recommandée lorsqu'il s'agit de réguler le trafic en entrée de ville, ce qui nécessite des 'robinets', tel que prévu à cet endroit dès l'origine du plan communal de mobilité en 1998 et confirmé par les études ultérieures ; que pour répondre à la volonté de prioriser les bus dans le carrefour à feu et offrir des bandes bus (pour court-circuiter les éventuelles files d'attentes de voitures), l'option du giratoire n'est pas adaptée ;

Considérant, s'agissant des conséquences de sa mise en œuvre du projet sur intensité du trafic, les voiries voisines (rues Hébar, de Fernelmont et chaussée de Louvain) et leurs croisements respectifs, que les arguments développés sont les suivants :

- l'encombrement actuel de la chaussée de Louvain en heure de pointe, notamment par les bus, serait sensiblement augmenté, en particulier du fait du nombre de trajets supplémentaires nécessaires pour garantir le déplacement vers le centre-ville des plus de 700 navetteurs qu'attirerait le P+R (dizaines de trajets de bus supplémentaires selon les réclamants) ;
- les utilisateurs du P+R participeront à augmenter encore les flux et les difficultés de circulation dans chacun des carrefours cités ; il est impératif d'étudier l'aménagement

du double carrefour N91 – rue Hébar et rue Hébar – rue de Fernelmont avant de provoquer une augmentation du trafic ;

- le projet nécessite la création d'une voie d'accès rue Hébar à proximité du rond-point chaussée de Louvain déjà encombré aux heures de pointe ;

Considérant qu'il y a lieu de préciser que l'objectif principal du P+R est de capter quelques 5% du trafic journalier de l'axe de la chaussée de Louvain se rendant au centre-ville pour une longue durée et donc, de diminuer l'encombrement des voies de circulation vers le centre et d'améliorer l'accessibilité du centre-ville ; que la mise en œuvre du P+R ne devrait donc pas entraîner une augmentation de la circulation, l'augmentation du nombre de bus étant largement compensée par une diminution supérieure du nombre de voitures ;

Considérant qu'en outre, l'auteur du rapport sur les incidences environnementales a analysé le trafic actuel et projeté aux heures de pointe du matin et du soir, compte tenu des projets de P+R et de zone d'activité économique, mais également en tenant compte du réaménagement de la chaussée de Louvain en vue de la priorisation des TEC et de la régulation des feux au carrefour Hébar et chaussée de Louvain (voir ci-dessus) ; que le rapport sur les incidences environnementales tient également compte des autres développements en cours au sein du périmètre (CREAGORA notamment) ; que l'autorité communale a jugé cette évaluation suffisante pour éclairer sa décision au stade de la planification du projet ;

Considérant que, sur base des comptages et observations réalisés, le carrefour à feux de la chaussée de Louvain reste relativement fluide à l'heure de pointe du matin mais que des phénomènes de congestion apparaissent ponctuellement, avec formations de files durant une hyper pointe s'étendant de 8h00 à 8h20 ; que ce carrefour est moins fluide à l'heure de pointe du soir par rapport à celle du matin, des files apparaissant alors en sortie de ville ;

Considérant que si l'auteur du rapport sur les incidences environnementales précise que ces conditions de circulation seront sensiblement modifiées par les projets précités, il estime qu'au vu des flux attendus et des capacités des carrefours, la situation projetée devrait être relativement fluide, bien qu'il ne soit pas exclu quelques remontées de files ponctuelles liées à une hyper pointe ;

Considérant que cette situation est jugée acceptable par la Ville de Namur compte tenu de son statut de capitale wallonne ;

Considérant de plus que les objectifs du plan communal d'aménagement élaboré en vue de réviser le plan de secteur sont assumés par la Ville de Namur, au travers de la Déclaration de Politique Communale, de son Plan Stratégique Transversal et du projet Nam'in Move dont il participe au processus ;

Considérant enfin que le rapport sur les incidences environnementales, s'il a conduit au déplacement de la future voie d'accès à la ZAE rue Hébar pour des raisons de sécurité, n'a pas identifié d'autre incidence problématique à la création de celle-ci ;

Considérant qu'un réclamant demande évoque l'hypothèse de la création d'une nouvelle sortie 13bis qui aboutirait directement sur le chemin de Boninne ;

Considérant que le conseil communal de Namur, dans sa délibération du 25 avril 2019, estime que la réalisation d'une sortie d'autoroute supplémentaire sur la E411 est une solution qui ne doit pas être écartée d'office et qu'il entend la faire étudier dans le cadre d'une étude de mobilité élargie aux développements en cours sur le plateau Bouge-Champion visant, notamment, à répondre à la demande de la DGO1 de créer un nouvel accès routier pour cette partie du territoire namurois ;

Considérant qu'en tout état de cause, le développement de ce type de solution ne nécessiterait pas l'adaptation du plan communal d'aménagement dont objet ;

Considérant qu'un autre réclamant affirme, d'une part, que l'ensemble de la zone du plateau subit les conséquences des modifications du trafic en un point de celle-ci (il mentionne l'aménagement du by-pass à la sortie de l'E411 sur la chaussée de Hannut et ses conséquences sur la redistribution des flux de trafic à travers l'ensemble du plateau), et, d'autre part, relève l'encombrement actuel des carrefours de la chaussée de Louvain et des rues Hébar et Fernelmont (il souligne le développement des centres commerciaux « sauvages » entre la chaussée de Louvain et la rue de Fernelmont) ; qu'il estime qu'en découlent des effets négatifs sur la sécurité sur les voiries du plateau et sur la qualité de vie des quartiers résidentiels voisins ;

Considérant que ce réclamant conteste en particulier le by-pass installé sur la chaussée de Hannut qu'il considère comme une aberration pour les habitants du plateau qui sont contraints à des détours ; qu'il relève l'augmentation du trafic rue Hébar, rue de Poteresse, chemin des Aides et rue de Lépante qui, bien que destinées au trafic local et au charroi agricole, se sont transformées selon lui en voies de pénétration déguisées ; qu'il regrette le peu d'effet des mesures destinées à contrer ce trafic et au manque de contrôle du respect de ces mesures ;

Considérant qu'il souhaite également voir réduire le trafic de poids lourds et de bus quittant l'autoroute et descendant la N80 jusqu'au double rond-point afin de gagner la station-service ;

Considérant enfin que ce réclamant fait aussi référence à l'augmentation du trafic qui sera engendrée par le développement du quartier Matexi et la maison de repos adjacente (rue Poteresse), insuffisamment prise en compte dans l'analyse selon lui ;

Considérant qu'en conséquence, il réclame une évaluation approfondie des flux de trafic automobile sur le plateau avant toute décision de structure dans la zone ; qu'il estime que le rapport des incidences environnementales a en effet omis d'étudier le trafic automobile sur l'ensemble du plateau ;

Considérant d'une part que projet de plan communal d'aménagement ne couvre ni la N80 - route de Hannut, ni les quartiers et développements mentionnés ; qu'il n'opère donc aucune modification sur les aménagements mentionnés ni sur le quartier voisin de la N80 en tant que tel ;

Considérant que l'aménagement du rond-point en question est d'ores-et-déjà réalisé et résulte des différentes études menées par le SPW-DGO1 ; que le conseil communal de Namur, dans sa délibération du 25 avril 2019, suppose que la réclamation portant sur le rond-point est liée à la qualité de l'aménagement test réalisé par la DGO1 en haut de la route de Hannut, visant à résorber les remontées de files sur l'autoroute ; que cette infrastructure présentait des problèmes de sécurité liés au cisaillement des véhicules lors des croisements ; que si ce point sort de l'objet de l'enquête, la Ville informe toutefois le réclamant de l'intention de la DGO1 d'améliorer la situation dans un aménagement définitif (permis octroyé) ;

Considérant que la sortie de l'E411 Bouge concernée par cet aménagement constitue néanmoins une alternative intéressante pour l'accessibilité du P+R et de la zone d'activité par rapport à celui de la chaussée de Louvain, permettant aux usagers d'accéder au site soit depuis la sortie 13 Champion soit depuis la sortie 14 Bouge ; qu'à ce stade, le volet mobilité du rapport sur les incidences environnementales a estimé qu'un huitième des flux en entrée et sortie du site (P+R et ZAE) proviendra de la branche sud-est de la rue Hébar (et donc de la route de Hannut et/ou la rue Poteresse) ; que la DGO1 n'a rien relevé de

problématique dans cette répartition des flux et n'évoque pas de point problématique route de Hannut ;

Considérant d'autre part, comme exposé ci-avant, que le rapport sur les incidences environnementales a étudié la mobilité dans un périmètre pertinent au regard du projet ; qu'une réflexion mobilité élargie, intégrant les différents enjeux et développements connus à ce jour sur le plateau de Bouge et l'hypothèse d'un nouvel accès autoroutier, est néanmoins programmée et sera réalisée par un bureau d'étude spécialisé, en concertation avec la Ville de Namur, le SPW et l'OTW-TEC ;

Considérant que la question de la pertinence de la localisation du P+R revient dans d'autres courriers encore et conduit certains réclamants à suggérer des alternatives de localisation ;

Considérant que certains réclamants suggèrent une alternative de localisation qui placerait le P+R à proximité de la route de Hannut et de la sortie 14 de l'E411, notamment au motif d'une plus grande proximité de l'autoroute et d'une meilleure fluidité du trafic sur la chaussée de Hannut (N80), notamment du fait des deux bandes de circulation dans chaque sens ;

Considérant qu'une localisation alternative plus précise est même proposée par un réclamant sur un terrain de  $\pm 2$  hectares qui serait disponible le long de la bretelle de sortie autoroutière Bouge-Namur-Centre venant du Luxembourg (terrain situé de part et d'autre de la route communale, route d'Epamar, permettant de se rendre aux carrières Sagrex de Beez) ; que les nombreuses voitures stationnées le long de la route de Hannut montreraient selon lui qu'une zone de parking sécurisée serait utile pour les personnes faisant du covoiturage ; que la navette desservant le parking de la plaine Saint-Nicolas pourrait, à son estime, aisément être prolongée jusqu'à ce P+R (circulation fluide sur une route à 4 bandes et sans avoir à franchir des feux de signalisation) ;

Considérant que, dans la foulée des recommandations émises dans le plan communal de mobilité de 1998, la DGO1 a commandé une étude de faisabilité d'aménagement de parcs-relais autour de Namur avec pour objectif de rechercher des nouveaux sites de P+R en périphérie de l'agglomération couplés à des axes de transports en commun performants ; qu'un des principes de fonctionnement d'un P+R – et donc l'un des critères de sélection des sites – est de profiter d'un axe structurant et prioritaire de transport en commun, ce qui est le cas de la chaussée de Louvain mais pas de la route de Hannut ;

Considérant que cette étude a débouché en 2009 sur un rapport sélectionnant 9 sites potentiels, dont 3 jugés prioritaires, parmi lesquels celui de Bouge devait être en activité rapidement ;

Considérant que le P+R tel que prévu au plan trouve donc sa justification par son positionnement sur un axe déjà bien desservi par les lignes du TEC et dont le renforcement est prévu ; qu'implanter le P+R en dehors d'une zone de desserte actuelle du TEC ne permet pas de répondre à cette préoccupation et entraîne des coûts d'exploitation prohibitifs hypothéquant la mise en œuvre du projet ;

Considérant que sur la route de Hannut, le P+R de St-Nicolas déjà existant au bas de la chaussée permet de capter une partie du trafic journalier se rendant au centre-ville pour une longue durée et donc, de limiter l'encombrement des voies de circulation dans le centre et ainsi améliorer l'accessibilité du centre-ville ;

Considérant qu'en outre, la question d'un parking de covoiturage le long de la route de Hannut à proximité de l'autoroute E411 relève d'un autre objectif de mobilité qui sort du cadre du présent plan communal d'aménagement ;

Considérant enfin qu'un réclamant suggère une autre alternative de localisation qui placerait le P+R dans la partie abandonnée de la carrière Gralex de Beez, à proximité de l'E411 ;

Considérant que l'ancienne carrière de Beez n'est pas propice à la création d'un P+R compte tenu des contraintes importantes de relief et du potentiel de biodiversité de ce type de site ;

Considérant qu'une autre alternative de localisation évoquée consisterait à placer le P+R en bordure de l'E411, en contrebas de Creagora (sur les terrains objet de la ZAEM inscrite en 2004 et objet du déplacement visé par le plan communal d'aménagement), avec une nouvelle sortie d'autoroute 13bis dédiée aboutissant sur le chemin de Boninne ;

Considérant que, selon l'auteur de cette proposition, si cette alternative présente le désavantage de ne pas être actuellement desservie par un bus, elle pourrait l'être sur le modèle des autres bus P+R (ligne 51), voire par une extension de la ligne existante desservant le P+R de la plaine Saint-Nicolas via la route de Hannut plus fluide que la chaussée de Louvain (N91) ;

Considérant que les terrains situés en contrebas de Creagora constituent le site initial envisagé en 2004 ; que plusieurs raisons ont justifié la révision du plan de secteur en cours et impliquent que l'on écarte ce site pour l'aménagement de la zone d'activité économique et du P+R :

- le relief de cette zone est plus accidenté, il présente des pentes supérieures à 10 % par endroits, ce qui est contraignant pour l'aménagement d'une zone d'activité économique (nécessité de réaliser des plateaux successifs) et pénalise les cheminements piétons vers les arrêts de bus depuis le P+R ; la distance pour rejoindre les arrêts de bus de la chaussée de Louvain est en outre plus importante qu'avec la solution retenue ;
- cet espace agricole est très perceptible dans le paysage ; l'aménagement d'une zone d'activité économique et d'un P+R à cet endroit aurait dès lors un impact visuel important, et en tous cas supérieur à celui attendu pour la nouvelle localisation de ces aménagements dans la continuité de l'agglomération actuelle, située en retrait ;
- la présence de la ligne à haute tension au travers du site complique son urbanisation ;

Considérant, s'agissant de la localisation de la zone d'activité économique, qu'un autre réclamant suggère la réhabilitation du chancre industriel rue Hébar ;

Considérant que, si la réutilisation du chancre industriel de la rue Hébar (moins de 3 hectares) pour de l'activité économique relève effectivement de la gestion parcimonieuse du sol, elle ne permettrait pas, dans les faits, le développement d'un parc d'activité économique (13,5 hectares) tel que visé par le plan communal d'aménagement ;

Considérant qu'un réclamant remet en cause l'idée même de la zone d'activité économique mixte sur des terres vierges, alors que trop d'anciens terrains industriels restent inoccupés dans la région de Namur et qu'il estime nécessaire d'envisager le réaménagement partiel de certaines zones d'exploitation de carrière pour le développement de l'activité économique namuroise ;

Considérant que, comme développé ci-avant pour le P+R, les anciens sites de carrières ne sont pas adaptés à la création de zones d'activité économique compte tenu des contraintes importantes de relief et du potentiel de biodiversité de ce type de site ;

Considérant qu'il est par ailleurs important de signaler que la justification première de la présente révision du plan de secteur est la nécessité de relocaliser la zone d'activité économique existante pour les raisons déjà exposées et validées par l'arrêté ministériel du 13 avril 2016 ;

Considérant qu'un réclamant s'oppose au reclassement en zone agricole d'une parcelle lui appartenant, sise rue Hébar et située dans le périmètre du PCAR, actuellement inscrite en zone d'activité économique mixte au plan de secteur ; qu'il fait valoir son intention de valoriser ce foncier en vue de pérenniser une activité commerciale présente à Bouge et relève un risque de préjudice important pour sa société si la possibilité de construire sur cette parcelle n'existait plus ;

Considérant que le conseil communal de Namur, dans sa délibération du 25 avril 2019, rappelle que la possibilité de valoriser ladite parcelle doit être examinée à travers l'instruction d'une demande de permis, que la volonté d'urbaniser n'est pas suffisante pour apporter des modifications au projet de révision du plan de secteur dont les tenants et les aboutissants sont multiples ;

Considérant du reste que le CoDT prévoit, en son Livre VI, un mécanisme d'indemnisation des moins-values et des bénéficiaires qui pourra être activé le cas échéant ;

Considérant que ce réclamant conteste le choix du déclassement de cette parcelle, arguant de la proximité immédiate d'autres activités maintenues en zone d'activité économique mixte (entrepôt du SPW à l'est de la rue Hébar ; 1000 Outils, les Forges, Karcher Center à l'ouest de la rue Hébar) ; qu'il estime dès lors que le choix des compensations opéré viole le principe d'égalité entre les propriétaires des terrains ;

Considérant qu'il estime que la justification de ce choix dans le dossier n'est pas cohérente, en particulier du fait que le dossier mentionne la volonté de confirmer la vocation agricole des terrains reclassés et d'éviter de refermer le plateau par une nouvelle limite bâtie ; qu'il regrette enfin que le mécanisme des compensations n'ait pas été expliqué lors de la réunion d'information du 11 juin 2018 ;

Considérant que les motifs de la décision ministérielle du 13 avril 2016 justifient que le prescrit des articles 46, 48 et 49bis permettant de recourir à la procédure de plan communal d'aménagement révisant le plan de secteur a été respecté ; que ces motifs concernent notamment la validation du choix des compensations ;

Considérant néanmoins qu'il convient de rappeler ici précisément les critères qui ont présidé aux choix opérés en matière de compensation ;

Considérant, d'une part, que l'examen de l'opportunité d'une compensation planologique porte notamment sur la validation de la capacité des terrains concernés à accueillir la ou les fonctions prévues pour l'affectation donnée – agricole dans ce cas-ci ; qu'en l'occurrence, les terrains concernés par la modification visée (zone d'activité économique mixte reclassée en zone agricole) sont aptes à l'agriculture, ce dont témoigne leur utilisation actuelle, alors que les terrains maintenus en zone d'activité économique ont été occupés ou le sont actuellement par de l'activité économique et ne sont donc pas aptes à recevoir une activité agricole ;

Considérant, d'autre part, que la mise en œuvre de ces terrains pour de l'activité économique induirait des impacts paysagers non négligeables ; qu'à l'inverse, le déplacement des zones constructibles vers la chaussée de Louvain permet de renforcer la compacité de l'urbanisation et, par là, participe à limiter l'empiètement de l'urbanisation sur le plateau agricole ;

Considérant enfin que la partie de zone d'activité économique située à l'ouest de la rue Hébar et non reprise dans le périmètre du plan communal d'aménagement est inscrite au plan de secteur depuis son élaboration et ne relève donc pas du déplacement de la zone d'activité économique mixte inscrite par la révision du plan de secteur de 2004, à l'inverse des terrains utilisés pour la compensation ;

Considérant que ces éléments montrent que les critères qui ont présidé aux choix opérés en matière de compensation ne sont en aucune manière liés à des considérations de propriété ;

Considérant que le réclamant estime que le projet n'a pas étudié d'éventuelles compensations alternatives et n'indique en rien que d'autres compensations ne seraient pas plus appropriées ;

Considérant que les éléments développés ci-dessus témoignent du caractère approprié des compensations arrêtées ;

Considérant que le conseil communal de Namur, dans sa délibération du 25 avril 2019, rappelle de plus que l'auteur du rapport sur les incidences environnementales a estimé que le projet de déplacement de la zone d'activité économique est pertinent au regard des nombreuses incidences potentielles qu'engendrerait la mise en œuvre de la zone actuellement inscrite au plan de secteur le long de la E411 ; que la désaffectation d'une zone d'activité économique pour compenser l'inscription d'une autre zone d'activité économique présente l'avantage de conserver l'équilibre du plan de secteur ; que le projet participe de plus à la réalisation des objectifs du schéma de développement communal ;

Considérant en outre que le rapport sur les incidences environnementales a conclu que la mise en œuvre du plan communal d'aménagement génèrera des incidences sur l'environnement qui sont maîtrisables et ne justifient de ce fait pas de compensation alternative supplémentaire à la compensation planologique prévue ;

Considérant qu'un réclamant plaide pour le gel complet et à long terme de l'affectation des terres agricoles subsistant sur le plateau de Bouge et souhaite voir maintenue la zone tampon constituée par les terres agricoles existantes ;

Considérant que, dans le même ordre d'idées, d'autres réclamants font valoir que la perte de terres agricoles très productives, qui participent de surcroît au charme et à la qualité de vie des habitants de Namur, est inadmissible ;

Considérant d'une part que le projet de révision du plan de secteur prévoyant le pivotement d'une zone urbanisable existante et non l'inscription d'une nouvelle zone urbanisable, il ne modifie pas sensiblement l'étendue des zones urbanisables prévues au plan de secteur sur le plateau de Bouge ; que les motifs de la décision ministérielle du 13 avril 2016 justifient que le prescrit des articles 46, 48 et 49bis permettant de recourir à la procédure de plan communal d'aménagement révisant le plan de secteur (et notamment le principe de compensation) a été respecté ;

Considérant que le Schéma de Développement Communal prévoit en outre que le solde des terrains agricoles sur le plateau de Bouge soit préservé et donc maintenu en zone agricole au plan de secteur ;

Considérant que la Ville de Namur, dans sa délibération du 25 avril 2019, estime que le plateau agricole de Bouge sera d'autant mieux préservé par le pivotement de la zone d'activité que celui-ci placera la zone urbanisable le long de l'urbanisation existante ; que cette option donnera à l'urbanisation un caractère compact et plus qualitatif ;

Considérant que l'implantation d'une zone d'activité économique en bordure d'agglomération préserve mieux l'environnement et les paysages, donc la qualité du cadre de vie de tous les habitants (pas seulement des riverains), qu'une implantation éloignée qui participerait au mitage des ressources et du paysage ;

Considérant qu'un réclamant rappelle la haute valeur agronomique des terrains concernés et la diminution des terres agricoles qui pourrait nuire à la viabilité de l'exploitation concernée ;

Considérant que la grande majorité des terrains concernés par les modifications d'affectation (ceux qui passent de zone agricole en zone d'activité économique mixte et ceux qui passent de zone d'activité économique mixte en zone agricole) sont exploités par le même agriculteur ; que pour celui-ci, la révision du plan de secteur ne modifie donc que peu l'étendue des terres susceptibles d'être urbanisées ; que pour les reste, il y a effectivement un agriculteur qui perd 10% de sa superficie agricole utile ; qu'il ne s'est cependant pas manifesté lors de l'enquête publique ;

Considérant, à titre complémentaire, qu'au moment des acquisitions, le BEP contracte avec les agriculteurs en place des conventions d'occupation à titre précaire et gratuit qui permettent l'utilisation des terrains après travaux jusqu'à ce qu'une entreprise achète et s'installe ; que ce mode opératoire donne un temps supplémentaire à la recherche d'autres terres ;

Considérant que d'aucun estiment également que le P+R présente une faible valeur ajoutée pour ses utilisateurs potentiels qui perdraient beaucoup de temps pour arriver/sortir du P+R (notamment du fait de l'obligation de tourner à gauche depuis la N91 pour rejoindre le parking, mouvement considéré comme difficile et source d'encombrement du carrefour et de perte de temps) mais également pour rejoindre la ligne de bus qui dessert le centre-ville ;

Considérant qu'un autre réclamant remet en cause l'utilisation-même du P+R par les automobilistes, estimant que la probabilité de voir changer les comportements des automobilistes est faible ;

Considérant les réponses apportées ci-avant concernant les aménagements prévus et/ou en cours de réalisation pour améliorer la fluidité du trafic sur la chaussée de Louvain et l'accessibilité du P+R ;

Considérant également, d'une part, la proximité de la chaussée Louvain via les cheminements piétons prévus au plan (et permis délivré) et donc de ses arrêts desservis par la ligne de bus 27 (dont le déplacement pour les positionner au plus près est prévu par les permis sus-mentionnés) et, d'autre part, les arrêts de bus prévus au sein du P+R et qui seront desservis par des navettes de renforcement de la desserte de la ligne 27 ; qu'un affichage intelligent renseignera les navetteurs du premier départ assuré ;

Considérant dès lors que tout sera mis en place pour encourager la modification du comportement des automobilistes ; qu'on ne peut présumer de celui-ci à l'avance, que ce soit pour ce P+R comme pour tout autre ;

Considérant qu'une réclamante estime que le P+R et la future organisation de voirie telle que prévue par le plan de mobilité conçu pour la chaussée de Louvain (mise en site propre des bus sur une voie centrale franchissable, entre la rue Saint-Luc et le carrefour Hébar) sont en inadéquation parce que celui-ci permettra aux bus d'être prioritaires le matin en direction de Namur et le soir en sens opposé, ce qui pénalisera les travailleurs empruntant le sens inverse ;

Considérant que le plan de mobilité, en ce qu'il prévoit des aménagements destinés à garantir le respect des temps de trajet dans le sens entrant dans la ville le matin et sortant le soir, s'avère en totale adéquation avec les attentes légitimes des utilisateurs potentiels du P+R ; qu'il n'est néanmoins pas défavorable aux autres utilisateurs puisqu'il conduit à l'ajout à la voirie, actuellement pourvue d'une bande de circulation dans chaque sens, d'une bande de circulation supplémentaire à usage exclusif des bus, dans le sens entrant le matin et

sortant le soir ; que cet ajout ne peut avoir d'impact défavorable pour les autres usagers puisque pour ceux-ci, la situation sera inchangée (une bande de circulation dans chaque sens) ; qu'à l'inverse, en extrayant les bus du flux des voitures, cet aménagement ne peut avoir qu'un effet positif sur la situation globale ;

Considérant que la même réclamante met en cause l'actuel caractère structurant de la ligne de bus 27 et son aptitude à desservir le P+R ; qu'elle appuie son constat sur la fréquence actuelle des bus 27 en périodes scolaire, de congés scolaires, le samedi et le dimanche ; qu'elle fait le constat que la seule augmentation de la fréquence de cette ligne correspond aux heures d'arrivée des élèves à l'Institut de la Providence à Champion et regrette que ces bus ne renforcent pas la fréquence des bus en descente vers Namur ;

Considérant qu'elle déduit du rapport sur les incidences environnementales du dossier et des réponses fournies par un responsable d'exploitation du TEC Namur-Luxembourg lors d'une réunion de concertation que la desserte en nombre de navettes pour le P+R ne sera pas augmentée, alors que cette ligne est identifiée dans le schéma de développement communal comme ligne structurante et qu'un haut niveau de service est également attendu pour la desserte d'un P+R ;

Considérant que cette réclamante regrette que les adaptations nécessaires n'ont pas été faites pour donner un caractère structurant secondaire aux branches de la ligne 27 qui desservent Vedrin et Boninne au-delà du carrefour Hébar, alors que ce caractère est inscrit au schéma de développement communal ; qu'elle déplore les situations pénalisantes d'un point de vue régularité et stabilité des horaires en dehors de la zone comprise entre la rue Saint-Luc et le carrefour Hébar et attire l'attention sur l'importance de la desserte des cœurs des villages de Champion, Vedrin et Comognes et la nécessité d'y maintenir de l'offre de service en transport en commun ;

Considérant qu'un réclamant mentionne également la nécessité d'augmenter la capacité des bus, actuellement surchargés, pour répondre aux objectifs avancés ;

Considérant, outre les éléments de réponse développées ci-avant, que le schéma de développement communal constitue un document stratégique dont les objectifs doivent être traduits en moyens opérationnels à travers d'autres outils et actions ; que le projet Nam'in Move (projet de redynamisation de l'offre de transport en commun au sein de la commune de Namur mené en partenariat par le TEC, la Ville de Namur et la Wallonie) reprend les principes précités, notamment à travers la réorganisation du réseau bus qui prévoit une offre composée d'un réseau structurant empruntant les voiries principales avec une offre fréquente et cadencée, complétée de réseaux complémentaires (proximité et périurbain) visant à desservir les quartiers avec une offre moins fréquente ;

Considérant que la chaussée de Louvain, entre le P+R et la gare de Namur, fera partie du réseau structurant avec une fréquence de 6 à 8 bus/heure/sens (1 bus toutes les 7 à 8 minutes) ; que cette nouvelle offre globale devrait voir le jour à l'horizon 2020 au plus tard tandis que la desserte du futur P+R sera revue plus tôt afin d'être opérationnelle dès l'ouverture du parking ; que le Conseil communal de Namur explique, dans sa délibération du 25 avril 2019, que la chaussée de Louvain à hauteur du P+R est desservie par la ligne régulière n°27 ayant une fréquence de 4 bus/heure/sens ; qu'en attendant la nouvelle offre de transports en commun, le TEC et la Ville ont marqué leur accord de principe sur la réorganisation de la navette « centre-ville » (desservant actuellement les P+R Namur Expo et Saint-Nicolas) afin de desservir directement le P+R de Bouge ; qu'ainsi, en heure de pointe (matin et soir), le parking serait desservi tous les quarts d'heure en chaussée de Louvain et tous les quarts d'heure sur le site du P+R, soit une fréquence d'un bus toutes les 7 à 8 minutes ; qu'en heures creuses, la desserte des lignes régulières en chaussée de Louvain sera suffisante;

Considérant qu'à côté de cette structure évolutive du réseau, des actions seront menées pour l'alimenter et lui conférer une fluidité améliorée ; que parmi les actions déjà identifiées, on peut citer l'aménagement des axes principaux tels que la Chaussée de Louvain et la réalisation du P + R de Bouge pour lesquels les permis nécessaires ont été délivrés ;

Considérant que cette réorganisation des lignes TEC est également un atout indéniable pour le développement du parc d'activité et permettra aux usagers du parc de rallier la gare et le centre-ville en des temps réduits ;

Considérant que l'auteur du rapport sur les incidences environnementales précise en outre que : *« Les usagers des bus fréquentant la ZAEM profiteront de l'offre développée sur l'axe N91 et pour le P+R. Une liaison de qualité avec la gare de Namur est donc assurée. La demande liée à la ZAEM n'entrera pas en concurrence avec celle du P+R car s'exerce à contre-sens de celle-ci »* ;

Considérant enfin que le Conseil communal de Namur explique, dans sa délibération du 25 avril 2019, estime que la desserte des cœurs des villages de Champion, Vedrin et Comognes ainsi que celle de l'Institut de la Providence à Champion ne concerne pas, de manière directe, le projet de plan communal d'aménagement ;

Considérant que la même réclamante estime que le parking projeté n'est pas un véritable P+R au service des navetteurs et des citoyens, d'une part, parce que le parking de la CSC déborderait souvent sur la voirie et, d'autre part, parce que l'organisation des accès à la future ZAE seraient organisés de manière telle que les futurs travailleurs doivent se garer au P+R pour accéder à pied sur leur lieu de travail dans la mesure où il n'y a pas d'accès direct aux entreprises de la ZAE sur la rue Hébar ou sur la rue de Boninne ;

Considérant que cette réclamante estime dès lors que le projet se résumera plus en un parking pour la future ZAE qu'en un parking P+R au service des navetteurs se rendant au centre-ville et qu'il ne respecte donc pas les orientations du schéma de développement communal ;

Considérant que l'objectif principal du P+R est de capter quelques 5% du trafic journalier de l'axe de la chaussée de Louvain ; que ces emplacements de stationnement doivent donc permettre de réduire les encombrements de circulation et faciliter la rotation du stationnement en centre-ville (sur les emplacements dédiés au stationnement de plus courte durée) ;

Considérant qu'affirmer que le P+R aurait pour objectif de desservir les entreprises du parc d'activité sur base de l'interdiction de créer des accès à la ZAE depuis la rue Hébar et le chemin de Boninne est erroné ; que cela revient à nier l'inscription au plan d'un réseau complet de voiries qui dessert chaque parcelle de la zone d'activité économique mixte et d'options qui encadrent le stationnement dans celle-ci ;

Considérant que le cheminement piéton traversant le site du P+R participe au maillage mode doux du quartier;

Considérant qu'un réclamant mentionne que le chemin de Boninne est, par sa configuration et son récent asphaltage, devenu une voie carrossable et un itinéraire alternatif à la chaussée de Louvain dont certains automobilistes cherchent à éviter le trafic intense; qu'il mentionne le risque pour les cyclistes qui l'empruntent ;

Considérant que ce réclamant demande une explication sur les conséquences du plan communal d'aménagement sur cette situation dont il craint le renforcement ;

Considérant que les orientations du plan communal d'aménagement précisent que le chemin de Boninne est conservé uniquement pour les modes doux et le charroi agricole ;

que les options en matière d'accessibilité de la zone d'activité économique mixte précisent également qu'aucun accès aux entreprises n'est autorisé depuis le chemin de Boninne ;

Considérant aussi que, bien qu'il estime que ces considérations ne concernent pas directement le plan communal d'aménagement, le conseil communal de Namur précise dans sa délibération du 25 avril 2019 que le chemin de Boninne est inscrit au plan communal cyclable de la Ville de Namur comme voie de liaison et que le revêtement hydrocarboné placé récemment a donc pour objectif de faciliter la circulation cyclable ; qu'il annonce également que, dans l'optique de contrer le report de trafic sur le chemin de Boninne, la Ville de Namur a décidé d'y aménager un cheminement cyclo-piéton et d'y supprimer le transit par la pose de potelets ;

Considérant que plusieurs habitants des quartiers voisins déplorent l'utilisation actuelle de rues résidentielles voisines de la chaussée de Louvain (et de la route de Hannut) comme itinéraires alternatifs, créant nuisances et insécurité pour les riverains ; qu'ils craignent une augmentation de ces nuisances, que ce soit en termes de tranquillité, de sécurité, de bruit ou encore de qualité de l'air du fait de l'augmentation du trafic sur la chaussée de Louvain et/ou de son report sur les rues résidentielles voisines ;

Considérant que le plan n'a pas pour objet de régler d'éventuels problèmes de gestion des circulations parasites existant dans les quartiers voisins du périmètre concerné ; que leur gestion ne relève d'ailleurs le plus souvent pas d'une démarche de planification mais de mesures de police ;

Considérant, s'agissant de la question de l'évolution de la qualité de l'air suite à l'augmentation du trafic attendue, que l'auteur du rapport sur les incidences environnementales a estimé que l'impact local sur la qualité de l'air du fait de l'implantation du P+R sera limité à la rue Hébar puisque l'objectif de ce parking est de capter une partie des véhicules empruntant déjà actuellement la chaussée de Louvain ; qu'il s'agit donc d'un transfert d'émissions de gaz d'échappement avec une amélioration globale de la qualité de l'air dans l'agglomération de Namur ; qu'en outre, le profil attendu des entreprises (de type artisanal, de service, de distribution, de recherche) avec un profil urbain limite le risque potentiel de dégagements gazeux ou d'odeurs dans l'air ; que la présence du gaz de ville permettra l'utilisation d'une source d'énergie pour les systèmes de production de chaleur moins émettrice de gaz et particules fines ;

Considérant, s'agissant des conséquences de l'augmentation de la circulation en termes de nuisances sonores, que l'auteur du rapport sur les incidences environnementales a estimé que, les normes de bruit applicables en journée aux entreprises situées dans une zone d'activité (fixée à 55 dB(A)) étant inférieures au bruit ambiant généré par l'autoroute et la chaussée de Louvain mesuré sur le site (55 à 65 dB(A)), le bruit de fond généré par les entreprises sera couvert ;

Considérant que l'inscription du Bois de Bouge en zone d'espaces verts confortera juridiquement son statut, ce qui permettra de garantir le maintien dans le temps de son rôle d'écran acoustique vis-à-vis de la nouvelle ZAE, que ce rôle d'écran acoustique sera également joué par les espaces d'intégration paysagère qui longeront le parc d'activité économique, en particulier le long des fonds de jardins ;

Considérant que des riverains du projet, habitants de la chaussée de Louvain, déplorent les modifications potentielles de leur cadre de vie du fait de la mise en œuvre du plan communal d'aménagement :

- perte de qualité paysagère (visuelle) à l'arrière des maisons du fait du remplacement de la zone agricole (dégagée) par une zone d'activité économique mixte avec des constructions proches aux gabarits importants, ayant pour conséquence, notamment, un moindre ensoleillement et une perte de vue sur le plateau de Bouge ;

- trafic automobile nouveau à l'arrière des propriétés générant des nuisances (bruit, qualité de l'air, ...) venant s'ajouter à celles générées par la N91, avec comme conséquence une absence de compensation environnement bruyant/environnement calme ;

Considérant qu'il est indéniable que le cadre de vie de l'arrière de ces habitations sera modifié par la mise en œuvre de la révision du plan de secteur et en particulier de la zone d'activité économique mixte ;

Considérant cependant, d'une part, que les motifs de la décision ministérielle du 13 avril 2016 justifient que le prescrit des articles 46, 48 et 49bis permettant de recourir à la procédure de plan communal d'aménagement révisant le plan de secteur a été respecté ;

Considérant, d'autre part, que les options et le plan définissent des mesures d'intégration paysagère afin de limiter les nuisances générées par la nouvelle urbanisation ;

Considérant que ces riverains relèvent que les habitations situées sur la chaussée de Louvain entre les numéros 442 et 472 seront, du fait de la profondeur plus limitée des terrains, plus exposées que d'autres aux nuisances générées par la zone mixte ;

Considérant que la profondeur de l'espace d'intégration paysagère arboré prévu à l'arrière des habitations les plus proches de la chaussée de Louvain a été augmenté à 15 mètres suite à l'enquête publique ;

Considérant que ces riverains proposent de limiter la hauteur des constructions à 8 mètres, en excluant la possibilité de 12 mètres, afin de réduire les nuisances visuelles pour les habitants ;

Considérant qu'ils demandent aussi que le nombre d'emplacements de stationnement dans les zones de recul arrière soit limité ; qu'ils relèvent également que le gabarit des locaux de stockage et annexes n'est pas précisé dans les prescriptions alors que ces constructions peuvent se situer à seulement 1,5 m des limites arrières des parcelles ; qu'ils souhaitent voir interdire ces annexes dans les zones proches des habitations afin de limiter les problèmes de vue des riverains ;

Considérant que le plan et les options ont été modifiés pour répondre à ces préoccupations : la partie de la zone d'activité économique mixte la plus proche des habitations de la chaussée de Louvain et du chemin de Boninne a été redéfinie comme « zone d'activité économique mixte sans manœuvre ni stock extérieur » ;

Considérant que le recul minimal restreint à 1,5 m concerne les parkings uniquement ; que les options prévoient pour les éventuels parkings l'obligation d'aménagements verts paysagers composés notamment de plantations, d'arbres, d'arbustes et/ou de prairies fleuries ;

Considérant que le recul minimal pour une construction varie quant à lui de 5 et 8 mètres selon la hauteur de celle-ci ; que, du fait de l'interdiction des manœuvres et du stockage extérieur sur les parcelles concernées, en l'absence de parking, ce recul devra être engazonné ou aménagé en espace vert paysager et planté de végétation choisie dans des variétés d'essences feuillues régionales ; que les options assignent à ces espaces verts le rôle de composition paysagère et d'atténuation de la perception des constructions ;

Considérant que ces riverains relèvent que le projet ne mentionne pas qui sera tenu de créer, gérer et entretenir la zone d'intégration paysagère en bordure des propriétés concernées par la demande et souhaitent savoir comment seront garantis les objectifs d'intégration paysagère et de quiétude des riverains si elles sont gérées par les promoteurs ou le BEPN ;

Considérant que ces riverains relèvent aussi le fait que l'emplacement des clôtures n'est pas décrit de manière claire dans les prescriptions, qu'il n'est pas possible d'en déduire si celles-ci délimiteront la séparation entre l'activité économique et l'habitat ou si elles sépareront les activités économiques de l'espace d'intégration paysagère ;

Considérant que le conseil communal explique, dans sa délibération du 25 avril 2019, que l'espace d'intégration paysagère sera aménagé par BEPN lors des travaux d'infrastructures et d'équipements et sera donc en place avant l'implantation des premières entreprises ; que par contre la composition végétale de cet espace d'intégration (ainsi que l'emplacement des clôtures) sera définie avec la Ville de Namur qui en aura la gestion à terme ;

Considérant que ces riverains déplorent que le projet ne définisse pas de lots *a priori*, laissant aux promoteurs le soin de définir les parcelles en fonction des projets envisagés ; qu'ils souhaitent que soient définies des conditions plus strictes pour les futures parcelles de la zone économique mixte jouxtant directement les habitations ;

Considérant qu'il s'agit d'un choix délibéré de laisser au BEP le soin de diviser les lots en fonction des besoins des entreprises, ce qui permet une meilleure gestion parcellaire et favorise la gestion parcimonieuse du sol ; que les entreprises doivent justifier leurs besoins en terrain, notamment au regard de leur activité et du nombre d'emplois envisagés ;

Considérant que ces riverains estiment que la possibilité d'utiliser les énergies renouvelables mentionnée pour la zone d'activité économique mixte (éolien de petite taille) devrait également profiter aux zones d'habitation concernées par le plan communal d'aménagement ; qu'ils estiment que les habitants devraient avoir la possibilité de prendre part à un projet d'énergies renouvelables mutualisées (éolien, photovoltaïque, ...) sur la zone ;

Considérant que le conseil communal explique, dans sa délibération du 25 avril 2019, explique que les options du plan n'interdisent pas l'utilisation d'énergies renouvelables dans les zones d'habitation ; qu'aucun projet d'énergie renouvelable n'est par contre envisagé à ce jour dans la zone d'activité économique mixte ;

Considérant qu'un réclamant demande si une quelconque espèce animale protégée serait menacée par le projet de P+R ; qu'il transmet une photographie d'un trou dans le sol (entrée de galerie ?), manifestement prise dans un champ cultivé, qui ne permet aucune identification ;

Considérant que le rapport sur les incidences environnementales n'a mis en évidence la présence d'aucune espèce protégée ;

Considérant que de nombreux réclamants redoutent le chantier qui, selon leurs informations, « *est prévu pour une durée de 200 jours ouvrables soit, pendant une année* » ; qu'un réclamant déplore en particulier le manque de préoccupation pour les commerçants de Bouge qui, depuis le début des travaux chaussée de Louvain ont vu leurs commerces désertés ;

Considérant que si l'on peut comprendre les craintes des riverains concernant la longueur des chantiers qui seront nécessaires à la mise en œuvre des projets, la gestion de ceux-ci ne relève pas de la procédure de planification dont relève le plan communal d'aménagement ; que c'est dans le cadre de la délivrance des permis qu'il conviendra d'être attentif aux mesures d'accompagnement nécessaires ;

Considérant que le courrier-type pointe enfin le fait que le chantier impliquera des fouilles archéologiques, le projet se situant selon les signataires « *dans une zone où il est possible de faire des découvertes archéologiques (tumuli)* » ;

Considérant l'avis favorable sur le dossier du Service de l'archéologie de Namur qui demande néanmoins à être associé au suivi du dossier afin de planifier au mieux les opérations à prévoir sur l'ensemble des parcelles, préalablement à tous travaux d'aménagement ; qu'en effet une évaluation complète du site est nécessaire dans la mesure où le potentiel archéologique dans ce secteur est inconnu ;

Considérant que le Service de l'archéologie de la DGO4 a démarré ses « investigations de sauvetage » au sein du périmètre du P+R et est à la recherche d'éventuels vestiges archéologiques ; que ces investigations ont lieu dans le cadre du permis octroyé en mars 2017 pour la mise en œuvre du P+R ;

Considérant qu'un réclamant estime que les modalités d'enquête publique n'ont pas été respectées (difficultés d'obtenir des explications un certain jour) et demande qu'une nouvelle enquête soit organisée ;

Considérant que le conseil communal, dans sa délibération du 25 avril 2019, affirme que les modalités de publicité et d'enquête publique prévues par le Code ont été entièrement respectées ; qu'il n'a pas jugé opportun de recommencer l'enquête publique sur base de l'incident rapporté ;

Considérant, d'une part, que les pièces de la procédure fournies par le Ville de Namur témoignent du respect des modalités de publicité et d'enquête publique et, d'autre part, que par son courrier, le réclamant témoigne manifestement de la possibilité qu'il a eue d'accéder au dossier et de faire valoir ses droits à déposer des observations/réclamations ; qu'il n'a dès lors pas été porté atteinte au principe de l'effet utile de l'enquête publique ;

Considérant que le plan a été modifié après l'enquête publique sans qu'il soit procédé à une nouvelle enquête publique, conformément aux dispositions de l'article 51, §4 ;

Considérant en effet que ces modifications résultent de la prise en compte des remarques émises lors de la phase d'enquête publique et d'avis et peuvent être considérées comme mineures ;

Considérant que le Conseil communal a, dans sa délibération du 25 avril 2019, et en particulier dans la déclaration environnementale y intégrée, répondu de manière motivée aux remarques émises au cours de l'enquête publique et aux avis ; qu'il y justifie ses choix ;

Considérant que le dossier a été déclaré complet par le Fonctionnaire délégué de la Direction extérieure de Namur le 4 juillet 2019 ;

Considérant que l'article 52 du CWATUP dispose que :

*« §1er. Par arrêté motivé, le Gouvernement approuve ou refuse le plan communal d'aménagement. Le Gouvernement peut subordonner son approbation à la production d'un plan d'expropriation.*

*§2. L'arrêté du Gouvernement est pris dans un délai de soixante jours prenant cours le jour de la réception du dossier complet par le fonctionnaire délégué. Ce délai peut être prorogé, une seule fois, de trente jours, par arrêté motivé. » ;*

Qu'il s'en suit qu'en application de l'article précité et des considérations qui précèdent que la procédure d'adoption définitive des documents a été respectée ;

En conséquence,

## ARRETE

### Article 1 :

Est approuvé le plan communal d'aménagement dit « Plateau de Bouge » à Namur (Bouge, Champion et Jambes) dont l'élaboration en vue de réviser le plan de secteur de Namur a été décidée par arrêté ministériel du 13 avril 2016.

### Article 2 :

Notification du présent arrêté sera faite par la Direction générale opérationnelle de l'aménagement du territoire, du logement, du patrimoine et de l'énergie à la Ville de Namur.

Fait à NAMUR, le **18 JUL. 2019**



**Carlo DI ANTONIO**