

Comité de quartier de Bomel

Une vision d'avenir et des orientations pour l'amélioration durable de la qualité de vie dans le quartier de Bomel

Décembre 2005

Document élaboré dans le cadre d'une participation conjointe de la Ville de Namur et du Comité de quartier de Bomel, dans un processus de concertation avec les citoyens de ce quartier, pour dessiner l'avenir de celui-ci.

Plan du document

- **Introduction**, page 2
- **Chapitre 1** : Un état des lieux de Bomel, par des habitants et utilisateurs quotidiens du quartier p.4
- **Chapitre 2** : Des lignes directrices pour l'aménagement du quartier p. 12
 - ✓ a.- Connaître le quartier p. 12
 - ✓ b.- Habiter Bomel p. 12
 - ✓ c.- Se déplacer à Bomel, p. 14
 - auto et sécurité , p.14
 - auto et stationnement, p. 16
 - transport en commun, p. 16
 - circulation piétonne, p. 17
 - vélo, p. 18
 - ✓ d.- Occuper l'espace public, p. 20
 - carrières d'Asty Moulin, p.20
 - site de l'abattoir, p. 22
 - réseau de petits espaces libres, p. 26
 - ✓ e.- Développer les relations sociales et interculturelles, p. 26
- **Conclusions**, p. 28
- **Bibliographie** et liste des participants p. 28
- **Annexes**
 - ✓ Annexe 1 : adresses d'associations interculturelles p. 30
 - ✓ Annexe 2 : Un avis autorisé sur le site de l'abattoir : celui de Thérèse Cortembos, historienne de l'architecture p. 3
 - ✓ Annexe 3 Cinéma sur la dalle de la gare et complexe commercial à proximité de la gare : l'avis du Comité de quartier de Bomel p.33
 - ✓ Annexe 4 : test de mobilité par des personnes à mobilité réduite p. 36
 - ✓ Annexe 5 : remarques du Service de l'aménagement du territoire p. 42

Pour une lecture abrégée de ce document, voir en priorité le chapitre 2 et l'annexe 3.

INTRODUCTION

une expérience originale de participation à Namur

L'objectif premier du Comité de quartier de Bomel et de la Ville de Namur, et ce qui justifie le processus actuel de participation, est de restructurer un quartier qui part à vau-l'eau, mais qui présente suffisamment d'acquis et de ressources pour permettre de redresser la barre. Cette restructuration ne peut se faire qu'en impliquant les habitants dans des actions engageant leur intérêt d'habiter de façon stable un quartier qui doit se développer en fonction de leurs besoins. La méthode utilisée est celle de la confrontation positive (et donc constructive) avec les autorités publiques concernées.

Pour que ce processus de participation fonctionne, nous pensons que les principes de base suivants doivent être partagés par les participants :

- Notre vision est une vision globale d'intégration du quartier dans le grand Namur. Le quartier n'est pas en soi une île ni un ghetto, et ne doit pas le devenir. De plus, les participants défendent d'abord des intérêts collectifs avant des intérêts individuels.
- Notre vision est constructive et pro-active. L'énergie que nous mettrions à râler, utilisons-la plutôt pour réfléchir et construire.
- Notre vision est progressiste, basée sur le respect de l'altérité, la non discrimination, l'égalité entre individus et entre groupes sociaux ou culturels, la création de liens sociaux.
- Nous affirmons que les rapports de force économiques, sociaux et politiques qui affectent notre société doivent également être pris en compte dans notre action.
- Nous reconnaissons et nous prenons en compte le rôle des mandataires politiques, à savoir : établir des vues prospectives, prendre les décisions¹ et affecter les moyens humains et matériels pour les exécuter. Cette attitude nécessite sa réciproque : la reconnaissance et la prise en compte, par le niveau politique, du rôle des citoyens : ce sont les citoyens, organisés, qui sont le fondement de l'existence du quartier et les acteurs de son évolution. La Ville doit reconnaître les comités de quartier comme partenaires privilégiés, dans l'optique que les citoyens sont au départ et au centre de la démarche de participation: il s'agit d'une démarche du bas vers le haut (« bottom – up »)
- Notre vision est réaliste, tout en soulignant que l'imaginaire est avant tout un mode créatif. Les experts ne doivent pas nous empêcher de « rêver », ils doivent établir la faisabilité des idées élaborées par les habitants.
- Le comité de quartier fonctionne démocratiquement. Pour éviter toute confusion, nous affirmons que le comité de quartier ne représente pas la population (car il n'est pas élu), mais nous estimons connaître le quartier et apporter des éléments réfléchis avec des habitants, qui sont les premiers témoins du fonctionnement du quartier : l'avenir de celui-ci est en jeu, et le comité de quartier se veut très conscient des défis à relever.
- Nous prévoyons des moments où tous les habitants du quartier sont sensibilisés et invités à participer.

Le processus de participation à Bomel : brève description

Le Comité de quartier de Bomel, actif depuis 1997, avait organisé, en juin 2003, en collaboration avec Namur 80, une réunion publique entre les habitants et des pouvoirs publics: SNCB, MET, MRW et Ville de Namur. Seule la Ville était absente, par délibération du Collège échevinal en date du 10/06/03, point n° 72 (refus de participer à la réunion et proposition d'une démarche participative aux habitants de Bomel)

¹ Les responsables politiques sont multiples : Ville, RW, MET, TEC, SNCB, ... Cette diversité ne doit pas être utilisée par les différentes autorités publiques pour se renvoyer la balle : nous demandons aux autorités communales d'organiser la coordination entre autorités publiques, quand cela est nécessaire.

En mars 2004, le Comité de quartier de Bomel et la Ville (le SIC et l'échevinat de la Régie Foncière) se sont rencontrés pour jeter les bases d'une méthodologie de participation, dans une confiance mutuelle en vue d'aboutir à des résultats.

L'objectif est d'arriver à définir un projet global et prospectif d'aménagement du quartier de Bomel, venant d'abord des attentes des habitants du quartier et répondant à leurs besoins, projet travaillé ensuite par les experts consultés par les intervenants.

Plusieurs phases du processus de participation ont été définies :

1.- état des lieux par des habitants et utilisateurs du quartier : quels sont les problèmes, les manques, mais aussi les ressources et les atouts de Bomel ? Ce diagnostic, nécessairement subjectif, est réalisé par un petit nombre de personnes (une vingtaine), choisies par le comité de quartier en fonction de leur position significative à Bomel. Un document de 9 pages (intitulé "Etat des lieux", disponible sur le site www.bomel.namur.be) constitue la synthèse de 2 tables rondes menées fin 2004. L'administration communale, qui a obtenu le feu vert du Collège échevinal pour participer, a réalisé un inventaire urbanistique et a remis des commentaires et précisions sur cet état des lieux.

2.- mise en œuvre de groupes de travail mixtes (habitants et experts délégués par la Ville), dont l'objectif est de transformer les problèmes détectés dans l'état des lieux en objectifs d'aménagement du quartier : re-lister les problèmes et en compléter la liste ; fixer des objectifs de développement du quartier, amener des éléments d'analyse, proposer des actions de développement.

Pour constituer ces groupes de travail, un appel, par toutes boîtes et presse, a été lancé à **tout** le quartier. Il a été précisé, lors de la réunion générale de lancement des groupes de travail, que le comité souhaitait s'élargir à des personnes actives et partageant les principes de base du comité.

4 groupes de travail (GT) ont donc été constitués : **mobilité, espaces publics et habitat, relations sociales et interculturelles, histoire du quartier.**

3.- production d'un rapport de synthèse reprenant

- les conclusions des groupes de travail (le présent rapport), validé par les habitants
- et l'avis des experts publics.

4.- présentation officielle du document aux Autorités communales.

La participation **dans le concret**:

- Les 2 tables rondes (21 octobre et 20 décembre 2004) ont rassemblé 21 personnes.
- La réunion publique du 9 mai 2005 a rassemblé 80 personnes, dont 50 se sont inscrites dans les groupes de travail. 45 ont participé effectivement aux réunions (certaines personnes ont participé à plusieurs groupes de travail):
 - GT « Mobilité » : 17 personnes, dont 2 représentants de la Ville. 2 réunions : le 2 juin et le 30 juin 2005
 - GT « Espaces et Habitat » : 17 personnes, dont 4 représentants de la Ville. 3 réunions : les 25 mai, 8 juin et 22 juin 2005. Plus 2 visites du site de l'abattoir et une du site d'Asty-Moulin.
 - GT « Relations sociales et interculturelles » : 18 personnes, dont 1 représentant de la Ville. 3 réunions, le 2 juin, le 16 juin et le 7 juillet 2005.
 - GT « Histoire », 3 personnes, dont un représentant de la Ville, 1 réunion le 6 septembre 2005
- le Comité de quartier s'est réuni le 12 octobre 2005 (30 personnes) pour valider le rapport
- la réunion publique du 30 novembre a rassemblé 65 personnes, pour compléter le rapport et le valider, afin de le présenter aux autorités communales.
- La participation s'exerce également par le site web (www.bomel.namur.be), un outil permanent permettant
 - au Comité de quartier et à la Ville ainsi qu'à d'autres acteurs de mettre des infos en ligne (**communication**)
 - aux gens d'intervenir ou de réagir (**participation**)

Chapitre 1

Un état des lieux de Bomel, par des habitants et utilisateurs quotidiens du quartier

Résultat des 2 tables rondes tenues à Bomel, en octobre et décembre 2004,
à l'initiative du comité de quartier de Bomel

Le chapitre repris ci-dessous est basé principalement sur les résultats des « tables rondes » organisées par le comité de quartier de Bomel, le 21 octobre et le 20 décembre 2004.

*Nous avons voulu travailler collectivement sur les **perceptions** de quelques habitants et usagers du quartier, que nous remercions pour leur participation active. En aucun cas, nous ne prétendons être représentatifs ni objectifs. Le fait d'avoir participé aux tables rondes ne signifie pas nécessairement un accord total de chaque participant avec le contenu de la présente synthèse. D'autre part, ce document peut intégrer des opinions non encore prises en compte.*

Des données plus précises sur les paramètres du quartier, dans la mesure où elles sont disponibles, seront fournies par l'administration communale.

Ce rapport a servi de base à la 2^{ème} étape, à savoir l'élaboration d'orientations pour le développement du quartier de Bome (voir chapitre 2).

Ont participé aux tables rondes du 21 octobre et du 20 décembre 2004:

Monsieur Bamps, Marie France Barbay, Vincent Bertrand, Serge Carpentier, Jacques Chainiaux, Guy Dehousse, Valérie Delpierre, Hugues Desrosiers, Guy Devienne, Pierrot Dufaux, Michel Grawez, Catherine Hanozin, Eugène Hermann, Nermin Kumanova, Philippe Lefèvre, Luc Liard, Philippe Moriamé. Claude Ruol, Micheline Somma, Noëlle Tonglet, Dominique Weynants

Bomel : un quartier aux limites floues ?

D'un point de vue social et historique, Bomel s'est construit et structuré

- autour de la paroisse (église consacrée et ouverte au culte le 3 juin 1906, paroisse créée en 1925), avec une extension à l'avenue du Transvaal (chapelle et salle St Vincent inaugurées le 8 décembre 1967)
- et aussi autour de (ou plutôt derrière) la gare : les premiers habitants étaient majoritairement, au début du XX^e siècle et jusque dans les '50, des ouvriers et employés du chemin de fer, obligés d'habiter dans un rayon de 5 km de leur lieu de travail.

Schématiquement, Bomel semble occuper la zone géographique triangulaire comprise entre la vallée de l'Arquet à l'est et la vallée du Houyoux à l'ouest, soit la rue d'Arquet – rue Biéva et la rue Nanon - rue de l'Industrie. Au nord, Bomel débouche sur une zone rurale, marquant le début de la plaine de Hesbaye (ferme de Berlacomine). La proximité de Bomel avec cette zone rurale constitue d'ailleurs un élément jugé très positif, et à conserver à tout prix. Une partie de cette zone rurale est fortement lotie : rue du Réservoir, rue Derenne, avenue du Panorama – avec un quartier appelé encore « Etrimmo » ou « parc du Transvaal », avenue du Bon Air, et le quartier du Transvaal.

Au sud, le triangle se referme à l'angle de la rue de Bomel et du fond d'Arquet.

Tant l'est que l'ouest sont marqués par des falaises abruptes d'anciennes carrières, renforçant l'effet « 2 vallées » et la quasi absence de communications est-ouest. Pour rejoindre Namur en venant du haut de Bomel, il faut s'engager dans une sorte d'entonnoir dans la rue de Bomel, ou bien prendre le Tienne aux Balouches. A moins de faire un long crochet par Vedrin Comognes via le Rond-Chêne, et rejoindre la rue d'Arquet.

Ajoutons enfin que, dans le public, Bomel est souvent délimité au territoire englobant le boulevard du Nord et ses rues perpendiculaires, ainsi que la rue Léanne et une partie du boulevard d'Herbatte, parfois aussi le Pied Noir. Sa frontière avec St Servais est faiblement perçue car il n'y a pas de barrière naturelle ni artificielle, hormis la tranchée de l'ancienne ligne ferroviaire Namur-Tirlemont, toutefois peu perceptible à distance.

Frontières floues, donc, et qui dépasseraient la définition d'un quartier de « première couronne » c'est-à-dire un faubourg de Namur avec un « espace urbanisé au sens de la continuité du bâti² », à l'inverse de la 2^{ème} couronne « où l'on trouve des zones non bâties séparant des îlots de peuplement³ ». Une définition de Bomel, différente de celle de l'Atlas géostatistique, inclurait donc des éléments de la 1^{ère} et de la 2^{ème} couronne. Notons que la « continuité du bâti » gagne... du terrain et tend à faire disparaître les zones libres et vertes au vu des lotissements en cours ou en projet...

Outre les barrières naturelles (les coteaux des 2 vallées, renforcés par les falaises des carrières, et la plaine de la Hesbaye), 2 autres barrières sont intervenues : la chaussée de Louvain, construite entre 1725 et 1753 et surtout le chemin de fer (L'isolement du quartier date de l'ouverture de la « gare en bois », lors de la construction du chemin de fer en 1843, sur le glacis de l'enceinte bastionnée de la ville. Ce glacis s'étendait sur une distance de 1000 mètres, et aucune construction en dur ne fut permise avant 1860, date de la démilitarisation et de la démolition de l'enceinte. La nouvelle gare en dur date de 1864.)

A l'absence de communications est-ouest dans le quartier s'ajoute une difficulté nord-sud : les seuls passages vers le sud sont le pont de Louvain, le pont d'Heuvy, et le passage piéton de la gare. La passerelle d'Herbatte est trop éloignée pour être utilisée par la grande majorité des habitants de Bomel.

Le nom de Bomel a supplanté celui d'Heuvy. On peut faire l'hypothèse que « Heuvy » était le nom du faubourg, et « Bomel » (ou « Beaumel » sur une carte de 1830⁴), était un lieu-dit. A l'est du quartier, l'école communale de Bomel s'appelle toujours école d'Heuvy, tandis qu'à l'ouest, le pont sur le chemin de fer est toujours appelé « pont d'Heuvy ». Une carte de Namur, éditée en 2002 par Cartobel, indique encore « Heuvi », mais pas Bomel⁵.

Bomel viendrait de « baume », qui signifiait « cavité souterraine » : ces cavités étaient nombreuses, suite à l'extraction de la pierre et surtout de la pyrite de fer : le nom de la rue de Fer et de la Porte de Fer en découlent. La rue de Bomel était le prolongement de la rue de Fer, (avant la construction de la chaussée de Louvain au 18^{ème} siècle) et menait vers Tirlemont et Louvain : le chemin de Bomel (devenu plus tard la rue de Bomel) a donc toujours été une voie de pénétration vers Namur. Mais l'intensité croissante du trafic actuel, sur une voirie ancienne, étroite et sinueuse, ainsi que l'inadéquation d'une planification insuffisante de

² D'après l' « Atlas géostatistique des quartiers », Michel Poulain, Gedap et UCL, 1999, page 10

³ D'après l' « Atlas géostatistique des quartiers », Michel Poulain, Gedap et UCL, 1999, page 10

⁴ Watelet Marcel, Cartographie et politique dans la Belgique du XIX^{ème} siècle, Crédit Communal, 1987, page 127

⁵ Vers l'Avenir du 11 janvier 2005, page 19, au sujet de la carte de parking pour les riverains, parle de « *Jambes, Salzinnes, Bouge et le quartier derrière la gare* ». (sic)

l'aménagement du territoire, et plusieurs erreurs d'aménagement de celui-ci, ont entraîné une saturation croissante de cette rue, devenue inapte à remplir cette fonction séculaire de voie pénétrante.

L'Atlas géostatistique des quartiers définit le quartier de « Bomel-Heuvy ». Les limites définies par la ville sont les suivantes :

- ❖ à l'est : le boulevard d'Herbatte, jusqu'à quelques mètres avant la rue des Carrières
- ❖ au nord : le début de la chaussée de Louvain jusqu'à l'intersection avec la rue A. Procès et la rue de la Montagne ; la rue d'Arquet jusqu'à l'allée du Moulin à vent et le Fond des Rosiats ; l'avenue du Transvaal jusqu'à la salle St Vincent ; le côté gauche de la rue du Réservoir ; la rue Nanon jusqu'à hauteur de la rue Derenne Deldinne (celle-ci n'étant pas incluse dans Bomel-Heuvy)
- ❖ à l'ouest : le côté droit de la rue Muzet
- ❖ au sud : le chemin de fer.

Si on prend l'entité paroissiale, qui fut créée en 1925 et délimitée par un « décret épiscopal » du 3 juin 1926, modifié le 2 septembre 1955, les limites de Bomel (avec l'appellation actuelle des rues) sont

- ❖ à l'est : la rue des Carrières (perpendiculaire au bd d'Herbatte)
- ❖ au nord : le quartier du Transvaal, le quartier dit « Etrimo » et l'allée du Moulin à Vent. Le Pied Noir fait donc partie de Bomel.
- ❖ à l'ouest : la rue Asty Moulin, rue Florent Dethier et le Tienne aux Balouches
- ❖ au sud : le chemin de fer

Mais les limites d'un quartier ne sont pas uniquement administratives et physiques : les habitants en ont une représentation en termes d'appartenance fondée sur les relations sociales : le quartier, c'est aussi là où, enfant, on s'est fait des copains en jouant dans des espaces publics ou privés, c'est là où se trouvaient les mouvements de jeunesse, les écoles maternelles et primaires, qui rassemblaient la quasi totalité des enfants du quartier. De nos jours, les écoles libres de Bomel sont fermées (la dernière a fermé fin des années '80), les espaces de jeux ont presque tous disparu, la paroisse et les fêtes liées à la paroisse rassemblent moins de gens : les limites subjectives du quartier se sont réduites, notamment par la réduction de la vie associative pour les enfants et adolescents. *« Mes enfants vont à l'extérieur car ils ne trouvent plus ce qu'ils cherchent à Bomel. Les copains ne sont plus à Bomel. Quand j'étais jeune, oui. Le quartier est infesté par la circulation, il n'y a plus d'espaces pour jouer, il faudrait au moins un terrain pour faire la 'guerre des boutons'. On ne fait plus de traîneau sur la rue de Bomel. »* L'école était et reste aussi un lieu privilégié de rencontres entre parents, débouchant sur une sociabilité. Les commerces de proximité, pour d'autres adultes, constituaient également des repères à dimension sociale.

Bomel : un quartier ou des quartiers ? En tout cas un quartier à la fois proche du centre ville mais coupé de ce centre.

A l'intérieur, Bomel est perçu comme un **quartier morcelé**, une mosaïque, non seulement géographiquement, mais aussi socialement.

Par la présence de nombreux logements sociaux (rue de Bomel, rue des Maraîchers), la présence du Fonds du Logement (FLW, rue de Bomel, rue de la Pépinière, rue Bayar), la présence de très nombreuses organisations publiques ou privées d'aide et d'accueil à des personnes en situation de précarité (Arche d'Alliance, Resto du Cœur, Abri de nuit, Saint

Vincent de Paul, Fondation Gendebien, Maison médicale - liste non exhaustive), le bas de Bomel attire aussi une population en situation de précarité.

A cela s'ajoute un phénomène visible, à savoir le remplacement d'habitants autochtones par des personnes d'origine allochtone, appartenant particulièrement aux communautés turque et albanaise. Ce phénomène est visible dans les rues perpendiculaires au boulevard du Nord, là où se trouvent 2 mosquées (rue Bayar et rue Marie Henriette). Est-ce la présence de mosquées qui attire des habitants de religion musulmane, ou bien sont-ce les habitants musulmans qui ont favorisé l'implantation des mosquées ? Le débat n'est pas tranché. Mais il est connu que l'implantation d'une communauté dans un voisinage y attire le regroupement de nouveaux membres de celle-ci. On note aussi la présence de familles et personnes d'Afrique noire, assez perceptible du côté est du quartier.

Cette présence grandissante de populations d'origine allochtone doit être prise en compte : ces nouveaux habitants sont sédentaires et constituent donc une population importante dans le développement futur du quartier. Cela pose la question complexe de son intégration dans le quartier, du risque perçu de « ghettoïsation⁶ » dans certaines rues (comme la rue Piret Pauchet, par exemple) et du risque de perte d'une multiculturalité locale. Cette dimension multi-culturelle est soulignée comme un élément positif du quartier par une partie des participants aux tables rondes, à condition que les différentes communautés soient en contact les unes avec les autres, ce qui ne semble pas être encore le cas. Le problème non résolu de la construction d'une mosquée et d'un centre culturel turc, et des réactions négatives engendrés par ce projet, en sont le signe visible.

Un autre élément capital relevé est la diminution du nombre de maisons unifamiliales au profit de logements fragmentés en appartements, studios et kots, ce qui amène plusieurs problèmes :

- une augmentation du nombre d'habitants sans augmentation de la surface habitable, et donc une dégradation possible des conditions de logement, du bien-être, de la propreté publique et une surcharge des espaces libres déjà réduits.
- une augmentation des voitures et de leur stationnement, s'ajoutant aux problèmes endémiques de mobilité et de parking de la périphérie namuroise
- une population en précarité et/ou en forte rotation et donc perçue comme ne participant pas aux activités créant liens sociaux et convivialité dans le quartier
- une surcharge potentielle des services publics (eau, gaz, électricité, voiries, crèches, etc...)

Enfin, le haut du quartier (dans lequel nous incluons la rue Léanne) est composé de maisons, voire villas, où habite une population que l'on pourrait qualifier de « classe moyenne ». Date des constructions : avenue du Transvaal : début du 20^{ème} siècle ; quartier du Transvaal - Propriété terrienne : début du lotissement en 1953 ; Parc du Transvaal - Etrimmo : années '70 ; Clos des Serins et alentours (environ 70 maisons) : fin 20^{ème} et début 21^{ème} siècle. Un lotissement de 104 maisons est en projet avenue du Bon Air, en surplomb des carrières d'Asty Moulin. C'est une population stable, essentiellement propriétaire, connaissant peu de mouvements.

Les lotissements se développent dans la zone rurale. Ces nouveaux habitants, de 2^{ème} couronne, ne sont pas perçus comme participant à la vie sociale du bas de Bomel, mais plutôt vivant en vase clos dans leur quartier et y développant leurs propres activités conviviales.

⁶ le ghetto est ici entendu au sens d'un milieu refermé sur lui-même, en marge de la société. Il n'est pas le fait des seuls nouveaux arrivants. Voir jadis Harlem, Varsovie...et, à l'origine du mot, celui de Venise en 1516.

L'usage de la voiture (plutôt que le vélo ou la marche) est favorisé par les distances, par la rudesse de la côte de Bomel, par l'étroitesse de la voirie et l'étroitesse voire l'absence de trottoirs dans certains rues.

Encore une fois, cette diversité sociale du quartier est perçue comme un atout plus que comme un obstacle. Mais les observations, depuis 10 ans, des professionnels du médico-social est que le morcellement social de Bomel augmente, que les différences s'accroissent : la diversité statistique ne pourrait donc être qu'une juxtaposition de solitudes catégorielles.

Cette diversité se marque aussi par le fait qu'on peut distinguer

- les **habitants sédentaires** : ceux qui sont installés dans le quartier, qui y ont acheté un logement, qui y vieilliront
- les **habitants « en transit »**, attirés par le nombre de petits logements, et par la proximité de la gare et du centre-ville, habitants souvent jeunes, au début de leur carrière professionnelle et encore peu stabilisés
- les **habitants socialement défavorisés**, attirés par le prix encore modéré de loyers, la profusion d'organismes sociaux et la proximité du centre et de la gare.

Les 2 dernières catégories sont peu impliquées dans la vie communautaire du quartier. La 1^{ère} catégorie est segmentée géographiquement et culturellement. Mais si les sédentaires sont la base d'une vie plus sociale, comment faire en sorte qu'ils se rencontrent, au-delà de leur éloignement physique et de leurs différences culturelles ? C'est sans doute là un des nœuds du développement du quartier. Les structures paroissiales semblent de plus en plus marginalisées comme lieux de rencontre, au vu à la fois de la laïcisation et de l'arrivée importante de personnes d'autres cultures et religions. Mais à défaut d'installations communales adéquates, la Maison des Œuvres et la salle St Vincent continuent à remplir une fonction importante pour une partie de la population qui n'a pas oublié totalement les acquis du passé paroissial, ou qui n'attribue pas d'importance à l'origine paroissiale des bâtiments et activités. Citons la fancy-fair du 1^{er} mai, la fête des Anes, les installations couvertes de pétanque, la bibliothèque, la BDthèque, somme non exhaustive d'activités, dont l'attrait déborde largement le quartier, sans oublier, bien sûr, la grande brocante du 1^{er} mai, sans doute l'événement bomellois le plus connu et le plus médiatisé à l'extérieur du quartier.

Enfin, plusieurs ensembles de logements sont en construction (une vingtaine d'appartements rue de Bomel, une trentaine rue Nanon,...) et vont probablement amener des ménages jeunes : c'est positif pour le quartier, c'est une opportunité à saisir pour son dynamisme, mais cela se fait sans mesures d'accompagnement par les autorités publiques, sans espaces publics verts ou bâtis, pour favoriser les rencontres et la convivialité (« *Il n'y a plus d'endroit pour se dire bonjour. Il ne reste que l'épicerie La Chaumière* »).

Quelle(s) image(s) du quartier ?

Bomel n'a pas une bonne réputation à l'**extérieur du quartier**, comme les quartiers de « derrière la gare » dans beaucoup de villes. Si des turbulences (parfois joyeuses) liées à la circulation de nombreux étudiants (IESN, IATA et ITN) sont soulignées, les problèmes signalés sont plutôt dus à la mauvaise qualité du passage de la gare et de son entretien défaillant. Le Quotidien de Namur, dans son édition du 17 décembre 2004, signale que la gare de Namur occupe la 2^{ème} place parmi toutes les gares belges en terme d'agressions physiques (phénomènes de racket, dont les étudiants sont les principales victimes), juste après la gare du Midi à Bruxelles. Cette insécurité du passage de la gare du côté de Bomel, où le mauvais

éclairage, les multiples encoignures sombres, les pannes d'ascenseur et d'escalators, le tagage et la malpropreté, la fermeture nocturne, alimentent la barrière psychologique à l'endroit de ces lieux jugés peu sûrs par la presse et donc l'opinion publique. Cette insécurité rejaillit sur le quartier de Bomel, déjà abusivement suspecté de dangerosité par une opinion mal informée de sa qualité de voisinage. Si on ajoute les représentations mentales liées à la prison et à l'abattoir... et la présence de nombreuses organisations sociales d'aide à des personnes socialement fragilisées, l'image du quartier à l'extérieur de celui-ci est plutôt négative

Bien que certains Bomellois expriment un sentiment d'insécurité – mais sans avoir jamais subi de passage à l'acte -, le sentiment des participants est globalement positif : **ils parlent d'un quartier calme, tranquille, serein, sans problèmes spécifiques de sécurité** : la pharmacie devant l'église n'a pas de guichet de nuit, à l'étonnement de certains clients venant du dehors du quartier, et il n'y a jamais eu de problèmes ; l'école communale d'Heuvy, dont le directeur est également directeur de celles de Loyers et de Basse Enhaive, connaît ici une situation plus calme que dans les 2 autres implantations citées ; les propriétaires d'Herbatte à l'ouest de la rue des Carrières, ne clôturent pas leurs jardins... Il est très fréquent de constater, dans les villes d'un certain âge, une méfiance des non-résidents à l'endroit des quartiers dits populaires et de leurs habitants aux revenus modestes, alors que ces derniers y vivent normalement et en revendiquent la qualité de vie communautaire.

Si l'image « intérieure » du quartier est donc celle d'un quartier vivant, modeste, populaire et où il fait encore bon vivre, tout le monde souligne le **sentiment de négligence et d'abandon du quartier par les autorités publiques**. « *Il y plus de 20 ans, mes parents avaient trouvé ce slogan : "Namur la belle, Bomel poubelle !!! " Et cela reste toujours le même en 2005 !* » dit un participant... Bomel est un quartier délaissé, non pris en compte, une espèce de fourre-tout sans développement réfléchi et organisé, à part le cas du boulevard du Nord (là où la Région wallonne a investi, non sans générer d'autres problèmes): laisser-aller dans l'urbanisme, laisser-aller dans le plan de circulation et du stationnement, où d'anciennes voiries étroites sont devenues des voies de pénétration (rue Nanon, rue de Bomel, rue d'Arquet, Tienne aux Balouches, Moulin à Vent...), laisser-aller dans l'aménagement des espaces publics (carrières d'Asty Moulin, site de l'abattoir), des voiries : citons par exemple la dégradation de la rue Nanon ou celle des garde-corps du pont de Louvain, et des cheminements piétons, dont beaucoup ont été privatisés sans vergogne⁷. Il semblerait qu'un des rares aménagements faits par la Ville ces dernières années ne concernerait que le square rue d'Arquet, lieu appelé aussi « les quais ».

Il semblerait aussi qu'aucun effort ne soit consenti concernant une politique de mobilité en transport en commun. Une participante cite plusieurs personnes âgées, dont sa grand-mère, qui prennent le taxi pour revenir de la ville car il n'y a pas de bus direct Centre ville - Bomel.

Pourquoi cet abandon ?

- Parce qu'il n'y a pas d'échevin bomellois ?
- Parce que les stéréotypes négatifs concernant le quartier fonctionnent à plein, y compris et surtout chez les hommes politiques et dans l'administration communale ?
- Parce que Bomel est implicitement perçu par eux comme une réserve d'espaces pour y mettre des fonctions que le centre-ville ne peut plus assumer ? Bref, une **espèce de colonie**, que l'on utilise, mais dont le développement réel et durable ne sera pris en compte que plus tard. Est-ce à dire jamais ?

⁷ voir l'Atlas routier édité par la Province en 1846.

Des manques mis en évidence

- Il manque une vision globale de la planification de la ville et de ses composantes, dont Bomel, pour l'avenir de moyen et long termes, pour leur développement structurel et fonctionnel, afin de parer à l'improvisation, l'opportunisme, les erreurs de jugement, la confusion et le laisser-faire. Il manque un PCA élaboré avec les habitants et, pourquoi pas, une révision de certains éléments du plan de secteur.
- Il manque une politique du logement et de l'habitat, qui doit inclure mais dépasser la seule création et gestion de logements sociaux, avec une maîtrise de l'application des législations d'urbanisme et de la pratique des incitations à l'investissement privé structurant (logements, services, emplois).
- Il manque une stratégie de mise en œuvre progressive des grandes filières de valorisation des friches et des structures recyclables (comme les carrières et l'abattoir), de la création de l'habitat urbain, de la réalisation des voiries complémentaires indispensables, etc.
- Il manque des liaisons piétonnes faciles et agréables vers la Corbeille
- Il manque des équipements collectifs pour créer des lieux pluralistes de sociabilité et de services, avec une dimension interculturelle importante, vu l'évolution démographique du quartier.
- Il manque des espaces verts, où on puisse faire des fêtes, pique-nique, apéros et barbecues entre habitants. Il n'y a aucun endroit pour jouer au ballon (foot, basket,)
- Il manque un maillage, une mise en réseau de différents lieux collectifs et espaces publics, vu le morcellement du quartier (il n'y a plus un unique centre de Bomel, même si l'ancien noyau autour de l'église devra connaître une revalorisation fonctionnelle), avec des cheminements et liaisons(raccourcis) piétons et cyclistes plus nombreux.
- Il manque des contacts avec et entre les différentes communautés culturelles, notamment avec la communauté d'origine musulmane, pour commencer à dépasser peurs et affabulations mutuelles. Comment transformer cette diversité sociale et culturelle en atout ? Rôle préventif, avant que ne se créent des rejets mutuels. Un obstacle serait l'inaction des pouvoirs publics, entre autres par carence d'équipements créant progressivement des lieux et activités de sociabilité.
- Il manque une politique de mobilité et de transport (à l'échelle de l'agglomération), gérant les flux de voitures en transit (quantité de voitures et leur vitesse), le parking-ventouse, et incluant une sécurisation du réseau routier dans des endroits qui le nécessitent (passages protégés, casse-vitesse ou autres)
- Il manque une politique de transport en commun : des bus urbains qui relieraient, par exemple, le parc du Transvaal à Salzinnen en passant par le centre-ville (voir le projet, jamais réalisé, de la « ligne 74 »)
- Il manque une association des commerçants (malgré des tentatives)

- Il manque des bistrots (avis non unanime !): il n'y en a plus beaucoup...
- Il manque des espaces communautaires dans les logements sociaux
- Il manque des lieux de loisirs pour les enfants, ces « oubliés ». Il manque une « maison des enfants », avant une « maison des jeunes ».
- Il manque des espaces pour les ados. Ils flânent en rue et dans les lieux publics (gare), livrés à eux-mêmes dans une ville qui les ignore.
- Il manque une culture d'espoir, positive et valorisante, sur le quartier, portée par tous.
- Il manque un comité de citoyens, large et pluriel, dont la base pourrait être les participants à ces tables rondes, pour la suite des choses.

Bref,

- Il manque une politique spécifique et concertée des autorités communales, qui prenne en compte les spécificités des habitants et leurs besoins, tout en veillant à l'intégration la meilleure du quartier dans le grand Namur.
- Il manque une capacité de voir les évolutions du quartier et de s'ajuster en conséquence, notamment au niveau de l'aménagement de l'espace public.
- Il manque, pour répondre aux besoins, des investissements publics et privés, agissant selon une dynamique concertée dont le pouvoir public doit être l'inspirateur et le garant.

Des atouts mis en évidence

- la proximité avec le centre-ville et la gare, qui permet une mobilité à pied (notamment pour rejoindre les écoles et les services de la Corbeille)
- la proximité avec les zones rurales du nord du quartier
- des maisons, encore accessibles financièrement, avec certaines possédant encore des jardins
- quartier agréable, qui évolue, change, malgré le discours ambiant qui donne une image négative du quartier
- des friches et structures recyclables (abattoir, carrières, terrains vacants, maisons à retaper...), exploitables pour le développement du quartier et de la ville. Ce potentiel doit être exploité, et non pas abandonné ou détruit.
- une diversité sociale et culturelle, richesse à exploiter
- une évolution vers un rajeunissement de la population : profiter de cette évolution et du fait que les liens sociaux entre adultes se créent souvent à partir de leurs enfants pour offrir aux enfants des espaces de jeux, de sport, de loisirs. « *Ayons une vision pour les enfants, les adultes suivront* » dit un participant. Il faut à Bomel, comme à d'autres quartiers, une véritable stratégie pour inciter de nouvelles familles à s'y établir en permanence.

Chapitre 2

DES LIGNES DIRECTRICES POUR L'AMENAGEMENT DU QUARTIER

Ce texte ne se veut ni complet, ni définitif. Il indique des orientations, des lignes directrices et des demandes formulés aux autorités (en encadré dans le texte). Les thèmes abordés par les groupes de travail du comité de quartier (mobilité, espaces et habitat, relations sociales et interculturelles, histoire), ne peuvent être abordés de façon cloisonnée. Le présent rapport est une synthèse des apports des tables rondes et des différents groupes de travail, et non les « minutes » de ces réunions.

a.- Connaître le quartier

L'histoire du quartier, son origine, les étapes de son évolution, les éléments qui ont structuré la construction de ce faubourg et ses relations avec la ville,... permettent de réfléchir aux lignes directrices de son développement futur. Connaître le passé éclaire le présent et le futur et permet, peut-être, de ne pas reproduire des erreurs passées en matière d'urbanisme et d'aménagement.

Ce groupe de travail s'est déjà penché sur l'histoire

- du château de l'horloge,
- de l'église de Bomel
- des chanoines de Latran et la paroisse
- de la ligne de tram Namur-Forville
- des carrières d'Asty-Moulin.

D'autres suivront, comme

- la ligne de bus Namur-Vedrin
- la Compagnie du Nord et Bomel

Il est demandé à la Ville de faciliter l'accès aux sources documentaires (archives, fonds des cartes postales,...)

b.- Habiter Bomel

Bomel est essentiellement un quartier d'habitat. La proximité de la gare et du centre ville, l'existence de maisons familiales, avec la présence de jardins, dans des prix jugés encore abordables, sont des atouts. La présence d'écoles importantes (école communale d'Heuvy, IATA, ITN) et de nombreux services à vocation sociale, caractérisent aussi le quartier, dans une fonction mixte habitat – zones communautaires. Les fonctions « bureaux » et « commerces » se concentrent et se développent principalement le long du boulevard du Nord. Une proportion d'ateliers, d'entrepôts et de commerces spécialisés émaillent le quartier, sans lien avec l'habitat et générant un trafic de camions et voitures.

Mais cet habitat change :

- les maisons unifamiliales se transforment en kots et studios (surtout des studios : peu d'étudiants kotent à Bomel, vu la mauvaise réputation du quartier), ce qui provoque une augmentation du nombre d'habitants sans augmentation de la surface habitable, d'où

perte de qualité, au profit de promoteurs (le plus souvent de simples particuliers...) Le calcul est simple : une maison unifamiliale se loue environ 700 euros par mois. Divisée en 3, elle se loue (pour une pièce, parfois occupée par 5 personnes) 300 à 500 euros * 3, soit de 900 à 1500 euros de location pour une maison fragmentée...Et que dire si elle est divisée en 10 kots! L'exiguïté, la salubrité et la sécurité des logements sont en rapport avec la situation précaire des locataires, et le problème des expulsions est présent. (nb : le nouveau règlement sur les permis de location va permettre sans doute de contrôler et d'améliorer la qualité des petits logements de moins de 28 m², mais pas d'enrayer le phénomène de fragmentation)

- l'évolution de segments entiers de certaines rues laisse présager la création de ghettos économiques ou ethniques, favorisés par la spéculation foncière et ses effets sur la qualité de l'habitat. Nous attirons l'attention sur le lien, maintes fois observé, entre la dégradation d'un quartier et sa « ghettoïsation »⁸
- de nouveaux immeubles à appartements apparaissent (rue Nanon, rue de Bomel)
- des lotissements importants sont en projet (avenue du Bon Air)
- des terrains ou friches sont disponibles à la construction (rue du Temple par exemple)
- le réseau des égouts est ancien et sous-dimensionné. Il le sera encore davantage suite aux nouvelles constructions en cours ou en projet. Déjà maintenant se posent des problèmes d'inondation de caves pour les maisons situées en haut de la rue de Bomel, ce qui pose des problèmes d'habitabilité et de sécurité. De plus, l'Arquet est un égout. A ciel ouvert jusqu'au « Pelé cul », puis souterrain. Odeurs pestilentielles, en été, rue F. Biéva et d'Arquet. Qu'est-il prévu dans le plan d'égouttage ? Une épuration en amont (Vedrin et Champion) ? Une couverture sur son parcours à ciel ouvert ?
- le réseau de distribution de gaz de ville est incomplet.

Pour le comité de quartier, les principes suivants doivent guider les actions à entreprendre concernant l'habitat et le logement à Bomel :

- **Bomel doit rester prioritairement un quartier d'habitation**
- Le logement de type familial doit absolument être favorisé, dès maintenant et à l'avenir
- Les nouveaux immeubles doivent être construits dans le respect du bâti existant
- Les « dents creuses », les entrepôts ou ateliers en cessation d'activité, situés à proximité d'habitations, doivent faire place à de nouvelles habitations et à des espaces libres à l'usage des habitants du voisinage. Il n'est pas souhaitable que des immeubles de logement soient transformés en commerces et bureaux.
- Tout lotissement ou construction importante de logements doivent faire l'objet d'une étude attentive, notamment sur les flux de circulation et sur l'égouttage, et de mise en place de solutions de sécurité adéquates pour le quartier.
- Les équipements en termes d'égouttage et de distribution de gaz de ville doivent être de qualité et accessibles, pour tous les habitants.

⁸ Attention ! Il est normal que des immigrants de même origine se regroupent en terre d'accueil. Ce phénomène naturel est évolutif car, au terme de la première génération, l'essaimage et la dispersion commencent. Ce qui est socialement critique est que le groupe demeure à long terme fermé sur lui-même. Cette solitude prolongée est souvent accompagnée de pauvreté. Elle génère alors un déséquilibre nocif pour le groupe et son entourage.

Demandes adressées aux autorités publiques

- Pour maintenir la priorité à l'habitat et pour arrêter la fragmentation (résultat de la spéculation), nous réclamons un **PCA sur le quartier de Bomel**. Ce PCA définira notamment les endroits où pourront se développer les 3 différentes fonctions déjà présentes dans le quartier [(1) zones de bureaux – commerces – PME ; (2) zones communautaires (administrations, écoles, SNCB, lieux de cultes, services sociaux... ; (3) habitat)] d'une façon exclusive ou dominante selon des paramètres d'urbanisme nécessaires.
- Comme la réalisation d'un PCA prend 3 ans, nous réclamons des **mesures transitoires de protection de l'habitat**, notamment par la suspension, jusqu'à l'approbation du PCA, de l'émission de permis d'urbanisme pour la fragmentation de maisons, et, en cas de travaux de fragmentation sans permis d'urbanisme, l'exigence de remise en état initial par le propriétaire. Bien sûr, les aspects juridiques doivent être étudiés, mais le laissez-faire actuel, favorable à la spéculation, ne peut continuer.
- Nous demandons que le Service d'inspection du Service Logement soit particulièrement actif à Bomel pour répertorier et contrôler les petits logements et l'insalubrité.
- Nous demandons un **inventaire des « dents creuses »**, à savoir tout terrain, entrepôt, maison vide, bâtiment abandonné, susceptibles d'être bâtis ou transformés en logements, que ce soit des propriétés publiques (Régie foncière, RW, ...) ou privées.
- Nous demandons que soit envisagée une **révision du Plan de Secteur**, élaboré dans les années '60 et '70, donc fortement dépassé par l'évolution de notre société. Les modifications à y apporter concernent la mise en zone verte de zones prévues pour d'autres fonctions, tels que, par exemple, les crêtes des carrières d'Asty Moulin, la vallée de l'Arquet, les parties bâtissables de la carrière d'Asty Moulin, les terres agricoles non encore reprises dans la « zone d'intérêt paysager ». La qualité de l'habitat dépend aussi de la présence de zones vertes de qualité.
- Nous demandons que la Ville adopte une politique d'acquisition immobilière et de mise en marché, pour fin de développement continu de la fonction d'habitat à Bomel, prpore à mobiliser aussi l'initiative privée.
- Nous demandons que la Ville mette sur pied, à l'exemple de la Ville de Bruxelles, une bourse des propriétés en friche, pour achat collectif, afin de stimuler la réalisation de logements à Bomel (et sur l'ensemble des quartiers de Namur).

c.- Se déplacer dans et à Bomel

Principes : il s'agit de

- se défendre contre les nuisances et l'insécurité dues à l'usage de la voiture : intensité du trafic de transit, vitesses exagérées, parking-ventouse
- promouvoir la « multimodalité » dans les déplacements : auto, bus, marche, vélo

Auto et sécurité : trop de trafic, trop rapide ! Remettre le trafic de transit dans le "droit chemin" !

- vitesse du trafic
 - soit dans des voiries rectilignes, favorisant la vitesse (rue frères Biéva, rue d'Arquet, avenue du Transvaal, bd d'Herbatte, bd du Nord)
 - soit dans des voiries étroites et/ou sinueuses (rue de Bomel; carrefour dangereux entre avenue du Transvaal, rue de Bomel et rue Derenne; rue Nanon - où une habitante signale qu'à plusieurs reprises, un camion a heurté et endommagé sa loggia du 1^{er} étage !...)

- des priorités de droite « dangereuses » c'est-à-dire peu respectées comme au carrefour rue Fosse à l'eau - av du Transvaal, ou comme Moulin à Vent – av. A. Procès
- densité du trafic : voiries en entonnoir (dû à la topographie) : les rues d'Arquet, de Bomel et Nanon se rejoignent presque au même endroit : c'est très encombré aux heures de pointe. Ce phénomène est et sera renforcé avec les nouveaux lotissements (lotissement du Hulpia à Vedrin, av. du Bon Air, 2 buildings à appartements rue de Bomel et rue Nanon...). Il s'agit de décourager le trafic de transit, qui traverse le quartier pour éviter la chaussée de Louvain, la chaussée de Waterloo, la chaussée de Gembloux. Des idées sont émises pour désengorger Bomel, en prolongeant (1) la rue du Sainfoin vers la rue Frères Biéva (un chemin existe) et (2) en prolongeant la rue Derenne-avenue du Panorama jusqu'à la chaussée de Perwez via les Hauts de Bomel (chemin existant également). Ces idées ne sont pas retenues car, outre la destruction de 2 chemins champêtres utilisés comme lieux de promenade, cela permettrait au contraire une plus grande pénétration du quartier (notamment du Transvaal et du Haut de Bomel) en venant de St Marc, Emynes, Villers les Heest etc, en évitant St Servais.
- rue de la Pépinière : bruit et vitesse des motos se rendant à l'ITN
- constat de l'augmentation du trafic de camions semi-remorques en ville, qui, pour des raisons d'économie d'énergie, préféreraient un itinéraire plus court à travers la ville.

propositions (non exhaustives): un plan global de mobilité dans tout le quartier, comprenant notamment

- des contrôles radar réguliers rue F. Biéva, avenue du Transvaal
- des systèmes de ralentissement av. du Transvaal, rue de Bomel, rue d'Arquet, rue Nanon (les placer là où il n'y a pas ou peu d'habitations (par exemple av. du Transvaal : à hauteur de la place Dieudonné et à hauteur de la salle St Vincent ; rue d'Arquet : à hauteur du Chantoir ; rue Nanon : à hauteur de la rue des Maraîchers...)
- des passages piétonniers (rue de Bomel, rue d'Arquet - au bas de la rue Koller et devant la résidence des Roches, au bas de la rue Artoisenet...
- dans les priorités de droite: mettre au sol "Cédez le passage"
- carrefour de l'av. du Transvaal avec rue Fosse à l'eau et avec place Dieudonné, carrefour Moulin à Vent – av. A. Procès : mettre une croix de St André et « carrefour dangereux »
- pour désengorger l'entonnoir au bas de la rue de Bomel : étudier la mise en sens unique de la rue Artoisenet (pour qu'elle n'alimente plus la rue de Bomel). Envisager l'installation de feux de signalisation au carrefour Nanon-Bomel.
- toujours pour désengorger l'entonnoir au bas de la rue de Bomel, mettre en sens unique⁹ le tronçon situé entre la rue des Maraîchers et la rue de Bomel : le flux des voitures devrait alors emprunter cette rue des Maraîchers et atteindre le boulevard du Nord par la rue Adolphe Bastin. A cet endroit, un panneau obligerait à tourner à droite. Cette mesure rendrait inintéressant de choisir cette voie d'accès (rue de l'Industrie et rue Nanon) vers le centre-ville, en venant de la chaussée de Perwez ou de Gembloux.

⁹ Exemples réalisés par la Ville : à Bouge, pour éviter le transit par les voies parallèles à la chaussée de Louvain, un tronçon de la rue Charles Bouvier a été mis en sens unique, entre la place des Tilleuls et la rue Delvaux. De même, à Saint Servais, un tronçon de la rue Saint Donat a été mis en sens unique, pour empêcher un "raccourci" destiné à éviter le carrefour "Croix de Feu" et "Hastedon"

- décourager l'utilisation du Tienne aux Balouches par un panneau « circulation locale ». Mieux : placer un sens unique entre la rue des Carrières et la rue de l'Avenir (vers St Servais) : cela sécuriserait le petit carrefour "Tienne aux Balouches" tout en rendant moins intéressant le fait de l'emprunter.
- le boulevard du Nord est encombré et dangereux. Inciter les automobilistes à prendre le tunnel MET. Pour cela : mettre le bd du Nord en priorité de droite, installer une signalisation adéquate (notamment un panneau "excepté circulation locale"), mettre en zone 30 (justifié par la proximité de l'IATA, ITN et école communale d'Heuvy). Le passage pour piétons est trop près du rond-point : il arrive que des files de voitures se créent sur le rond-point.
- étudier le trafic de transit des poids lourds, surtout sur le boulevard du Nord, et le décourager

Auto et stationnement : zone bleue !

Le problème principal vient de la présence de voitures ventouses, attirées par la proximité de la gare. Le deuxième problème vient de la fragmentation de l'habitat, ce qui provoque une augmentation du nombre de voitures de résidents.

Cela provoque une difficulté de stationnement pour les riverains et une difficulté de stationnement de courte durée pour les utilisateurs des commerces et services. Ce 2^{ème} point est particulièrement vrai pour la place Mgr Heylen.

Enfin, le projet de cinéma sur la dalle de la gare risque d'aggraver les problèmes de parking dans le quartier et de provoquer des nuisances sonores lors de la fin des projections, dans la nuit.

Il est demandé

- d'étendre la zone bleue à l'ensemble du quartier, avec une carte de riverain par ménage domicilié dans le quartier.
- de mettre en œuvre le principe d'une place de stationnement sur la parcelle ou dans un rayon de quelques centaines de mètres (hors de la voie publique), pour tout nouveau logement ou toute fragmentation de logement. Cela doit être imposé dans tout permis d'urbanisme, sous peine de non délivrance du permis.
- d'être attentif à l'installation de zones de livraison pour les commerces du quartier qui en auraient besoin.
- d'imposer aux exploitants du futur cinéma de la dalle de la gare des mesures telles que l'utilisation obligatoire du parking MET à un prix bas et d'étudier toutes les mesures empêchant les nuisances sonores lors des sorties de cinéma.

Transport en commun : la ligne 74 !

La proximité de la gare est unanimement considéré comme l'atout principal du quartier de Bomel. Mais la faiblesse des transports en commun traversant Bomel, notamment dans le quartier « Etrimo » (av. du Bon Air) depuis la construction de tout ce quartier résidentiel, est également mise en évidence.

Sous la précédente législature, suite à des contacts avec le bourgmestre J.L.Close et la société des TEC, un projet (**ligne 74**) avait été élaboré reliant le haut de Bomel à Salzinnes en passant par le quartier « scolaire » de Namur: un petit bus partirait de l'avenue du Panorama (Etrimo), par la rue de Bomel, le bd du Nord, l'av. des Combattants, le parc Marie-Louise, la rue de Bruxelles, la

rue Lelièvre, la place St-Aubain, la rue Saintraint, le pont de l'Evêché, l'av. Reine Astrid et terminus place Wiertz.

Ce trajet était prévu toutes les 30 minutes (en alternance avec le bus 24, cela donnerait un bus toutes les 15 minutes à Bomel). L'intérêt était de desservir des quartiers sans transports en commun (Bomel d'une part et la place St-Aubain d'autre part), ce qui permettait l'accès au centre ville, aux différents établissements scolaires (Ste Ursule, les Facultés, le Lycée, l'Athénée Fr. Bovesse, Ste-Marie,...).

Le quartier du Pied Noir ne dispose pas de transports en commun.

- La **ligne 74** n'a pas vu le jour. Nous demandons que ce projet soit remis sur la table.
- Nous demandons également que soit étudié le passage de transports en commun dans le quartier du Pied Noir

Circulation piétonne : trottoirs absents ou dangereux, cheminements piétons à créer ou à restaurer, signalisation appropriée.

La construction de trottoirs ou leur réfection sont considérés comme une action prioritaire, à planifier et à réaliser ! Nous comprenons qu'il faut du temps et des budgets, d'où notre exigence d'une planification des travaux.

Parmi les endroits à ne pas oublier : rue Nanon, rue Derenne, une partie de la rue d'Arquet, et le quartier du Pied Noir.

On signale aussi l'étroitesse et le mauvais état des trottoirs, notamment rue de Bomel et place Mgr Heylen ce qui rend difficile la circulation des piétons PMR (avec poussette, par exemple¹⁰). Le stationnement sauvage, parfois de camions, participe à cette détérioration. Un contrôle accru par la police est nécessaire.

Rue Derenne : si on met des trottoirs, il n'y aura plus de places pour 2 voies auto : raison de plus pour refuser l'installation de nouvelles constructions au parc du Transvaal (av. du Bon Air, « Etrimo ») sous peine de rendre insoluble la coexistence autos-piétons.

Le cheminement piéton vers le centre ville par le pont de Louvain : au rond point de la place Léopold, devant le « Night & Day » : pas de trottoirs entre la voirie et le parking du «Night and Day » : or, il s'agit du chemin le plus court pour relier Bomel à l'hôtel de ville ! (voir annexe 4)

L'appropriation illégale, par des particuliers, de sentiers vicinaux est également soulevée. Ces sentiers étaient souvent des raccourcis piétons utiles : il est demandé d'en faire le relevé (sur base de l'atlas provincial de 1848, par exemple) et d'étudier leur remise en état, si c'est utile.

Des passages piétons sont demandés, notamment rue de Bomel et rue d'Arquet (dont le carrefour avec la rue Artoisenet semble dangereux pour les piétons)

Les piétons se sont créés leur chemin le plus court vers la Gare et le centre-ville : descente dans le parking du MET (malgré l'interdiction), passage sous la gare et sortie place de la gare (galerie Werenne) : ce chemin très pratique devrait être organisé et officialisé (y compris pour les vélos ?). Les usagers ont raison...tout comme au bas de la chaussée de Louvain, là où les élèves de l'IATA, venant de la gare, empruntent le trottoir montant le long du ministère de l'agriculture, continuent tout droit et traversent le pont de Louvain à son début, dans le

¹⁰ En novembre 2005, le comité de quartier a testé, avec 7 personnes handicapées voiturées, 3 itinéraires entre la place Mgr Heylen et l'hôtel de ville. Rapport et photos en annexe 4.

virage...situation assez dangereuse parce que le cheminement piéton n'a pas été pensé correctement pour les piétons.

Enfin, chacun peut observer la saleté des trottoirs, où traînent déjections canines, bouteilles, canettes (quand seront-elles consignées ?¹¹), mégots et sacs poubelle abandonnés et/ou éventrés. Cette situation est soulignée sur le boulevard du Nord (absence de poubelles, magasins ouverts tard dans la nuit et vendant des boissons alcoolisées consommées sur la voie publique, ce qui engendre détritrus et troubles de voisinage) et autour de l'ITN.

Nous demandons donc

1. un inventaire urgent des lieux sans trottoirs ou avec trottoirs de piètre qualité (y compris sur voiries du MET)
2. un programme de travaux (sur plusieurs années), afin d'équiper tout Bomel de trottoirs dignes d'un quartier résidentiel.
3. un contrôle accru de la police sur le stationnement sauvage sur les trottoirs
4. des passages piétons plus nombreux, signalés (boules lumineuses clignotantes ?), bien éclairés, annoncés en amont lorsqu'ils sont peu visibles (obstacle, virage,...)
5. un inventaire des chemins vicinaux, mettant en évidence les chemins « confisqués », afin d'étudier ceux qu'il serait utile de remettre en état
6. (une étude sur) la création de nouveaux cheminements piétons (propriété Kendall, autour de l'ITN, vers le Pied-Noir et le GB de Bouge, etc...) afin d'améliorer et de raccourcir les parcours piétons dans le quartier et vers le reste de la ville
7. une amélioration du trottoir et du passage piéton du bd d'Herbatte vers le bd du Nord, surtout la section entre le bas de la rue Léanne jusqu'au-delà du rond-point. Installation d'un éclairage à l'extrémité du bd du Nord, sous le pont de Louvain et le long des rampes et escaliers présents à cet endroit. Eclairage du passage piéton (avec le système vu à l'avenue Reine Astrid)
8. une réparation des vitres cassées sur le pont de Louvain ou, mieux, leur remplacement par un treillis d'acier
9. une amélioration du passage piéton au rond-point Léopold (devant le N&D), du dangereux passage piéton traversant le pont de Louvain (côté rond-point Léopold), ainsi que la création d'un passage piéton super-protégé au bas de la chaussée de Louvain, là où les élèves de l'IATA traversent.
10. une légalisation du cheminement piéton entre le bd du Nord et le centre-ville via le parking du MET et le tunnel piéton sous la gare, ainsi que la réhabilitation de ce tunnel piéton, surtout dans sa partie sous propriété communale.
11. la mise en zone 30 du boulevard du Nord, avec ralentisseurs
12. la lutte contre les incivilités, parmi lesquelles la consommation d'alcool sur la voie publique, l'abandon de sacs poubelles et de déjections canines. L'installation de poubelles, inexistantes au bd du Nord.

Vélo

Pour se rendre de Bomel vers le centre-ville, il existe 3 possibilités : deux sont prévues pour les autos, la 3^{ème} pour les piétons. Aucune possibilité n'est prévue pour les cyclistes...

Les 3 possibilités sont

¹¹ Ne pourrait-on pas imaginer que Namur, capitale de la Région wallonne, prenne une initiative auprès des instances compétentes pour mettre en place un système pratique de consignation des canettes de boisson ?

- emprunter le rond-point de Bomel, le pont de Louvain puis la place Léopold : il s'agit d'une pénétrante de 2 x 2 bandes (en fait, c'est la N4), non aménagée pour les vélos et donc dangereuse.
- emprunter le pont d'Heuvy via bd du Nord et bd de Merckem (toujours la N4) : tout aussi dangereux pour les cyclistes.
- la dernière possibilité est de traverser la gare,
 - soit par la dalle : pratiquement impossible, à moins de porter le vélo sur son dos,
 - soit par le parking du MET : facilement faisable, mais interdit ! Le chemin est le suivant : descendre à contre-sens par la sortie du parking MET, bd du Nord (quant à l'entrée du parking, elle se situe dans le tunnel MET, tunnel interdit aux vélos), passer la porte donnant accès au souterrain de la gare, remonter sur le quai n°1 par la rampe, et sortir sur le côté est de la gare, en face ...du nouveau pavillon vélo.

Pourtant...si la rue de Bomel et ses rues adjacentes (Artoisenet, Koller, Fort St Antoine, Tienne aux Balouches), ainsi que le Pied Noir, sont fort escarpées, le reste du quartier connaît peu de relief. La proximité avec la gare et le centre-ville permettrait l'utilisation du vélo, si les parcours étaient davantage sécurisés. Or, rien de plus dangereux que les rond-points (celui de Bomel, celui de la place Léopold,...) et les voiries rectilignes et/ou à plusieurs bandes (bd de Merckem et pont d'Heuvy, par exemple, ou bd d'Herbatte – avenue des Champs Elysées, où on a raté l'occasion de faire une réelle piste cyclable, permettant de relier facilement le Ravel venant d'Eghezée avec celui conduisant à Andenne, Huy et Liège, via le pont des Grands Malades).

De plus, le boulevard du Nord, en principe voirie locale, est utilisée par des véhicules de transit et des camions.

La rue Nanon, étroite et donc dangereuse, devrait aussi être aménagée pour les cyclistes : elle mène aux infrastructures sportives les plus proches de Bomel (piscine de St Servais, hall Octave Henry) et au Ravel.

Pour relier le Transvaal et Etrimo à la ville via le Ravel (via la Cité Floréal puis le quai de l'Ecluse), prévoir un cheminement piéton et cycliste à travers la carrière d'Asty Moulin.

Enfin, nous n'insisterons pas sur l'inutilité des « chevrons verts » peints sur le sol.

Bref, difficile de se rendre à vélo en ville et dans d'autres quartiers...

Nous demandons

Une prise en compte des cyclistes dans tous les plans d'aménagement, en donnant la priorité à la sécurité des cyclistes, sur des sites propres. Aucun aménagement de voirie ne peut plus être fait sans inclure l'étude des pistes cyclables en site propre.

Nb : sur une série de points ponctuels soulevés lors des réunions, le Comité de quartier a demandé et obtenu des engagements et des réalisations :

1. Instauration d'un sens unique – dans le sens de la descente- rue Artoisenet : pourrait être envisagé, mais seulement après avoir consulté les habitants de la rue.
2. rappel 50 km/h avenue du Transvaal dans la direction Vedrin : réalisé
3. Radar mobile dans l'avenue du Transvaal : accord
4. Signalisation « carrefour dangereux » à l'approche de la rue Fosse à l'Eau. : réalisé
5. Coussins berlinois dans l'Allée du Moulin à Vent : réalisé

6. Dessin d'îlot au sol sur l'Esplanade d'entrée de la rue Rose des Vent : accord ; une ligne blanche vient d'être tracée ; un îlot directionnel : réalisé
7. Rail de sécurité en bas du Tienne aux Balouches : accord – des membres suggèrent de supprimer la possibilité de tourner à gauche.
8. Priorité de droite des rues affluentes au Bd du Nord : accord dès que la voirie sera remise à la commune (transfert en cours)
9. Recul du passage pour piétons à la sortie du rond point vers le Bd du Nord : refus absolu du MET ; l'argument : les piétons continueront à traverser à cet endroit même si le passage piétons est déplacé.
10. passage pour piétons au coin de la rue Nanon et de la rue de Bomel : réalisé
11. au même endroit, le carrefour va être redessiné avec une voie « tourner à gauche et une tourner à droite » : réalisé
12. le panneau « véhicules dangereux - toutes directions » à l'entrée du Bd du Nord a été remplacé par « véhicules dangereux - itinéraire obligatoire », ce qui est beaucoup plus clair.
13. Le carrefour de la chaussée de Louvain et de l'Allée Moulin à Vent (devant l'Eurocenter) a été réétudié et les flèches directionnelles ont été redessinées
14. la zone de livraison devant le Resto du Cœur doit être réservée à la livraison ; des contrôles policiers seront intensifiés pour contrôler les éventuelles voitures ventouses.
15. il est envisagé de réaliser la ligne de bus 74 du moins dans sa partie nord (desserte des quartiers Etrimo, Transvaal) jusque la gare – la desserte du centre ville est réservée aux navettes P+R (aux heures de pointe uniquement). Le TEC et les bus Latour sont favorables au projet ; une lettre sera transmise au Ministre pour appuyer la demande (problème du financement).
16. un panneau « passage interdit sauf riverains » sera placé à l'entrée de la rue Fond d'Arquet, ce qui devrait régler les problèmes de stationnements illicites.

Conclusion sur la mobilité à Bomel

Nous demandons qu'aucune proposition ne soit rejetée a priori sans une étude préalable : nous demandons à la Ville une vue prospective, moderne (non conservatrice), multimodale...et de long terme aussi.

Si les petits problèmes (notamment de signalisation) sont en train d'être réglés rapidement, il reste que des mesures structurelles, à l'échelle de tout Namur, sont à mettre en place : canalisation du trafic de transit, offre de parking à développer en-dehors des zones d'habitat, mesures en faveur de la « multimodalité » en priorisant les transports en commun, les déplacements piétons et cyclistes, et finalement contrôles policiers pour les actes ne respectant ni la légalité, ni la civilité.

d.- Occuper l'espace public

1) Les carrières d'Asty Moulin : aménagement de cet espace en un grand parc urbain à destination de l'ensemble de la Ville.

Le site des anciennes carrières, mesurant 20 hectares de friches rocheuses, de couverture végétale, de comblements d'un dépotoir et de vestiges de l'ancienne exploitation, au voisinage de quartiers densément bâtis, est identifié par la Région wallonne en tant que territoire et milieu naturel à conserver (zone Natura 2000, à l'exception de la bande longeant la rue de l'Industrie) en vertu de sa valeur biologique. En réalité, un tel parc constituera un équipement pour le grand Namur. Le site est actuellement géré par le service des Espaces

verts de la Ville, qui tente d'y maintenir la variété de la flore, en éliminant les envahissantes renouées du Japon, en limitant les bouleaux, en plantant des haies d'aubépin et de prunelliers (favorables aux oiseaux et aux abeilles), en maintenant une végétation basse d'arbustes sur les pentes calcaires, etc...

Le vandalisme est très présent et destructeur, sur tout ce qui est l'apport matériel d'aménagement (y compris de barrières métalliques et socles en béton...) Il semble donc qu'il ne faille rien implanter ou construire (panneaux didactiques, balisage, aires de repos...) sur ce site, à part les clôtures et barrières empêchant toute circulation motorisée (motos, quads, 4x4,...)

La grande superficie de cet espace offre, selon des résidents de Bomel, l'occasion d'y prévoir des espaces verts répondant aux besoins de leur quartier en plaines de jeux, terrains de pique-nique et lieux de repos, besoin partagé avec les quartiers voisins, également dépourvus de parcs urbains de ce type. Peut-être conviendrait-il d'aménager une telle zone à proximité de la rue de l'Industrie, avec du matériel solide, rustique et de peu de valeur. Donc, à part la zone proche de la rue de l'Industrie, il s'agit surtout de conserver et d'entretenir un endroit semi-sauvage de promenade plutôt qu'une zone équipée pour des activités précises.

La surveillance et l'entretien nécessiteraient l'aménagement d'un chemin carrossable, reliant le haut et le bas de la carrière, fermé par des barrières mais accessibles aux piétons et cyclistes.

L'objectif d'un grand parc urbain aux carrières d'Asty Moulin suggère certaines remarques sur son aménagement

- un parc public de cette étendue et d'une topographie aussi intéressante appelle à être vu de toutes parts depuis les voies publiques adjacentes, tant pour en favoriser l'attractivité publique que pour en faciliter l'accès, la surveillance et l'entretien. Le meilleur exemple à Namur est le parc Marie Louise, que l'on imaginerait pas dissimulé par des rangées de bâtiments dont les occupants s'approprieraient le panorama.
- En conséquence, les réserves constructibles portées au plan de secteur en lisière de la carrière devraient être supprimées. De même le lotissement prévu au nord de la carrière (avenue du Bon Air) devrait-il être revu ou modifié. A tout le moins faudrait-il aménager depuis l'avenue du Bon Air un ou des accès au futur parc, tant pour des raisons d'entretien que pour l'accès commode à cet équipement depuis les hauteurs du quartier.
- Il serait donc aussi souhaitable de prévoir pour l'avenir une voirie continue bordant la limite du parc sur la plus grande partie de son périmètre, afin d'en faciliter l'entretien, l'accès et la surveillance.
- Le comité de quartier pourrait, avec l'aide d'associations, envisager une grande opération annuelle de nettoyage des déchets.

Les habitants de Bomel sont conscients que la présence d'un parc aux carrières pourra contribuer à l'attractivité des quartiers situés dans la proximité de celui-ci, principalement pour la fonction d'habitation. L'effet de cette proximité sur Bomel favoriserait, à longue échéance, l'extension et la densification de l'habitat vers le voisinage du parc en fonction d'une revalorisation du sol, aujourd'hui affecté au commerce et à l'entreposage d'intérêt plus régional que local.

2) Le site et les structures de l'abattoir de Namur : maintien comme propriété communale et réaffectation sociale, culturelle et communautaire tant pour la ville que pour le quartier de Bomel.

La présente concertation avec les Bomellois sur l'avenir de leur quartier a fourni l'occasion d'examiner plus à fond la question de l'usage préférable de la propriété des anciens abattoirs, en fonction des attentes maintes fois exprimées par les résidents du quartier, à propos d'équipements sociaux, culturels et communautaires dont l'absence obère la qualité de vie et dont la présence accroîtrait l'attractivité d'une vie de quartier à Bomel et dans tout Namur.

Depuis une première consultation des Bomellois en 2000 jusqu'à cette présente concertation, la question de l'avenir des abattoirs fut constamment répétée, analysée et discutée par le comité de quartier. La concertation a permis de l'associer étroitement à l'amélioration et la protection de l'habitat familial traditionnel du quartier¹², les deux thèmes composant le couple indissociable d'une dynamique de rénovation, la base fondamentale et la primauté de l'aspect social de la rénovation de Bomel en tant que quartier équilibré dans le concert des quartiers namurois.

Les débats et travaux des Bomellois ont éclairé la perspective qu'offre la réutilisation des structures et des espaces des anciens abattoirs reconnus comme patrimoine collectif, public et donc accessible à tous, lieu d'une sociabilité nouvelle, lieu d'activités choisies favorisant les liens plutôt que les rivalités, au milieu d'un quartier enfin pourvu d'un espace collectif, augmenté par l'espace vert adjacent, rue Nanon.

Il est certain que d'autres habitations seront construites à Bomel puisque des chancre et des affectations hétérogènes et peu utiles permettraient de les réaliser au fil du temps. Les nouveaux résidents trouveront à Bomel autre chose qu'un dortoir, mais un quartier à vivre, grâce aux équipements mis en place sur le site de l'abattoir.

Les caractères de la propriété

- Terrain et constructions de propriété communale, à vocation initiale industrielle, entièrement désaffectés de cette activité et actuellement utilisés par le Forem (centre de formation au métiers du bâtiment), par l'abri de nuit (14 lits, nettement insuffisants, dans des locaux inadaptés à cette fonction), par Handipar (atelier protégé dont le dynamisme et les projets mériteraient de trouver sur ce site un lieu de développement) et par des services communaux pour l'entreposage de matériel (qui se fera dans un avenir proche dans le bâtiment « Interbrew » récemment acquis par la Ville à Naninne).
- Le terrain mesure environ 90 ares, et les bâtiments en occupent la moitié. Les espaces libres sont pavés et le Houyoux canalisé en sous-sol traverse la propriété. La voûte du Houyoux canalisé doit bientôt faire l'objet d'une réfection lourde, indépendamment de la destination future du site de l'abattoir.
- Les anciens abattoirs sont contigus côté est à une autre propriété communale longeant la rue Nanon, mesurant environ 35 ares et actuellement occupée à titre précaire par des personnes privées, pour des cultures maraîchères et horticoles. Les 2 propriétés devraient être mises en valeur conjointement.

¹² Le thème de la protection de l'habitat familial traditionnel est décrit par ailleurs dans ce rapport.

- D'exécution très soignée à l'origine, l'ensemble des bâtiments et l'enceinte sont bien conservés malgré des traces de négligence d'entretien et accessoirement de vandalisme. Les structures des pavillons sont saines et aptes à un recyclage adapté, à l'exception de la maison du gardien, rue de la Pépinière, à cause de l'affaissement de la structure.
- L'ensemble des bâtiments et des aménagements fut planifié par les services techniques de la commune et exécuté à la fin des années '30 selon les normes d'hygiène et de fonctionnalité les plus récentes à l'époque, en s'inspirant des plus récentes réalisations de nouveaux abattoirs en Allemagne, au Luxembourg, en Belgique et ailleurs. L'ensemble des plans d'exécution et des dessins d'atelier, accompagnés des documents d'appel d'offre et d'administration du projet sont déposés aux archives de la Ville.
- Les structures de l'abattoir constituent une architecture unique¹³ à Namur et en Wallonie par sa typologie particulière et l'intégralité presque entière de sa conservation, bien que tout l'équipement propre à l'abattage, à la manutention et à la conservation des viandes aient été retirés des lieux. Il est un rare exemple de composition moderniste où le jeu des volumes permet d'offrir aujourd'hui un choix d'espaces intérieurs et extérieurs de tailles différentes, pour des usages très variés.
- La présence et l'activité des abattoirs sont historiquement liées à la vie communale, à la vie du quartier de Bomel, à la question de l'hygiène alimentaire à Namur. Son exploitation traverse même un chapitre de l'occupation de 40-45 et de la Libération.. Ces faits, et d'autres, constituent des éléments d'une mémoire collective et donc d'une signification particulière des abattoirs pour les Namurois.
- Ces deux valeurs de témoignage matériel et de signification historique constituent les fondements de la valeur patrimoniale des abattoirs et motivent la proposition formulée par le Comité de quartier de Bomel de sauvegarder ce site dans son intégralité pour l'utiliser au bénéfice de la re-dynamisation du quartier, des quartiers voisins et de tout Namur¹⁴. Notre ville rejoindrait à ce titre le grand nombre de celles qui, en Europe, ont su recycler leurs abattoirs¹⁵.
- De plus, la propriété des abattoirs constitue l'aire principale de dégagement spatial dans un contexte de densité habitée, dépourvu de tout autre espace public disponible pour des équipements sociaux, culturels, ludiques, sportifs de petite échelle et communautaires, à l'échelle du quartier. Ce dégagement spatial doit être aménagé selon les besoins des enfants, des adolescents, des familles, des seniors, bref des habitants urbains coincés dans l'espace saturé des rues, pour leurs loisirs, leurs apprentissages, leurs activités citoyennes et leur sociabilité, et strictement à ces fins, excluant toute circulation de véhicules et tout empiètement du stationnement, hors besoins des véhicules de service et des utilisateurs à mobilité réduite. Le stationnement des employés devrait se faire hors du site, dans les garages, propriété de la ville, rue Bastin, par exemple. L'espace des abattoirs sera d'abord

¹³ Voir à ce sujet le rapport de visite de T. Cortembos, historienne de l'architecture, en juin 2003 (annexe 2)

¹⁴ *"Dans le secteur public, sans pour autant généraliser, il n'est pas rare qu'un bâtiment soit acquis dans le but de le sauver de la dégradation ou de la démolition, et qu'ensuite seulement se pose la question de son affectation. Même si certains y voient une forme d'incohérence, je crois personnellement que ce type de démarche, qui vise à sauvegarder les témoins de notre patrimoine immobilier, s'inscrit aussi dans la mission du secteur public"*, Chantal Dassonville, architecte, directrice au Service des infrastructures culturelles de la Communauté française, in La Plume du Coq, trimestriel, septembre 2004.

¹⁵ Voir à ce sujet la « Kulturfabrik » d'Esch sur Alzette, excellent exemple d'un ancien abattoir réaffecté : <http://www.kulturfabrik.lu/modules.php?name=Content&pa=showpage&pid=33>

accessible à pied, depuis plusieurs points du quartier. Une desserte par bus, rue Nanon par exemple, serait indiquée.

- Au chapitre de la mobilité, diverses améliorations de la circulation piétonne et des véhicules lents pourront être réalisées afin de relier entre eux les différents noyaux du quartier par des cheminements hors rue. Outre des cheminements traversant le site de l'abattoir, et permettant de relier les rue Nanon et Pépinière, et les rues Deldinne et Piret Pauchet, nous soulignons la possibilité de réaliser un passage court de la rue d'Arquet (via rue Artoisenet et rue des Maraîchers) vers l'abattoir, sur la propriété de la Régie foncière sise rue de Bomel (« Kendall »). Ce passage permettra aussi de faciliter l'accès piéton et cycliste entre l'est et l'ouest du quartier, et notamment l'accès à la gare, via la rue des Maraîchers et la rue Bastin.

Contexte des nouvelles affectations des abattoirs

L'avenir de tout quartier d'habitation étant intimement lié à sa population, il ne peut être assuré que par l'ancrage stable de celle-ci, avec une structure familiale dominante et bénéficiant dans son environnement immédiat des espaces, services et équipements indispensables à une vie urbaine actuelle. Cet équilibre même garantira non seulement la longévité de cette présence humaine mais également son renouvellement naturel dans le cours du temps.

La coexistence de plusieurs communautés culturelles à Bomel reste pour l'instant une juxtaposition de sociétés qui s'ignorent. Pour les tenants d'un lieu de sociabilité sur le site de l'abattoir, utilisant judicieusement ses espaces dans une pluralité de fonctions à connotation communautaire, les événements et les prétextes à se rencontrer et se connaître trouvent là un lieu de prédilection parce qu'il est déjà la propriété de tous. **Jusqu'ici, il est neutre. Il pourrait devenir collectif.**

Devant le déficit, à Bomel, d'espaces de loisirs, d'équipements sociaux, culturels et communautaires, ce qui contribue à l'image d'un quartier délaissé, nous plaçons pour le maintien du site de l'abattoir comme propriété communale, avec des activités et occupations répondant aux besoins des habitants de Bomel, des quartiers voisins et de toute l'entité namuroise. Les nouvelles affectations ne devront pas « privatiser » l'espace, qui demeurera donc essentiellement tourné vers des activités accessibles à tous. En conséquence, la présence d'habitations se limitera au strict minimum, pour assurer une présence constante sur les lieux.

Quelques propositions d'affectation (ce qui suit ne constitue pas un projet structuré, mais présente des éléments qui pourraient être intégrés dans un projet de ré-affectation du site) :

Espaces intérieurs

- tout d'abord, la ré-affectation du site de l'abattoir devrait se faire à partir d'un projet d'envergure au profit de l'ensemble du grand Namur : citons par exemple...
 - le déménagement éventuel de l'académie des Beaux Arts, qui trouverait là de grands espaces bâtis et une proximité de la gare ferroviaire et routière.
 - un espace culturel permettant à des troupes de théâtre (ANTA, association namuroise de théâtre d'amateurs, des groupes de musique (rock school ?), de danse, ...) de trouver des locaux pour les répétitions et représentations
 - une salle polyvalente (théâtre, musique, cinéma, expositions thématiques...)
- un espace « petite enfance » comportant une crèche (l'accueil de la petite enfance nécessiterait de nouvelles crèches à Namur...) et une garderie extra-scolaire.

- une maison des jeunes, regroupant des activités d'apprentissages divers par le loisir créatif tels que
 - ateliers de théâtre, vidéo, danse, musique, arts de la rue, arts graphiques, artisanat...
 - une bibliothèque, bédéthèque, vidéothèque
 - un espace de sports d'intérieur (gymnastique, ping pong, basket, badminton, escalade (la tour de l'abattoir ?))
- un module adapté à des réunions, séminaires, forums
- des locaux pour des activités de groupe : conférences, cours, jeux de société, réunions d'associations culturelles, sportives, de seniors
- un "espace public numérique" (voir <http://tic.pouvoirslocaux.wallonie.be/apps/spip>)
- le maintien et développement de l'atelier de formation par le travail pour des personnes handicapées (Handipar), en développant les activités d'économie sociale (Ressourcerie : récupération – recyclage – vente. Les activités de transformation industrielle des déchets récupérés devront, eux, être réalisés dans une zone affectée aux activités industrielles.)
- un espace de petite restauration saine (genre "Pain quotidien")
- quelques logements familiaux du côté ouest (rue de la Pépinière, en respectant le gabarit de maisons existantes dans cette rue), notamment pour assurer une présence permanente sur le site, à l'endroit de la maison du concierge, reconstruite en conséquence.

Espaces extérieurs

- Ceux-ci doivent être aménagés en fonction des nouvelles affectations des abattoirs et de l'espace vert réuni à ceux-ci, tout en se conformant aux exigences de sécurité et de commodité (accès aux services de secours, accès aux PMR, facilité d'entretien et de surveillance, etc.). Des plantations d'arbres et arbustes y seraient exécutées dans une parfaite association aux volumes construits et aux activités pratiquées.
- Des zones de verdure et de jeux pour crèche et garderie
- Des espaces de repos, avec bancs, près des plantations, offrant ombre ou lumière selon l'heure (et kiosque à musique ?)
- une terrasse, offrant boissons non alcoolisées, pâtisseries
- des aires de jeux et de petites infrastructures sportives : pétanque, quilles, basket, volley, badminton...
- un espace de jeux d'enfants (du style du parc Marie Louise), qui pourrait trouver sa place dans la zone de jardins, côté rue Nanon. Cet espace vert devrait être réuni à l'espace des abattoirs par le percement de portes dans le mur d'enceinte et par une mise en place de rampes de raccordement des deux niveaux. Une clôture ajourée, munies de portes d'accès depuis la rue Nanon, protégerait les plantations du talus
- une esplanade polyvalente, pour des activités avec ou sans chapiteau, notamment pour des troupes (théâtre, cirque, musique...) de passage à Namur
- un système d'éclairage nocturne
- aucun parking ne devrait se trouver sur le site, excepté pour les PMR. La solution consiste à utiliser le dépôt communal rue Bastin (ex Ghene ?), déjà utilisé actuellement comme parking, pour les employés et usagers du site de l'abattoir. Et relier Bomel avec un parking P+R.

Conditions souhaitables de développement du site de l'abattoir

- La commune doit conserver la propriété du site et la maîtrise du projet, directement ou par l'intermédiaire d'une structure paracommunale
- Compte tenu de la complexité de programmation du projet, de la diversité des sources de subsides et de financement, il y aurait lieu de créer une structure ad hoc (une

régie communale? Une asbl paracommunale ? en tout cas, une structure permettant une gestion souple) pour l'élaboration, la réalisation et l'exploitation du projet, y compris dans ses aspects de financement et de coordination de toutes les interventions amont et aval.

- Dans ce sens, il faut re-demander à la RW d'inclure Bomel dans le périmètre de la zone d'initiative privilégiée de rénovation urbaine (qui ne concerne actuellement que le quartier St Nicolas). Il existe aussi des subsides pour la ré-affectation de sites industriels désaffectés.
- Le développement du projet (étude, validation d'un avant-projet, mise à l'exécution, etc.) serait le résultat du travail d'une équipe pluridisciplinaire, constituée en fonction de l'expérience de semblables réalisations, et travaillant en concertation avec les diverses agences publiques impliquées.
- Une participation du secteur privé pourrait être recherchée et associée au projet, à la condition que l'activité marchande ne mette nullement en cause l'esprit et le caractère essentiellement public des aménagements et des activités du projet
- Aucune modification, démolition ou construction des ouvrages constituant toutes les parties composantes des anciens abattoirs ne devraient avoir lieu avant qu'un projet détaillé de ré-affectation ne soit officiellement approuvé par les autorités.

3) Réalisation à Bomel d'un réseau de petits espaces libres dans les voisinages densément habités

Si d'une part les carrières peuvent répondre à une carence de plaines vertes pour le jeu, le pique-nique, le repos, et si d'autre part l'espace des anciens abattoirs peut fournir non seulement des espaces pour des événements, mais aussi pour le repos et pour la sociabilité, il n'en est pas de même pour les voisinages densément habités situés à l'écart de ces sites privilégiés. Les Bomellois ont relevé sur le quartier la situation d'une série de friches, de structures sous utilisées ou obsolètes, et d'affectation peu ou non compatibles avec leur voisinage majoritairement résidentiel. La proposition des citoyens de Bomel est que la Ville intervienne non seulement sur la revalorisation de ces sites à des fins d'habitation (par tous les moyens disponibles, y compris une bourse d'acquisition collective de sites en friche, sous-utilisés ou d'occupations incompatibles) mais aussi pour mettre en place un nombre suffisant de points verts (repos air libre, sociabilité de voisinage, tout-petits, enfants, par exemple sur l'espace « Kendall », sur la rue d'Arquet - en bas des établissements Van Dijk, ou sur l'espace compris entre les rue Procès, Moulin à Vent et de la Falise).

e.- Développer les relations sociales et interculturelles

Sur base du constat de la diversité sociale et culturelle du quartier, comment se rencontrer et agir ensemble ?

Le comité de quartier est bien conscient que, dans la thématique des relations sociales et interculturelles, il participe à la dynamique : c'est son rôle d'animation du quartier (en plus de son rôle d'analyse et de revendication).

Notre « Etat des lieux » constatait la diversité sociale et culturelle du quartier.

Le concept de *communauté*¹⁶ nous semble devoir être utilisé avec prudence : les Bomellois autochtones forment-ils une communauté ? Contribuer à la constitution d'une communauté

¹⁶ D'une façon pragmatique, « communauté » désigne une collectivité locale, dont le fonctionnement et les institutions sont tels que l'ensemble peut survivre et se développer dans une perspective d'intégration sociale. La

locale, avec un sentiment d'appartenance, et au-delà des origines ethniques, est sans doute un objectif du comité de quartier, mais pas encore une réalité.

Le comité de quartier fait le choix pragmatique de rencontrer des *associations*, formelles ou informelles, plutôt que des *communautés*, afin de s'informer sur les différents groupes sociaux et ethniques vivant dans le quartier.

Le CAI (Centre d'action interculturelle, rencontré par le Comité de quartier) trouve remarquable qu'un comité de quartier s'intéresse aux questions interculturelles. Le CAI conseille d'échanger des informations, de connaître les autres communautés culturelles, de rencontrer les permanents et médiateurs des centres culturels¹⁷, de rencontrer les autres communautés au moment de leurs fêtes par exemple, en maintenant le principe d'une approche spontanée. Et, pourquoi pas, établir un projet mutuel d'animation (une fête ?, une information- débat sur le vote des étrangers non européens ? Une équipe interculturelle de Bomel aux Walloniades 2006 ? ...). Le CAI insiste également sur le fait qu'il est préférable de souligner l'aspect « participation citoyenne » de chaque personne plutôt que de mettre en avant la dimension d'appartenance à telle ou telle communauté.

Nb : la population d'origine étrangère n'est pas présente dans ce processus de participation. Plus largement, malgré la forte présence d'associations faisant du travail social dans le quartier, seule la Maison médicale est présente et se propose d'être un relais entre des personnes fragilisées et le comité de quartier.

Les demandes adressées à la Ville sont donc

- de faciliter les contacts et rencontres entre le comité de quartier et les permanents et animateurs sociaux et interculturels de la Ville et du CAI
- de créer et de mettre à disposition des infrastructures neutres pour permettre des activités communes à différents groupes sociaux et culturels (voir chapitre sur le site de l'abattoir)
- de soutenir matériellement l'organisation future d'activités (fêtes, ...) ayant ce but de rencontres sociales et interculturelles
- d'étudier les possibilités de lieux réguliers de rencontres, tel un marché hebdomadaire¹⁸ ou un « café du monde » pour favoriser les rencontres
- de permettre au comité de quartier d'accueillir les nouveaux habitants du quartier (au moins par une information écrite sur le quartier et ses possibilités). Pour cela, il faudrait être informé de ces arrivées. Ou bien la Ville peut-elle organiser une réunion annuelle ou semestrielle, avec le comité de quartier, pour accueillir et informer les nouveaux arrivés ?
- de produire des statistiques récentes, pour une mise à jour régulière de l'Atlas géostatistique de la Ville
- pour favoriser les relations de bon voisinage, de rappeler à chaque habitant et/ou propriétaire ses obligations : gestion des poubelles (heures !), entretien du trottoir en cas d'intempéries, écoulement des gouttières sur la voie publique, élagage d'arbres débordant sur la voie publique...
- pour cela, de renforcer la présence et le rôle d'information et de prévention du policier de quartier envers la population, et le rôle de signalement des problèmes vers les Autorités.

notion de communauté est donc à l'opposé de l'idée de repli sur soi et sur ses proches (ghetto). Elle comprend l'idée d'ouverture aux autres communautés culturelles, aux différents groupes sociaux ainsi qu'aux autres quartiers composant la ville.

¹⁷ Voir les adresses dans l'annexe 1

¹⁸ Selon madame Delaisse, responsable des marchés à l'Echevinat des Affaires économiques, et rencontrée à ce sujet, un marché hebdomadaire doit être placé dans un lieu visible, avec possibilité de parking, avec des commerçants ambulants en nombre suffisant, être complémentaire aux commerces fixes existants et être axé principalement sur l'alimentaire.

CONCLUSIONS

Concernant le processus de participation, il nous semble important de conclure en disant

- que ce document n'est pas un aboutissement, mais une ouverture du dialogue avec les autorités publiques. Il ne s'agit pas de propositions définitives ni figées, mais du point de départ d'études plus poussées.
- qu'il y a des propositions réalisables dans le court terme, et avec peu de moyens, et des propositions de long terme, demandant du temps et des moyens importants. Il s'agit aussi de trouver les moyens financiers en-dehors de la commune : Région wallonne, Communauté française, Union européenne, fondations diverses, secteur privé.
- qu'un processus de participation **doit** produire des résultats : c'est à cela qu'on pourra mesurer la capacité des autorités publiques à prendre vraiment en compte l'avis des citoyens.

Concernant les propositions, nous soulignons **3 axes** déterminants :

- la question du logement et de l'habitat, source de qualité de vie et de développement social
- la question de la sécurité dans la mobilité
- la question de la ré-affectation du site de l'abattoir, au profit de tout Namur, symbole du renouveau du quartier.

Nous estimons qu'il y a suffisamment d'éléments positifs, de ressources disponibles et de potentiel de progrès pour penser qu'une revalorisation du quartier est non seulement souhaitable, mais possible.

Cet espoir d'amélioration est lié à l'espoir que les responsables publics auront la capacité d'ajuster leur gestion à cette réalité, et ainsi nourrir ce progrès.

Bibliographie sommaire et sites web

- POULAIN Michel (Gédap – UCL), *Atlas géostatistique des quartiers*, Ville de Namur, 1999
- WATELET Marcel, *Cartographie et politique dans la Belgique du XIX^e siècle*, Crédit Communal, 1987
- DUCHESNE Patrick et HENRION Pierre (sous la direction de), *Patrimoine et réaffectation en Wallonie*, DGATLP, Division du Patrimoine, 2005
- Service éco-conseil, *Les anciennes carrières d'Asty-Moulin, Carnet de route du petit botaniste*, Ville de Namur, non daté (récent)
- ALINSKY Saul, *Manuel de l'animateur social*, Seuil, 1976
- Sur les "espaces publics numériques" ; voir <http://tic.pouvoirslocaux.wallonie.be/apps/spip>
- Sur le thème "quartiers et diversité", voir www.politiquedesgrandesvilles.be
- Sur l'impact de la construction du MET et autres bâtiments : voir le site du Laboratoire d'études méthodologiques architecturales de l'ULg : www.lemma.ulg.ac.be/research/suit/Reports/Public/SUIT-2.4_Report.pdf , pages 37 à 45 (en anglais): « The construction of a new station in Namur : assessing the cumulative effect of three major constructions », Ch. Ruelle, janvier 2004.
- Sur un excellent exemple de réaffectation d'anciens abattoirs à Esch sur Alzette, voir <http://www.kulturfabrik.lu/modules.php?name=Content&pa=showpage&pid=33>

Liste des personnes ayant participé aux tables rondes et aux groupes de travail (les avis exprimés dans ce document sont exprimés collectivement par le Comité de quartier et n'engagent personne à titre individuel)

Habitant ou utilisant le quartier : Robert Bamps, Marie-France Barbay, Vincent Bertrand, Philippe Boulanger, Simon Brandt, Caroline Brogniez, Lucile Bufkens, Olivier et Patricia Calicis, Serge Carpentier, Jacques Chainiaux, Christine Comps, Anne-Marie Debras, Guy Dehousse, François Delahaut, Claude Delforge, Marc Delfosse, Valérie Delpierre, Hugues Desrosiers, Bernard Dethier, Guy Devienne, Hélène Donkers, Mme Dresse, Pierrot Dufaux, Marie Christine Etienne, Mr et madame Flémal, Michel Grawez, Nicolas Grommersch, Geneviève et Michel Guissard, Catherine Hanozin, Aline Hennart, Jules Hérix, Eugène Hermann, Françoise Jonckers, Nermin Kumanova, Jean Marie Laine, Fabien Laurent, Pierre Léonard, Philippe Lefèvre, Luc Liard, Laura Lodi, Guy Marchal, Manu Meurisse, Jean-Philippe Meutens, Michel Mirguet, Albert Monnart, Philippe Moriamé, Christine Petit-Jaumotte, Stéphane Pirsoul, Claude Ruol, Reina Smekens-Van Spaendonck, Micheline Somma, Raoul Sornasse, Noëlle Tonglet, Cindy Vanhaelter, Jean Wanet, Gabrielle Wathelet, Dominique Weynants.

Délégués par l'Administration communale : Jean-Luc Ansiaux, Christine Decock, Francis Defosse, Hélène Gheur, Michel Legrand, Philippe Lemaire, Jacques Leurquin, Nancy Marchant, Christophe Moreau, Claude Rousselle, Philippe Similon, Sylvie Vandebroeck.

Merci au Resto du Cœur et à l'asbl des Oeuvres paroissiales de Bomel, pour la mise à disposition gratuite de locaux de réunion.

Pour tous contacts

- soit sur le site www.bomel.namur.be (cliquer sur "votre avis" ou "nous contacter")
- soit par mail à michel.grawez@swing.be
- soit par courrier au Comité de quartier de Bomel, c/o Guy Devienne, 60, rue d'Arquet 5000 Namur

Synthèse et rédaction : Michel Grawez, Hugues Desrosiers

© Comité de quartier de Bomel, décembre 2005

Reproduction autorisée en citant la source

Annexe 1

Adresses des associations culturelles

CAI

Liliana Gomez, rue Dr Haibe 2, 5002 Saint Servais

Association culturelle albanaise de Namur

rue Courtenay, 8 5000 Namur

Tél: 081/21 05 29

Président: Mr Musa Mulaj, Vice-président: Mr Imerip Garip

Permanent CAI à l'association: Mr Kujtim Latifi

Centre culturel turc et musulman de Namur

rue Denis Georges Bayar 13 5000 Namur

Tél et fax: 081/73 78 48

Président: Mr Azem Yildiz, Secrétaire: Mr Metin Kurtulus

Permanent CAI à l'association: Mr Rahmi Gursever

Centre culturel de Namur - Mosquée islamique-culturelle de Namur

rue Marie-Henriette 9 5000 Namur

Tél: 081/74 15 72

Président: Mr Abdallâh Sabani, Vice-Président: Mr Mohamed Bounouche, Secrétaire:

Mr Abderrahman Marouan

Permanent CAI à l'association: Mr Abdelmounir Tahiri

Annexe 2

Un avis autorisé sur le site de l'abattoir : celui de Thérèse Cortembos, historienne de l'architecture :

NAMUR/ Ancien abattoir. Visite du site le 18 juin 2003.

Tous les documents d'origine existent aux Archives de la Ville.

Projet déjà en 1925, ensemble réalisé en 1939.

Réflexions suite à cette visite rapide:

Très bref état des lieux patrimonial (plutôt une 1^{ère} prise de contact avec le site).

Ensemble très intéressant à plusieurs points de vue:

- sur le plan urbanistique: poche de respiration dans un tissu urbain serré, encore très bien structuré dans cette zone. Grande cohérence entre la rue de la Pépinière et l'insertion de l'abattoir dans la rue. Double entrée (l'une ancienne rue Piret-Pauchet, l'autre récente rue de la Pépinière) permettant accès diversifié. Site à la mesure humaine, soigneusement enclos dans ses murs, mais ouvert cependant sur le quartier. L'ensemble vu depuis la rue de la Pépinière est très marquant, ponctué par l'émergence de la tour fortement architecturée.
- sur le plan typologique: peu d'abattoirs anciens sont conservés en Wallonie¹⁹. Celui de Namur: intéressant parce que complet et pratiquement intact. La fonction a véritablement généré les différents espaces et leur articulation. Ces différentes fonctions ont été matérialisées en volumes, qui s'articulent selon un ordonnancement dicté par le processus de l'abattage. Tout cet aspect doit évidemment être étudié pour comprendre les fonctions respectives de chaque espace et les liens qui ont nécessité cette articulation.
- sur le plan architectural: rare témoin à Namur d'une architecture plutôt moderniste qu'Art Déco, construit en 1939 (selon les informations données sur place: à préciser après étude). Constructions sobres et soignées, alliant brique jaune, pierre bleue, prises de lumière en brique de verre, portes métalliques avec prises de jour en verre coloré: matériaux très caractéristiques de cette époque. Maçonneries soigneusement mises en œuvre, jouant sur une géométrie dans la pose des briques, mais aussi sur un contraste entre pans courbes et orthogonaux, formes soulignées par les intéressantes corniches en saillie.

¹⁹ Renseignements sur les abattoirs en Wallonie (liste non exhaustive):

- Liège: récent (B.Dewez)
- Charleroi: récent (J.Genicot)
- Chêneux: vers 1920-1930: démolé récemment (M.A. Closon)
- Tournai: 1833-1835, néo-classique, architecte Bruno Renard: démolé en 1982, sauf un bâtiment transformé en restaurant pour l'hôpital voisin (I.P.M., t. 6/2, p. 501-504, plan et photo avant démolition)
- Bastogne: 20^è siècle (vers 1950?): réaffecté en centre culturel (H. d'Otreppe); nouvel abattoir industriel
- Mons: 1855, néo-roman, architecte Charles Sury: classé en 1985, réaffecté en musée d'histoire militaire
- Marche-en-Famenne: début du 20^è siècle: détruit en 1997 (Ph.Hanin)
- Rochefort: abattoir Lancier: industriel
- Bertrix (ou Paliseul?): relativement ancien, encore en activité (Ph.Hanin)
- Jodoigne (rue de l'Abattoir): ds "inventaire du patrimoine industriel"
- Nivelles (chemin de Braine-le-Comte,2): ds "inventaire du patrimoine industriel"
- Wavre (Avenue des Princes, 54): ds "inventaire du patrimoine industriel"
- Saint-Ghislain (rue de l'abattoir): réaffecté

Sur le plan volumétrique, composition complexe et variée dictée par la fonction du bâtiment.

A l'intérieur, variété des espaces. Murs carrelés sur une grande hauteur (3m?), jaune avec filet noir en haut, sols en terres cuites différenciées. Structures en béton, avec hourdis; une charpente métallique au rez-de-chaussée, dans le volume courbe occupant l'angle ouest de l'abattoir. Charpentes pas vues. A 1^{ère} vue, plus d'éléments de l'équipement de travail.

Il en résulte:

- sur le plan architectural: une grande variation de volumes, perceptible depuis l'extérieur, et d'espaces intérieurs. C'est un ensemble où la fonction a créé l'organe. Patrimoine industriel tout à fait intéressant donc, où l'architecture a matérialisé, en trois dimensions, tout le processus industriel de l'abattage.
- sur le plan de la réaffectation: cette diversité de bâtiments et d'espaces (petits, moyens, grands) est un atout dans le cadre d'une réaffectation, car elle offre des espaces à géométrie variable. Ce site pourrait être un point d'ancrage du quartier, à vocation collective, sociale, artisanale, commerciale même.

Je suis donc très favorable au maintien de cet ensemble et à sa réaffectation, tant pour ses qualités architecturales, pour sa typologie industrielle très particulière et rare, enfin pour son positionnement dans l'urbanisme de la zone nord de Namur, enclos à l'échelle humaine, presque intimiste. Cet ensemble recèle en tout cas de multiples potentialités.

Concrètement, il faudrait:

- en terme de besoins: resituer le site de l'abattoir dans un contexte élargi, au moins en fonction de toute la zone nord de Namur, voire également de la zone sud.
- lister les implantations communautaires, sociales, etc, existantes mais mal logées.
- lister les besoins non rencontrés, les demandes diverses, tant des habitants, du privé que des associations.
- confronter la situation existante, les besoins futurs avec la morphologie du quartier ("pleins et vides").

Bref, faire une étude de faisabilité sérieuse et, si nécessaire, constituer une société pour le montage du projet.

Il est évidemment important que la Ville de Namur reste maître du jeu foncier.

Le recyclage d'un tel ensemble bien structuré, complété par la création de logements sur des zones qui doivent être restructurées en tout état de cause, répond bien à l'objectif 1^{er} de la Région wallonne, exprimé dans l'article 1^{er} du code wallon de l'Aménagement du territoire et du Patrimoine²⁰. Cette démarche s'inscrit également dans la philosophie du Schéma de Développement de l'Espace Régional par l'approche transversale des problèmes qu'elle devra développer.

Thérèse Cortembos
Historienne de l'architecture
19 juin 2003

²⁰ "Le territoire de la Région wallonne est un patrimoine commun de ses habitants. La Région et les autres autorités publiques, chacune dans le cadre de ses compétences et en coordination avec la Région, sont gestionnaires et garants de l'aménagement du territoire. Elles rencontrent de manière durable les besoins sociaux, économiques, patrimoniaux, et environnementaux de la collectivité par la gestion qualitative du cadre de vie, par l'utilisation parcimonieuse du sol et de ses ressources et par la conservation et le développement du patrimoine culturel, naturel et paysager".

Annexe 3

Cinéma sur la dalle de la gare et complexe commercial à proximité de la gare :

l'avis du Comité de quartier de Bomel
décembre 2005

La réunion publique du Comité de quartier et de la Ville, tenue ce 30 novembre 2005, a souligné un élément absent de notre réflexion et de notre rapport sur l'aménagement du quartier de Bomel : il s'agit de la double question du cinéma et du projet de complexe commercial à proximité de celui-ci, sur la dalle de la gare et la propriété de la SNCB. Voici l'avis du Comité de quartier à ce sujet.

Le projet d'un complexe de 8 salles de cinéma, totalisant 1500 places, sur la dalle de la gare, avance à grands pas. Par ailleurs, un projet de complexe commercial se fait jour : il serait situé entre la dalle de la gare et le square de l'Europe, voire même jusqu'au pont de Louvain.

1.- Concernant le complexe cinéma

a.- quel sera l'impact visuel de ce cinéma ? Dans la mesure où il sera construit au-dessus de la nouvelle structure de la gare, la hauteur de cette construction dépassera en hauteur le faîte du toit de l'ancienne gare, ce qui toutefois caractérisait déjà le projet initial. Cependant, nous avons observé que la qualité architecturale de cet ajout jurait par son indigence contrastant avec la qualité de l'ancienne gare de même qu'avec l'architecture maniérée du MET, côté Bomel, vue des hauteurs de Bomel.

Une première exigence est donc que la Ville n'autorise qu'une construction dont l'expression architecturale soit irréprochable.

Cependant, il se pourrait que le développement conjoint et articulé du complexe cinéma et du complexe commercial modifie la localisation des premiers, auquel cas les impératifs de composition architecturale s'intégreraient à ceux de la structure d'ensemble des 2 complexes, volumétriquement beaucoup plus importante et critique.

b.- le problème du stationnement de la clientèle des cinémas se pose ensuite et de nouveau à Bomel, dont l'espace en rue suffit à peine aux besoins des résidents, notamment le soir et durant le week-end. Le risque est de voir le quartier de Bomel envahi par des voitures à l'heure où la zone bleue n'a plus cours, causant des difficultés de stationnement de riverains à proximité de leur domicile.

Outre l'encombrement des rues, les démarrages et manœuvres d'un grand nombre de voitures en fin de soirée (après 22 heures) engendrera une pollution par le bruit, très sensible dans un quartier habité.

Une deuxième exigence est que la Ville impose aux exploitants du cinéma un accord avec les responsables des parkings du MET et de la SNCB, à des prix suffisamment attractifs (aux

heures de projection, ces parkings sont pratiquement vides). Simultanément, un système interdisant le stationnement aux non-riverains, dans les rues avoisinantes, à des heures inhabituelles, devra être mis au point par les autorités publiques.

2.- Concernant le centre commercial en projet

La localisation de cet éventuel complexe n'est pas encore précise. Mais ce complexe a des chances d'être réalisé car, contrairement au complexe commercial de Rhisnes, qui a soulevé une levée de boucliers des commerçants namurois et de l'UCM, le projet à proximité de la gare est vu plus positivement par l'Association des commerçants. De plus, plusieurs habitants de Bomel, lors de réunions du Comité de quartier, ont souligné le manque de commerces de proximité à Bomel, ce qui pose un problème, surtout aux personnes sans voiture ou à mobilité réduite.

Cependant, plusieurs remarques s'imposent sur la mise en œuvre de ce centre : sur l'implantation, les volumes et leur expression architecturale, les accès piétonniers, l'accès des véhicules (services et stationnement), le type de commerce.

a.- l'implantation

A première vue, l'implantation à l'est de la gare (côté pont de Louvain) présente, pour les Bomellois comme pour les habitants du centre-ville, l'inconvénient considérable de la fermeture de la seule fenêtre visuelle ayant échappé au claquemurage du bas de Bomel par la construction du MET et la reconstruction de l'îlot Saint Luc. Cette perspective est d'autant plus probable que les sols environnants sont, de ce côté de la gare, sensiblement de même niveau pour les voies publiques et les voies ferrées. Ainsi, tout étage au-dessus du chemin de fer atteindra des hauteurs comparables à celle de la nouvelle structure de la gare, accentuant au maximum l'isolement de "derrière la gare" par l'obturation des vues réciproques des deux zones habitées tout en compliquant la géométrie des accès des clientèles et services.

A l'opposé, du côté ouest (côté pont d'Heuvy), la dénivellation des sols du chemin de fer par rapport à celle des voies publiques atteint une taille permettant une proximité réelle entre un premier étage et le niveau des rues environnantes, diminuant ainsi la hauteur moyenne hors sol par rapport aux voies publiques. Cette particularité faciliterait grandement les accès piétonniers et carrossables (fournisseurs et clientèle). De plus, l'impact volumétrique serait nettement moindre sur Bomel, sans nuire à l'accessibilité, puisque le centre commercial pourrait être accessible par le niveau 1 de la gare.

b.- les volumes et leur expression architecturale

Dans le premier cas de figure (implantation du centre commercial à l'est de la gare), il y aurait lieu de limiter la taille des structures de façon à réduire au maximum l'effet de clôture de Bomel, tout en recherchant une expression architecturale ajoutant une qualité réelle à cet espace urbain. La même exigence vaudrait pour une implantation à l'ouest de la gare, permettant cependant une plus grande liberté de composition dans un espace moins contraint par son environnement de plus faible densité. Très en retrait des rues, des volumes plus élevés que celui de la dalle actuelle de la gare pourraient même y figurer moyennant un grand soin de composition architecturale.

c.- les accès piétonniers

Simplifier le cheminement vers et depuis le centre commercial signifie éviter à tout prix la répétition des erreurs commises dans le design du passage gare - boulevard du Nord à travers

l'immeuble du MET (noirceur, confinement, pavage casse-pipe, dédoublement des parcours au lieu d'un seul vaste espace, recoins à chausse-trappes, ignorance des niveaux de la voie publique, escalators et ascenseurs à fonctionnement intermittent, ...). Il ne s'agit pas non plus de créer une galerie en quasi cul de sac, marginalisant encore davantage le quartier de Bomel : **il y aurait donc lieu que les entrées et sorties soient prévues de part et d'autre du centre commercial avec un passage large, continu, facile, éclairé, sécurisé, de plain-pied et ouvert 24 h sur 24, unissant enfin réellement Bomel et la Corbeille, promesse toujours faite et jamais réalisée.**

Ce complexe commercial pourrait également s'inscrire dans un itinéraire allant de la Corbeille vers le futur site rénové et attractif de l'abattoir : cette perspective est une opportunité à saisir pour la redynamisation de l'ensemble du quartier de Bomel.

d.- Le stationnement et la livraison de marchandises

Dans le présent cas, l'entièreté des facilités de stationnement et de services devraient être situées à l'intérieur du périmètre de la propriété de la SNCB. Etant donné la position du complexe commercial en pleine ville dans la Corbeille, offrant des vues plongeantes, le stationnement des clients, fournisseurs et employés du complexe commercial ne saurait être visible à ciel ouvert. Les accès devraient être judicieusement placés de manière à ne pas mettre en péril le passage des piétons sur les trottoirs, ni nuire à la circulation automobile dans les rues et boulevards environnant le complexe commercial. Il serait sage de prévoir deux points d'accès (entrées et sorties) des stationnements, de façon à répartir l'impact des mouvements sur le trafic ambiant.

e.- le type de commerce

Pour répondre à une demande des Bomellois, constatant le manque de commerces de proximité et la difficulté d'accès aux grandes surfaces pour les personnes sans voiture et/ou à mobilité réduite, ce futur centre commercial doit comprendre prioritairement (mais pas uniquement) des commerces de proximité, répondant aux besoins de consommation courante : alimentation, vêtements, loisirs,...

© Comité de quartier de Bomel
15 décembre 2005

Annexe 4

Bomel : test de mobilité par des personnes à mobilité réduite

Dans le cadre du « groupe mobilité » du comité de quartier de Bomel, une étude d'accessibilité a été réalisée en date du 14 novembre 2005, pour les chemins conduisant de la place Monseigneur Heylen (église de Bomel) à l'Hôtel de ville de Namur.

Nous avons sollicité un groupe de sept personnes polyhandicapées venant du centre de jour « La Douceur Mosane » à Jambes. Ces personnes étaient accompagnées de leurs éducateurs, également au nombre de sept.

Parmi les personnes handicapées, une peut se déplacer à pied avec des difficultés motrices, une autre possède une voiturette équipée d'un système d'avancement par levier, ce qui la rend plus ou moins autonome. Les cinq autres personnes doivent être poussées. Il est donc clair que les difficultés rencontrées sont accentuées si la personne se déplace seule en chaise roulante.

Ces difficultés seront les mêmes pour une maman poussant un landau ou une personne en tribune, par exemple.

Le groupe a été partagé en trois afin de réaliser des itinéraires différents. Pour visualiser les endroits très accessibles ou plus difficiles d'accès, chaque équipe était munie d'un appareil photo. Les parcours sélectionnés ont été les suivants :

- Place Monseigneur Heylen - remontée le long de l'église - traversée de la chaussée de Louvain au passage pour piétons - pont de Louvain - rond point Léopold - traversée sur le passage pour piétons de la rue Borgnet - rue Galliot - rue des Dames Blanches - rue de Fer - Hôtel de ville.
- Place Monseigneur Heylen - rue d'Arquet - traversée face au magasin de photocopie chaussée de Louvain - remontée le long des bureaux du Ministère de l'Agriculture vers le pont de Louvain - pont de Louvain - rond point Léopold - traversée de la rue Borgnet - rue Borgnet - rue de Fer - Hôtel de ville.
- Place Monseigneur Heylen - rue d'Arquet - chaussée de Louvain - Boulevard du Nord - traversée face à l'entrée de la gare - ascenseur - plateau de la gare - ascenseur - traversée de la place de la station - avenue de la gare - rue de Fer - Hôtel de ville.

Notre première difficulté fut de trouver un stationnement. Le groupe se déplaçait avec un car de 9 personnes et une voiture. La voiture a trouvé un emplacement mais le car a dû stationner dans la cour de la garderie La Récré (ancienne école - autorisation donnée très gentiment par des personnes travaillant sur place).

Voici, par itinéraire, le détail de ce que nous avons pu observer.

Trajet n° 1

	<p>Passage trop étroit pour certaines chaises roulantes</p> <p>Stationnement sur les trottoirs, malgré les panneaux de signalisations (le long de l'église de Bomel)</p>
	
	
<p>Bordures trop hautes et trottoirs inclinés (sortie place Mgr Heylen)</p>	<p>Manque total de visibilité : DANGER !!!</p>



Bordure trop haute (pont de Louvain)



Bordure avec une bonne inclinaison (pont de Louvain)



Bordure trop haute (fin du pont de Louvain)



Bordure trop haute (face parking C&A)



Passage étroit et très dangereux à cause des poubelles, des panneaux de signalisation et des voitures mal stationnées



Bordures trop hautes (traversée de la rue Borgnet depuis parking C&A)



Bordures inclinées correctement (traversée de la rue Rogier)



Bordure trop haute (traversée de la rue des Dames Blanches)

Trajet n° 2



Bordures non adaptées, état des trottoirs (Place Mgr Heylen)



L'inclinaison du trottoir est trop forte, les chaises roulantes sont déstabilisées ! (rue d'Arquet)



Bordure trop haute (rue d'Arquet)



Accès ok (chaussée de Louvain)



Largeur et accès impeccables



Largeur et accès impeccables

Trajet n° 3



Il faudrait prévoir une signalisation indiquant les passages adaptés aux personnes handicapées. Pour l'accès à la gare du côté du boulevard du Nord, seules les extrémités sont sans marche.

Espace pour circuler : ok mais pente un peu raide dans le sens du retour surtout pour une chaise roulante sans accompagnateur.





Signalisation peu compréhensible dans les ascenseurs. La signalisation diffère d'un ascenseur à l'autre.

Rédaction : Donatienne & Philippe Boulanger.

©Photos : Philippe Boulanger & l'Espace « Calypso » de « La Douceur Mosane »

© Comité de quartier de Bomel, novembre 2005

Merci à « La Douceur mosane » pour sa participation active.

ANNEXE 5

Namur, le 21 novembre 2005

Remarques du service communal de l'aménagement du territoire concernant le document du Comité de quartier de Bomel «Une vision d'avenir et des orientations pour l'amélioration durable de la qualité de vie dans le quartier de Bomel».

1. Mixité des fonctions à Bomel

La nécessité d'actions de restructuration du quartier impliquant les habitants est soulignée par le Comité. Celui-ci insiste sur le fait que le quartier doit se développer en fonction des besoins des habitants.

Il faut d'emblée rappeler que la partie «basse» de Bomel comprise entre le boulevard du Nord, le Ravel 2, les carrières et la rue d'Arquet est caractérisée par une mixité de fonctions. Nous y avons observé une forte présence d'équipements communautaires (scolaires et autres), ainsi que des commerces, de l'artisanat et des petites industries de petite et moyenne taille, soit insérés dans des rues comportant des habitations, soit regroupés et occupant une partie ou la totalité d'un îlot. La carte du relevé des fonctions existantes montre clairement cette caractéristique du quartier.

On ne peut ignorer cet aspect dans l'inventaire et le diagnostic.

Il faut également en tenir compte de façon réaliste dans les options et propositions.

Pour avoir assisté aux réunions de groupe de travail «Habiter à Bomel», nous pouvons témoigner qu'à aucun moment il n'a été dit par les habitants que les activités économiques existantes sont gênantes (polluantes, bruyantes...) ou incompatibles avec le voisinage des logements.

Il a été par contre relevé certaines difficultés en matière de mobilité: stationnement envahissant, importance de la circulation de transit rue Nanon...

Les activités économiques engendrent inévitablement du trafic. Il est donc important de veiller à ne pas les laisser se multiplier au cœur du quartier dans des rues étroites, d'accès difficile ou à forte proportion de logements.

Mais il semble excessif de vouloir remplacer systématiquement les entrepôts ou ateliers en cessation d'activité par du logement. On constate sur le relevé cartographié effectué par le service Aménagement du Territoire que beaucoup d'activités se regroupent en 2 zones:

- Au Sud, le long du boulevard du boulevard de Merckem, boulevard du Nord
- à l'Ouest, entre la cité Germinal et la cité Floréal (rue de l'Industrie – rue des Carrières)

Ces 2 zones sont accessibles directement à partir de voiries où le trafic de transit modéré reste «acceptable» d'autant plus si des aménagements sont réalisés en faveur des usagers faibles (piétons, PMR, cyclistes).

.../...

2. Espaces publics

a. Ancienne carrière Asty-Moulin

Concernant les espaces verts, et particulièrement la proposition «d'aménager un grand parc urbain à vocation didactique et ludique, à destination de l'ensemble de la Ville dans les carrières Asty-Moulin», le service rejoint cette proposition. Par contre, la proposition de «supprimer les réserves foncières (appartenant à la Régie foncière), le long de la rue de l'Industrie, ainsi que le lotissement privé prévu au Nord de la Carrière (avenue du Bon Air) semble exagérée. En effet, la construction de logements à proximité de ce site, carrière désaffectée à vocation à la fois de réserve biologique et éducative n'est pas à ce point incompatible!

b. Le site de l'abattoir

Le service rejoint la note de synthèse quant au constat: «L'espace des abattoirs constitue une aire de dégagement spatial dans un contexte de densité habitée...», ainsi que sur la proposition d'aménager cet espace pour qu'il rencontre les besoins des habitants en tant qu'espace public mais ne soutient pas l'option de réaménager les bâtiments et les espaces extérieurs existants.

Le service tient à souligner que, si l'option était prise de démolir les anciens abattoirs, l'aménagement d'un espace public qui rencontre les besoins des habitants serait atteint beaucoup plus aisément. Une reconstruction basée sur une nouvelle place publique, ouverte vers le quartier, tel qu'imaginée par les services communaux déjà en 2003, rencontrerait mieux cette attente du quartier en matière d'espace public. (voir le point 4 ci-dessous: options sur les anciens abattoirs).

L'espace public imaginé dans l'esquisse de reconstruction du site des anciens abattoirs, élaborée par les services communaux, présente plusieurs avantages:

- elle s'appuie, sur un espace public de dimensions importantes (+/-38 ares), ouvert vers le quartier, d'usage polyvalent. Il est destiné à devenir un nouveau lieu de convergence et de rencontre pour les habitants et les usagers du quartier.
- il serait essentiellement réservé aux piétons, et desservi par 2 boucles d'accès carrossables dissociées d'une de l'autre, afin de dissuader la circulation de transit.
- les constructions nouvelles autour de cet espace permettront de séparer clairement l'espace public des cours et jardins privés.
- les fonctions envisagées dans les constructions sont principalement le logement, ainsi que secondairement, des équipements communautaires, localisés préférentiellement vers la rue de la Pépinière d'une part, vers la rue Nanon d'autre part. La mixité équilibrée logement / équipements communautaires présente l'intérêt d'assurer une présence permanente sur le site et une certaine animation créée par les activités communautaires qui y prendront place.

3. L'apport de nouveaux logements dans le quartier

Le comité est très préoccupé par le phénomène de la transformation des maisons unifamiliales en kots et surtout en garnis. Il craint une forme de «ghettoïsation» de certaines rues, favorisée par la spéculation foncière.

Pour les services communaux, il importe de se faire une idée réaliste de l'ampleur du phénomène afin d'utiliser les moyens disponibles pour le freiner, voire le stopper. Un des moyens est l'adoption d'un règlement communal limitant le fractionnement de maisons – voire l'interdisant. Une recherche de texte de référence pourrait être faite pour élaborer un règlement.

Une seconde possibilité, qui permettra de diversifier l'offre en type de logements, est de promouvoir la construction de nouveaux logements (appartements et maisons) sur les parcelles libres, mais celles-ci sont peu nombreuses. La note de synthèse suggère aussi de réaffecter au logement les entrepôts ou ateliers, en cessation d'activité, mais ces terrains sont privés et leur réaffectation ne pourra se faire rapidement. Il n'existe pas aujourd'hui d'outil réglementaire permettant d'imposer cette réaffectation au logement.

Des aides régionales existent pour favoriser la construction de nouveaux logements à condition d'obtenir la reconnaissance par la Région d'un périmètre de Revitalisation et d'une zone d'Initiative Privilégiée.

Dans cette perspective, il faut souligner:

- qu'un recensement précis des terrains libres et des sites qui pourraient être réaffectés au logement n'a pas été établi, mais ceux-ci sont peu nombreux.

La carte d'analyse montre que les principales zones potentielles se situent en bordure de la rue Nanon (où la Régie foncière communale possède des terrains) et en bordure de la rue de l'Industrie, la lisière des carrières d'Asty-Moulin. S'y ajoutent quelques parcelles de faible taille pouvant recevoir de petits ensembles de logements, dans les rues Saint-Donat, Dr Haibe, Defnet, de la Pépinière, Piret Pauchet, Nanon et de Bomel.

- que face à ce constat, et si on admet, comme le dit le comité, que le logement de type familial doit être favorisé, on ne peut ignorer la possibilité de créer un ensemble de plus de 100 logements sur le site des anciens abattoirs, moyennant la démolition de ceux-ci.

4. Options sur les anciens abattoirs

En ce qui concerne l'ancien abattoir, on peut s'interroger sur l'option présentée dans la note de synthèse: redévelopper de nouvelles fonctions à destination (quasi) exclusivement communautaires en minimisant le logement nouveau («quelques logements nouveaux, rue de la Pépinière») pour plusieurs raisons:

- a) Le quartier comporte déjà une proportion importante de grands équipements communautaires. Cette proposition se rapproche de celle de la Corbeille et est supérieure à ce qu'on rencontre à Jambes et à Salzinnes par exemple.

Dans plusieurs îlots, le logement occupe une surface minoritaire par rapport aux fonctions non résidentielles. Les petits ensembles de logements sont fragmentés et l'image résidentielle est fragilisée. Le site de l'abattoir offre l'opportunité de développer un programme mixte, incluant du logement, donc non réservé uniquement à des équipements communautaires.

Pour rappel, les services communaux avaient proposé en mars 2003 un programme mixte, organisé autour d'une vaste place publique, comportant:

- +/- 1500 m² d'équipements communautaires (bibliothèque, abri de nuit, atelier protégé, Oxfam, salle communautaire...). Ce programme était exemplatif et la surface réservée aux équipements communautaires pourrait aisément être doublée ou triplée, si les besoins étaient avérés.
- +/- 95 à 150 logements (dont +/- 12 maisons);
- du parking en sous-sol, libérant de +/- 46 à 83 places en surplus des besoins propres aux nouveaux occupants. Cette offre en surplus serait orientée vers les riverains proches (habitants ou personnel occupé dans une activité). Ces besoins devraient être évalués par une enquête de mobilité.

Il n'est pas exagéré de prétendre que la moitié des personnes qui ont participé au groupe de travail «Habiter à Bomel» ont trouvé cette proposition, défendue par les services communaux présents (Régie foncière, Logement, et Aménagement du Territoire) au

moins aussi intéressante que celle présentée par le Comité de Quartier. Il est dommage que le procès-verbal de synthèse ne fasse pas état de ce fait.

- b. Le site de l'abattoir est central dans le quartier et à l'intérieur de l'îlot. Cette localisation est favorable au renforcement de la fonction résidentielle, actuellement fragmentée, par la création de nouveaux logements, en mixité avec des équipements communautaires autour d'une place. Par contre, le déploiement de nouvelles fonctions exclusivement communautaires dans cette situation centrale, ne permet pas de réduire la «césure» formée par l'ancien abattoir dans l'îlot, entre la rue Deldinne et la rue Piret Pauchet, et entre la rue de la Pépinière et la rue Nanon.
- c. Les besoins en équipements communautaires, sociaux et culturels qui fondent la proposition du Comité de quartier ne sont pas clairement identifiés. Il s'agit seulement d'éléments que le comité estime souhaitable d'intégrer dans la réaffectation du site. Quelle est la nature et l'ampleur du programme final? Que pensent les gestionnaires des équipements dont le comité prévoit la relocalisation sur ce site? (On cite l'Académie des beaux-arts et divers autres acteurs). Par ailleurs, cette proposition du comité semble avoir été élaborée après les réunions à Bomel, et ne correspond pas à un souhait exprimé par la majorité des personnes faisant partie du groupe de travail.
- d. Le contrôle social et sécurité du site, réaffecté majoritairement à des fonctions communautaires, mais maintenu ouvert par rapport au quartier, pose question. La présence d'un nombre limité d'habitations vers la rue de la Pépinière suffira-t-elle à assurer une présence suffisante et un «contrôle social» des lieux si, comme souhaité, ces lieux restent ouverts et accessibles à tous en permanence? Cette inquiétude a été relayée par certains habitants dans le groupe de travail. La vie dans des espaces et cours extérieures dans un environnement bâti à usage communautaire prédominant posera des problèmes le jour (risques de conflits entre les habitants peu nombreux et les usagers des équipements et espaces) et la nuit (insécurité, créée par des lieux insuffisamment habités et fréquentés, que les passants nocturnes éviteront de traverser). Pour comparaison, on peut citer en référence un espace bâti à forte proportion d'équipements communautaires: le «Jardin du Mayeur» à l'Hôtel de Ville, accessible le jour, mais fermé par des grilles le soir et la nuit, avec un gardiennage des lieux, ce qui règle le risque d'insécurité. On peut citer aussi la «Cité des Finances» et les Facultés universitaires aux abords de la bibliothèque, dont beaucoup d'espaces extérieurs ne sont pas fermés et communiquent avec la rue jour et nuit: la traversée de ces ruelles, cours, jardins et parkings la nuit peut créer une impression subjective d'insécurité et peut également présenter des risques objectifs d'agression par l'absence de présence humaine (résidents ou passants).

5. Conclusions

Le service partage globalement l'analyse effectuée par le comité de quartier mais a un avis divergent en ce qui concerne les propositions suivantes:

- la diversification souhaitable de l'offre en logements de type appartements ou maisons doit prendre en compte l'existence de parcelles libres, appartenant à des propriétaires privés et à la Régie foncière, permettant la construction de nouveaux logements;
- la réaffectation d'entrepôts et d'ateliers en cessation d'activité ne devrait pas être systématique, mais analysée au cas par cas, sous peine de faire perdre à Bomel son caractère particulier de quartier mixant l'habitat, les activités et les équipements communautaires, de façon équilibrée.
- l'option de maintenir et réaménager les bâtiments et espaces extérieurs existants sur le site des anciens abattoirs, en les affectant principalement à des équipements communautaires, et accessoirement à quelques logements, privera le quartier de la possibilité de créer sur ce site un nouvel espace public assez vaste, d'usage polyvalent et ouvert sur le quartier. Cette option ne permet pas d'accueillir sur ce site plus de 100 logements neufs, en mixité avec un nombre significatif de m² d'équipements communautaires, ainsi que l'avaient imaginé les services communaux en mars 2003.

Claude ROUSSELLE

Responsable du service