

Titre : TRAVERSÉES HABITÉES. De l'asphalte aux lieux de vie

Étudiante : GOMEZ Léa

Copromoteur-expert : CALÒ Alessia

Copromoteurs : CAVALIERI Chiara ; DESCHEEMAEEKER Basil

Date de présentation : 19 juin 2025

Résumé :

Et si la ville de demain ne se construisait plus sur des terrains vierges, mais à partir de ceux déjà artificialisés ?

Ce mémoire étudie la manière dont la ville diffuse peut être densifiée sans s'étendre davantage sur les terres agricoles et/ou naturelles.

À travers le cas du plateau d'Erpent, en périphérie de la ville de Namur, ce travail analyse le potentiel de transformation de la Chaussée de Marche, un axe routier structurant, aujourd'hui dominé par l'automobile et l'occupation de fonctions commerciales peu denses.

La recherche par le projet a permis d'identifier les espaces imperméables comme leviers pour accueillir de nouveaux lieux de vie mêlant habitat et équipements, tout en intégrant les spécificités de chaque lieu. Le projet propose un scénario sur le long terme ayant pour objectif d'anticiper la diminution de l'utilisation de la voiture.

Le but est de montrer la possibilité de densifier les territoires périurbains sans poursuivre leur extension tout en répondant au besoin de logements.

Mots-clefs : Étalement urbain ; Densification ; Périurbain ; Zone d'activités ; Requalification urbaine ; Trame verte et bleue

TRAVAIL DE FIN D'ÉTUDES *EN ET SUR* L'ARCHITECTURE [LBARC2200]

DECLARATION DE DEONTOLOGIE à intégrer aux documents du TFÉ

Considérant que le plagiat est une faute inacceptable sur les plans juridique, éthique et intellectuel ;

Reconnaissant que le Règlement Général des Etudes et Examens de l'UCLouvain précise la notion de plagiat et décrit les procédures et sanctions liées à sa pratique : <https://uclouvain.be/fr/etudier/reglement-general-des-etudes-et-des-examens.html>

Notant que les étudiant-e-s sont sensibilisé-e-s aux questions d'intégrité intellectuelle durant leur parcours académique et que le site web de l'UCLouvain met à disposition des ressources spécifiques sur le sujet : <https://uclouvain.be/fr/etudier/lutter-contre-le-plagiat.html>

Je déclare sur l'honneur que ce travail de fin d'étude a été écrit et dessiné de ma plume, sans avoir sollicité d'aide extérieure illicite, qu'il n'est pas la reprise d'un travail présenté dans une autre institution pour évaluation, et qu'il n'a jamais été publié, en tout ou en partie. Toutes les informations (dessins, maquettes, idées, phrases, graphes, tableaux, ...) empruntées ou faisant référence à des sources primaires ou secondaires sont référencées adéquatement selon la méthode universitaire en vigueur.

Notant qu'un travail universitaire est le fait d'une production personnelle, réflexive et critique, je déclare en outre avoir fait l'usage suivant des outils d'intelligence artificielle de type agent conversationnel et/ou de production graphique :

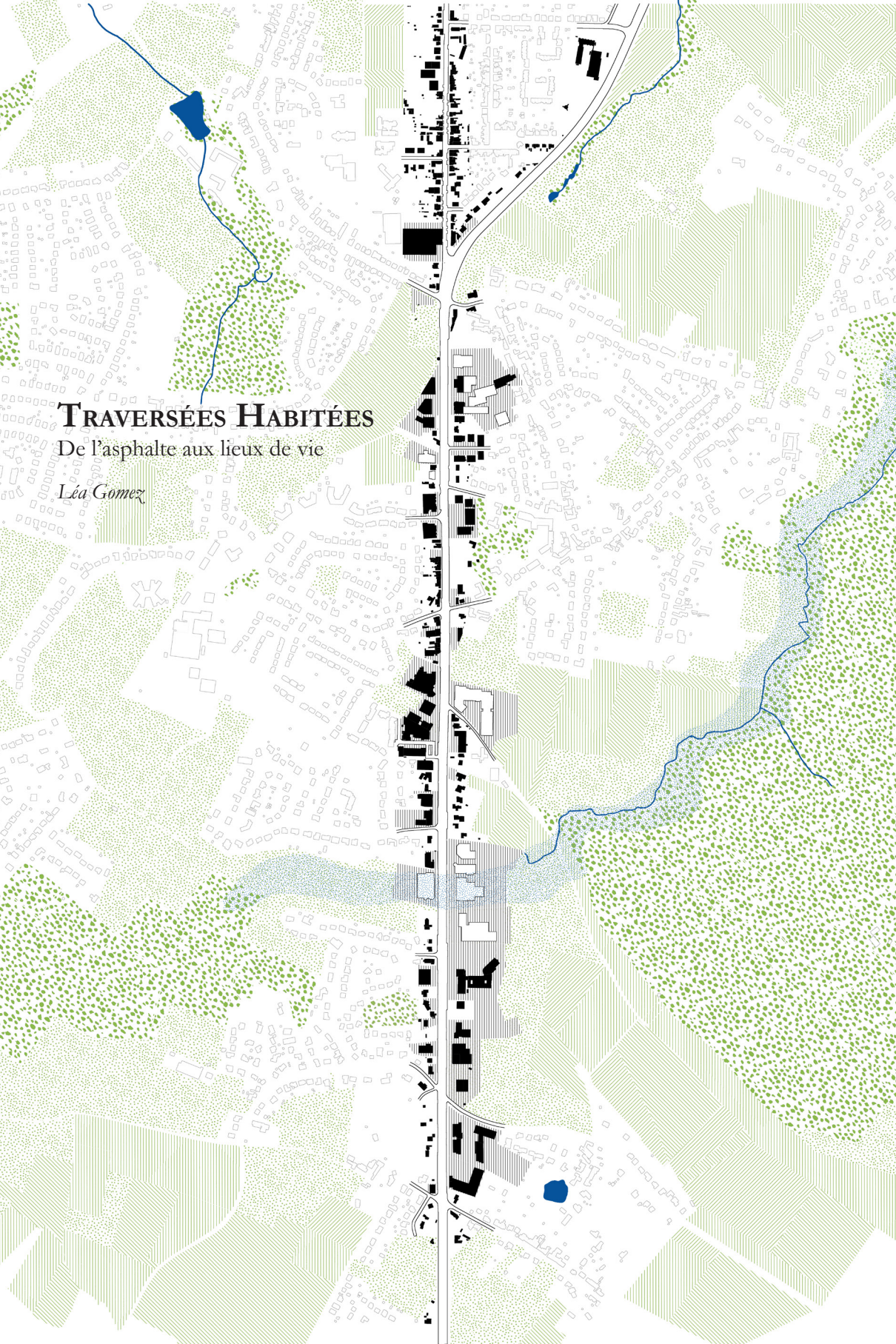
	Oui	Non
J'ai utilisé l'IA		×
J'ai utilisé l'IA pour produire/retravailler des images, auquel cas une mention explicite est indiquée en légende desdites images ;		×
J'ai utilisé l'IA pour retravailler/traduire mon texte, auquel cas une mention explicite est indiquée en préambule ;		×
J'ai utilisé l'IA pour récolter/compiler des données, auquel cas une mention explicite des requêtes formulées et des réponses reçues de l'IA est indiquée dans la section présentant la méthode de recherche ;		×
J'ai utilisé l'IA pour synthétiser/analyser de l'information, auquel cas la réponse produite par l'IA est utilisée comme source secondaire faisant l'objet d'une analyse critique personnelle explicite, impliquant que je reconnais comme miens les éléments présentés dans le travail et prends toute responsabilité à leur égard.		×

Fait à Saint-Gilles, Belgique

Le 16 mai 2025

Signature de l'étudiant-e





TRAVERSÉES HABITÉES

De l'asphalte aux lieux de vie

Léa Gomez

TRAVERSÉES HABITÉES

De l'asphalte aux lieux de vie

Léa Gomez

TRAVERSÉES HABITÉES. De l'asphalte aux lieux de vie

Travail de fin d'étude de

Léa Gomez

Co-promoteurs

Chiara Cavalieri

Basil Descheemaeker

Co-promoteur Expert

Alessia Calò

Université catholique de Louvain

Faculté d'architecture, d'ingénierie architecturale, d'urbanisme (Site de Bruxelles)

REMERCIEMENTS

Je tiens à remercier toutes les personnes qui m'ont soutenu et accompagné tout au long de l'élaboration de ce mémoire. Tout d'abord, mon experte, Alessia Calò, pour la richesse de ses conseils, la pertinence de ses retours et le regard critique porté sur mon travail.

Je remercie mes deux promoteurs, Chiara Cavalieri et Basil Descheemacker, pour leur bienveillance et leur investissement pédagogique au cours de ces deux dernières années. Leur disponibilité et leurs remarques constructives ont été précieuses dans l'avancée de ce mémoire ainsi que dans mon parcours étudiant.

Je suis également reconnaissante envers les personnes que j'ai eu la chance d'interviewer et qui ont grandement participé au développement de ce travail. Elles ont su trouver du temps pour partager leurs visions et réflexions, ce qui a pu nourrir cet écrit.

Un grand merci à mes parents et à ma famille qui m'ont apporté soutien et encouragements tout au long de mes études. À ma maman qui a supporté tous mes appels à douter, à mon papa que j'ai dérangé un nombre incalculable de fois pour des détails techniques et à mon frère, qui a toujours su tout dédramatiser avec son humour, merci pour tout.

Enfin, je remercie mes ami(e)s pour leur présence, leur soutien moral dans les moments difficiles et je remercie surtout tous les moments de joies qu'on a pu partager à rire aux éclats.

TABLE DES MATIÈRES

1	INTRODUCTION	10
2	ITINÉRAIRE DE RECHERCHE	12
3	LE RÉCIT D'UN TERRITOIRE QUI S'ÉTALE	15
3.1	Étalement urbain et ville diffuse : deux phénomènes étroitement liés	15
3.2	Une prise de conscience	18
3.3	Une réponse face aux enjeux de la ville diffuse	18
4	TRAJECTOIRES NAMUROISES	22
4.1	Atlas historique	22
4.1.1	1777 - Une ville fortifiée	24
4.1.2	1873 - Un urbanisme qui gagne les faubourgs	28
4.1.3	1981 - Démocratisation de l'automobile et industrialisation	32
4.1.4	2024 - L'artificialisation continue	36
4.1.5	Et demain ?	39
4.2	« Un projet de territoire et de vie à l'horizon 2025 »	43
4.3	Paroles d'habitants	48

5	RECOMPOSER LE FIL DE LA CHAUSSÉE	54
5.1	Au-delà des outils de planification	54
5.2	Une grille de lecture critique	56
5.2.1	Réseau écologique	56
5.2.2	Aléas d'inondation	58
5.2.3	Proximité des transports en commun	60
5.2.4	Qualités des sols	62
5.3	Une densification sur des ressources existantes	64
6	TRAVERSÉES HABITÉES	69
6.1	Un axe structurant	69
6.2	Un Bourg	75
6.3	Un Ruisseau	81
6.4	Des Maraichers	87
7	CONCLUSION	92
8	BIBLIOGRAPHIE	94
9	ANNEXES	100

1 INTRODUCTION

En Wallonie, comme ailleurs, le modèle pavillonnaire et les logiques de développement routier ont façonné un territoire étendu et fragmenté, souvent qualifié de « *ville diffuse* ». Cette forme urbaine, ni vraiment ville, ni tout à fait campagne, continue de s'étendre malgré les appels à une densification raisonnée de la part des autorités locales. Étonnamment, ce sont les zones déjà artificialisées comme les parkings, mais encore les friches commerciales qui offrent aujourd'hui un potentiel de transformation. En effet, ce sont ces espaces généralement oubliés des stratégies de planification qui constituent une opportunité de repenser la ville autrement.

Dans ce contexte, la Chaussée de Marche à Erpent, en périphérie sud-est de la ville de Namur, représente un cas d'étude révélateur.

Cet axe structurant a progressivement été urbanisé par des activités commerciales et industrielles formant aujourd'hui une bande largement imperméabilisée. Elle est notamment marquée par la présence de concessions automobiles et représente pourtant une réserve foncière stratégique pour une densification à la fois résidentielle, écologique et collective.

Ce travail prend pour point de départ un constat : densifier ne veut pas simplement dire construire davantage, mais repenser, où, comment et pour qui on le fait. Il s'inscrit dans une démarche de recherche par le projet qui vise à proposer un scénario de transformation sur le long terme, en lien avec la décroissance de la dépendance à la voiture et donc de la mutation probable des surfaces abritant des concessionnaires automobiles.

Ainsi, une question guide ce travail : Comment la Chaussée de Marche peut-elle devenir un support de densification résidentielle, tout en répondant aux enjeux écologiques et sociaux du territoire périurbain namurois ?

Pour y répondre, cet écrit s'organise en trois temps. Une première partie revient sur la notion de ville diffuse, ses origines et les enjeux qu'elle soulève.

La deuxième partie propose une lecture critique du territoire d'Erpent et identifie des lieux d'action potentiels.

Enfin, la dernière partie développe une hypothèse de projet à travers trois traversées présentant des opportunités de recomposer le territoire à partir de ses spécificités et de ses ressources existantes.

2 ITINÉRAIRE DE RECHERCHE

Ce travail repose sur une démarche méthodologique s'articulant autour de plusieurs supports qui, mis bout à bout, ont permis la compréhension du territoire.

Il combine des recherches théoriques, l'analyse de différents documents de planification, des observations de terrains, des lectures cartographiques et des échanges avec les acteurs concernés. Ce sont ces différentes approches qui ont servi de support à une lecture de la périphérie namuroise.

La première étape a été de s'armer d'une bibliographie d'ouvrages retraçant les fondements de l'étalement urbain, de la ville diffuse et des formes de planification antérieures. Cela a permis de comprendre les logiques d'urbanisation de notre territoire au fil des siècles.

Parallèlement à ça, il a été nécessaire de passer par une recherche de projets architecturaux dans le but de comprendre comment les architectes et urbanistes d'aujourd'hui ont pu proposer des stratégies en matière de densification douce. Articles, sites internet, conférences en ligne et entretien en visioconférence avec un bureau d'architecture français ont alimenté cette recherche.

Afin de comprendre l'aménagement du territoire, des outils de planification à l'échelle régionale et communale tels que les documents stratégiques de planification de la ville de Namur, le SDT ou encore les documents de la CPDT ont été analysés.

Un entretien avec l'urbaniste de la ville de Namur a permis de compléter les intentions de planification dans sa périphérie sud-est. Des échanges sous forme de micro-trottoir avec les habitants ont permis de récolter leurs perceptions sur la planification prévue et leurs réactions sur une hypothèse de transformation du tissu pavillonnaire.

Face aux documents réglementaires, d'autres outils cartographiques tels que le plan de secteur, les aléas d'inondations ou encore des données sur l'artificialisation des sols et la mobilité ont été utilisés et croisés entre eux, puis confrontés à des observations régulières de terrains. Cette approche a permis l'approfondissement de la connaissance du territoire et le questionnement d'outils de planification. Ainsi, ce processus a servi de base au développement du projet.

La recherche par le projet s'est faite à travers une lecture du territoire à différentes échelles.

La première a été celle de la commune de Namur qui a permis la compréhension du développement des zones urbanisées au fil des siècles.

Ensuite, un zoom sur la périphérie sud-est de la ville a été réalisé. La localité d'Erpent a été choisie puisqu'elle fait l'objet d'un Schéma Directeur d'Aménagement Durable (SDAD), ce qui fait d'elle un territoire en mutation.

L'analyse s'est ensuite affinée sur la Chaussée de Marche, un axe structurant qui traverse la périphérie. Pour finir, l'approche s'est précisée à l'échelle des traversées qui accueilleront le projet.

3 LE RÉCIT D'UN TERRITOIRE QUI S'ÉTALE

3.1 ÉTALEMENT URBAIN ET VILLE DIFFUSE : DEUX PHÉNOMÈNES ÉTROITEMENTS LIÉS

Aujourd'hui, la ville n'a plus l'aspect qu'elle avait il y a quelques décennies. Ce n'est plus un territoire se composant de villes organisées autour d'un centre compact entouré de quartiers, mais un territoire qui s'est étalé, dispersé et est devenu peu organisé. La transformation de ces villes s'explique par deux phénomènes bien distincts, mais complémentaires : l'étalement urbain et la ville diffuse.

L'étalement urbain représente le processus d'extension progressif des villes vers leurs périphéries, tandis que la ville diffuse est le résultat visible de cet étalement morcelé et hétérogène qui n'est pas composé de centralités et où la limite entre ville et campagne n'est pas évidente.

À ce jour, c'est cette ville diffuse qui caractérise notre territoire et pour comprendre sa transformation, il est nécessaire de retracer les étapes qui ont amené à l'état actuel de nos villes.

RÉVOLUTION INDUSTRIELLE

À la fin du 18ème siècle et au début du 19ème siècle, la révolution industrielle marque un tournant dans l'histoire de nos villes.

L'industrialisation des centres urbains engendre des flux importants de travailleurs venus des ruralités et entraîne l'urbanisation massive de ces centres avec l'apparition de quartiers ouvriers denses.

Cependant, ce phénomène provoque des nuisances comme la pollution et l'insalubrité des quartiers et l'idée de la ville compacte va être progressivement rejetée. La solution va donc être la construction de cités ouvrières en périphérie et sera la première forme de périurbanisation.

ESSOR DES MOBILITÉS

Par la suite, les infrastructures de mobilité, d'abord le chemin de fer, puis le réseau routier et enfin la démocratisation de l'automobile, vont progressivement se développer et rendre accessible de plus en plus de territoires qui seront, par la suite, amenés à être urbanisés. À cette époque, c'était pour le plus souvent les voiries qui dictaient les formes d'urbanisation. En effet, ces infrastructures précédaient l'habitat et étaient donc à l'origine d'une urbanisation massive et dispersée (Grosjean, 2012).

De plus, l'accessibilité à l'automobile semblait être un critère capital dans le choix du lieu d'habitation et ces infrastructures routières sont alors devenues un support spatial autant que social autour desquels s'organisent activités, commerces, logements... (Alonzo, 2018).

L'IDÉAL PAVILLONNAIRE

Dans les années 1950, les villes font face à une croissance démographique et à une augmentation du niveau de vie. Les politiques publiques d'après-guerre visent à promouvoir l'accès à la propriété et à un cadre de vie sain et calme, proche de la nature. C'est ainsi que le logement individuel avec jardin, le pavillonnaire, devient un idéal à atteindre. Il représente un accomplissement social et devient surtout le mode d'habitat le plus construit dans le périurbain.

Mais l'habitat pavillonnaire est un concept contradictoire. En effet, cette manière d'habiter permet de répondre à l'envie de proximité à la nature et de bénéficier de plus d'intimité. Cependant, ce mode de vie accentue l'utilisation de la voiture et provoque donc sa dépendance, ce qui accélère également la fragmentation du territoire et empêche alors un aménagement efficace (Desgrandchamps et al., 2010).

PLANIFICATION FRAGMENTÉE

Basée sur la Charte d'Athènes et sur le mouvement moderne, la politique d'aménagement du territoire devient fonctionnaliste et entraîne donc le « zoning », c'est-à-dire une fragmentation du territoire en zones particulières, souvent éloignées les unes des autres. On voit donc apparaître une séparation distincte des fonctions urbaines : habiter, travailler, se déplacer, se détendre... (Ippersiel, 2023).

Cette politique a produit la « *ville franchisée* », c'est-à-dire un assemblage de fonctions urbaines (centres commerciaux, zones résidentielles, parcs d'activités...) toutes reliées les unes aux autres par un seul élément : l'infrastructure routière. C'est un modèle qui a fragmenté la ville et l'a donc rendue discontinue. Là où avant le rôle du centre urbain était de structurer la ville, désormais tout s'articule autour de la voiture (Mangin, 2004).

Cela a également entraîné une dilution urbaine, c'est-à-dire l'inverse de la ville compacte traditionnelle : la ville s'est étendue dans l'espace sans continuité, le bâti s'est éparpillé avec beaucoup de vide entre et les fonctions urbaines sont dissociées dans l'espace (Le Jeannic, 1997).

UN NOUVEAU RAPPORT VILLE-CAMPAGNE

L'étalement urbain modifie complètement le rapport entre ville et campagne. Anciennement, la ville était maintenue par des remparts puis dans un territoire bien défini, maintenant elle s'étale et s'éparpille peu à peu, sans plus aucune limite pour la maintenir.

La périphérie est devenue autonome fonctionnellement parlant. Elle ne représente plus la simple extension d'un centre urbain, mais bien un territoire à part entière composé de ses propres logements, équipements, commerces... (Burgel, 1991).

Ce phénomène peut s'apparenter à ce que décrit Gottmann (1964) dans *Mégalopolis*. En effet, avec son étude de la côte est américaine, et plus particulièrement de la portion entre Boston et Washington D.C, on apprend que ce territoire a connu une « *conurbation continue* ». Ce terme définit un ensemble urbain qui a été formé par le développement de plusieurs villes rapprochées. L'entre-deux-ville n'est pas « vide » et se compose d'activités économiques, de logements... ce qui fait qu'il n'y pas de délimitation nette entre campagne et ville.

LA VILLE DIFFUSE

À partir des années 1980, l'état du territoire engendré par l'accumulation des transformations liées à l'étalement urbain va être désigné comme « ville diffuse » par certains urbanistes, et notamment par l'Italien Francesco Indovina avec la « *città diffusa* ». Il décrit cette notion comme un espace dans lequel les fonctions urbaines sont dispersées et organisées sans structure claire, dans un territoire qui n'est composé d'aucun centre ni de périphéries, mais seulement de formes méconnaissables (Indovina, 1990).

Ce phénomène exprime une nouvelle façon de concevoir la ville dans laquelle chaque décision est prise localement par la construction de lotissements,

routes, équipements... sans prendre en compte la globalité d'un quartier, d'une ville, d'un territoire et est nommé « *urbanisation sans urbanisme* » (Grosjean, 2010).

3.2 PRISE DE CONSCIENCE

La ville diffuse est aujourd'hui remise en question, que ce soit sur le plan économique, social ou environnemental.

Dans ce territoire diffus, les distances à parcourir sont longues, impliquent des coûts d'aménagement élevés et une gestion compliquée des réseaux, des équipements et des services publics (Mercier, Sénécal et André, 1994). La population n'étant pas concentrée, les transports en commun desservent peu d'usagers et sont donc peu utilisés, ce qui accentue encore plus l'utilisation de la voiture. Enfin, la difficulté à gérer la ville implique aussi des conséquences sur l'environnement. Les sols ont été artificialisés pour accueillir les routes, les commerces et les parkings, et son imperméabilisation ne cesse de continuer, ce qui fragmente toujours plus les milieux naturels, réduit la biodiversité et accentue les risques d'inondations.

Petit à petit, cette situation provoque une prise de conscience de la part des urbanistes et des autorités. Là où avant elle offrait une nouvelle façon de vivre proche de la nature, aujourd'hui on s'interroge sur la durabilité de ce mode de vie.

David Mangin, dans l'ouvrage *Ville franchisée* (2004), critique la périphérie en la qualifiant de zone banale sans qualité. Selon lui, il faudrait la corriger en recréant des centralités, de la mixité et en la densifiant davantage. Dans son article *L'architecture comme modification* (1984), Bernardo Secchi, quant à lui, analyse le phénomène de ville diffuse, mais ne la condamne pas. Les outils de planification de l'époque ne correspondent plus à la réalité d'aujourd'hui. La ville n'est plus compacte, mais bien dispersée et déjà fortement construite. Pour lui, il est primordial de travailler avec ce qui existe déjà pour améliorer la qualité du territoire. Les « vides » et les « interstices » sont des zones potentielles à exploiter afin de reconnecter les morceaux de la ville diffuse.

3.3 UNE RÉPONSE FACE AUX ENJEUX DE LA VILLE DIFFUSE

Les défis de la ville diffuse ont également engendré une prise de conscience chez les architectes et urbanistes qui ont élaboré des stratégies de densification douce, dont les fiches références sont reprises en annexe, pour répondre à l'étalement urbain et à la ville diffuse sur des terrains déjà urbanisés.

Parmi eux, le bureau Dogma avec le projet *The Opposite Shore* propose un projet de densification douce dans la vallée de la Dendre.

Les architectes ont imaginé plusieurs interventions. Le premier aspect consiste en l'occupation des interstices entre les habitations pour créer de nouveaux logements. Le deuxième est de proposer de petits équipements publics qui répondent aux besoins primordiaux des habitants et qui seraient implantés de manière uniforme sur le territoire pour remplacer ceux au programme plus lourd.

Enfin, le dernier aspect de ce projet consiste à trouver des solutions de densification selon la morphologie du tissu habité. Les cités jardins présentent une typologie d'habitat qui permettrait une transformation dans le but de réduire les espaces individuels en externalisant les équipements domestiques dans les jardins (cuisine partagée, bureau partagé...), par exemple. Cela aurait pour objectif d'accueillir plus de ménages et permettrait la suppression des clôtures dans le but d'utiliser le potentiel de chaque parcelle, mais également de renforcer le côté social (Dogma, 2022).

Dans la périphérie de Gand, des architectes ont exploré des solutions pour densifier le tissu pavillonnaire. Avec *Collective housing in a collective landscape*, Bovenbouw Architectuur, Labo S et Orientes (2019) proposent la transformation progressive d'un quartier très faiblement dense présentant seulement 10 maisons par hectare.

La rénovation des habitations datant des années 70-80 permettrait une adaptation aux jeunes familles et aux seniors. Les maisons trop abîmées, elles, seraient détruites et laisseraient la place à la construction de nouveaux appartements et de maisons mitoyennes. Leur emplacement est choisi de telle sorte à ne présenter aucunes gênes aux habitants actuels et ces nouvelles constructions apporteraient une valeur ajoutée aux parcelles.

La création de fonds permettrait même d'investir dans l'ajout de jardins collectifs et d'espaces verts publics afin de rendre le territoire plus attractif. En fonctionnant étape par étape, ce quartier pourrait donc atteindre jusqu'à 50 logements par hectare au fil des années.

Ces deux projets sont cependant théoriques et n'ont pas vu le jour. L'idée de la densification douce dans le pavillonnaire reste un concept très participatif.

En effet, Villes Vivantes, un bureau d'urbanisme français, a réussi à densifier la ville de Périgueux à l'aide des autorités locales qui ont accepté de modifier le PLU (Plan Local d'Urbanisme) de la ville.

Conscients qu'il était impossible de forcer la main aux habitants, ils ont fait appel au volontariat et ont mis en place une cellule de consultation gratuite afin d'être à leur écoute. En proposant des solutions adaptées à leur problème, de nouvelles constructions ont pu voir le jour. Les personnes étant dans l'incapacité d'entretenir leur jardin pouvaient accueillir une nouvelle habitation en fond de parcelle, le *BIMBY*.

Après le départ de leur enfant, certains occupaient une maison bien trop grande pour eux et il était donc possible d'envisager une séparation des étages pour en faire différents logements. Et d'autres venaient avec des problèmes comme un manque de lumière dans un séjour au rez-de-chaussée. Cela a pu permettre une modification de l'aménagement intérieur et une extension offrant non seulement un séjour lumineux à l'étage et un accès à une terrasse, mais surtout un studio à louer. C'est en fonctionnant au cas par cas qu'il a été possible de construire 250 nouveaux logements (Caraire, 2024).

La stratégie de densification douce rejoint l'approche des autorités publiques qui cherchent à repenser l'aménagement du territoire. En Wallonie, deux outils l'expriment : la Conférence Permanente du Développement Territorial (CPDT) et le Schéma de Développement du Territoire (SDT).

La CPDT regroupe des recommandations de la part de chercheurs et de praticiens sur les dynamiques du territoire wallon pour espérer un aménagement durable.

Dans ces récentes publications, Grand Jean et Leclercq (2022), nous expliquent qu'il est nécessaire que les communes soient attentives à l'état d'artificialisation des sols pour garantir une durabilité des futures interventions. Ils recommandent également la requalification des centralités secondaires et des périphéries existantes pour limiter l'étalement urbain et réduire la dépendance à la voiture.

La Lettre de la CPDT n°60 (2022), quant à elle, nous rappelle les coûts importants engendrés par la dispersion de la ville, énonce la difficulté à maintenir les services de proximité en place et l'inefficacité des transports en commun. Mais cet article propose surtout plusieurs solutions de densification selon certains critères qui permettraient de s'inscrire dans le tissu existant, tout en rappelant l'importance de proposer une diversité de typologies d'habitat.

Il existe aujourd'hui différentes manières de densifier une ville selon le degré d'intervention souhaité. Ici, cet article reflète la densification à l'échelle du parcellaire, comme la division du parcellaire, l'extension ou la surélévation de bâtiment, la division de logement, l'occupation des interstices... C'est ce qu'on appelle la densification « douce ».

Le SDT, qui a été mis en place par le gouvernement wallon, rejoint l'approche de la CPDT et représente aujourd'hui un outil indispensable à l'aménagement du territoire. Il fixe différents objectifs environnementaux, économiques et sociaux et définit des centralités urbaines et villageoises à renforcer pour optimiser le territoire.

Le but premier est de renforcer l'attractivité de ces centralités par le développement d'activités économiques, de logements et en y recentrant l'urbanisation, le tout sur des surfaces déjà artificialisées. De plus, l'optimisation de ce territoire permettra une mobilité durable et la ville et le village « à 10 minutes ». En dehors de ces centralités, il est question de freiner l'artificialisation des sols afin de limiter l'étalement urbain pour qu'il devienne nul d'ici à 2050 (SDT, 2024).

La densification douce paraît être une solution en matière de logement en périphérie, mais se heurte à des questions d'anthropologie.

En effet, la plupart des habitants ne semblent pas avoir dépassé l'idéal pavillonnaire des années 50 et considèrent possiblement toujours l'acquisition d'une maison avec jardin comme un accomplissement social.

Ainsi, face aux limites de cette stratégie dans le tissu pavillonnaire, au besoin de répondre à une demande de logements et de freiner l'étalement urbain, l'hypothèse de projet vise à construire sur l'existant plutôt que de s'étendre encore.

En effet, il est ici question de s'implanter le long de la Chaussée de Marche, dans la périphérie sud-est de Namur, en réutilisant les surfaces imperméables et notamment celles des concessionnaires automobiles et de leurs parkings, avec pour principal enjeu, s'adapter aux spécificités et caractéristiques de chaque site.

4 TRAJECTOIRES NAMUROISES

Le présent chapitre se compose d'un atlas retraçant l'évolution historique de la ville de Namur et d'une interprétation de son état futur.

Le deuxième aspect traité dans ce chapitre retrace les dynamiques actuelles mises en place par les autorités locales à l'échelle de la périphérie sud-est de la ville.

Enfin, la dernière partie traitera de l'avis des habitants face à la politique de planification de la ville et aux stratégies de densification douce dans le tissu pavillonnaire.

4.1 ATLAS HISTORIQUE

L'atlas retrace donc le développement de la ville de Namur ainsi que l'évolution de son urbanisation depuis le 18ème siècle à aujourd'hui. Chaque période étudiée est illustrée d'une photo aérienne, d'un court texte descriptif ainsi que de deux cartes exprimant les axes de communications et les zones urbanisées.

Pour finir, la dernière partie de l'atlas est une projection de l'urbanisation de la ville de Namur si les terrains non urbanisés, mais destinés à l'être selon le plan de secteur en vigueur, venaient à être bâtis. Cette carte se lit parallèlement à celle des espaces verts sous pression.

4.1.1 1777 - UNE VILLE FORTIFIÉE

La ville de Namur se positionne à la confluence entre la Meuse et la Sambre, une position stratégique en termes de commerce et de forces armées. C’est d’ailleurs là que se trouve la citadelle de Namur dont la fonction militaire fut attestée au 3ème siècle. Au 18ème siècle, l’espace bâti se concentre à l’intérieur des fortifications et est essentiellement alimenté par la production de villas installées principalement au nord de la ville.

On en retrouve également de l’autre côté de la rive de la Meuse, sur la commune de Jambes. En dehors de ces fortifications se trouvent les faubourgs qui se situent à proximité des abbayes et des points de passages importants. Ils se forment pour des raisons de commodités : présence d’un cours d’eau (moulin à eau) ; espace important (terrain dégagé pour des exploitations denses) ; prise de distance de la ville à cause de la pollution des métiers (peausserie, tannerie, teinturerie...).

LÉGENDE

- 1777
- Eau
- Périmètre urbain
- Chemin de fer
- Voirie



Fig 2 - 1777 - Voies de communication (Auteure, 2024)



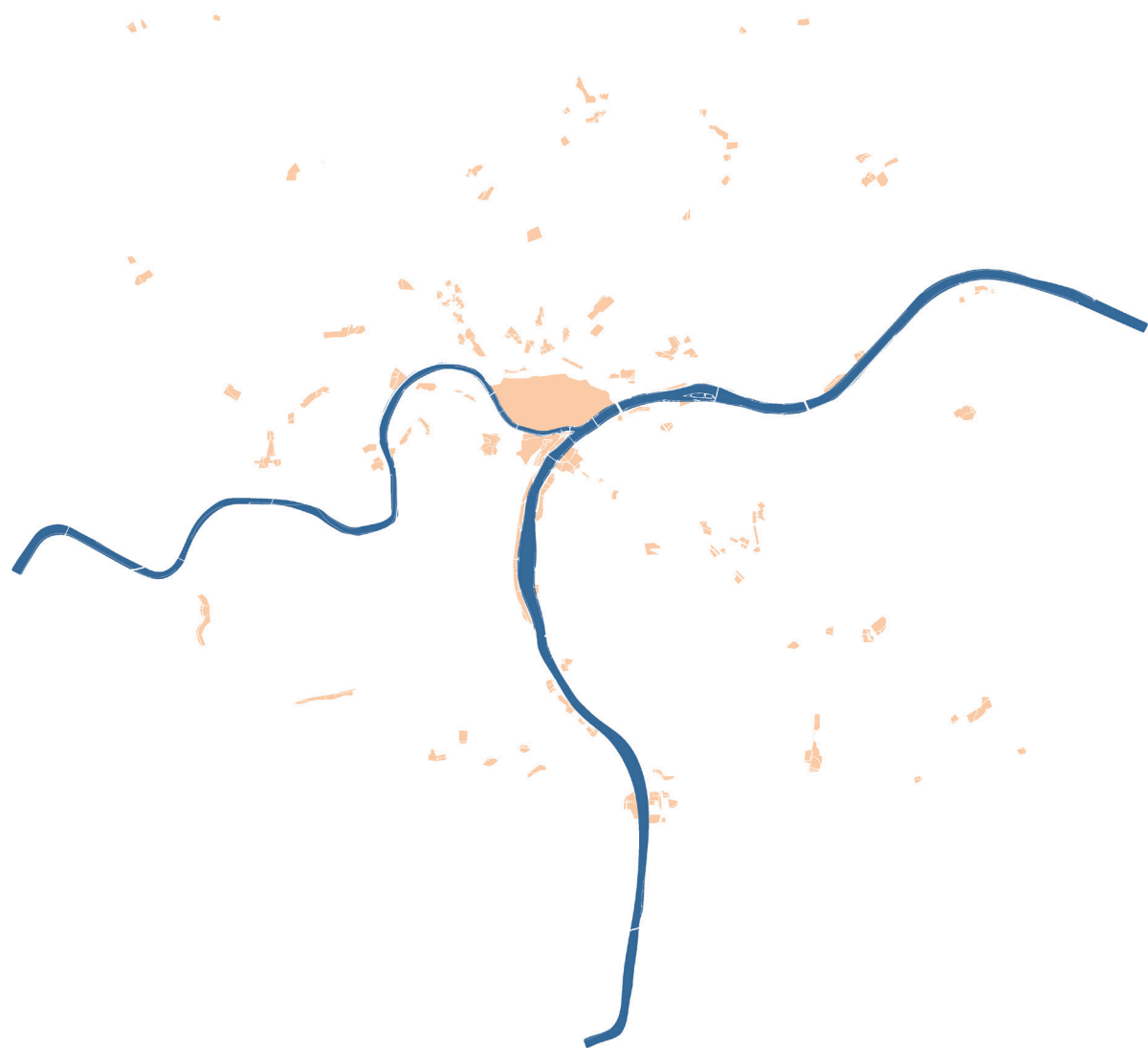


Fig. 3 - 1777 - Une ville fortifiée (Auteure, 2024)





Fig 4 - Ville de Namur, Carte du dépôt de la Guerre (1865-1880)

4.1.2 1873 - UN URBANISME QUI GAGNE LES FAUBOURGS

À la suite de l'indépendance de la Belgique en 1830 et au démantèlement complet des remparts de la ville de Namur en 1865, l'urbanisme gagne les faubourgs. On assiste à une maîtrise progressive du cours d'eau et au développement des voies de communications routières et ferroviaires, reliant Namur à Bruxelles, qui dicteront l'urbanisation.

Les chaussées sont transformées en route nationale sous le règne de Léopold Ier (1831-1865) et plus particulièrement les chaussées de Louvain, de Liège, de Marche, de Dinant et de Charleroi. Le bâti s'organise alors autour de ces axes et des voies secondaires apparaissent sur les traces des sentiers de 1777. On observe également la disparition progressive d'espaces agricoles, de prairies et de bois.

LÉGENDE

- 1777
- 1873
- Eau
- Périmètre urbain
- Chemin de fer
- Voirie



Fig 5 - 1873 - Voies de communication (Auteure, 2024)

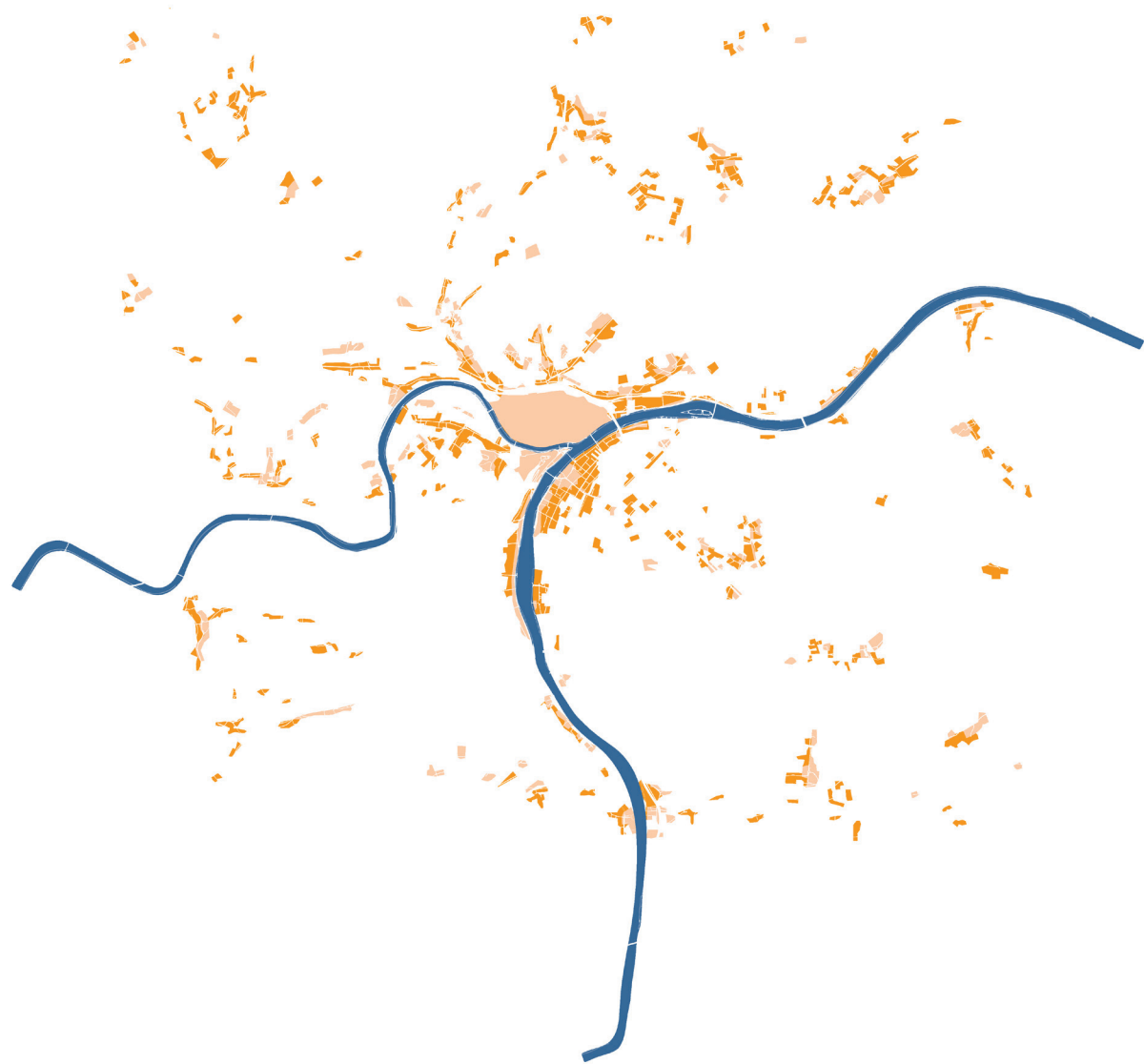


Fig. 6 - 1873 - Un urbanisme qui gagne les faubourgs (Auteure, 2024)





Fig 7 - Ville de Namur, Carte IGN (1981)

4.1.3 1981 - DÉMOCRATISATION DE L'AUTOMOBILE ET
INDUSTRIALISATION

La première partie du 20ème siècle est marquée par la même logique d'urbanisation que celle du siècle précédent. Le bâti continue de se développer le long des lignes de chemin de fer et des axes industriels (la Sambre et la Meuse). Il semble même que le développement de la ville se fasse autour de son centre médiéval.

À la fin de la Seconde Guerre mondiale, on assiste à la démocratisation de l'automobile et les autorités développent une meilleure gestion des voies de communications. Les axes secondaires sont alors renforcés et deviennent le support d'une urbanisation qui va se disperser. Le bâti s'articule autour d'elles et s'éloigne des axes principaux. La fusion des communes (1977) va engendrer l'agrandissement du périmètre de la ville en englobant des communes comme Jambes et Erpent. Le 14 mai 1985, le plan de secteur de Namur est introduit et va définir des zones spécifiques destinées à l'habitat, à l'industrie, à l'agriculture... ce qui va accentuer l'étalement de la ville (Ippersiel, 2023). L'apparition de l'autoroute, dans les années 70-80, va également accompagner ce phénomène.

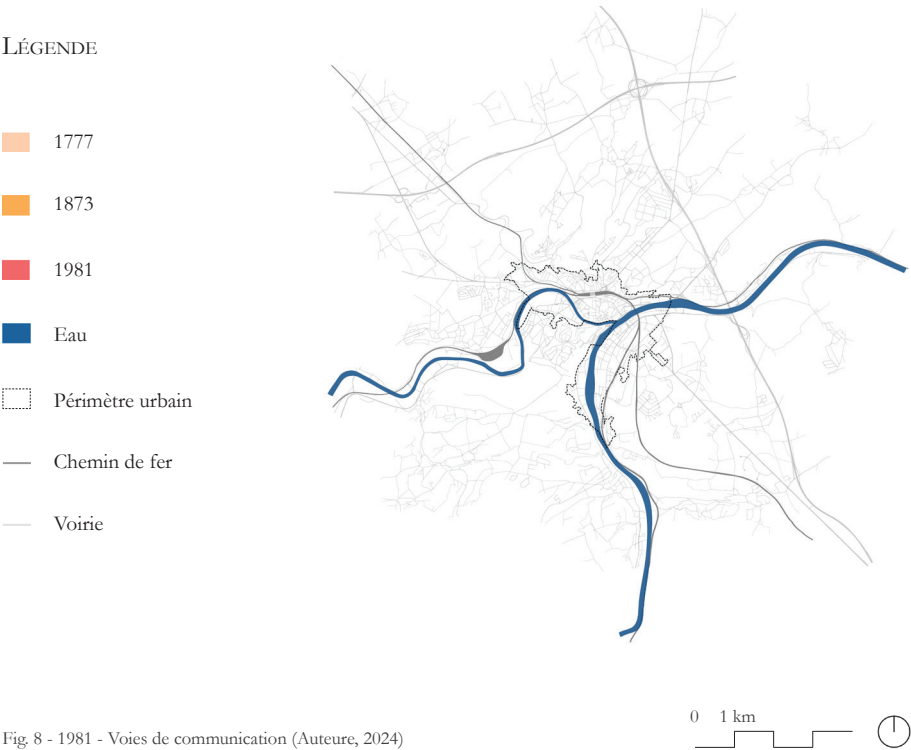


Fig. 8 - 1981 - Voies de communication (Auteure, 2024)

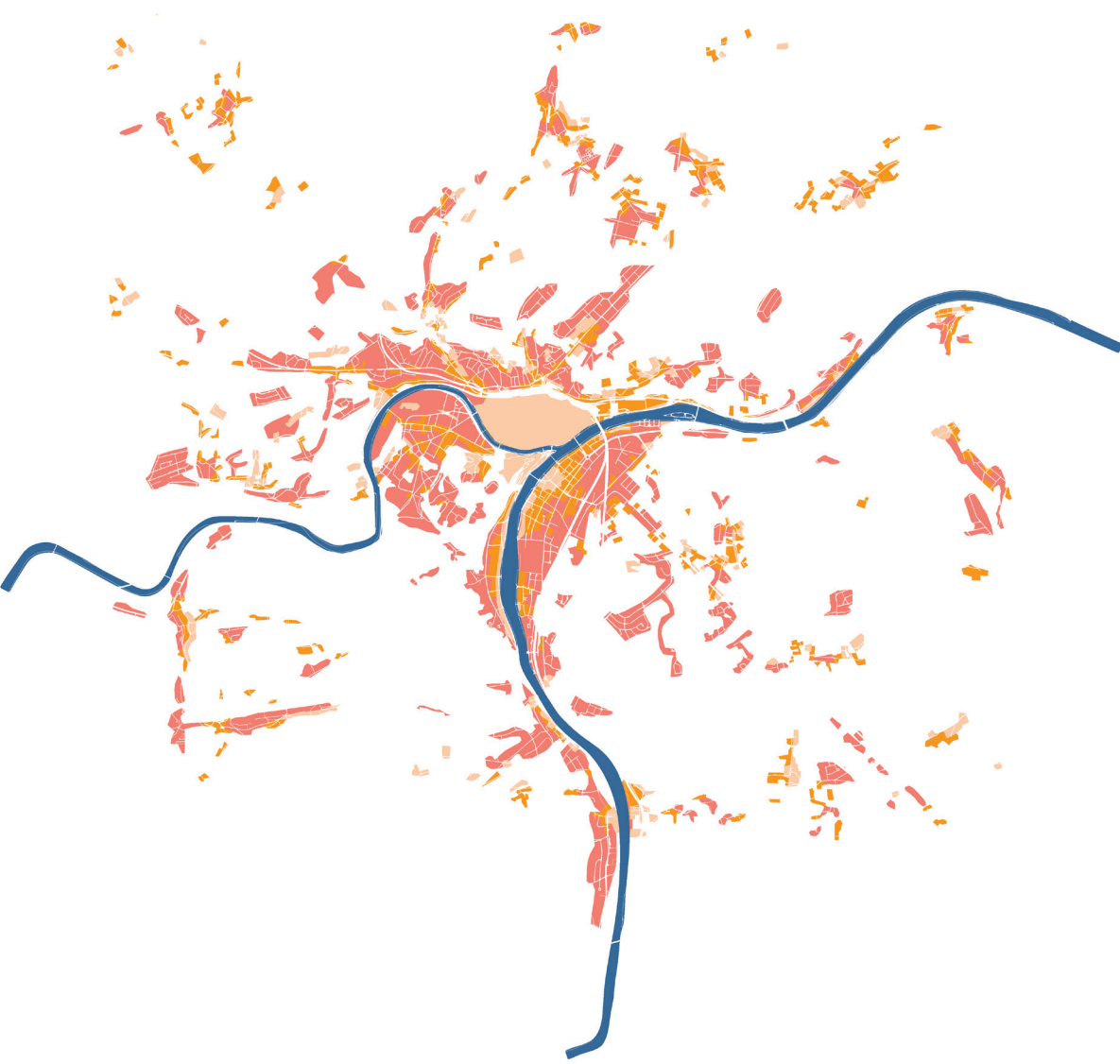


Fig 9 - 1981 - Démocratisation de l'automobile (Auteur, 2024)





Fig. 10 - Ville de Namur, Orthophoto (2024)

4.1.4 2024 - L'ARTIFICIALISATION CONTINUE

Aujourd’hui, on constate que les zones urbanisées de la ville de Namur ont désormais atteint une grande partie des communes fusionnées en 1977 et ne se sont pas limitées aux anciens faubourgs. La ville a continué de s’étaler de manière discontinue sur le territoire en faisant des anciens villages, tels que Erpent, de nouveaux quartiers périurbains mélangeant ancien noyau historique, extensions pavillonnaires récentes et zones d’activités commerciales.

Cette croissance fragmentée de la ville révèle un développement souvent guidé par les infrastructures routières, mais également renforcé par l’entrée en vigueur du plan de secteur dans les années 80, qui a permis l’urbanisation de grandes portions du territoire périphérique.

Selon les cartes extraites publiées par le Service Public de Wallonie dans le cadre de l’État de l’environnement wallon, entre 2011 et 2021, on estime à Namur une augmentation de la superficie communale artificialisée de 200 hectares avec une part très importante des terrains résidentiels. En 1985, ils représentaient 720 km² contre 1 100 km² en 2021. Si l’on compare ces données à l’évolution de la superficie des terrains occupés par des commerces, bureaux et services, en 1985, ils représentaient 100 km² contre 170 km² en 2021.

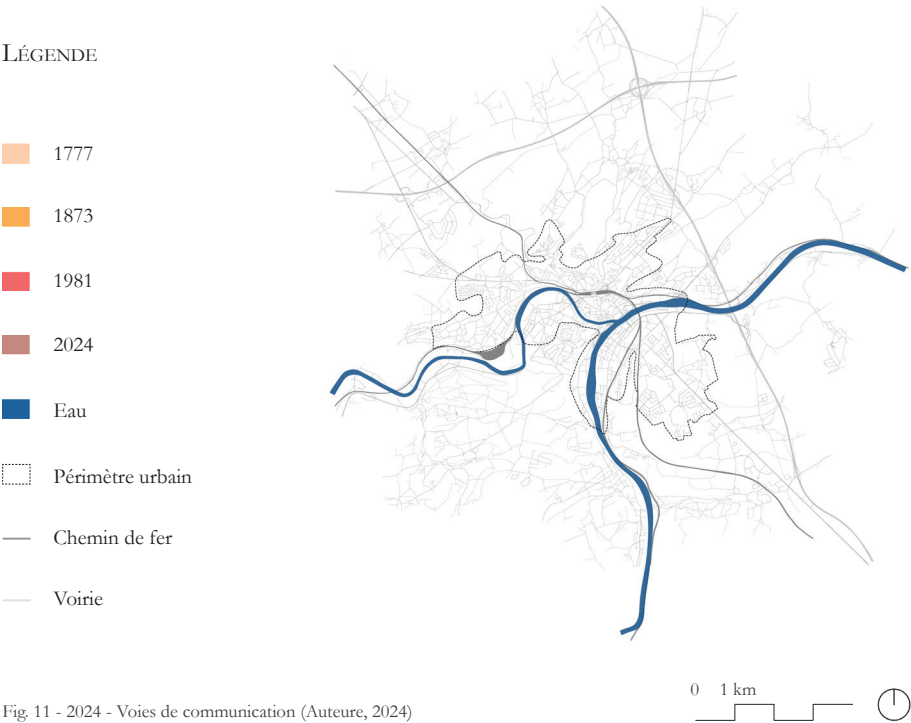


Fig. 11 - 2024 - Voies de communication (Auteure, 2024)

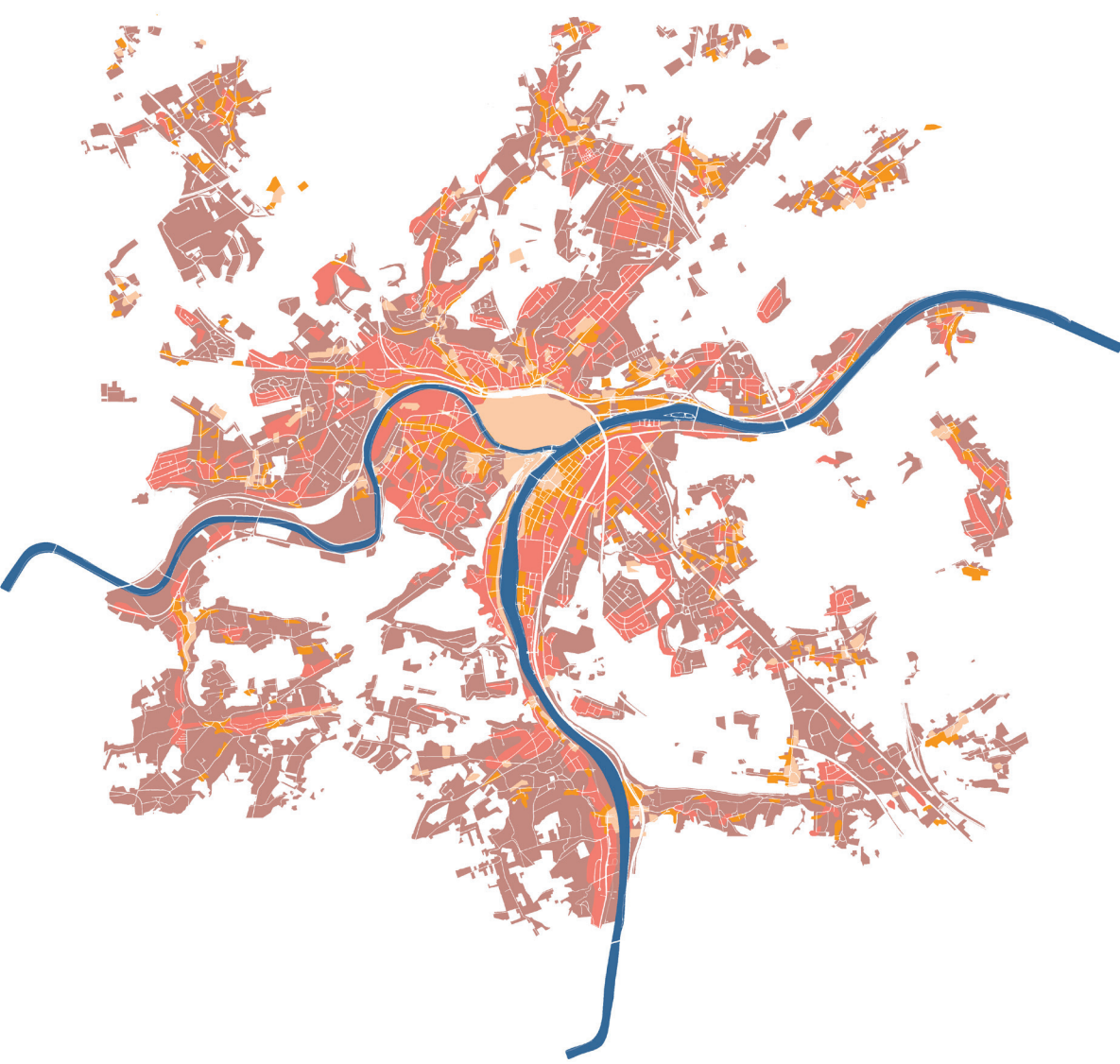


Fig. 12 - 2024 - L'artificialisation continue (Auteur, 2024)



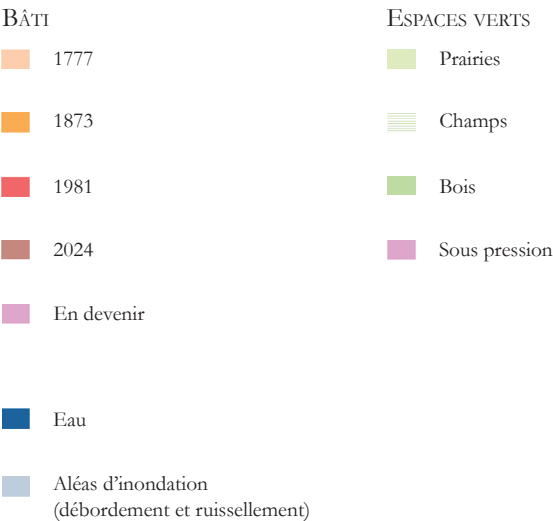


4.1.5 ET DEMAIN ?

Comme énoncé précédemment, cette dernière partie de l’atlas est une projection de l’urbanisation de la ville de Namur si les terrains non urbanisés (TNU), mais destinés à l’être selon le plan de secteur en vigueur, venaient à être bâtis. Les deux cartes qui suivent sont le négatif l’une de l’autre, l’une représentant les zones urbanisées et l’autre la pression exercée sur les espaces verts.

On retrouve également, sur la seconde carte, la couleur violette issue de la première qui exprime les zones qui pourraient être urbanisées dans les prochaines décennies. En effet, le but ici est de les localiser mais surtout de sensibiliser à la nature des sols qui seraient artificialisés.

LÉGENDE



← Fig. 13 - Photos espaces verts sous pression (Auteure, 2024)



Fig. 14 - Urbanisation en devenir (Auteure, 2024)



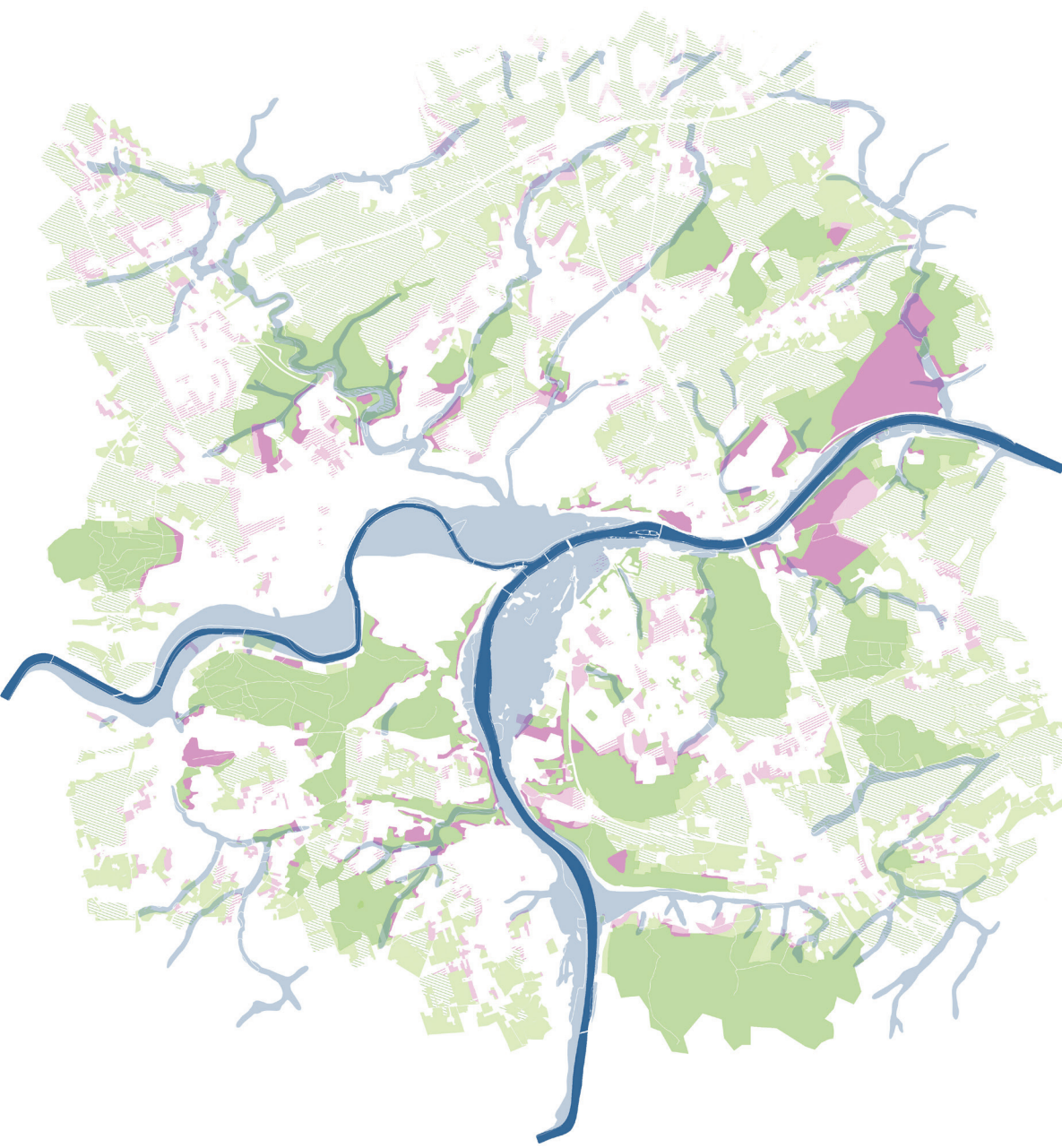


Fig. 15 - Espaces verts sous pression (Auteure, 2024)



4.2 « UN PROJET DE TERRITOIRE ET DE VIE À L'HORIZON 2025 »

Face à la demande croissante de logement et à l'ambition de la ville de rendre son territoire plus attractif en terme d'habitat, d'emploi et d'équipement, la ville de Namur a prévu une stratégie de planification urbaine à l'horizon 2025.

Lutter contre l'étalement urbain à travers une urbanisation raisonnable pour atteindre le Zéro Artificialisation Nette ou Stop Béton, protéger les réseaux écologiques et diminuer la dépendance à la voiture par le biais d'une mobilité diversifiée sont les objectifs du Schéma de Développement Communal (SDC). Ces principes ont induit une redéfinition du périmètre urbain qui se compose aujourd'hui du centre-ville allant de Namur à Jambes et qui s'étend jusqu'aux quartiers périphériques, comme Erpent. Ce périmètre a pour but de permettre d'« *intensifier et de requalifier les centralités urbaines et rurales* » ce qui suit les directives du SDT visant à l'optimisation spatiale du territoire. (Ippersiel, 2023).

Concentrons-nous sur la périphérie du sud-est de Namur.

Le schéma directeur d'aménagement durable, qui complète le SDC, a pour but de clarifier les zones à densifier pour garantir entre autres « *une utilisation parcimonieuse du territoire* » et « *une urbanisation raisonnable et différenciée* » (Namur, 2015). Mais que cela veut-il dire réellement ?

Bertrand Ippersiel, urbaniste de la ville de Namur, expliquait, lors d'un entretien, que ce périmètre a permis de mettre en place un « *IN* » et un « *OUT* ». Une hiérarchie des zones d'habitat et de services publics en « classe » a également été installée pour permettre une meilleure gestion du territoire. On retrouve alors trois classes, A, B et C, qui témoignent de l'importance de densification désirée. Plus on se rapproche de la limite du périmètre urbain, moins la densité est importante et le bâti est donc plus diffus.

Cette densification a néanmoins poussé à l'utilisation de certains espaces verts, destinés à l'habitat au plan de secteur, et à l'activation de ZACC, Zone d'Aménagement Communal Concerté, pour la construction de nouveaux lotissement d'habitation. Ainsi, dans le « *IN* », il est possible de densifier de façon importante sans préserver les espaces verts et dans le « *OUT* », donc à l'extérieur du périmètre urbain, la densification serait toujours possible mais freinée et les espaces verts sauvegardés (Gomez, 2024).



LÉGENDE

- Périphérie sud-est de Namur
- Périumètre urbain

Fig. 16 - Localisation d'Erpent (Auteur, 2025)





LÉGENDE

- Terrains Non Urbanisés (TNU) destinés à l'habitat au plan de secteur
- Zone d'Aménagement Communal Concerté (ZACC)

Fig 17 - Potentiel urbanisable selon le plan de secteur en vigueur (Auteur, 2025)





LÉGENDE

-  Zones à urbaniser en priorité
-  Zones déjà urbanisées

Fig. 18 - Projets prioritaires du SDAD (Auteur, 2025)





1



Fig. 19 - Photos de la Maison de Repos, La Closière (Auteure, 2024)



2



Fig. 20 - Photos de nouveaux lotissements d'appartements (Auteure, 2024)



3



Fig. 21 - Photos des nouveaux lotissements, Les Baseilles (Auteure, 2024)

4.3 PAROLES D'HABITANTS

En parallèle des recherches effectuées sur la planification urbaine de la ville de Namur, il a été question de recueillir la perception des habitants sur la transformation de leur environnement. Tous les témoignages ont été collectés dans le cadre de micros-trottoirs à la suite d'une série de questions liées à la construction de nouveaux immeubles d'habitation prévu dans le SDAD.

Il est possible de visionner le documentaire reprenant une partie de l'étude de terrain avec le lien suivant : <https://dai.ly/k5IEEzTyOpDqjwD3iXc>

« Avant Erpent c'était un petit quartier très tranquille, il n'y avait pas énormément de gens et maintenant, le fait qu'il y ait ces lotissements qui se construisent, on a plus de voitures, plus de gens et au final, ça empiète aussi sur ces espaces verts qui n'ont rien demandé. Si on construit sur tous ces espaces verts, autant emménager dans la ville, on perd toutes les qualités que peuvent offrir les maisons pavillonnaires. »



Fig. 22 - Photo des nouveaux lotissements et d'un de ses parkings (Auteure, 2024)

« Quand tu te promènes dans une rue, tu aimes qu'il y ait un petit espace vert, juste pour t'aérer, te promener, et si au final on se retrouve dans une ville avec que des lotissements, ça ne fonctionne plus trop. »

« Derrière chez nous, il y a un terrain agricole, on croise les doigts pour qu'il n'y ait pas d'immeuble là-dessus... Il y a des jardinets, et cetera, mais en soi c'est affreux, ces bâtiments sont affreux. Pour certains, quand ça leur tombe dans leur jardin ça doit être compliqué, c'est sûr. »



Fig. 23 - Photo depuis un jardin arrière vers le champs attenant (Auteure, 2024)

« Si j'achète une maison dans la périphérie d'une ville, c'est pour avoir un peu ce rapport à la campagne, à la nature, justement à des paysages qui sont relativement dégagés, pas pour avoir des balcons qui donnent sur mon jardin et qui vont gâcher le paysage. »



Fig. 24 - Photo de contraste entre maison pavillonnaire et lotissement (Auteure, 2024)

Bien que tous les projets présents dans le SDAD n'aient pas encore été réalisés, certains ressentent déjà la transformation de leur environnement. Les lotissements sont perçus comme un élément menaçant la qualité paysagère et amplificateur de nuisances comme l'augmentation des voitures.

Ces micros-trottoirs témoignent également de l'opposition entre les politiques de planification et la volonté des habitants.

Par la suite, la stratégie de densification douce a été expliquée. Il a été demandé aux habitants s'ils pourraient accepter les solutions développées par le bureau Dogma et Villes Vivantes. Les fiches références sont reprises en annexe.

« Mais qui aurait un terrain à scinder ? On est toujours un peu égoïste aussi quand on a sa maison. On aime tous être un petit peu bien chez soi et ne pas être dérangé. »

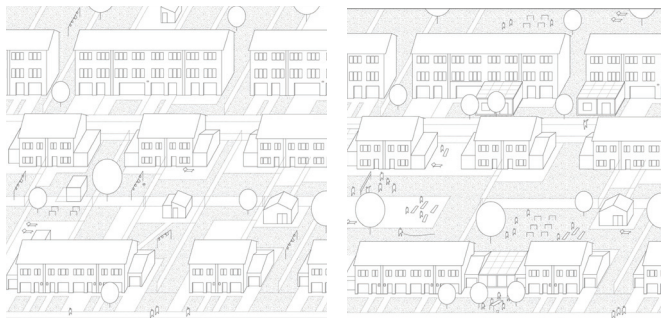


Fig. 25 - DOGMA - The Opposite Shore - Dender Valley 2020
1. Situation en 2020; 2. Réaménagement stade 1

« D'un côté, oui, je pourrais, mais d'un autre côté, ça dépendra aussi de ma situation plus tard. Quel type de bien j'ai ? Est-ce que j'aurai assez d'espace dans mon jardin pour avoir mon propre espace à moi et aussi pouvoir donner une partie, que ce soit pour la cultiver, la partager ou faire une petite annexe pour quelqu'un d'autre ? »



Fig. 26 - DOGMA - The Opposite Shore - Dender Valley 2020
1. Construire les arrières de jardin; 2. Construire dans les interstices

« C'est une bonne solution, après de là à devoir partager une partie de ma maison avec quelqu'un que je ne connais pas... Ça va beaucoup jouer sur la confiance et imaginons que ça se passe mal. Que se passera-t-il après ? »

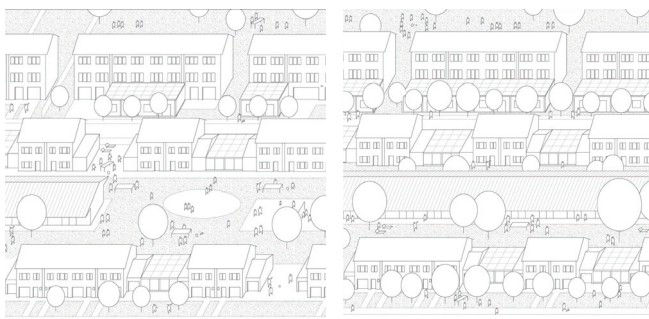


Fig. 27 - DOGMA - The Opposite Shore - Dender Valley 2020
1. Réaménagement stade 2 ; 2. Réaménagement stade 3

« Je trouve ça intéressant comme principe, mais je viens récemment d'acheter une maison, j'ai fait un prêt, donc de là à ce que je doive la partager avec quelqu'un dans un futur proche, si c'est nécessaire, je ne suis pas vraiment pour. »

Ces différents entretiens expriment la réserve des habitants face à la densification douce. Sur le papier, cette solution semble être efficace, mais en pratique, elle se heurte à l'attachement des habitants à la maison pavillonnaire. On fait donc face à un souci anthropologique.

« En fait, on est ni pour l'un ni pour l'autre quelque part. Les deux solutions ne sont pas faciles non plus. »

Cette remarque résume bien les limites de la densification douce et les réticences des habitants face aux solutions envisagées par la ville de Namur. Il n'est pas question d'abandonner l'idée de densification, mais il devient nécessaire d'imaginer une autre manière de le faire dans un tissu périurbain.



Fig. 28 - Photo de la Chaussée de Marche, Archives Wallonie, 1995

5 RECOMPOSER LE FIL DE LA CHAUSSÉE

5.1 AU-DELÀ DES OUTILS DE PLANIFICATION

La Chaussée de Marche est un axe structurant traversant la périphérie du sud-est de Namur. Dans le Schéma Directeur d'Aménagement Durable (SDAD), ce territoire est identifié comme secteur de développement prioritaire, la classe A.

Cependant sa stratégie actuelle, qui c'est certain, a pour but la densification, reste tout de même dans une logique de consommation foncière, par l'activation de terrains destinés à l'habitat et de ZACC définies au plan de secteur. Cette approche repose sur une disponibilité des sols, ce qui exclut donc la qualité écologique, productive et paysagère de ces terrains.

De plus, l'estimation de la croissance de la population wallonne d'ici à 2070, questionne l'activation des ZACC. En effet, selon les perspectives démographiques publiées en février 2024 par le Bureau Fédéral du Plan et Statbel, *« En région wallonne, la croissance de sa population est très faible entre 2023 et 2070, soit 2% ; avec une croissance négative à partir de la fin des années 2040. »*

Ensuite, comme l'ont révélé les témoignages des habitants, la stratégie de densification douce fait face à des réticences. Il est donc difficile de la mettre en œuvre dans le tissu pavillonnaire d'Erpent.

Ainsi, plutôt que d'imposer une densification à l'intérieur des parcelles privées, ce projet propose de recomposer la ville à partir de l'existant, en se concentrant sur les surfaces déjà imperméabilisées et sous-exploitées.

Croissance démographique - Région wallonne

Effectifs

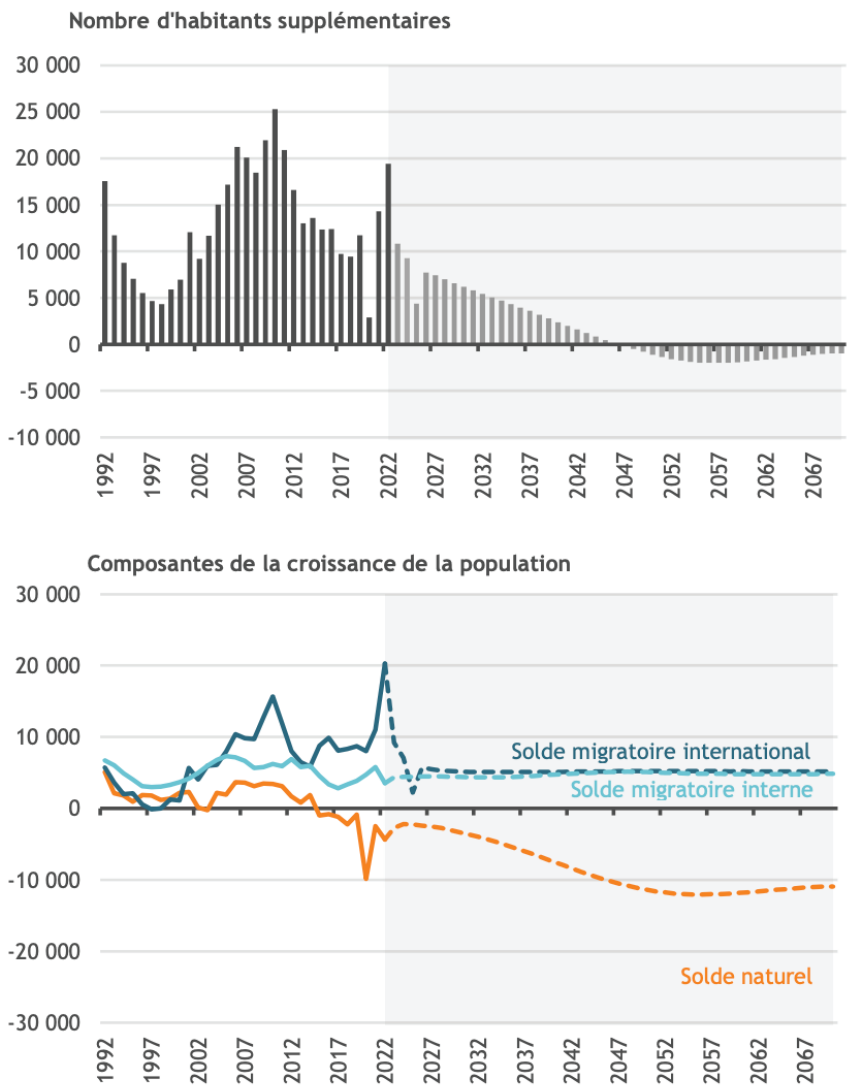


Fig. 29 - 1992-2022, Statbel; Perspectives démographiques 2023-2070, BFP

5.2 UNE GRILLE DE LECTURE CRITIQUE

Plutôt que de suivre le zonage du plan de secteur à la lettre, ce projet le requestionne comme un élément à réinterpréter à travers plusieurs critères. Cette méthodologie est inspirée de la lecture du territoire du Studio Paola Viganò dans le *Projet de ville La Louvière 2050*, dont une fiche référence est reprise en annexe.

5.2.1 RÉSEAU ÉCOLOGIQUE

L’analyse commence par une carte du réseau écologique wallon existant, issue de l’Institut de Conseil et d’Études en Développement Durable (ICEDD), sur laquelle la trame verte est essentiellement localisée en dehors du périmètre urbain défini par la ville de Namur.

Cette lecture présente une vision partielle du territoire puisqu’elle exclut les espaces verts présents dans le tissu bâti. Il a donc été question d’inclure à cette carte les espaces verts situés à l’intérieur du périmètre urbain et de proposer un réajustement du réseau écologique de la ville de Namur. Le but est de souligner l’importance de préserver ces corridors non seulement pour des enjeux de biodiversité, d’écologie et de climat, mais également pour les activités quotidiennes des habitants.

En effet, il a été possible d’observer lors des études de terrains que certains habitants tiraient profit de ces espaces ouverts pour exercer un loisir comme promener leur chien, se balader en famille, faire des jeux d’enfants ou encore entreprendre une activité sportive. Leur présence contribue ainsi à une bonne qualité de vie, mais peut aussi être considérée comme un élément pouvant renforcer le lien social.

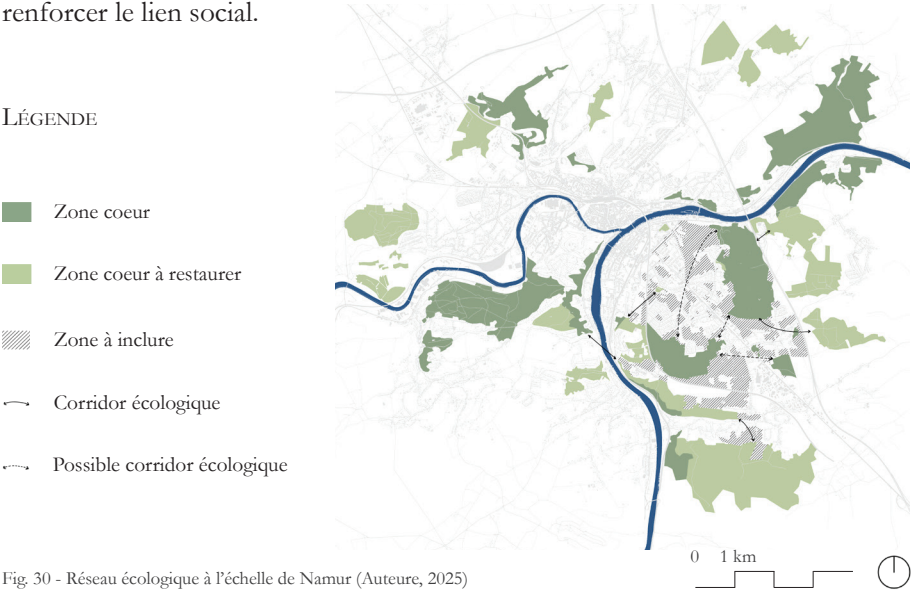


Fig. 30 - Réseau écologique à l’échelle de Namur (Auteure, 2025)



LÉGENDE

 Zones boisées inclure

 Zones de pairies incluent

 Zones agricoles à inclure

 Zones boisées à inclure

 Zones de prairie à inclure

 Possible corridor écologique

Fig.31 - Réseau écologique à l'échelle d'Erpent(Auteure, 2025)

0 125 m 

5.2.2 ALÉAS D'INONDATION

Les risques liés à l'eau, ruissellements, débordements et nappes, doivent être considérés comme une contrainte majeure. Aujourd'hui, certaines zones urbanisables selon le plan de secteur, sont incompatibles avec de nouvelles constructions.

En effet, poursuivre l'urbanisation sur ces terrains reviendrait non seulement à exposer les futurs habitants à des risques importants, mais renforcerait également les effets du changement climatique par l'imperméabilisation de surfaces déjà fragiles.

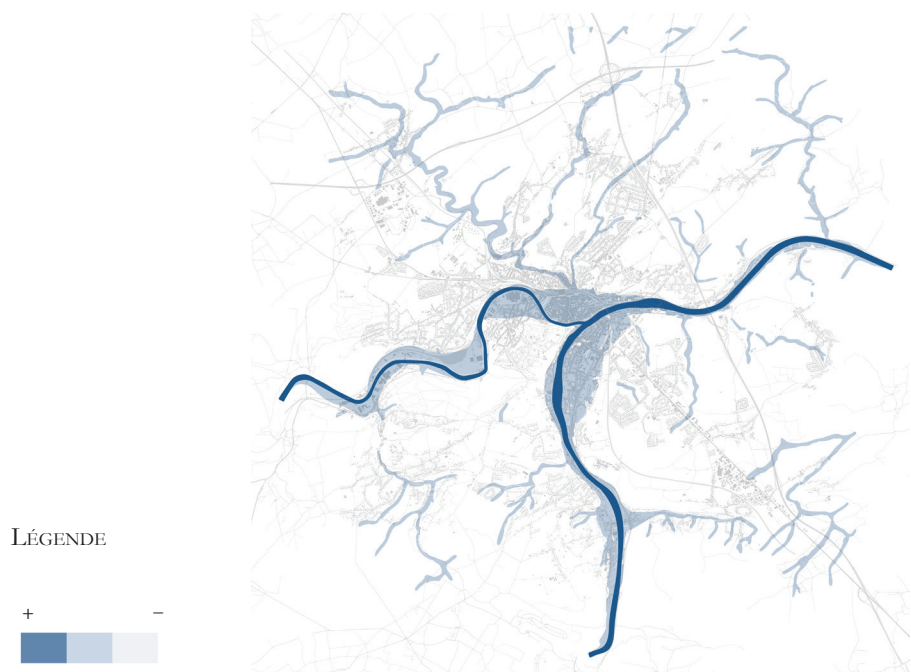


Fig. 32 - Aléas d'inondation - débordement et ruissellement - à l'échelle de Namur (Auteur, 2025)

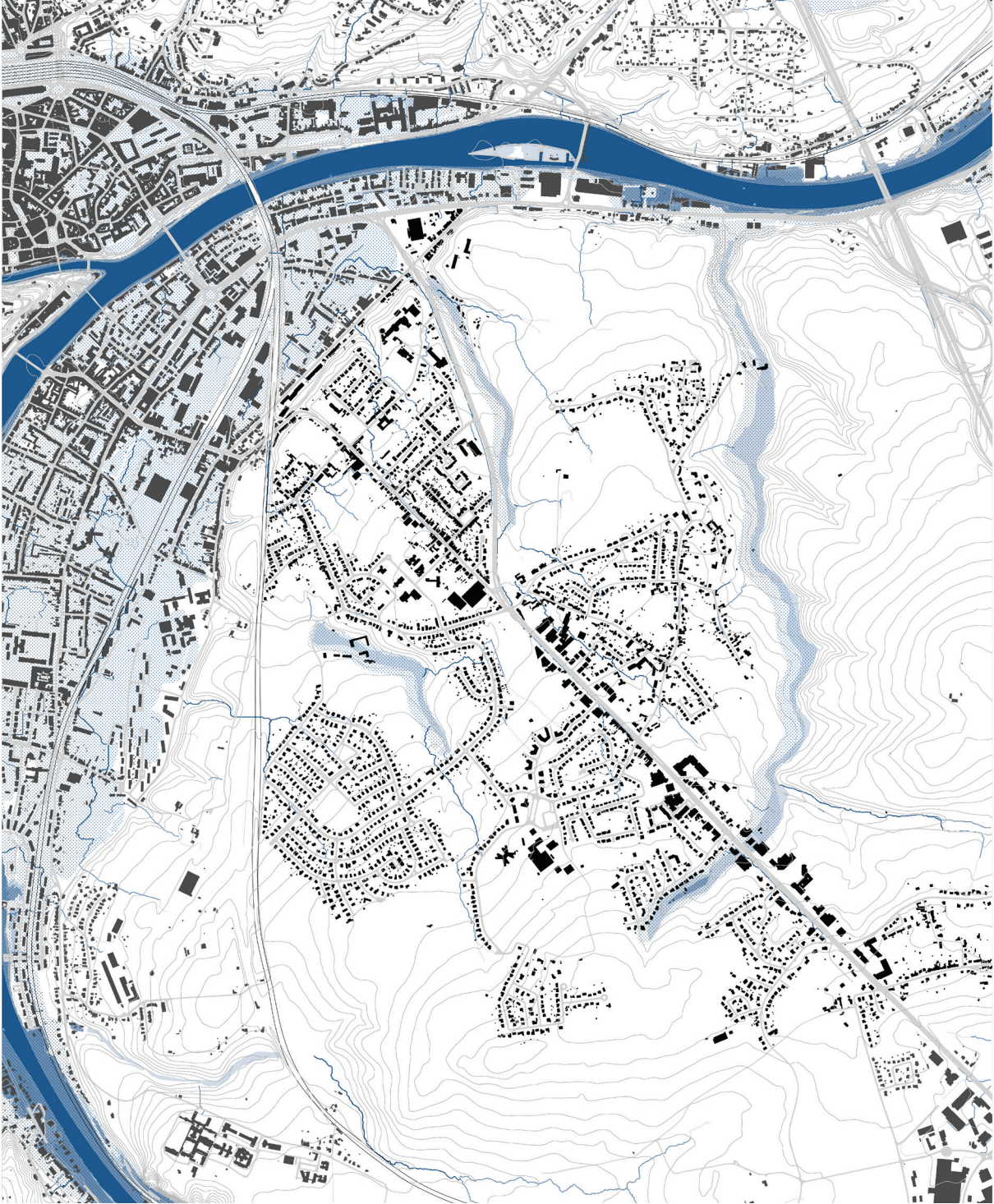


Fig. 33 - Aléas d'inondation - débordement et ruissellement -
à l'échelle d'Erpent (Auteur, 2025)



5.2.3 PROXIMITÉ DES TRANSPORTS EN COMMUN

Un autre critère essentiel pris en compte dans ce projet est celui de la proximité des transports en commun. L’objectif étant de réduire la dépendance à la voiture, il suit une logique de densification qui s’articule autour des nœuds de mobilités existants. La périphérie d’Erpent est un territoire plutôt bien desservi ce qui permettrait d’imaginer une densification répondant à la « *ville à 10 min* ».

Les rayons présents sur la carte suivante représentent les « zones de marche », c’est-à-dire une distance moyenne que les usagers sont prêts à parcourir pour accéder à un arrêt de transport en commun. Pour les arrêts de bus standard, cela représente 200 m et pour les arrêts de gare secondaire 500 m (Studio 020 Paola Vigano. IDEA CONSULT, & ICEDD).

LÉGENDE

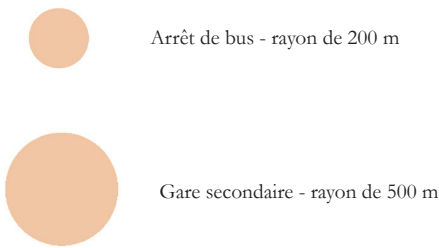




Fig. 34 - Proximité des transports en commun (Auteur, 2025)



5.2.4 QUALITÉ DES SOLS

Enfin, la qualité des sols est le dernier critère. Il s’agit d’un indicateur qui permet de choisir les zones à préserver et celles possiblement transformables.

La carte qui accompagne ce texte, propose une lecture des sols présents dans la périphérie par la précision de leur nature ainsi que de leur capacité de drainage naturel. Cela permet donc d’évaluer leur fertilité et donc de savoir s’ils sont propices à un usage agricole et/ou écologique.

Dans cette logique, il n’est pas question de densifier sur les sols considérés comme entièrement ou partiellement fertiles, mais de cibler les surfaces déjà imperméables le long de la Chaussée de Marche.

LÉGENDE

-  Sols limoneux à drainage naturel favorable
-  Sols limoneux à drainage naturel modéré ou imparfait
-  Sols limoneux à drainage naturel assez pauvre à très pauvre
-  Sols limono-caillouteux à charge schisto-phylladeuse et à drainage naturel quasi-exclusivement favorable
-  Sols limono-caillouteux à charge schisto-gréseuse ou gréseuse et à drainage naturel modéré à assez pauvre
-  Sols limono-caillouteux à charge de silexite ou de gravier ou de conglomérat et à drainage naturel principalement favorable

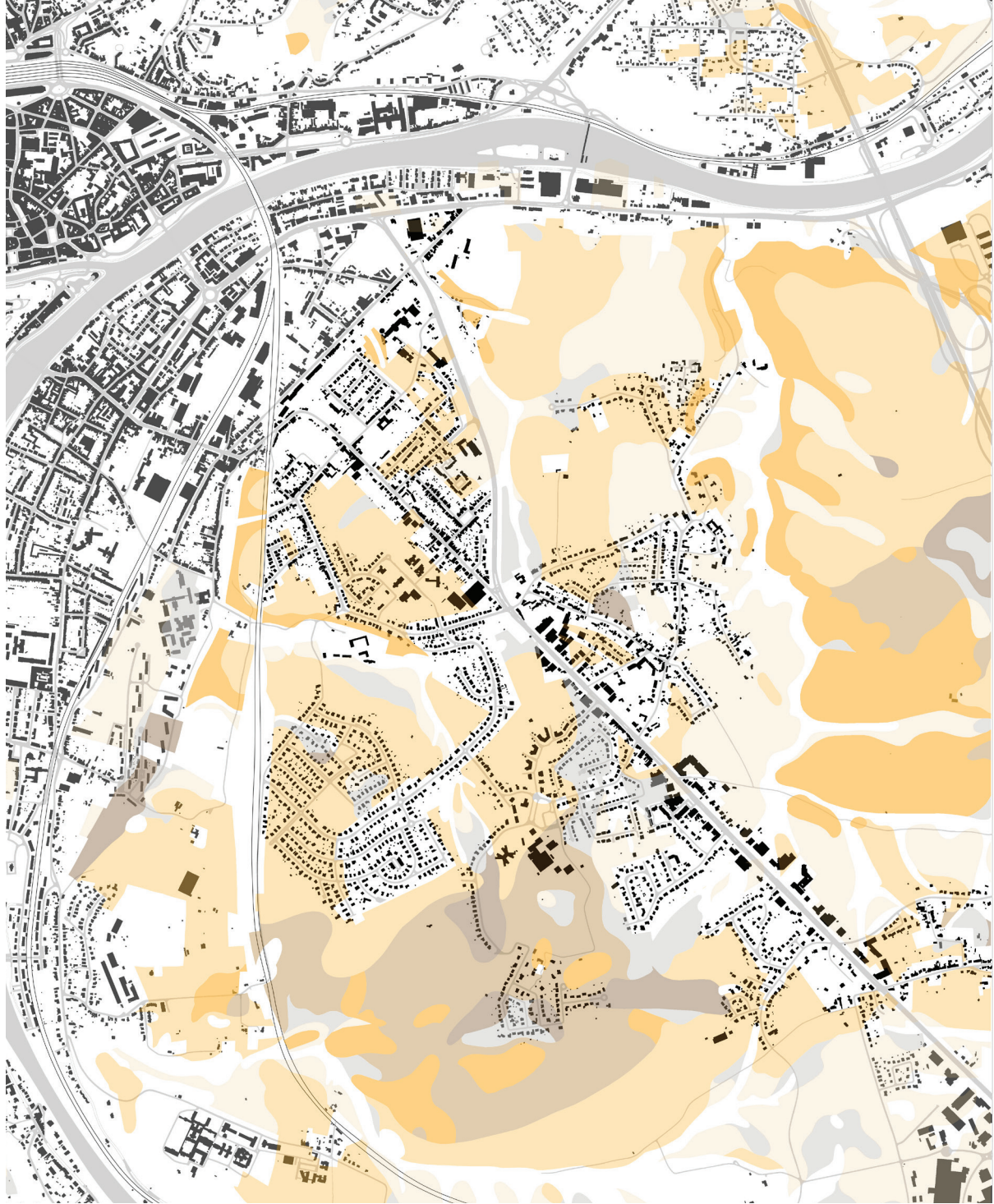


Fig. 35 - Qualités des sols (Auteure, 2025)



5.3 UNE DENSIFICATION SUR DES RESSOURCES EXISTANTES

Plutôt que d'intervenir dans le tissu pavillonnaire ou sur des terrains non urbanisés, l'hypothèse retenue à la suite de cette grille de lecture est celle de la densification sur les surfaces déjà artificialisées situées le long de la Chaussée de Marche.

Cette stratégie s'appuie sur un relevé des sols imperméables de la périphérie tels que les parkings, les friches ou encore l'emprise qu'exercent certains commerces. Ces lieux sont souvent perçus comme hostiles, mais représentent une étendue d'espace capable d'accueillir de nouveaux bâtiments destinés à l'habitat ou à des services supplémentaires. Leur reconversion permettrait de limiter la consommation foncière tout en répondant aux enjeux de cette périphérie namuroise, c'est-à-dire de répondre à la demande de logements et de renforcer son attractivité.

LÉGENDE

 Sols artificialisés

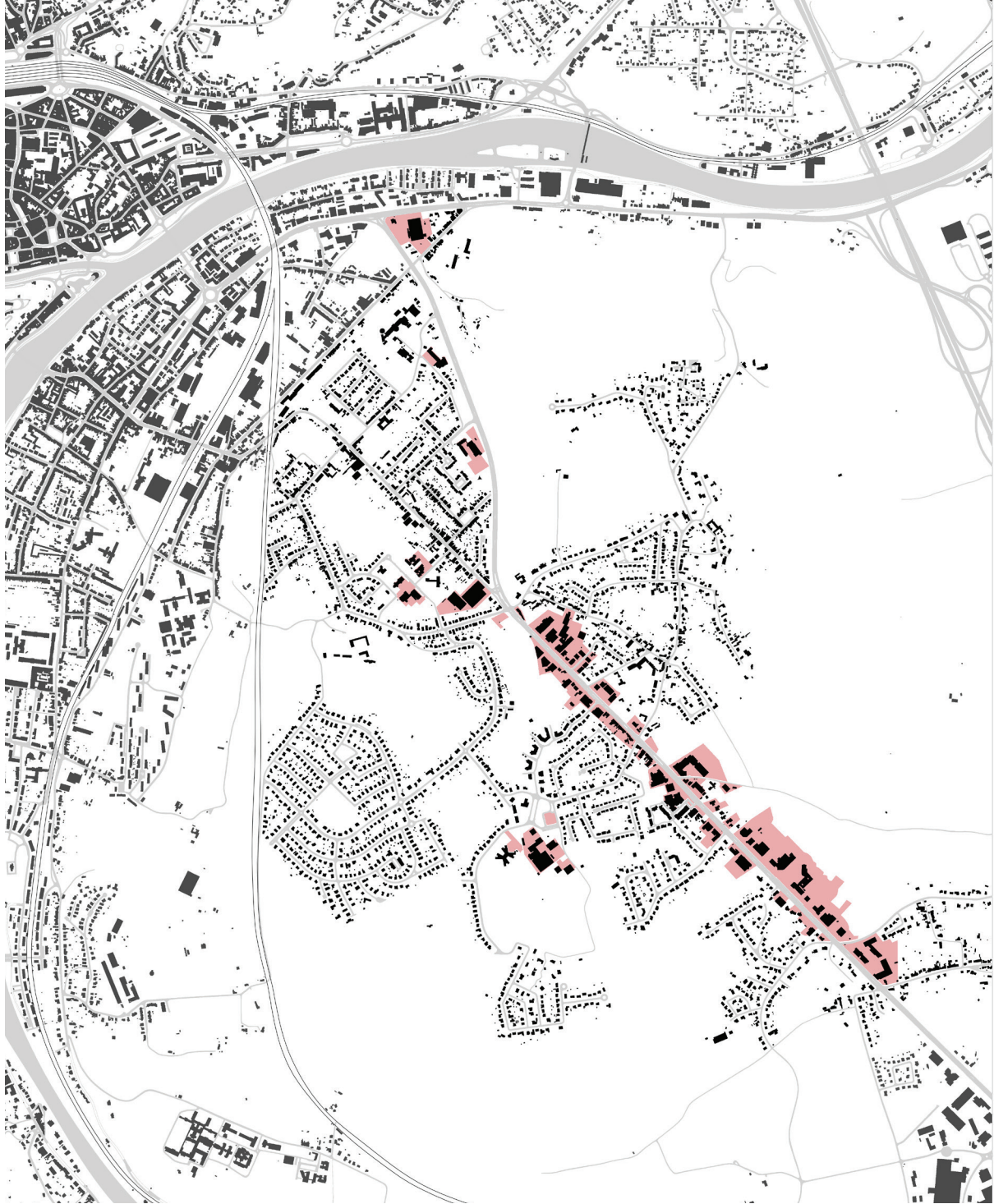


Fig. 36 - Sols imperméable (Auteure, 2025)



Le cas particulier des concessions automobiles vient s'ajouter à l'hypothèse de projet. Ces équipements sont consommateurs de sol et leur avenir reste incertain.

En effet, plusieurs facteurs pourraient les amener à être transformés. Les politiques publiques, par exemple, souhaitant une réduction de l'utilisation de la voiture, mettent en place des outils de mobilités visant à les remplacer. Le projet propose donc d'anticiper leur reconversion en imaginant la transformation des plateformes automobiles en lieux de vie. Leur emprise au sol pourrait accueillir de nouveaux logements et services publics, mais pourrait aussi laisser place à des espaces publics végétalisés.





Fig. 38 - Photo de la maquette synthétisant la lecture critique(Auteure, 2025)

6 TRAVERSÉES HABITÉES

Ce présent chapitre se concentre sur la projection des réflexions menées tout au long de ce mémoire.

L'analyse effectuée jusqu'ici a permis de prendre position sur cette figure de la chaussée. Ici, il est question d'en explorer les potentielles transformations.

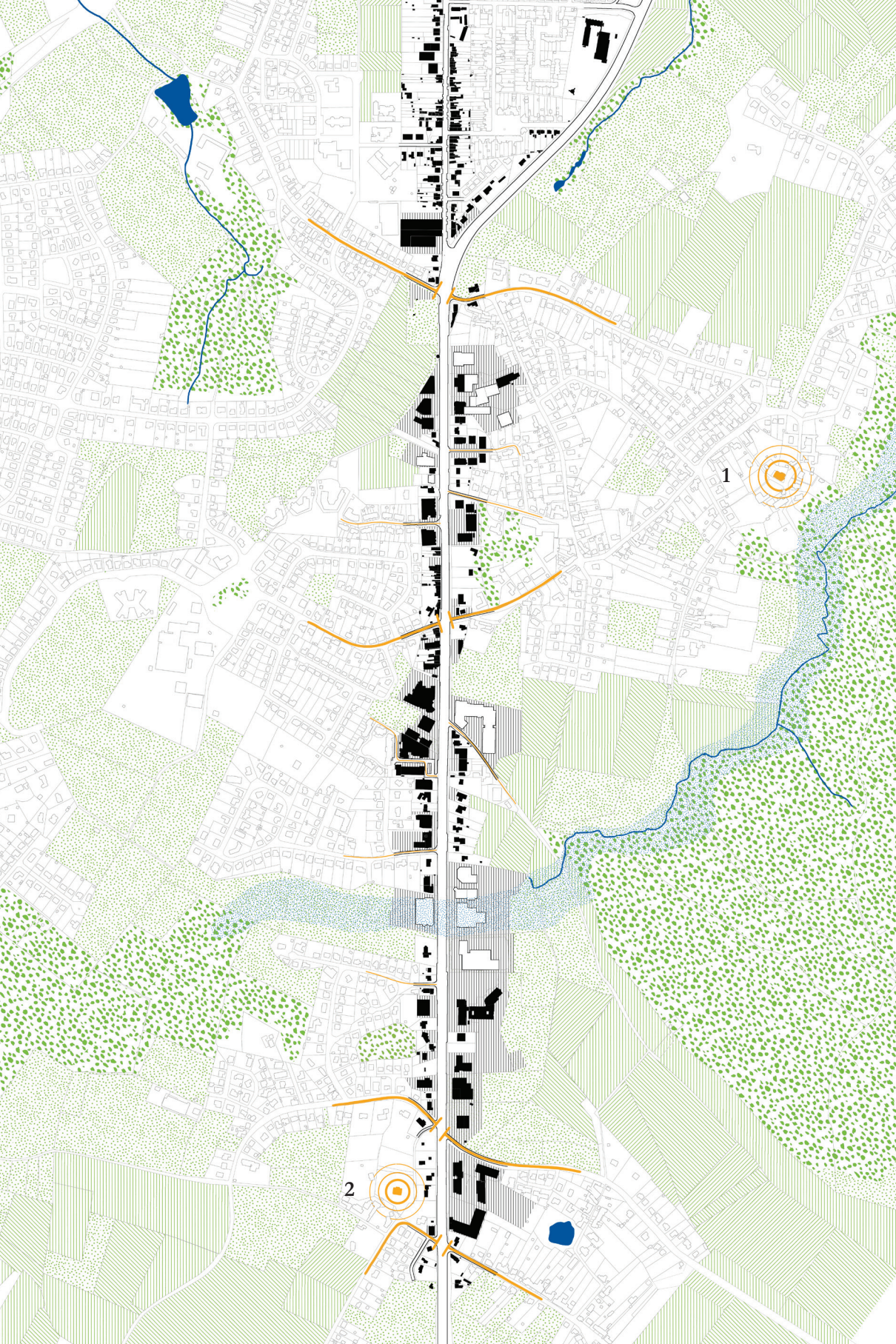
À travers une série de traversées, le projet propose d'imaginer des solutions pour reconnecter ce territoire fragmenté.

6.1 HISTORIQUE D'UN AXE STRUCTURANT

Au fur et à mesure de l'urbanisation de la périphérie sud-est de Namur, la Chaussée de Marche, qui longeait avant le bourg d'Erpent, s'est transformée en un axe structurant. Elle qui était autrefois une simple route est devenue une nationale, la N4, marquant aujourd'hui une nette fracture dans ce territoire périurbain.

D'un côté, on retrouve l'ancien noyau villageois qui s'organisait autour de l'église Saints-Pierre-et-Paul. Il s'agit du « *vieil* » Erpent. De l'autre côté, on retrouve l'extension résidentielle de la périphérie, marquée par un tissu essentiellement pavillonnaire. C'est le « *nouvel* » Erpent.

Cependant, la chaussée ne se contente pas de scinder physiquement la périphérie en deux, elle a également engendré une fracture sociale accentuée par son aspect visuel et par la vitesse autorisée passant de 50 km/h à 90 km/h. L'environnement de la chaussée est marqué par des grandes étendues de béton, de parkings, de concessionnaires automobiles et de grandes surfaces commerciales. À cela s'ajoute le flux répétitif automobile.



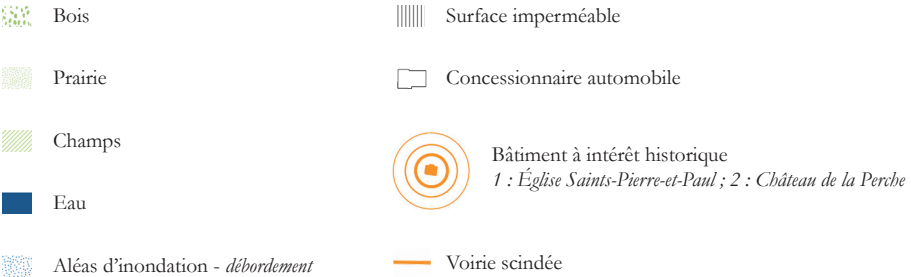
De plus, l'étude de terrain a permis de constater que les passages piétons sont rares et que traverser la chaussée est difficile, voire dangereux. Les pistes cyclables, lorsqu'elles existent, sont accolées à la voirie, ce qui expose les cyclistes à la circulation rapide et aux risques d'accidents. Il semblerait que tout ait été pensé pour la voiture, ce qui laisse peu de place à la mobilité douce et empêche l'apparition de lieux de vie.

Malgré cette image de fracture dans le territoire, certains endroits de la chaussée laissent entrevoir des possibilités de transformation. L'étude du réseau écologique et la prise en compte des aléas d'inondation ont permis de repérer des potentielles continuités paysagères qui pourraient reconnecter les deux rives de la chaussée.

De plus, le passé historique de certains lieux, comme l'ancien noyau villageois d'Erpent ainsi que la ferme de la Perche, autrefois lieu nourricier du village d'Andoy dont il subsiste aujourd'hui le château, ont également été pris en compte pour permettre une meilleure requalification. .

C'est ainsi que ces caractéristiques sont devenus un levier permettant de faire ressortir trois traversées dans lesquelles il est question de repenser leurs usages et d'imaginer de nouveaux lieux de vie, tout en valorisant leurs qualités existantes et leurs spécificités.

LÉGENDE



← Fig. 39 - Situation actuelle de la Chaussée de Marche (Auteure, 2025)



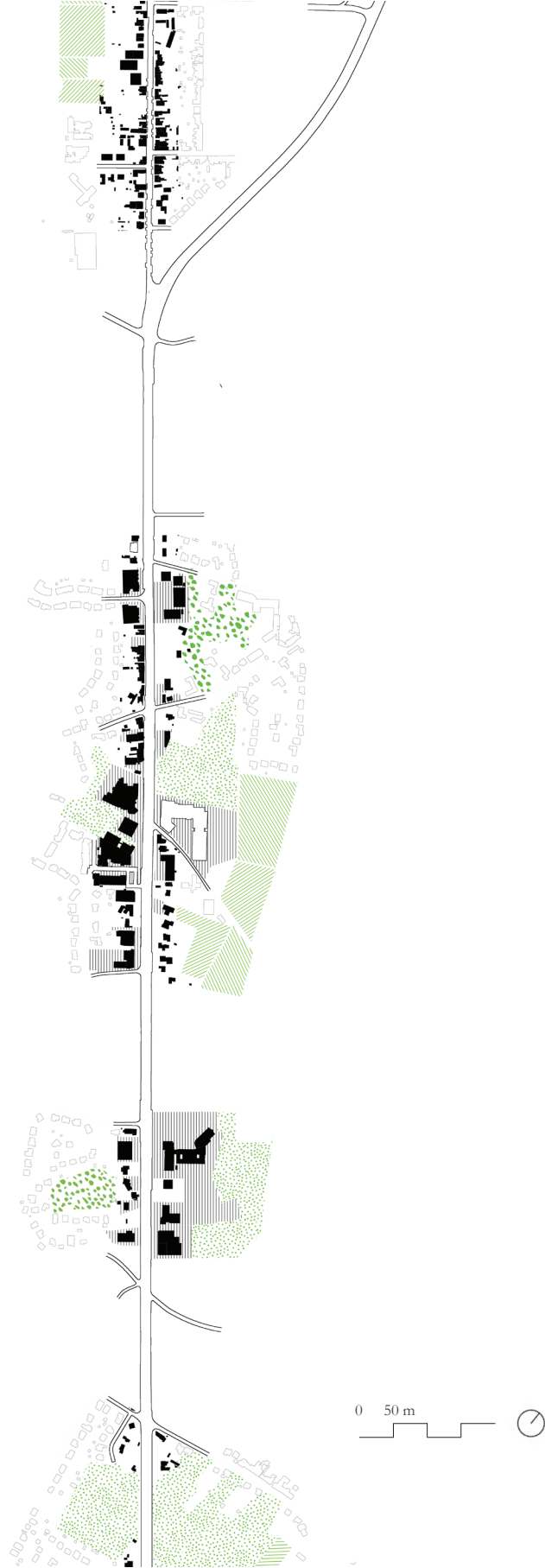


Fig. 40 - La chaussée (Auteur, 2025)

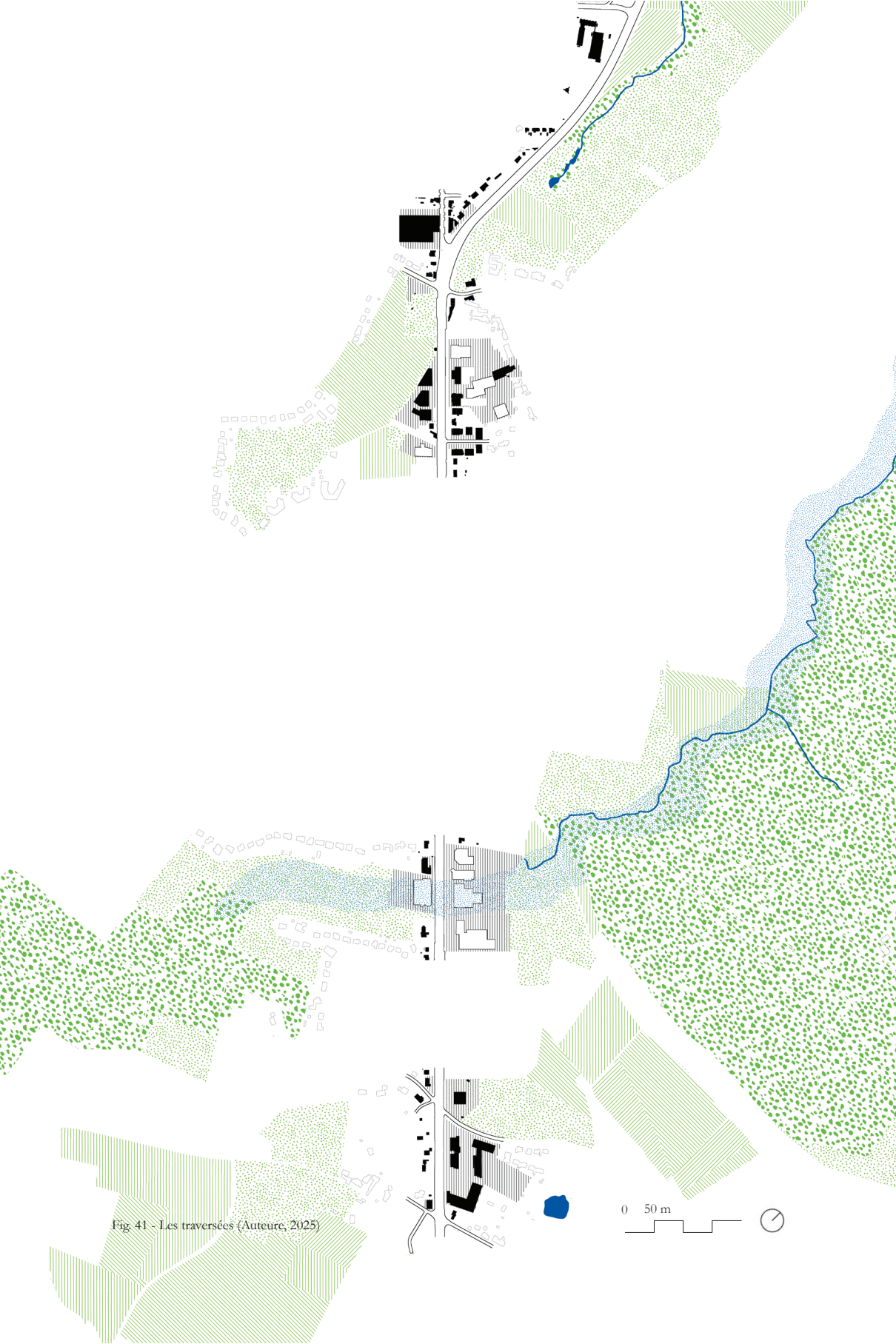


Fig. 41 - Les traversées (Auteur, 2025)



Fig. 42 - Place du bourg (Auteure, 2025)

6.2 UN BOURG

La première traversée du projet est celle du bourg d’Erpent.

L’intention ici est de créer un nouveau noyau villageois faisant directement référence à l’histoire de l’ancien village qui s’articulait autrefois autour de l’église Saints-Pierre-et-Paul. Ce nouveau cœur villageois a pour but d’être un lieu de vie et de sociabilité organisé autour d’un centre culturel et de nouvelles fonctions de proximité telles que des commerces et des services, des espaces publics ainsi que des logements.

Cette traversée est aujourd’hui constituée de plusieurs parcelles accueillant des concessionnaires automobiles et leur parking formant de grandes surfaces imperméables. Elle est également composée de plusieurs commerces et services tels qu’une banque, des fonctions médicales, des boutiques de prêt-à-porter ou encore des magasins d’outillages qui participent déjà au dynamisme du lieu.

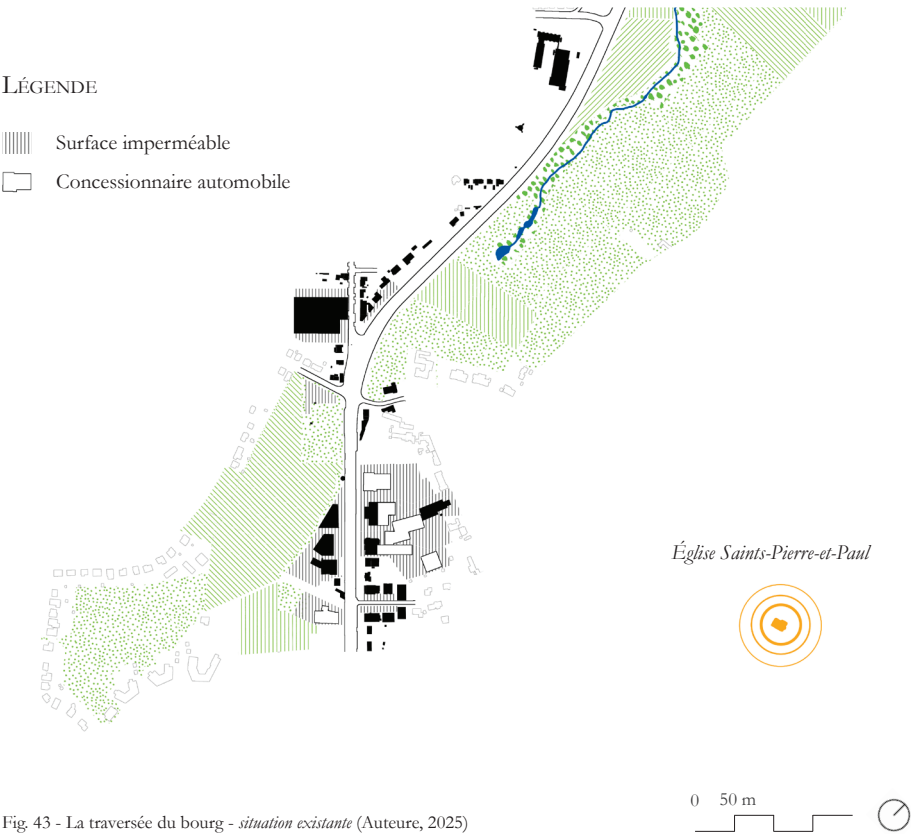


Fig. 43 - La traversée du bourg - situation existante (Auteure, 2025)

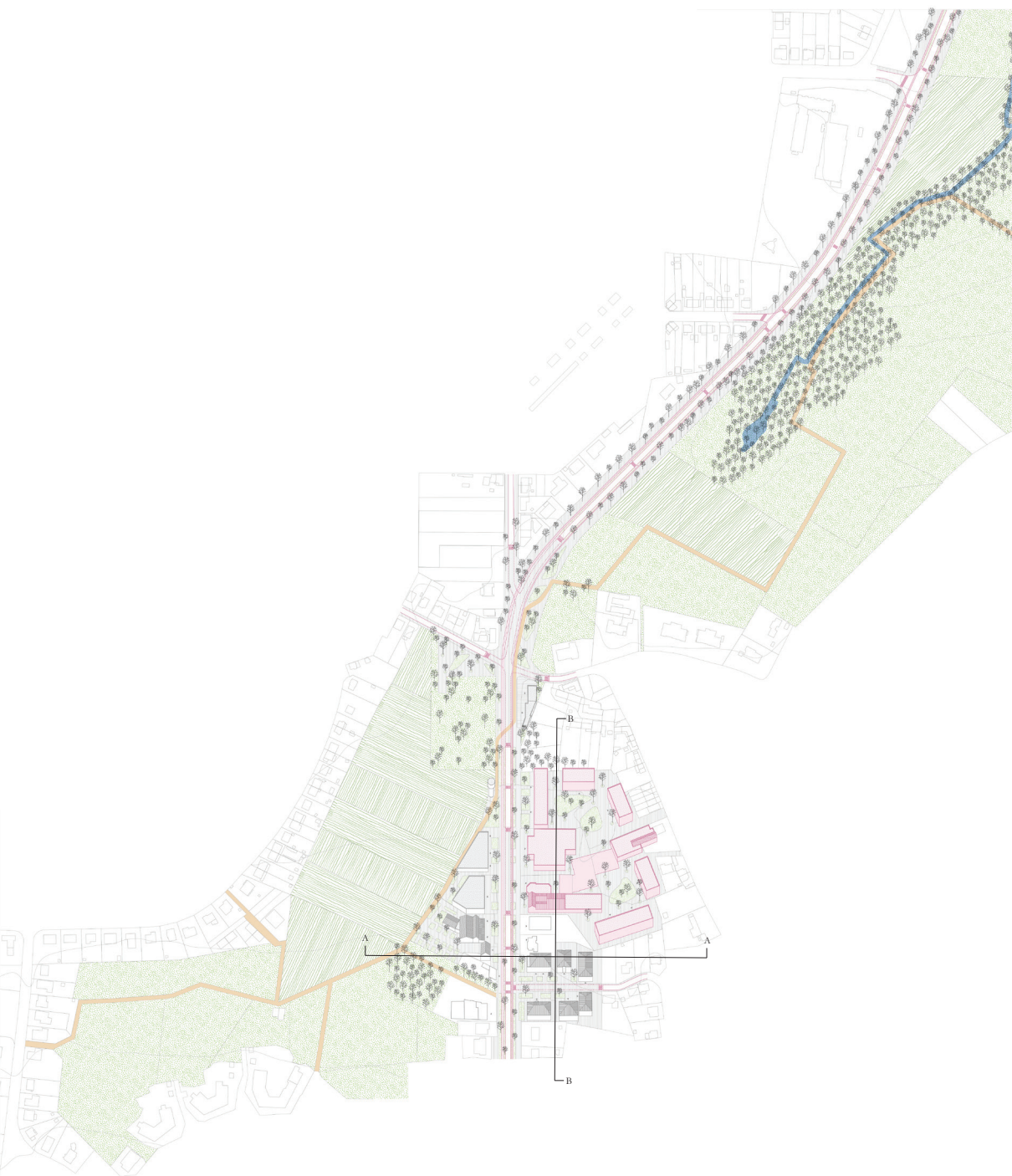


Fig. 44 - Plan axonométrique - *situation projetée* (Auteure, 2025)



Le projet propose alors une approche différente selon le type de fonctions qu’abrite un bâtiment. Les commerces et services utiles au quotidien sont sauvegardés tandis que les concessionnaires automobiles, dont l’usage est amené à muter dans quelques années, sont démolis pour libérer le sol.

À leur emplacement, de nouveaux bâtiments sont implantés de telle sorte à refermer l’îlot et à permettre un nouvel espace public en son centre. Ces bâtiments sont destinés à de l’habitat coopératif, favorisant une forme d’habitat plus accessible et plus collective. Le but de ce genre d’habitat est de faciliter l’accès à la propriété et/ou à l’usage d’un logement. Il est également question de réduire l’espace individuel et de mettre en commun toutes les autres fonctions pour former un lieu de vie communautaire. Ils abritent également de petits commerces de proximité et des équipements de quartier au rez-de-chaussée.

Le centre de l’îlot s’articule aussi autour de trois bâtiments. Une école de danse est conservée et permet de maintenir une activité artistique déjà implantée dans le quartier. Deux autres bâtiments sont réhabilités pour former un centre culturel. Le premier abrite un atelier d’art et une salle d’exposition et le second une médiathèque. En leur centre, la dalle d’un ancien concessionnaire automobile est sauvegardée pour permettre l’externalisation des fonctions culturelles ainsi que pour l’organisation d’évènements. Ensemble, ils forment un pôle culturel fédérateur de vie sociale.

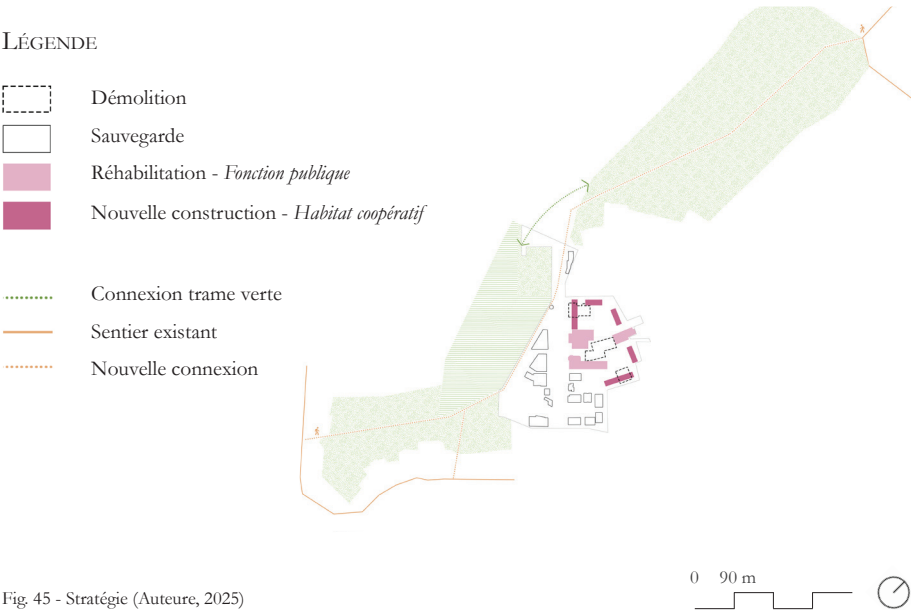


Fig. 45 - Stratégie (Auteure, 2025)

En parallèle, cette traversée est aussi composée d'espaces verts situés de part et d'autre de la chaussée.

Il s'agit principalement de champs et de prairies et l'objectif recherché est une continuité écologique. Cette trame verte est renforcée par la reconnexion du réseau de sentiers de randonnée, qui semble aujourd'hui discontinu, en proposant donc un nouveau cheminement traversant le paysage.

De plus, ces espaces verts sont également reconnectés entre eux par l'intégration d'une trame végétale le long de la chaussée, ce qui renforce non seulement la continuité écologique, mais également le cadre de vie.

Enfin, la transformation de cette traversée passe aussi par la requalification du profil de la chaussée. La voirie actuelle qui présente quatre voies se voit réduite en une voirie de seulement deux voies pour les véhicules motorisés, permettant alors des aménagements pour les piétons et les cyclistes afin d'en faire un espace public partagé.

De plus, la création de parvis et d'une nouvelle limitation de vitesse de 30 km/h permettent une nouvelle hiérarchie dans l'usage de l'espace public. Le but est de privilégier les mobilités douces et les rencontres plutôt que l'utilisation de la voiture.

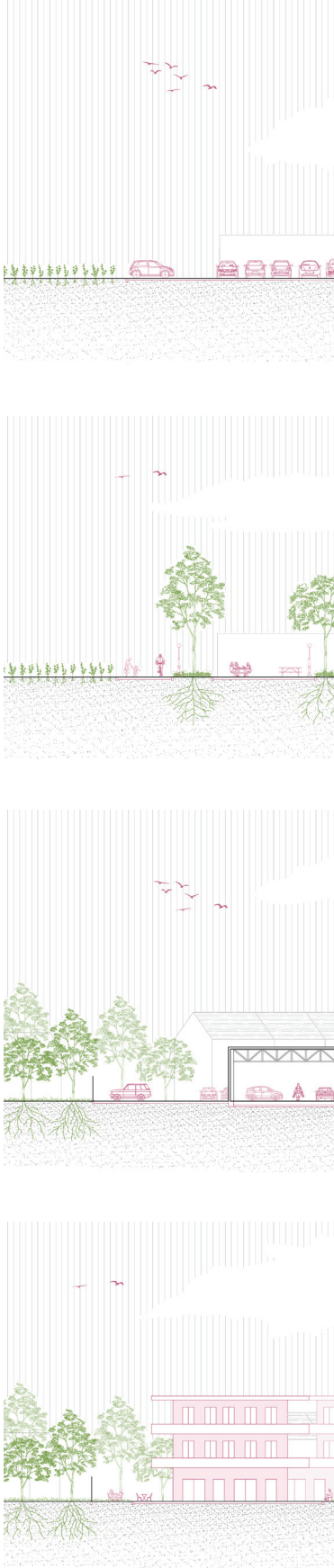


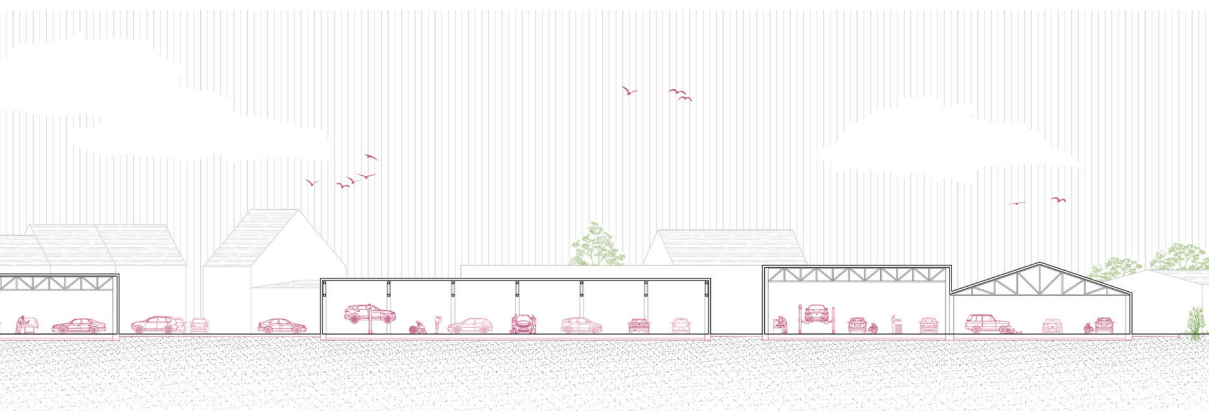
Fig. 46 - Coupes (Auteure, 2025)



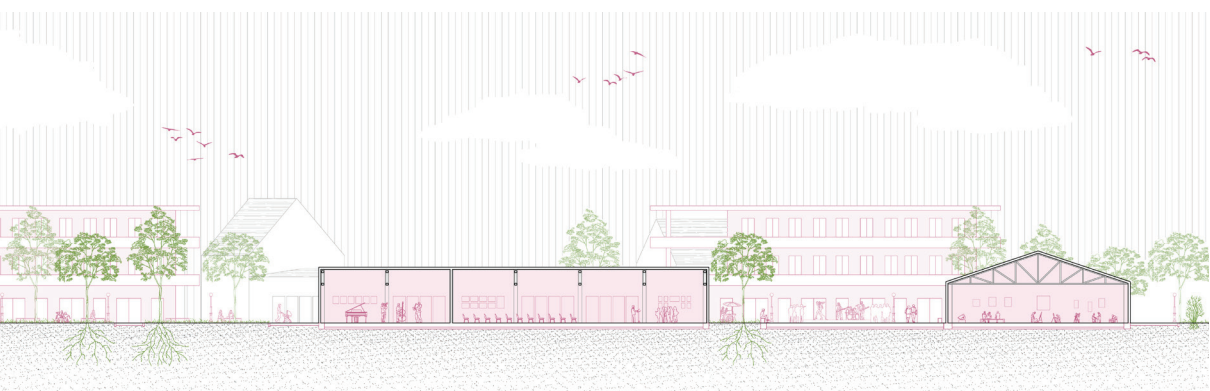
COUPE AA - état initial



COUPE AA - état projeté



COUPE BB - état initial



COUPE BB - état projeté

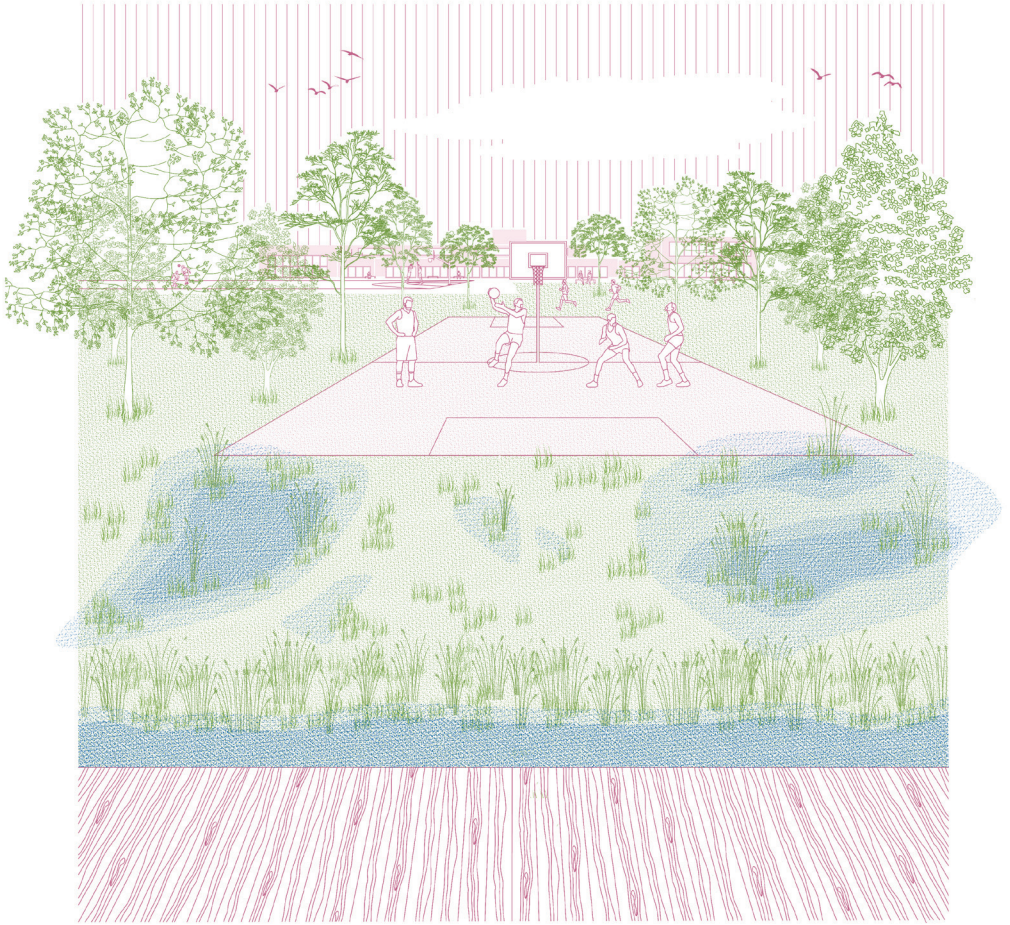


Fig. 47 - Parc sportif inondable (Auteur, 2025)

6.3 UN RUISSEAU

La deuxième traversée du projet prend place à l'emplacement de l'ancien ruisseau d'Erpent, aujourd'hui en grande partie canalisé. Cette partie de la Chaussée de Marche est exposée à des risques d'inondations et a perdu peu à peu son caractère naturel face à l'urbanisation de la périphérie. L'objectif de cette traversée est de redonner la place de l'eau dans le paysage, tout en créant un lien avec l'habitat et l'espace public. Elle constitue aussi un lieu stratégique pour une continuité écologique en reconnectant deux morceaux de bois aujourd'hui fragmentés.

Actuellement, cette zone est largement imperméabilisée par la présence de plusieurs concessionnaires automobiles ainsi que de leurs parkings, ce qui ne répond pas aux enjeux hydrologiques du paysage dans lequel ils s'inscrivent.

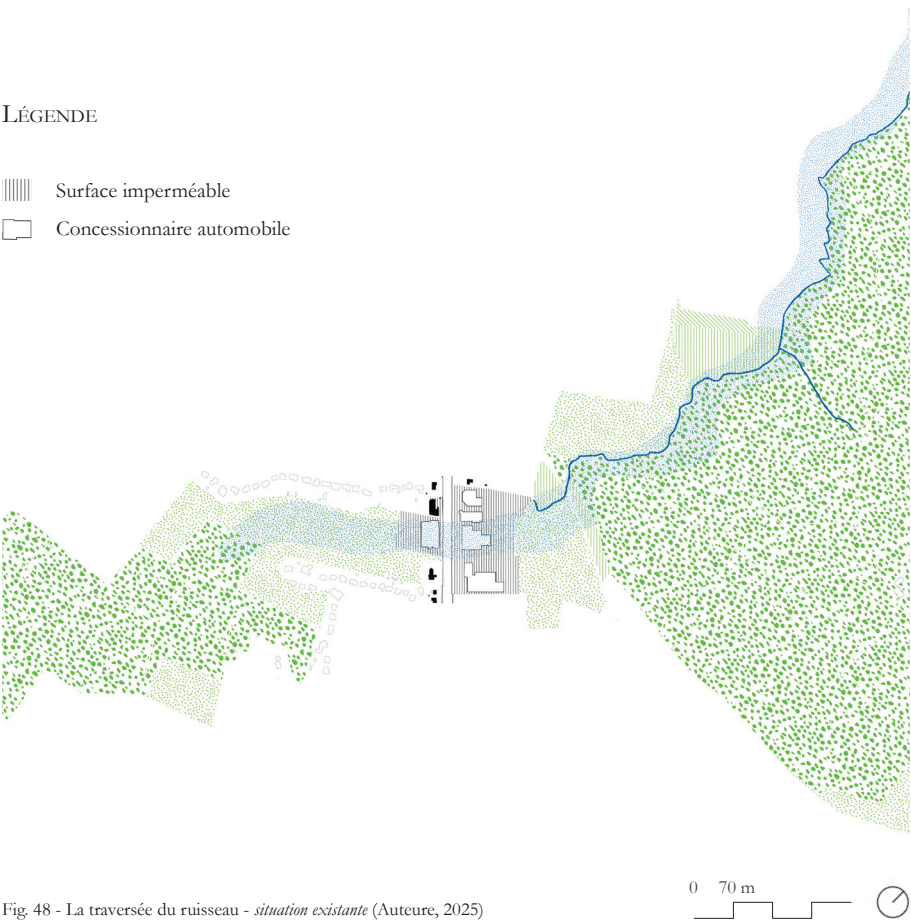


Fig. 48 - La traversée du ruisseau - *situation existante* (Auteur, 2025)

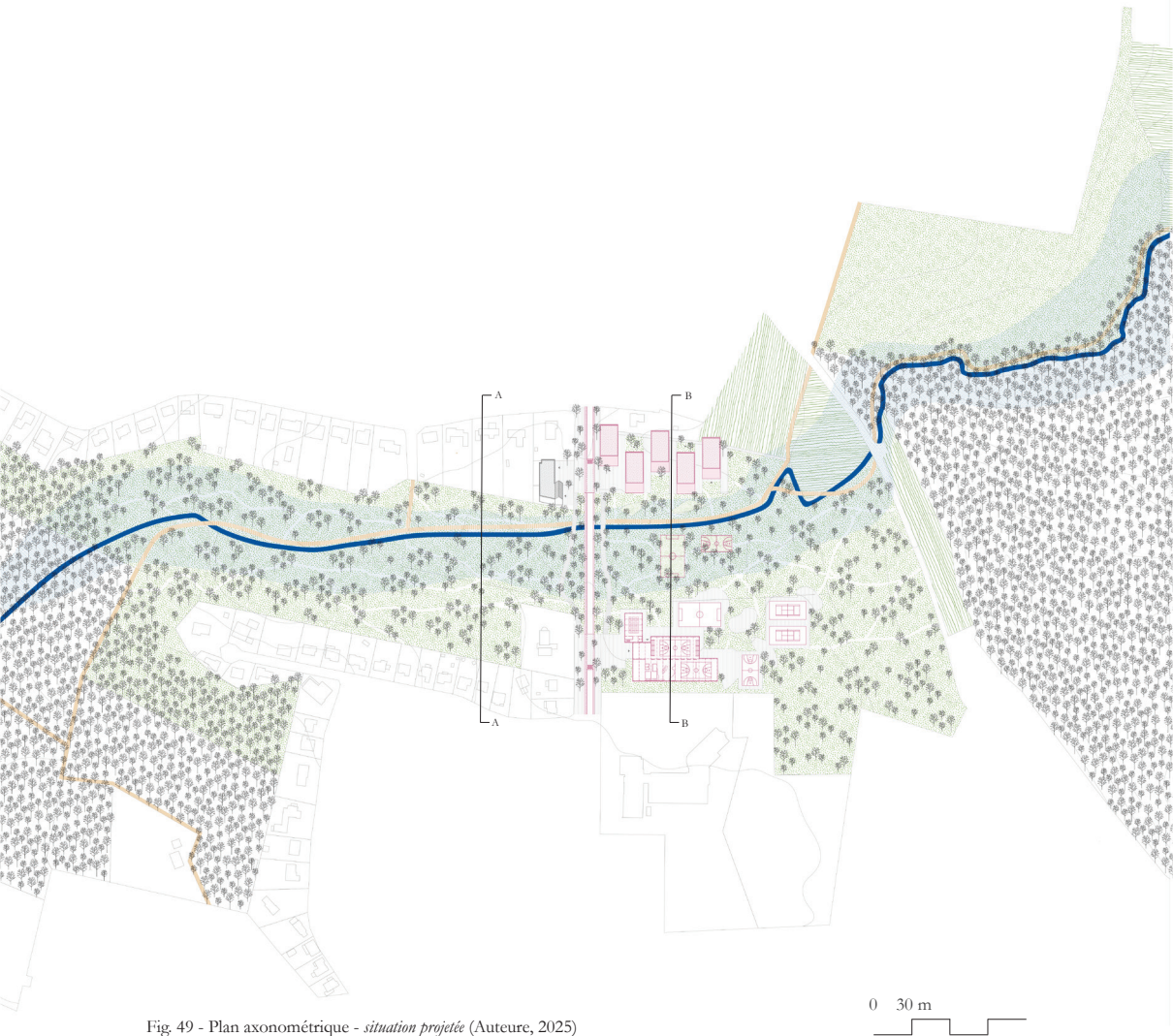


Fig. 49 - Plan axonométrique - situation projetée (Auteure, 2025)

LÉGENDE

-  Démolition
-  Sauvegarde
-  Réhabilitation - *Fonction publique*
-  Nouvelle construction - *Habitat coopératif*
-  Perméabilisation du sol
-  Connexion trame verte
-  Ruisseau
-  Remise à ciel ouvert
-  Sentier existant
-  Nouvelle connexion

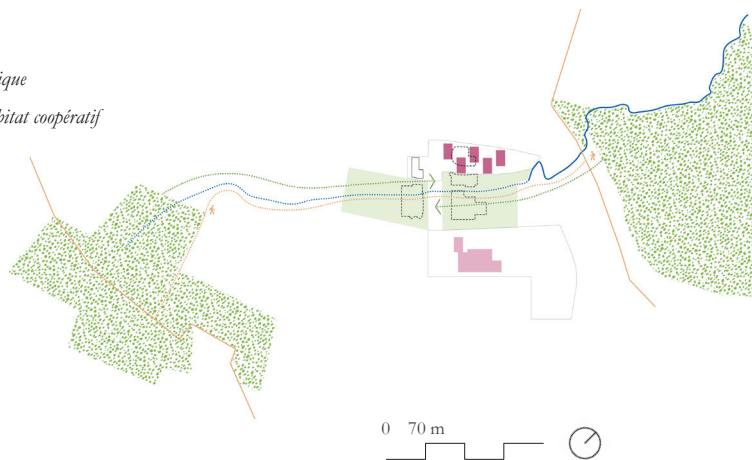


Fig. 50 - Stratégie (Auteure, 2025)

Le projet propose donc une transformation paysagère complète de cette traversée. Le ruisseau d'Erpent est remis à ciel ouvert et autour de lui s'organise un parc humide pensé à la fois pour la gestion des eaux, mais également comme un lieu d'espace public.

Ce parc permet aussi de reconnecter le réseau de sentiers de randonnée qui bordait cette traversée de part et d'autre sans y entrer. Un nouveau cheminement est alors créé à l'aide de passerelles en bois surélevées favorisant le passage et la balade malgré un fort risque d'inondation du site.

La traversée accueille une série d'interventions bâties. Une grande partie des concessionnaires automobiles sont démolis pour libérer le sol et permettre la perméabilisation du site. Les deux parcelles se trouvant en lisières de la traversée et donc du parc humide sont requalifiées.

L'une d'elles accueillant un concessionnaire automobile voit certes son bâtiment démolir, mais le sol imperméable est réinvesti pour la construction de nouveaux logements. Ces nouveaux bâtiments destinés à de l'habitat coopératif s'implantent de telle sorte à créer un rapport particulier entre habitat et nature.

En effet, en plus de reconnecter les deux morceaux de bois à travers le parc humide, le bois s'infiltre également entre les bâtiments de logements.

L'un des concessionnaires automobiles est tout de même conservé et réhabilité en centre sportif s'ouvrant sur le parc et participant à son activité. Certaines infrastructures sportives sont implantées en extérieur, protégées des risques d'inondations et d'autres se trouvant en zone inondable sont praticables dans le cas d'un épisode sec.

Enfin, la requalification de la voirie accompagne également la transformation de la traversée. La voirie est réduite à deux voies et des pistes cyclables sont aménagées. Dans la zone sujette aux inondations, la route devient un petit pont réservé à la circulation des cyclistes et des véhicules motorisés. À chaque extrémité du pont, un parvis signale aux piétons l'entrée dans le parc.

En effet, ces derniers sont invités à traverser le parc en contrebas en empruntant une passerelle en bois surélevée garantissant l'accessibilité en cas d'épisode d'inondation.

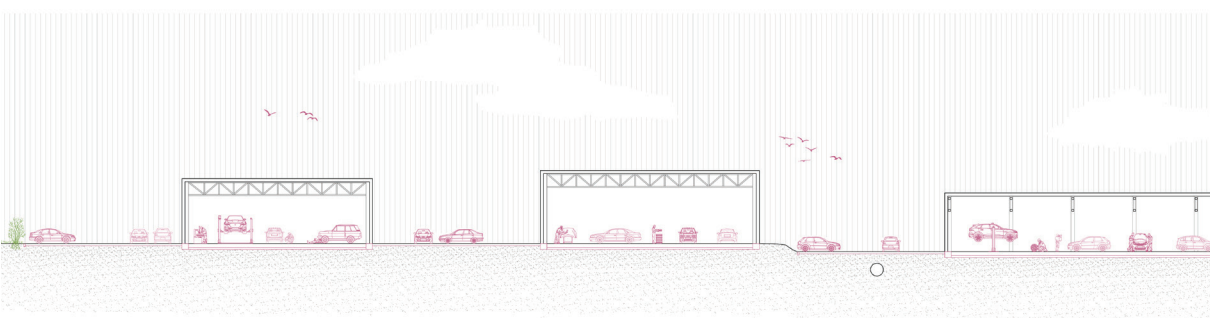
Ces aménagements permettent non seulement d'intégrer le parc humide dans l'usage quotidien mais également de valoriser la circulation douce et non l'utilisation de la voiture.



COUPE AA - *état initial*



COUPE AA - *état projeté*



COUPE BB - *état initial*



COUPE BB - *état projeté*

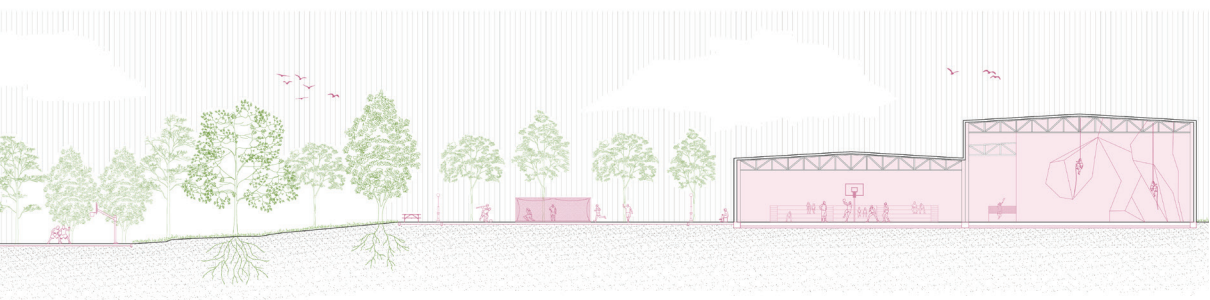
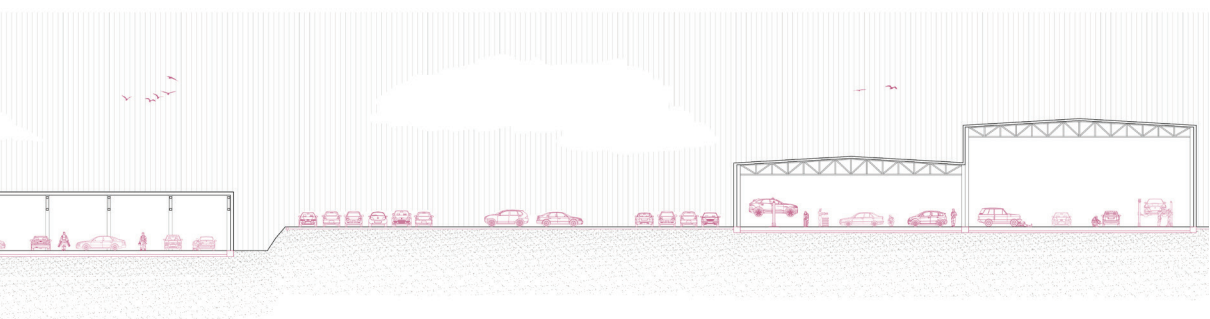
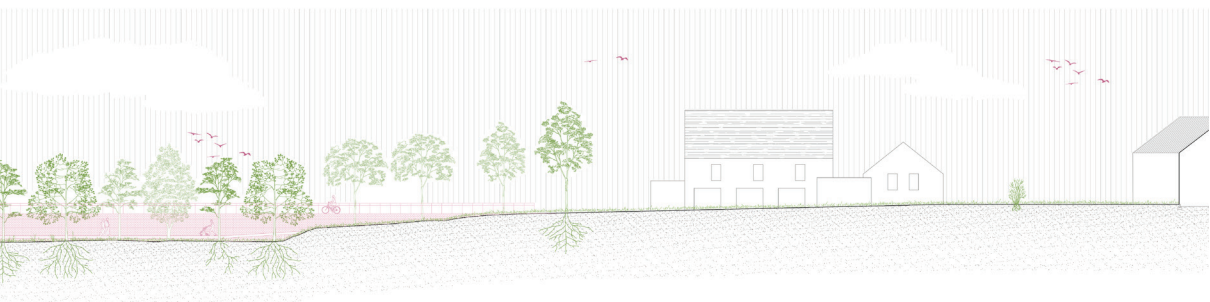
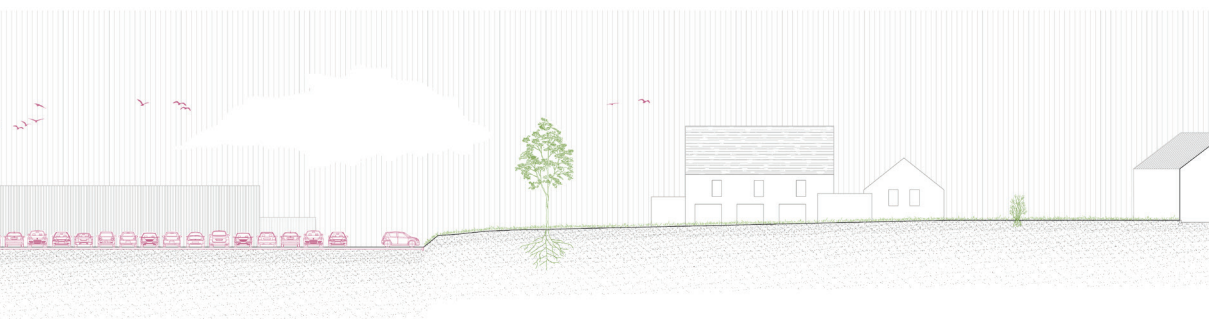


Fig 51 - Coupes (Auteur, 2025)

0 25 m

 A graphic scale bar consisting of a horizontal line with a vertical tick at the left end and a vertical tick at the right end, indicating a distance of 25 meters.

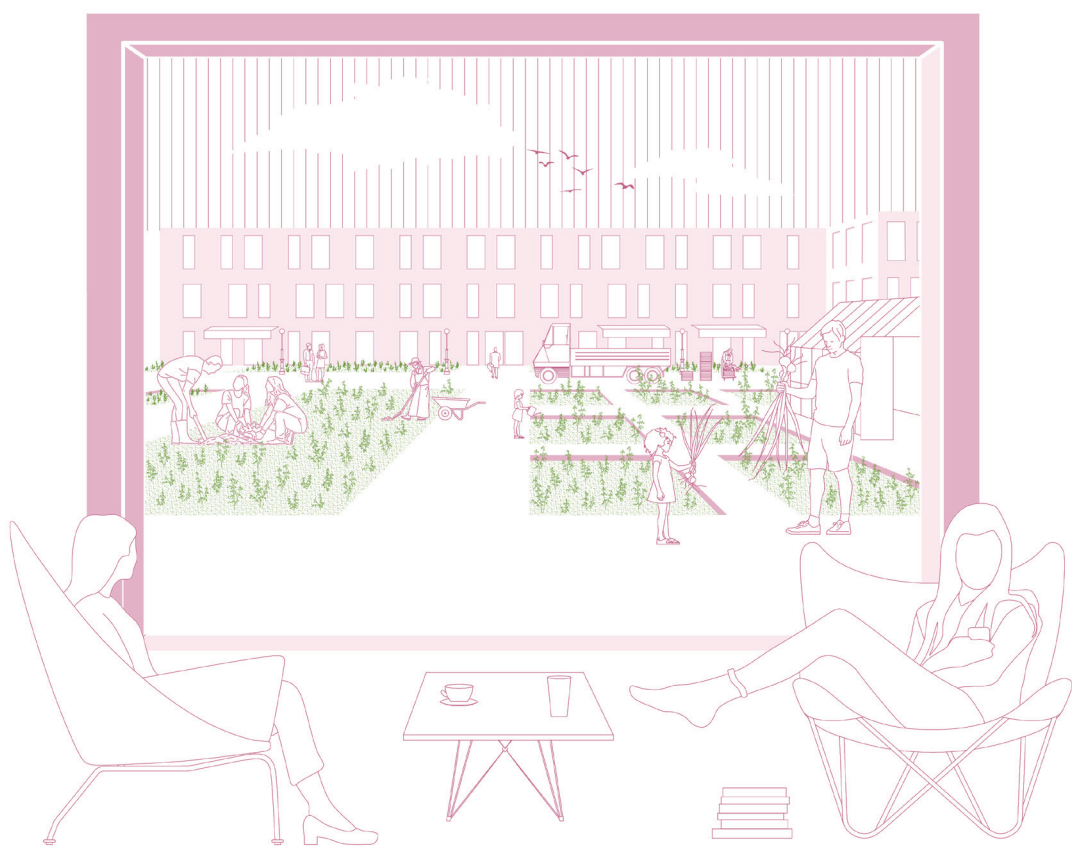


Fig. 52 - Agriculture urbaine (Auteure, 2025)

6.4 DES MARAICHERS

La troisième et dernière traversée du projet se trouve sur un site chargé d’histoire, celui de la Perche dont le carrefour porte encore son nom.

Ce site était autrefois occupé par deux édifices représentatifs de la fonction nourricière de l’ancien village d’Andoy. Il s’agit de la ferme de la Perche (1692-1914) et du château de la Perche, dont la première trace remonte à 1850. Ces deux bâtiments furent détruits en 1914 par l’armée belge pour éviter qu’ils ne soient utilisés comme refuges par les troupes allemandes. Le château est ensuite partiellement reconstruit en 1920 et reste aujourd’hui un témoin du passé agricole (Le Crespon, 2003). Aujourd’hui, une ferme privée reste présente à proximité du château. C’est ce lien avec l’histoire du site que le projet cherche à exploiter pour créer un lien fort entre habitat, nature et production.

La traversée marque une transition importante de la Chaussée de Marche. Elle constitue à la fois une fracture dans la trame agricole mais également une frontière entre la ville et la ruralité. L’objectif de cette traversée est donc de réintroduire une pratique agricole en lien avec le tissu urbain, mais également d’affirmer le passage de la ville à la campagne.

LÉGENDE

||||| Surface imperméable



Fig. 53 - La traversée des maraichers - *situation existante* (Auteure, 2025)





Fig. 54 - Plan axonométrique - *situation projetée* (Auteure, 2025)



Aujourd’hui, le site est composé d’une grande surface imperméable accueillant des activités tertiaires. On y retrouve des bureaux entourés de leurs parkings et aussi quelques pelouses non exploitées ou abritant des animaux tels que des poules et des moutons. Le but est donc de proposer une transformation progressive du sol afin de réintroduire des fonctions productives dans les entre-bâtiments.

Le sol est ainsi partiellement réinvesti pour l’installation de nouvelles zones de maraîchage en pleine terre. Ces espaces de production sont complétés par le réseau de sentiers de randonnées reconnectés permettant de tisser un lien entre les zones agricoles aujourd’hui discontinues.

De plus, la traversée accueille des interventions bâties limitées, mais ciblées.

Les bâtiments de bureaux sont conservés, mais certaines parties de leur rez-de-chaussée sont réhabilitées pour permettre l’introduction de fonctions productives en lien avec les zones de maraîchages extérieures. Il serait possible de retrouver un local de transformation, un espace de vente directe ou encore un atelier de préparation. Les étages supérieurs peuvent continuer d’accueillir des bureaux ou d’autres fonctions compatibles.

LÉGENDE

-  Sauvegarde
-  Réhabilitation - *Fonction publique*
-  Nouvelle construction - *Habitat coopératif*
-  Espace vert existant
-  Connexion trame verte
-  Sentier existant
-  Nouvelle connexion

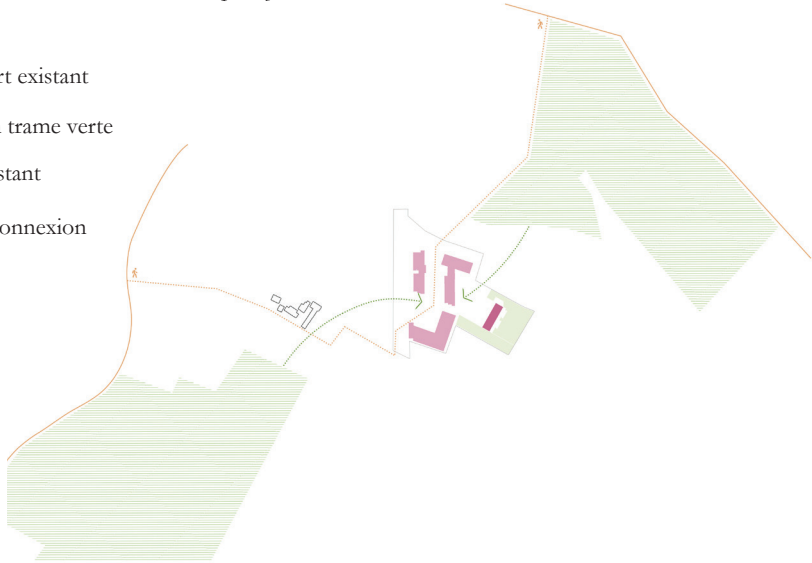


Fig. 55 - Stratégie (Auteur, 2025)



Un nouveau bâtiment destiné à de l'habitat coopératif vient compléter la programmation. Il s'implante au cœur des nouveaux maraichages, sur le sol imperméable anciennement utilisé comme parking pour les bâtiments de bureau, dans une logique de cohabitation avec le paysage agricole.

Enfin, la voirie de cette traversée est également requalifiée et permet d'instaurer une nouvelle hiérarchie d'usages. La chaussée est réduite à deux voies pour les véhicules motorisés, laissant la place pour des aménagements destinés aux piétons et aux cyclistes. Un parvis est aussi aménagé pour accueillir un marché local ponctuel, renforçant le lien entre production agricole et vie quotidienne.

Il est donc question de privilégier les mobilités douces ainsi que l'activité locale plutôt qu'affirmer la place de la voiture.

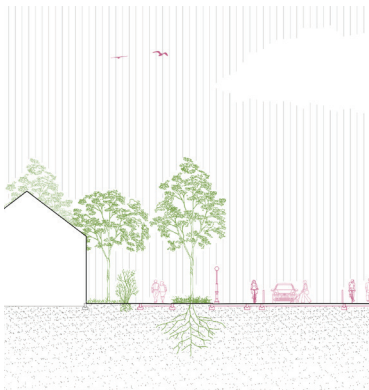
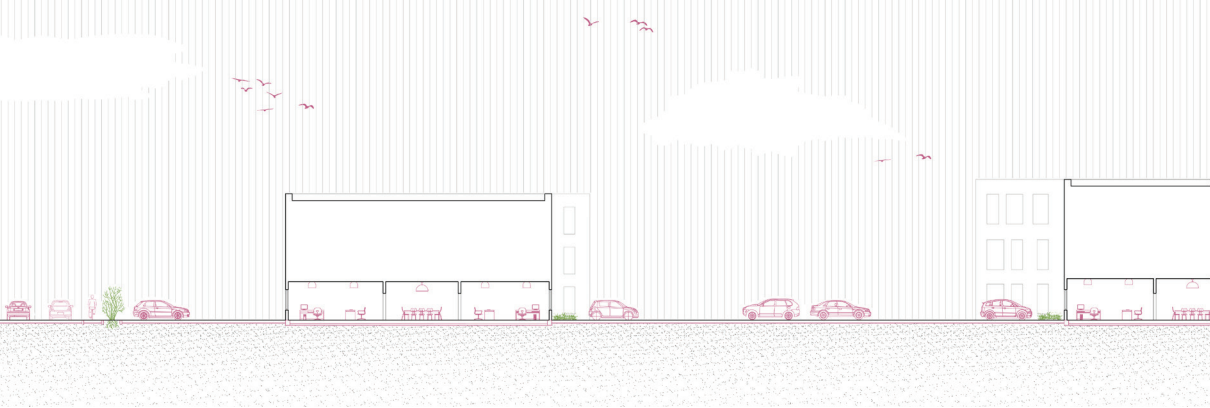
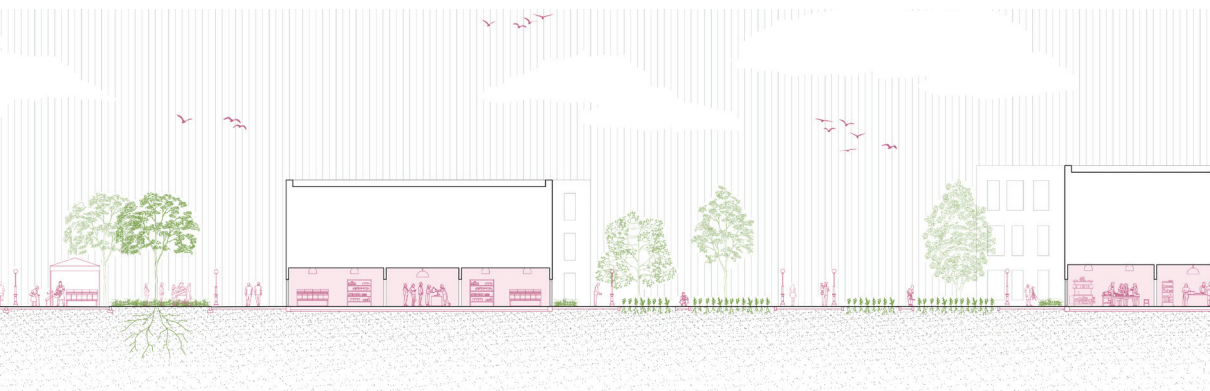


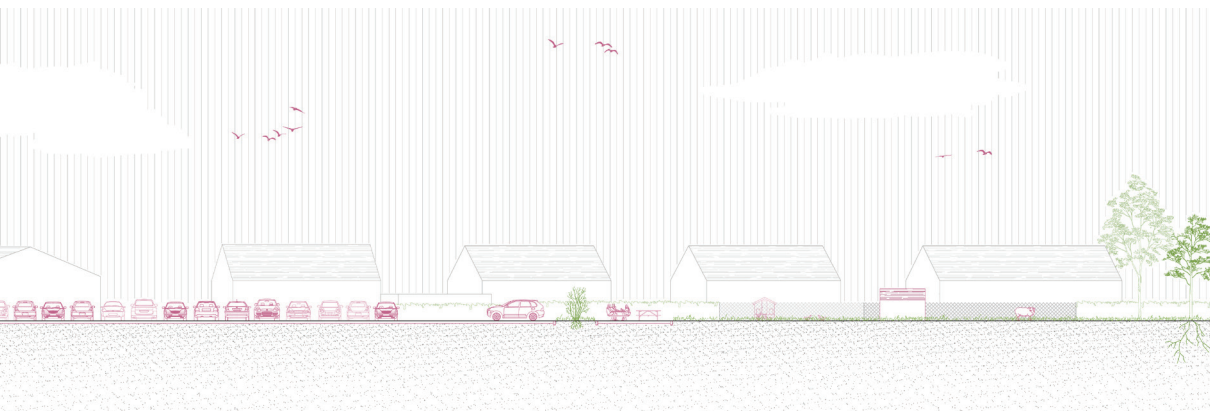
Fig. 56 - Coupes (Auteure, 2025)



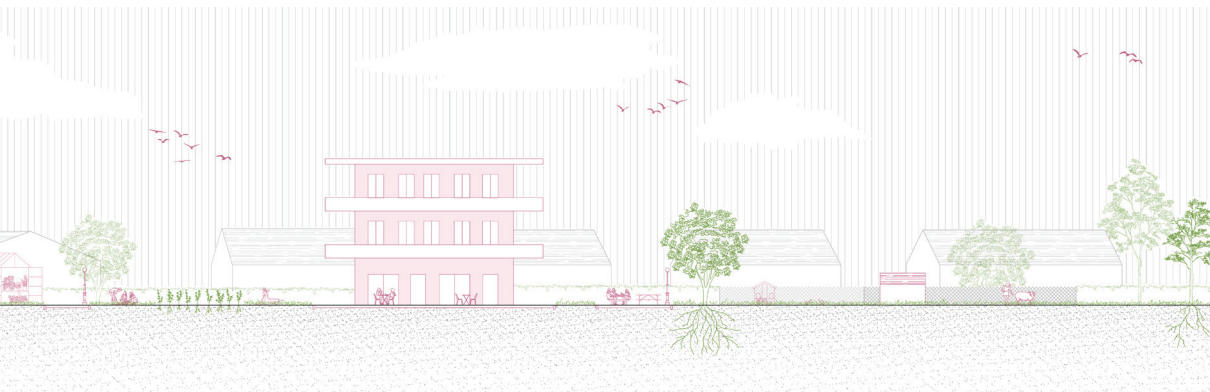
COUPE AA - état initial



COUPE AA - état projeté



COUPE BB - état initial



COUPE BB - état projeté

7 CONCLUSION

Face aux défis liés à l'artificialisation des sols, à l'étalement urbain et aux effets du changement climatique, ce mémoire a tenté d'apporter une réponse contextuelle à la transformation du tissu périurbain namurois.

L'analyse théorique et territoriale a permis de mettre en lumière les limites d'une planification urbaine encore largement fondée sur une logique de disponibilité foncière, souvent déconnectée des enjeux liés au territoire dans laquelle elle s'inscrit.

En prenant appui sur la Chaussée de Marche, un axe structurant dominé par la présence de commerces, d'entreprises et par l'usage de la voiture, le projet propose une alternative à la densification telle qu'on la connaît : intervenir non pas par extension, mais par reconversion de l'existant, en valorisant les surfaces imperméabilisées et les ressources déjà présentes.

À travers trois traversées, celle d'un bourg réinventé, un ruisseau libéré et un site nourricier réactivé, le projet met en avant une transformation adaptée aux spécificités locales. Il ne s'agit donc pas de densifier pour densifier, mais de proposer une transformation en lien avec le territoire, son paysage, ses habitants et son histoire. Autrement dit, une périphérie qui redonne de la place à la nature, qui s'organise autour de mobilités douces et où l'habitat devient un lieu de partage et de lien social.

Ce travail n'apporte pas une solution unique, mais plutôt une méthode, un regard différent sur le territoire qui amène à repenser la manière de faire la ville à partir des ressources existantes, dans une logique d'économie de sol, de continuité écologique et de qualité de vie. Il s'inscrit dans une vision à long terme qui anticipe une diminution progressive de la dépendance à la voiture et une évolution des mobilités, ce qui permettrait la mutation des concessions automobiles.

Mais au-delà des trois traversées explorées dans ce projet, quelles autres portions de la Chaussée de Marche pourraient demain faire l'objet d'une requalification ?

Comment prolonger la logique de transformation sur l'ensemble de l'axe ?

Quelles fonctions, quels paysages et quels usages pourraient émerger le long de cette infrastructure pour en faire un véritable lieu de vie et non plus un lieu de transit ?

Comment cette requalification pourrait-elle servir aux autres périphéries confrontées aux mêmes enjeux ?

Ces interrogations montrent que ce travail n'est pas une fin, mais bien un point de départ et invite à poursuivre la réflexion pour construire des territoires plus durables et mieux ancrés dans leurs contextes.

8 BIBLIOGRAPHIE

OUVRAGES GÉNÉRAUX

Alonzo, E. (2018). *L'architecture de la voie. Histoire et théories. Lectures*. [En ligne]. URL: <https://doi.org/10.4000/lectures.29729>

Berger, A. & Rouzier, J. (1977). *Ville et campagne : la fin d'un dualisme*. Paris : Economica

Berger, M. (1989). *Vers de nouveaux types de rapports villes-campagnes. La production des espaces périurbains en France et dans les pays d'économie développée*. Strates. Matériaux pour la recherche en sciences sociales, 4, Article 4. [En ligne]. URL : <https://doi.org/10.4000/strates.4552>

Burgel, G. (1991). *La périphérie urbaine revisitée*. Espace Populations Sociétés, 9(2). [En ligne]. URL : <https://doi.org/10.3406/espos.1991.1475>

Collignon, J.-M., Paret, M., Sauvage, P., & Wynants, P. (2005). *Histoire de Namur : Nouveaux regards*. Presses universitaires de Namur.

Desgrandchamps, G., Ferrand, M., Leger, J.-M., Le Roy, B., & Le Roy, M. (2010). *Lotir les lotissements. Conditions architecturales, urbanistiques et sociologiques de la densification douce de l'habitat individuel* (p. 117-138). [En ligne]. URL : <https://hal.science/hal-01022540>

Dodier, R. (2006). *Habiter : ce que le périurbain nous apprend*. Travaux de l'Institut de Géographie de Reims 29-30

Gottmann, J., & Fund, T. C. (1964). *Megalopolis: The urbanized northeastern seaboard of the United States*. The MIT Press. [En ligne]. URL: <https://direct.mit.edu/books/oa-monograph/5083/bookpreview-pdf/2302650>

Grosjean, B. (2012). *La “ville diffuse” à l’épreuve de l’Histoire. Urbanisme et urbanisation dans le Brabant belge*. Les Annales de la Recherche Urbaine, La ville en thèse, no 107, 58-71.

Grosjean, B. (2010). *Urbanisation sans urbanisme : Une histoire de la “ville diffuse”*. Wavre, Belgique : Mardaga

Indovina, F. (1990). *La Ville diffuse : définition et gouvernance*, Traduction Cahiers de la recherche architecturale, urbaine et paysagère, 22 juin 2020. [En ligne]. URL : <https://journals.openedition.org/craup/4128>

Le Jeannic, T. (1997). *Trente ans de périurbanisation : Extension et dilution des villes*. Économie et Statistique, 307(1). [En ligne]. URL : <https://doi.org/10.3406/estat.1997.2578>

Mangin, D. (2004). *Ville franchisée : formes et structures de la ville contemporaine*, Paris : Éditions de La Villette

Mercier, G., Sénécal, G., & André, P. (1994). *L'étalement urbain : Les marges de Babel*. Cahiers de géographie du Québec, 38(105), 253. [En ligne]. URL : <https://doi.org/10.7202/022450ar>

Secchi, B. (1984). *L'architecture comme modification*. Revue Casabella

Sherman, R. (1996). *Re: American Dream: Six urban housing prototypes for Los Angeles*. New York, N.Y.: Princeton Architectural Press

Venturi, R., Scott Brown, D. & Steven, I. (1972). *Learning from Las Vegas*. Cambridge, Mass: MIT Press

ARTICLES SCIENTIFIQUES

Grand Jean, M. & Leclercq, A. (2022). *Perspective opérationnelle de suivi de l’artificialisation et de l’étalement urbain à l’échelle communale (et infra-communale) Annexe R1.2B - Volet 2 Intensification et requalification des centralités pour lutter contre l’étalement urbain et la dépendance à la voiture. - Rapport final CPDT*. [En ligne]. 7, 10-15, URL: https://cpdt.wallonie.be/wp-content/uploads/2023/03/CPDT_RF_Dec_2022_Annexe_R1.2b_SuiviEtalementUrbain.pdf

La lettre de la CPDT n°60, Décembre 2022. [En ligne]. URL: https://cpdt.wallonie.be/wp-content/uploads/2023/03/Lalettre_60.pdf

Le territoire en Wallonie. (2024). Schéma de développement du territoire : vers une optimisation spatiale. [En ligne]. URL : <https://territoire.wallonie.be/storage/territoire/documents/content/publication/sdt-web-pages.pdf>

ÉLÉMENTS DE CARTOGRAPHIE

Géoportail Wallonie, *Éléments de cartographie*. [En ligne]. URL: <https://geoportail.wallonie.be/walonmap#BBOX=-21630.781263229>

ICEDD. (2018-2021). *Cartographie du réseau écologique Wallon*. [En ligne]. URL : <https://www.icedd.be/reference/cartographie-du-reseau-ecologique-wallon/>

Le Territoire en Wallonie. *Schéma de Développement du Territoire*. [En ligne]. URL: <https://territoire.wallonie.be/fr/page/schema-de-developpement-du-territoire>

Namur Capitale. (2008). *Schéma directeur d'aménagement durable du sud-est de Namur, Armature urbaine*. [En ligne]. URL : <https://www.namur.be/fr/ma-ville/administration/services-communaux/service-technique-du-developpement-territorial/outils-de-planification/schemas-directeurs-damenagement-durable/armature-urbaine.pdf>

Namur Capitale. (2008). *Schéma directeur d'aménagement durable du sud-est de Namur, Fonctions économiques*. [En ligne]. URL : <https://www.namur.be/fr/ma-ville/administration/services-communaux/service-technique-du-developpement-territorial/outils-de-planification/schemas-directeurs-damenagement-durable/fonctions-economiques.pdf>

Namur Capitale. (2008). *Schéma d'aménagement de la zone en classe A*. [En ligne]. URL : <https://www.namur.be/fr/ma-ville/administration/services-communaux/service-technique-du-developpement-territorial/outils-de-planification/schemas-directeurs-damenagement-durable/schema-amenagement-classe-a.pdf>

Namur Capitale. (2008). *Schéma directeur d'aménagement durable du sud-est de Namur, Schéma de synthèse du scénario retenu*. [En ligne]. URL : <https://www.namur.be/fr/ma-ville/administration/services-communaux/service-technique-du-developpement-territorial/outils-de-planification/schemas-directeurs-damenagement-durable/schema-synthese.pdf>

SPW. *Les thématiques du sous-sol en Wallonie*. [En ligne]. URL: <https://geoapps.wallonie.be/Cigale/Public/#VIEWER=SSOL#BBOX>

TEC. (2018). *Rapport annuel*. [En ligne]. URL: <https://rapportannuel.letec.be/2018/namur-luxembourg/#mot-de-la-direction>

Ville de Namur (2015). *Le schéma directeur d'aménagement durable du sud-est de Namur*. [En ligne]. URL : https://www.le-nid.be/sites/default/files/scheuma_directeur_erpent_-_8_pages_bat.pdf

Ville de Namur (2014). *Ville de Namur : un projet de territoire et de vie à l'horizon 2025*. Schéma de structure communal. [En ligne]. URL: https://www.le-nid.be/sites/default/files/plaquette_schema_de_structure_2014.pdf

DONNÉES DÉMOGRAPHIQUES

État de l'environnement wallon. *Indicateurs environnementaux. Aspects territoriaux*. [En ligne]. URL : <https://etat.environnement.wallonie.be/contents/indicatorcategories/activites-humaines/aspects-territoriaux.html>

Namur Capitale. *Portail Open Data de Namur*. [En ligne]. URL: <https://data.namur.be/pages/accueil/>

DONNÉES HISTORIQUES

Le Crespon. octobre 2003. n°45

[En ligne]. URL : http://www.salleelizee.be/_media/crespon-45-compri.pdf

Le NID. (2021). *Ville de Namur. Géographie d'une commune en mouvement*. [En ligne]. URL : <https://storymaps.arcgis.com/stories/2ac05204e20d4147aeb32208447600e8>

Namur Capitale. *En quelques mots*. [En ligne]. URL : <https://www.namur.be/fr/loisirs/tourisme/citadelle-de-namur/patrimoine/histoire>

Wikipédia. *Namur*. [En ligne]. URL : <https://fr.wikipedia.org/wiki/Namur>

Wikipédia. *Province de Namur*. [En ligne]. URL: https://fr.wikipedia.org/wiki/Province_de_Namur

Géoportail Wallonie, *Éléments de cartographie*. [En ligne]. URL: <https://geoportail.wallonie.be/walonmap#BBOX=-21630.781263229>

CONFÉRENCES

Ippersiel, B. 18 octobre 2023. *Instruments de planification stratégique et dynamiques territoriales*.

Teller, J. 2 décembre 2020, *Cycle Projet Urbain*. Paola Vigano. *Le projet de la Ville de la Louvière*. [En ligne]. URL : https://www.youtube.com/watch?v=uUxXSQ1EF_A (Visionné le 6 octobre 2024)

USI Académie d'Architecture. 27 octobre 2022. *Série de Conférences « A case for the urban » - Pier Vittorio Aureli, The Opposite Shore, DOGMA*. [En ligne]. URL : https://vimeo.com/764463984#=_ (Visionné le 17 mars 2024)

INTERVIEWS

Caraire, D. 29 février 2024. *Entretien avec le bureau Villes Vivantes*.

Ippersiel, B. 26 février 2024. *Entretien avec un urbaniste de la ville de Namur*.

RÉFÉRENCES ARCHITECTURALES

Bovenbouw Architectuur. Labo S. & Orientes. (2019). *Collective housing in a collective landscape*. [En ligne]. URL : <https://bovenbouw.be/projects/collective-housing-in-a-collective-landscape-wondelgem/>

DOGMA. (2020). *The Opposite Shore. Dender Valley*. [En ligne]. URL: <https://www.dogma.name/project/opposite-shore-dender-valley/>

Studio 020 Paola Vigano. IDEA CONSULT, & ICEDD. « *La Louvière 2050 : projet de ville* ». [En ligne]. p. 158 - 173, URL : <https://cells.lalouviere.be/public/940649>

Villes Vivantes. (2015-2021). *BIMBY. Périgueux*. [En ligne]. URL: <https://www.vv.energy/bimby>

AUTRES

Gomez, L. (2023). *Comment la requalification de bâtiments existants dans les zones péricentrales peut contribuer à limiter l'étalement urbain de la ville de Namur ?* (LBARC2130) Initiation à la recherche. UCLouvain.

Gomez, L. (2024). *Densification Urbaine : Entre lotissement et approche douce, un défi pour l'avenir de nos villes*. (LBARC2131) Séminaire de recherche – Territorialités. UCLouvain

9 ANNEXES

Ce dernier chapitre regroupe un ensemble de fiches de références architecturales qui ont nourri le travail lors de différentes étapes du processus. Par ailleurs, elles ont initialement été réalisées dans le cadre d'un cours précédent lié au TFE.

Certaines fiches ont été fondamentales pour la rédaction de l'état de l'art. Elles apportent des solutions et des stratégies contemporaines de densification douce dans un tissu périurbain. La dernière fiche de référence présente la méthodologie ayant servi à la grille de lecture du territoire, qui a conduit le projet à se positionner le long de la Chaussée de Marche.

Plusieurs de ces documents ont également été utilisés comme supports et ont permis d'alimenter les échanges lors des micro-trottoirs avec les habitants d'Erpent.

DOGMA – The Opposite Shore – Dender Valley - 2020



Vue projetée équipement collectif/ habitat

Nom du projet : The Opposite Shore

Lieu : Vallée de la Dendre, Belgique

Auteur(s) du projet : Dogma (conception), Mistake (maquette), Frans Parthesius (photos)

Maîtrise d'ouvrage : Département de la région flamande;

Participation à la 17ème Biennale en 2021 qui a été soutenue par les Arts et le Patrimoine Culturel, le Département de la Culture, de la Jeunesse et des Médias de Flandre

État d'avancement : achevé

Période de conception : 2020

Superficie : non spécifié

Budget : non spécifié

Description du projet :

La vallée de la Dendre est un territoire riche en infrastructures (voiries et chemin de fer) qui permettaient à l'époque que les travailleurs puissent aller et venir comme bon leur semblait. C'est ainsi que ce territoire a été consommé par l'étalement urbain.

C'est lors de la visite du site que les auteurs de projet se sont rendu compte des « vides » présents sur le territoire. Certaines plages agricoles n'étaient pas consommées et on pouvait trouver des interstices entre les différentes constructions.

La première approche de ce projet a donc été de transformer les terrains vides entre les maisons existantes en les occupant le plus possible. Cela a permis d'avoir un étendu d'espaces imperméables et a engendré la suppression évolutive des clôtures qui marquaient les parcelles et donc la division des propriétés.

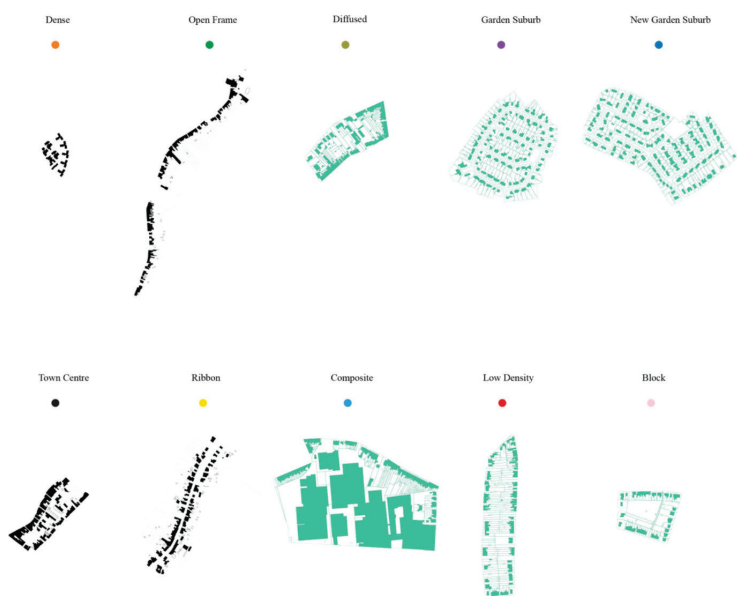
Le deuxième aspect traité dans ce projet a été celui de la distribution d'équipements publics. La stratégie a été de proposer de petits équipements implantés de manière uniforme sur le territoire, pensés selon la sélection d'une série de voiries allant d'est en ouest de la vallée. Ces petits équipements viendraient remplacer ceux aux programmes plus lourds et plus diffus. Ils répondraient donc aux besoins primordiaux des résidents.

Le troisième aspect a été de trouver la combinaison parfaite pour densifier sur un territoire déjà bâti. Ils ont alors établi un catalogue des différentes typologies de bâti déjà présentes afin de comprendre lesquelles pouvaient être sujettes ou non à une densification.

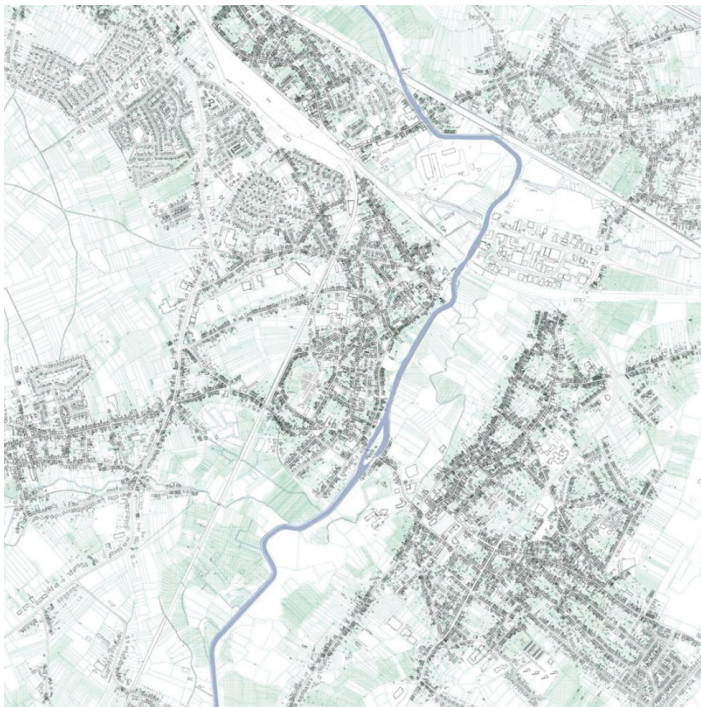
Le cas des cités jardins, par exemple, quartiers homogènes décrits comme sous-exploités, serait une typologie très adaptable à une transformation. La première possibilité serait de créer une extension du rez-de-chaussée sur les avants de jardins qui permettrait l'implantation d'équipement domestique commun ou d'espace de travail partagé. La deuxième solution serait de changer la distribution verticale en deux cages d'escalier au lieu de quatre, de créer des appartements individuels sur les trois étages et d'avoir un rez-de-chaussée commun. Le but serait donc de réduire les espaces individuels et de trouver comment externaliser les équipements domestiques. Pour cela, les auteurs de projet proposent l'idée d'occuper les jardins en abattant les clôtures et en construisant des espaces tels que des cuisines collectives, des garderies...



Vue projetée équipement collectif/ habitat



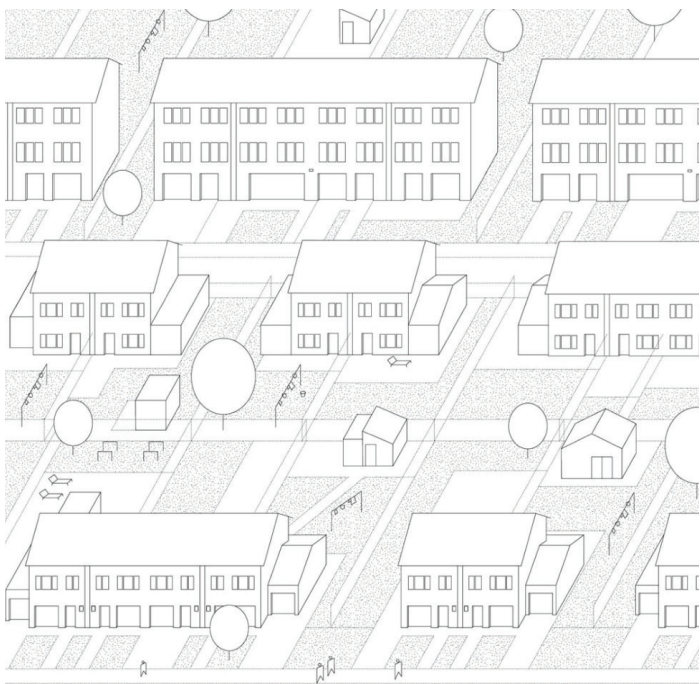
Sélection des typologies à adapter



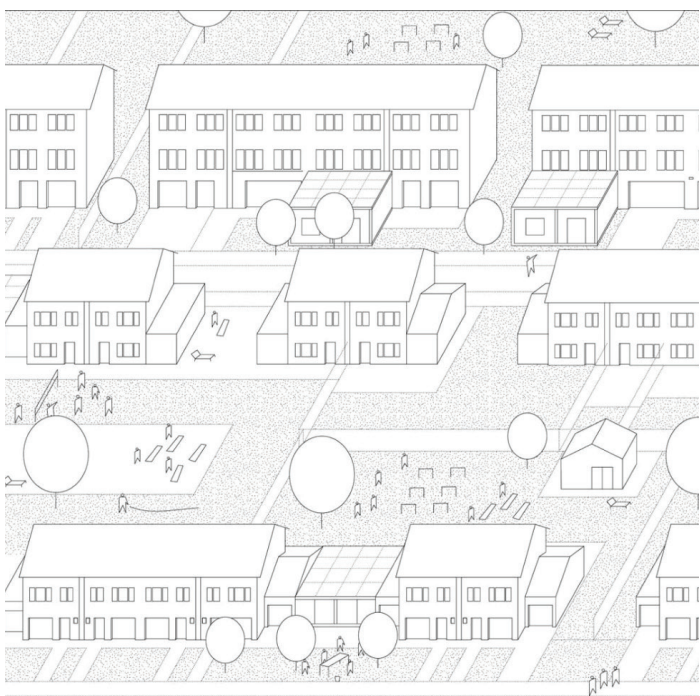
Réaménagement stade 1



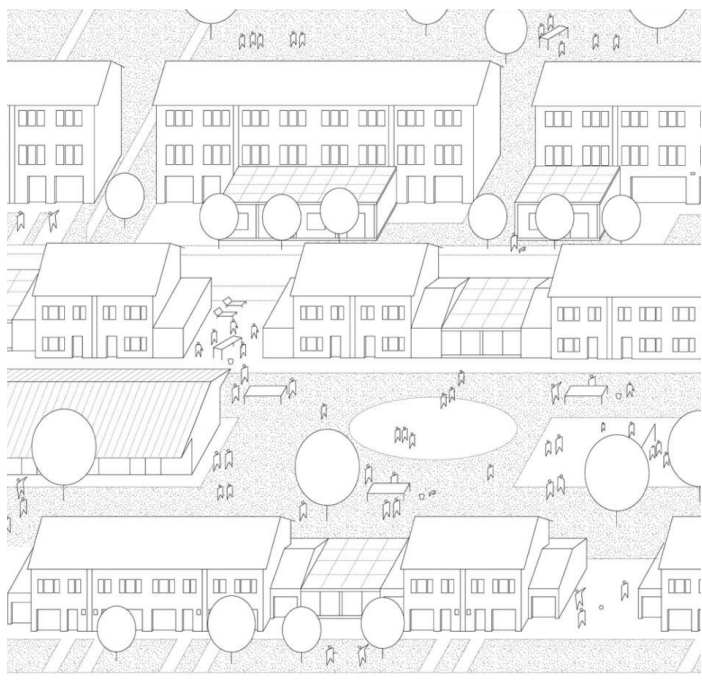
Réaménagement stade 4



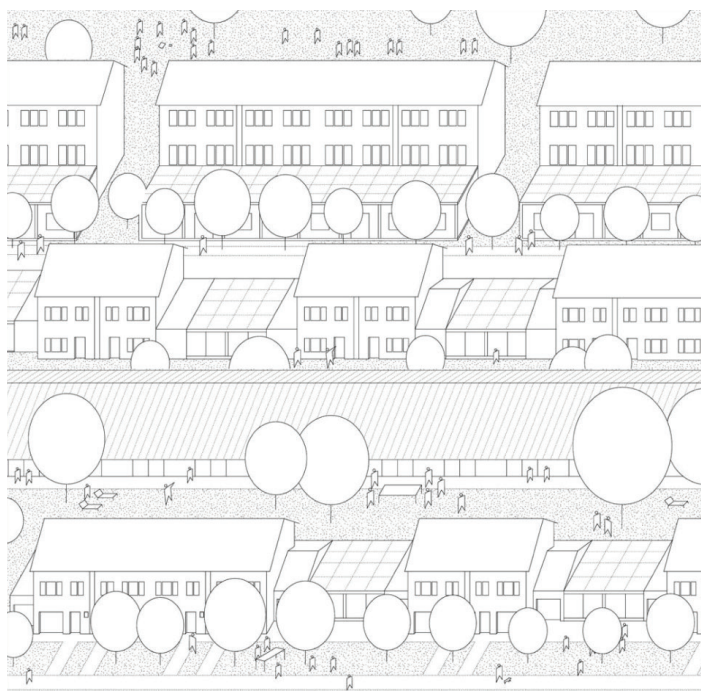
Situation 2020



Réaménagement stade 1



Réaménagement stade 2



Réaménagement stade 3

Pertinence par rapport au territoire et/ou thématique:

Ce projet présente plusieurs points pertinents en lien avec mon travail.

Premièrement, il y a celui de la réutilisation des « vides », tels que les dents creuses et arrières de jardin, que l'on peut également retrouver à Erpent. Ensuite, la mutualisation des espaces domestiques et la suppression des clôtures pourrait être un bon moyen de créer des espaces collectifs et de favoriser une meilleure utilisation des parcelles tout en renforçant le lien social. Pour finir, il y a aussi l'analyse des différentes typologies de bâti existant qui permettrait d'identifier quelles sont celles qui seraient le plus adaptées à la densification.

Sources:

DOGMA – The Opposite Shore – Dender Valley - 2020

(En ligne), URL : <https://www.dogma.name/project/opposite-shore-dender-valley/>

USI Académie d'Architecture, 27 octobre 2022, Série de Conférences « A case for the urban » - Pier Vittorio Aureli, *The Opposite Shore*, DOGMA

(En ligne), URL : https://vimeo.com/764463984#_=_ (Visionné le 17 mars 2024)

Villes Vivantes, BIMBY, Périgueux, 2015-2021



Nom du projet : Build In My Back Yard, puis Beauty In My Back Yard

Lieu : Périgueux, France

Auteur(s) du projet : Villes Vivantes en collaboration avec la Ville de Périgueux

Maîtrise d'ouvrage : Particuliers

État d'avancement : achevé

Période de conception : 2015-2021

Superficie : non spécifié

Budget : non spécifié

Description du projet :

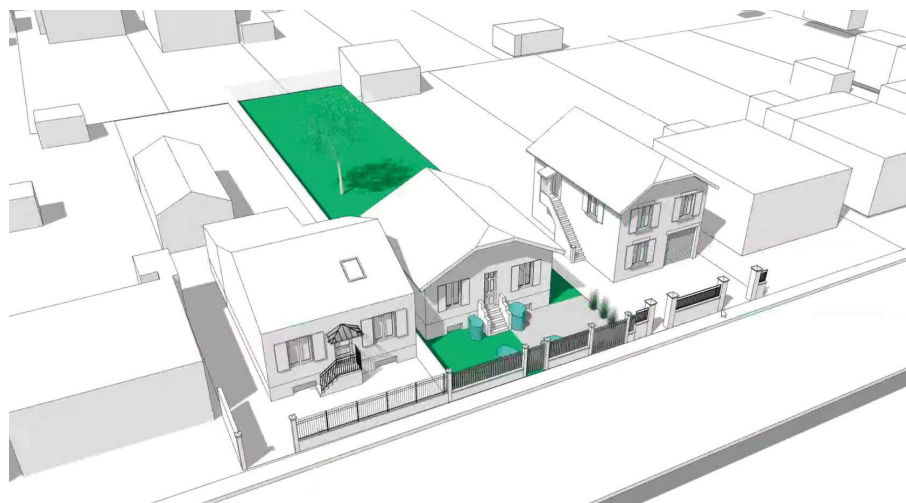
La première étape de ce projet s'est faite en étroite collaboration avec la ville de Périgueux qui a accepté de modifier son PLU (Plan Local d'Urbanisme) pour favoriser une densification douce sur des terrains déjà bâtis, en permettant une possible séparation du parcellaire.

La seconde étape a été de trouver où bâtir. La ville de Périgueux offrait principalement des maisons 4 façades, possédant toutes un grand jardin. Ne pouvant pas obliger la participation des habitants, ils ont fait appel au volontariat des propriétaires.

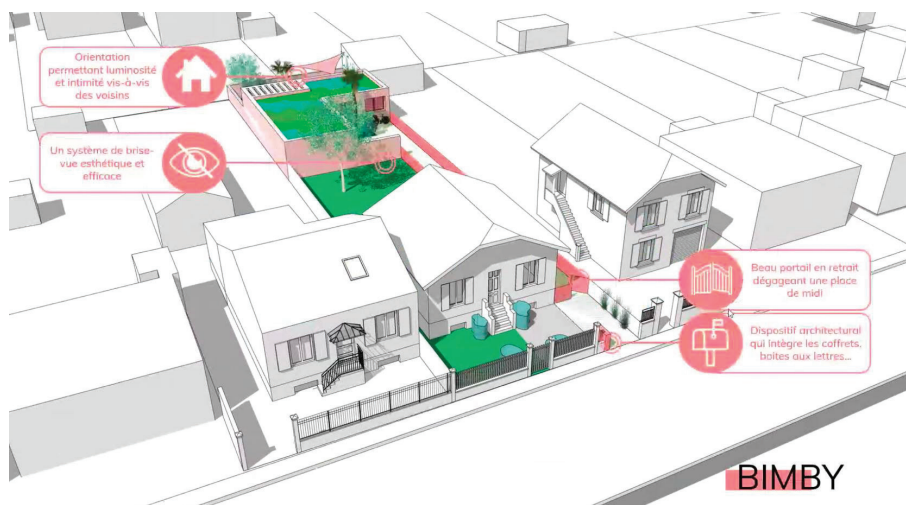
Pour cela, une cellule de consultation gratuite a alors été mise en place pour écouter les habitants, proposer des solutions adaptées à leurs problèmes, et parfois même présenter de nouvelles constructions. Ces derniers étaient préoccupés par des problèmes tels que l'entretien des jardins, la gestion d'espaces trop grands suite au décès d'un proche ou par des problèmes architecturaux liés par exemple au manque de luminosité.

Ainsi, en étant à l'écoute des habitants et de leur situation personnelle, le bureau Villes Vivantes a pu construire 250 nouveaux logements dans la ville de Périgueux.

Ceux qui venaient pour des problèmes d'entretien de terrains trop grands pouvaient offrir un emplacement en fond de jardin pour une nouvelle habitation. Si une maison individuelle était devenue trop grande pour une personne âgée, alors les étages pouvaient être réaménagés pour accueillir un nouveau logement. Et ceux à qui il manquait de luminosité pouvaient se laisser séduire par des baies vitrées et une extension qui leur offrait non seulement une terrasse, mais qui proposait également un petit studio à louer à un étudiant, par exemple.



Parcelle initiale



Situation projetée



Parcelle initiale



Situation projetée

Pertinence par rapport au territoire et/ou thématique:

Ce projet présente plusieurs points pertinents en lien avec mon travail.

Le contexte dans lequel il s'inscrit correspond à celui d'Erpent, principalement composé de maisons 4 façades. Chaque projet dépend du client, de sa volonté et du terrain lui appartenant. La densification se fait uniquement sur des parcelles déjà artificialisées et permet petit à petit l'arrivée de nouveaux ménages, ce qui n'a pas d'incidence directe sur toute la population, les transports en commun ou encore sur les commerces aux alentours.

Sources:

Villes Vivantes, BIMBY, Périgueux, 2015-2021

(En ligne), URL : <https://www.vv.energy/bimby>

Caraire D., 29 février 2024, Entretien avec le bureau Villes Vivantes

Bovenbouw Architectuur, Labo S, Orientes, Collective housing in a collective landscape, 2019



Nom du projet : Collective housing in a collective landscape

Lieu : Wondelgem, Belgique

Auteur(s) du projet : Dirk Somers, Markus Stolz, Vera Bannwart & Myrthe Geelen (Bovenbouw Architectuur), Michiel Dehaene (Labo S) and Gwenny Moris (Orientes)

Maitrise d'ouvrage :

État d'avancement : achevé

Période de conception : 2019

Superficie : non spécifié

Budget : non spécifié

Description du projet :

Ce projet est une recherche qui explore des solutions pour viser à augmenter la densité de Wondelgem, un quartier faiblement densifié situé à 15 minutes à vélo du centre de Gand.

Sa densité actuelle est de 10 maisons par hectare. Le projet propose donc plusieurs étapes de transition permettant d'atteindre 25 logements par hectare sans artificialiser de nouveaux terrains non bâtis, conformément à l'objectif flamand du 0 ZAN. Il estime même qu'il puisse atteindre plus de 50 logements par hectare au fil des années.

Une des solutions est de rénover les maisons énergivores des années 70-80 pour les adapter aux jeunes familles et aux seniors, en favorisant le regroupement des propriétés pour des logements partagés et la construction d'appartements.

La transformation de ce quartier se fait progressivement grâce à chaque étape de transition. Premièrement, les maisons trop vieilles permettent la construction d'appartements. Leur emplacement est choisi de sorte à ne présenter aucune gêne aux habitants actuels.

Ensuite, on retrouve l'ensemble de maisons individuelles mitoyennes, qui elles peuvent être adjacentes aux maisons individuelles, grâce aux reculs que les jardins proposent.

Lors de la troisième étape, les nouvelles constructions continues et la valeur ajoutée aux parcelles permettent la création de fonds qui permettront d'investir dans l'ajout de jardins collectifs et l'aménagement de nouveaux espaces verts publics, dans la dernière étape. Cela ayant pour but de créer un environnement attrayant dans le quartier pour de nouveaux ménages.



Situation 2019



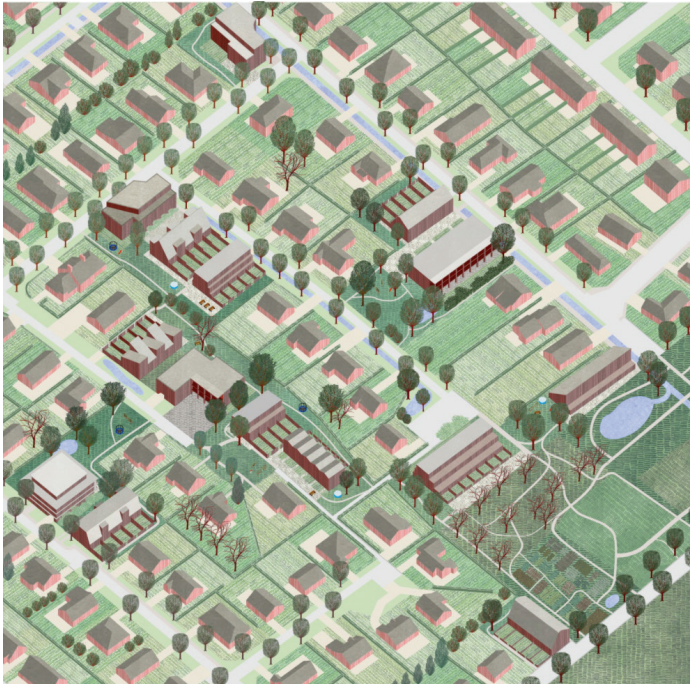
Étape de transition 1



Étape de transition 2



Étape de transition 3



Étape de transition 4

Pertinence par rapport au territoire et/ou thématique:

Ce projet présente plusieurs points pertinents en lien avec mon travail.

Il propose une approche de densification sans artificialisation supplémentaire et de transformation progressive. Comme avec les maisons individuelles vieillissantes, une dimension de réhabilitation et d'adaptation du bâti pourrait devenir un objectif afin de moderniser certaines habitations existantes pour répondre aux besoins actuels de la population et/ou d'habitants futurs.

De plus, ce projet propose de nouvelles typologies d'habitat et donc une nouvelle manière d'habiter dans un quartier composé uniquement de maisons 4 façades.

Enfin, il propose un aménagement de l'espace public et des parcelles non artificialisées, ce qui rend le quartier encore plus attrayant.

Sources:

Bovenbouw Architectuur, Labo S, Orientes, Collective housing in a collective landscape, 2019

(En ligne), URL : <https://bovenbouw.be/projects/collective-housing-in-a-collective-landscape-wondelgem/>

FICHE DE RÉFÉRENCE 4

Studio 020 Paola Vigano, IDEA CONSULT, ICEDD, « La Louvière 2050 : projet de ville »,



Nom du projet : « La Louvière 2050 : projet de ville »

Lieu : La Louvière, Belgique

Auteur(s) du projet : Studio 020 Paola Vigano, IDEA CONSULT, ICEDD

Maitrise d'ouvrage : Ville de La Louvière

État d'avancement : en cours

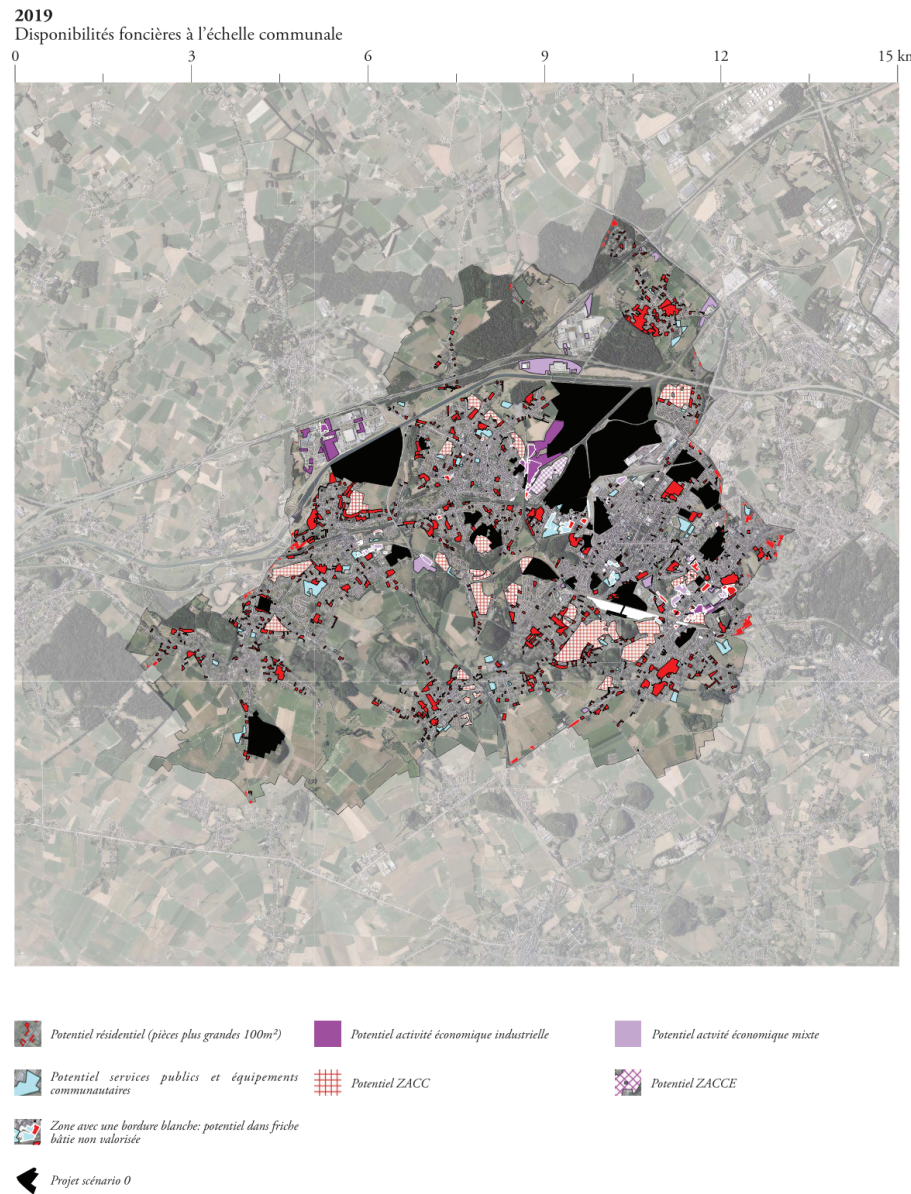
Période de conception : non spécifié

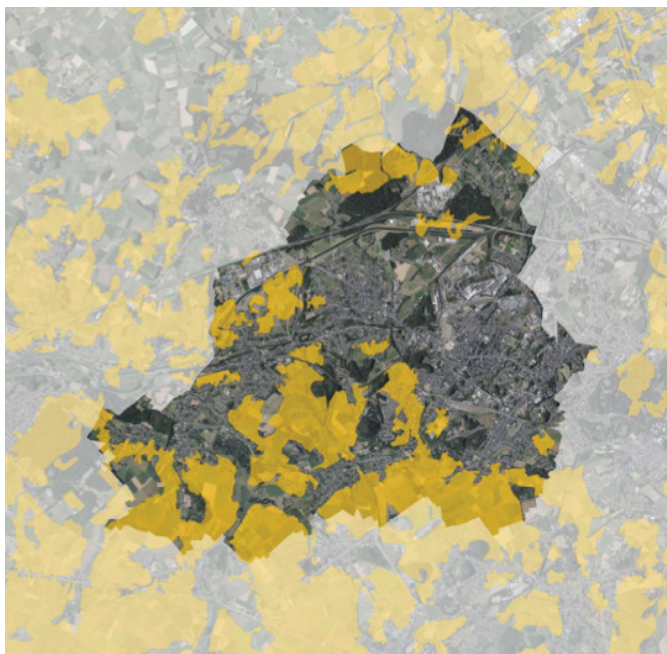
Superficie : non spécifié

Budget : non spécifié

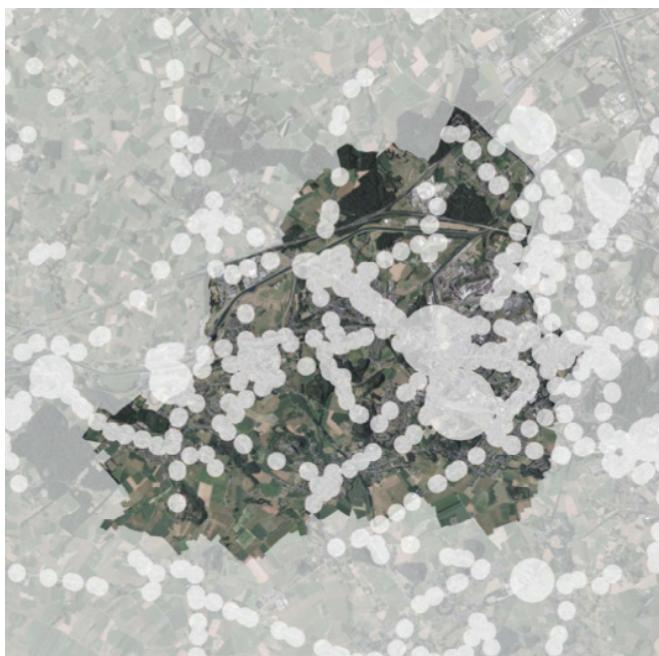
Description du projet :

Le Projet de Ville de La Louvière propose une vision sur le long terme pour guider son développement urbain à l’horizon 2050, en intégrant des enjeux écologiques, sociaux et économiques. Par la participation active des citoyens et une approche méthodologique durable, les auteurs du projet offre une transition réfléchie du territoire de La Louvière.

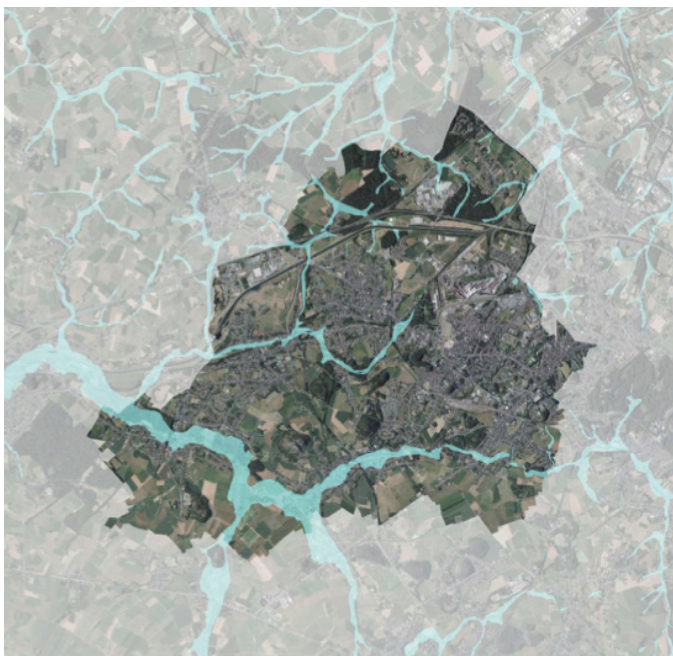




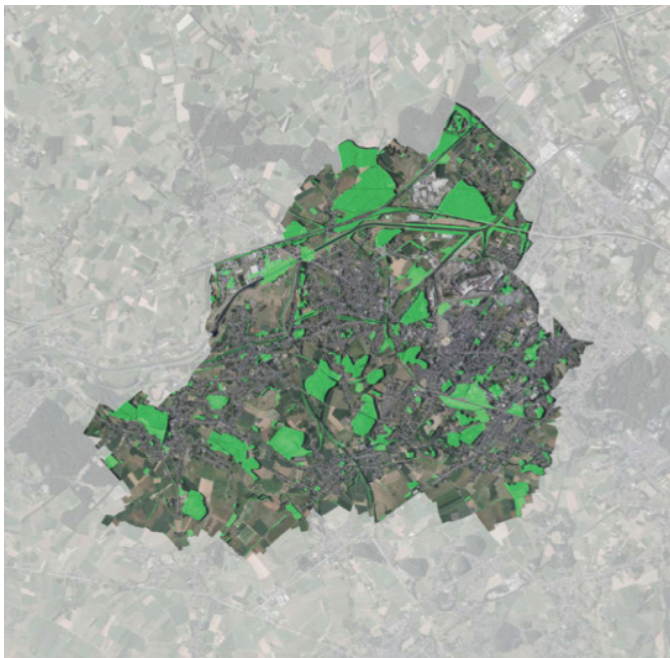
Les sols fertiles



Les transports en commun

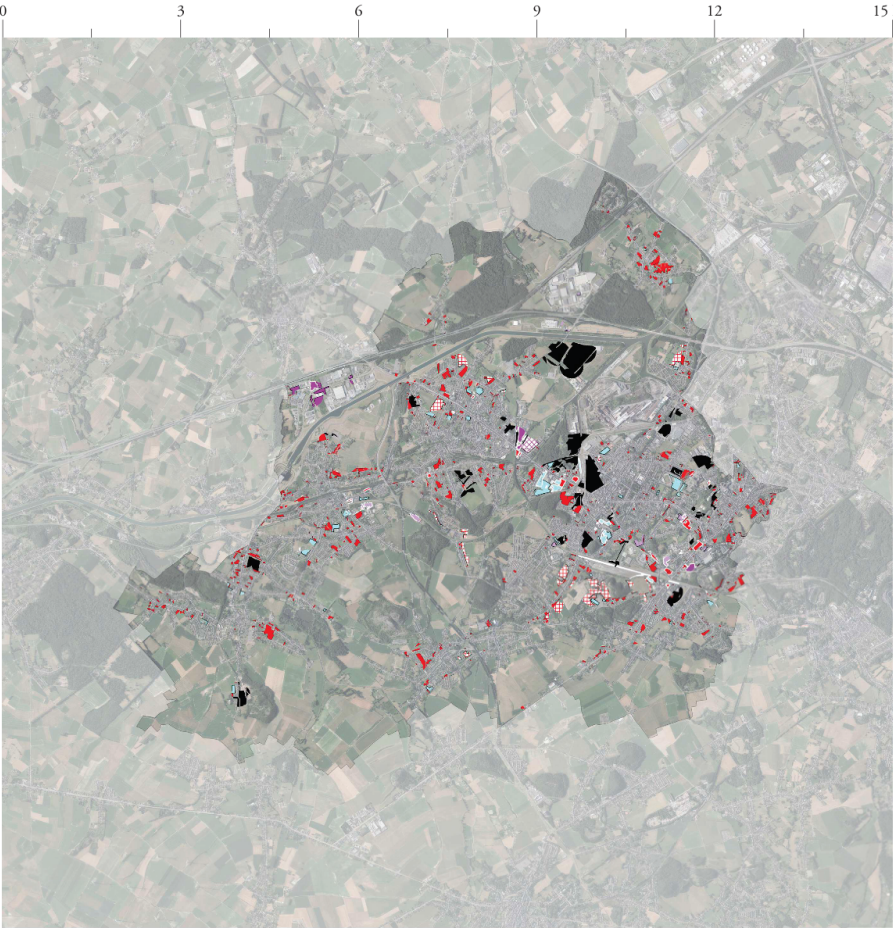


Aléas d'inondation



Les contours du PCDN

2019
Analyse du potentiel foncier au regard des 4 critères



- 
Potentiel résidentiel (pièces plus grandes que 100m²)
- 
Potentiel activité économique industrielle
- 
Potentiel activité économique mixte
- 
Potentiel services publics et équipements communautaires
- 
Potentiel ZACC
- 
Potentiel ZACCE
- 
Zone avec une bordure blanche : potentiel dans friche bâtie non valorisée
- 
Projet scénario 0

Pertinence par rapport au territoire et/ou thématique:

Dans ce projet, c'est l'approche méthodologique qui fait écho à mon travail.

Le fait de choisir quatre critères superposés au plan de secteur me paraît la méthode la plus adaptée pour arriver à une disponibilité foncière correcte et durable.

C'est d'ailleurs cette méthode que je réutilise dans mon travail de lecture du territoire pour comprendre quels terrains il est encore possible d'utiliser pour densifier Erpent.

Sources:

Studio 020 Paola Vigano, IDEA CONSULT, ICEDD, « *La Louvière 2050 : projet de ville* »,

(En ligne), p. 158 - 173, URL : <https://cells.lalouviere.be/public/940649>

Teller J., 2 décembre 2020, Cycle Projet Urbain, Paola Vigano- Le projet de la Ville de la Louvière

(En ligne), URL : https://www.youtube.com/watch?v=uUxXSQ1EF_A (Vi-