

Ville de Namur
Collège Communal
Service Urbanisme
Hôtel de Ville
5000 Namur

urbanisme@ville.namur.be

Namur, le 4 avril 2019

Référence: enquête publique – dossier 376PU

Monsieur le Bourgmestre,
Mesdames et Messieurs les Echevins,

Notre association a pris connaissance du projet d'aménagement d'un parking souterrain et du réaménagement de la Place du Palais de Justice et souhaite vous faire part des commentaires ci-dessous.

Nous souhaitons tout d'abord marquer notre soutien à l'idée d'augmenter l'accessibilité générale du centre-ville par rapport à sa périphérie. Cependant, à l'heure où les changements climatiques et les questions de santé publique liées à l'exposition accrue des populations urbaines à la pollution due au trafic, Namur2080 ne peut soutenir l'approche sous-tendue par ce projet d'augmenter davantage encore la capacité de parking au cœur de la ville. En outre nous observons que l'aménagement proposé de la place est peu clair et peu en phase avec son contexte bâti.

Mobilité

L'objectif du projet et la notice environnementale font état d'une recherche de complémentarité entre la voiture et les transports en commun, pourtant la littérature scientifique sur les choix modaux est extrêmement claire sur ces questions : augmenter l'attractivité du mode voiture se fait mécaniquement contre l'attractivité du transport publique à moins que ce dernier ne connaisse un développement très fort de ses infrastructures. Ce n'est pas le cas ici et donc il s'agit bien d'un projet qui va à l'encontre des objectifs de développement durable et même de la perspective développée dans le Schéma de Structure Communal visant notamment à réduire l'étalement urbain et la dépendance automobile.

En premier lieu, il est bien connu qu'un tel ouvrage est un véritable aspirateur à voitures, ce qui va attirer les automobilistes en ville alors que plein d'autres mesures visent au contraire à les dissuader. C'est une réelle incohérence dans la politique de mobilité durable. Il est à craindre que les usagers « laissent de côté » les parkings périphériques (notamment les P+R) préférant tenter leur chance au centre-ville vu ce nouvel ouvrage. Cela va engendrer un trafic supplémentaire en ville d'autant plus qu'il y a des risques non négligeables que les automobilistes viennent jusqu'à la place du palais de justice, ne trouvent pas de place et doivent alors « retraverser » la ville pour aller rechercher un parking ailleurs ; donc cela ferait à chaque fois, 2 trajets évitables.

Il est très étonnant que sur les questions de mobilité la notice environnementale traite uniquement de la re-répartition des flux au sein du quartier et essaye de montrer que l'impact est négligeable. Il semble pourtant que l'analyse est faite à attractivité constante alors que le projet à lui-même pour but d'augmenter l'attractivité automobile. Il est donc pour le moins étonnant de ne pas voir de scénarios sur l'augmentation du nombre de voitures sachant l'accroissement des possibilités de parking ici et au centre en général.

Nous notons également que même à attractivité constante, des augmentations de trafic de 10% sont considérées comme négligeables parce qu'inférieures à la variabilité journalière et que même des doubléments de trafic (>100% sur la rue Grafé) ne semblent pas émouvoir l'auteur de projet alors que nous sommes au cœur du quartier étudiant, directement aux portes de plusieurs Facultés et donc un trafic piéton très élevé (aux heures de pointe également). Il ne s'agit pas seulement pour nous de regarder la capacité théorique des voiries mais plutôt de voir qu'un trafic plus élevé sera généré et partant ses impacts négatifs sur le quartier étudiant très piétonnier.

Autre hypothèse étonnante, les flux sont prévus selon une seule rotation avec une occupation à 100%. L'auteur considère certes une option dite « maximaliste » en répercutant cette rotation sur deux courtes périodes (pic du matin et du soir). Néanmoins on pourrait tout aussi bien considérer que ce nouveau parking changera le mode d'usage par rapport à l'existant et par exemple prévoir une occupation à 70% mais avec 3 ou 4 rotations sur la journée. Ce n'est alors plus 400 voitures à répercuter sur les voiries mais plutôt 2200. Et par ailleurs, les piétons sont bien là toute la journée dans le quartier à recevoir cet impact.

De surcroît la question des files engendrées n'est pas considérée dans l'analyse. Regardons les problèmes de circulation qui se posent au carrefour Golenvaux-bas de la Place-Marché St Remy quand une file de véhicules attend de pouvoir accéder au parking. Imaginez pareille situation de files dans la rue Lelièvre bloquerait totalement la circulation dans ce quartier, augmenterait très fortement les impacts locaux sur les passants, et aurait aussi un impact sur les bus 51 qui permettent de rejoindre les P+R.

En terme d'impact, il est à nouveau hallucinant (dans ce dossier comme dans d'autres) de lire que mesurer l'air à Vezin, à 15km de là, est représentatif de la bonne qualité de l'air au cœur de Namur : *« il est pertinent de penser que la qualité de l'air au niveau du site est*

relativement bonne au vu de sa situation et des résultats de mesures de la station la plus proche [Vezin!] et de l'absence de sources importantes de pollution à proximité du site ». Les auteurs mentionnent également des mesures plus locales, mais intermittentes, effectuées sur le confluent. C'est mieux pour évaluer le niveau ambiant (bien que les conditions de vents soient très différentes au Gognon) mais l'on sait très bien aujourd'hui que les variations principales en concentration de polluants s'opèrent dans les toutes premières dizaines de mètres de la route (avec un retour au niveau ambiant vers 100 m pour le NO₂ par exemple ¹). La question de la pollution et de l'exposition aux polluants dans ce quartier très fréquenté est clairement sous-estimée. D'une manière générale amener un parking en plein cœur de la vie active dans un contexte de petites voiries, de surcroît très fréquenté par les piétons toute la journée, représente un problème de santé publique.

Outre la pollution, des établissements scolaires (notamment le lycée) sont établis à proximité et augmenter de manière importante le trafic dans ces petites rues est un risque sérieux d'accidentologie pour les jeunes piétons.

Sur la question de la mobilité, nous pointons par ailleurs les incohérences suivantes :

- La notice d'évaluation des incidences sur l'environnement, dénommée ci-après la notice, relève que « la Ville de Namur souhaite améliorer significativement l'accessibilité au centre-ville par la création de plusieurs parkings » (p.8). Cet objectif est suivi du constat de la « perte d'emplacements en zone payante avec horodateurs et/ou en zones avec abonnements ». La notice relève les « pertes » liées à des projets immobiliers privés ou publics. Le point 3.2 de la notice relève 5 parkings « en ouvrage ». A noter que le nombre d'emplacements pour le parking Léopold n'est pas donné (en fait plus de 1000 ? 2000 ?), autre « oubli » le parking lié au futur Palais de Justice.
- Le volet stationnement (point 5.5.1.4., p.70-74) complète le diagnostic pour aboutir à la conclusion selon laquelle « la Ville de Namur dispose d'une importante offre en stationnement en voirie et hors voirie qui est, toutefois, fortement sollicitée en semaine, mais également le samedi ».² Une conclusion qui n'incite pas à juger nécessaire le parking de la place du Palais de Justice.
- Au point 4.4 une analyse sur la mobilité routière d'une partie de la corbeille, qui se conclut par le constat que le PCM est en cours d'actualisation, mais qu'aucun document n'est disponible !³

¹ Par exemple: <https://laqm.defra.gov.uk/documents/FallOffWithDistanceReptJuly08.pdf>

² A la page 74 de ce paragraphe, le tableau 8 (situation 2014, taux d'occupation des parkings hors voirie) montre une grande disparité des taux, avec des taux élevés pour le parking de l'Hôtel de Ville, le P+R St Nicolas, et (bien que pas de chiffres dans la notice) celui du Beffroi (NDR). Par contre Gifar est très bas comme est moyen le parking des Casernes. Rien que ceci indique qu'il y a un problème de meilleure utilisation des sites de parcs existants.

³ Détail formel : à partir de la page 65 la place Palais de Justice est appelée dans quelques cartes suivantes Place St Aubain...ce qui fait deux places St Aubain ! Détail mais qui pose question quant à la faiblesse de la notice.

- Au paragraphe 5.5.1.3. (analyse des flux de circulation) B. (à proximité du site). Comptage par l'auteur de la notice, un jour considéré comme jour ouvrable moyen et sur deux tranches horaires (8-9h) et (15-17h). L'auteur fait remarquer que le tronçon de la rue Grafé entre la place et la rue des Bruxelles était fermé à la circulation (travaux de la Faculté des Sciences). Après la réouverture de ce tronçon, l'auteur constate le peu de fréquentations de ce tronçon (attribué à d'autres habitudes prises lors du chantier). L'échantillonnage est faible pour une analyse d'impact qui se veut par ailleurs fouillée. Ce qui peut expliquer ce diagnostic : l'auteur de la notice pointe d'une part la saturation de la rue de Bruxelles, d'autre part le faible impact des flux générés par le parking sur ladite rue.

En résumé, le parking avec ses deux voiries proches déjà chargées et aboutissant soit rue de Bruxelles, soit sur le front de Sambre, augmente considérablement la pression automobile sur le quartier, sans que d'autres alternatives aient été étudiées en termes d'optimisation du stock de places de stationnement de toute nature. L'option de mobilité choisie va à l'encontre d'objectifs de durabilité et de santé publique pourtant bien d'actualité.

Aménagement de la place.

L'aménagement est entièrement dicté par des considérations techniques (entrée/sortie des véhicules, accès des usagers du parking, aération) et de sécurité (couloir pour les véhicules des pompiers). On pourrait s'attendre à une vision plus intéressante sachant que nous sommes en bordure directe du piétonnier et dans un quartier universitaire.

L'étude mentionne la possibilité de conserver une circulation locale sur la place pour les riverains de la place et de la rue Grafé. Pourquoi ?

Les édicules qui relient le parking à la place (qui peuvent atteindre 4 à 6 m de haut) sont disposés de façon telle que l'espace apparaît comme constitué d'objets jetés au hasard. A ces édicules sont par ailleurs associés des espaces verts hors sol (végétations + arbres ? dans 1 mètre de terre, le tout entouré de murets). Les luminaires sont disposés la plupart auprès de ces îlots aux formes diverses, sans qu'il y ait une ligne de force qui leur confère une grammaire commune.

Extrait de la notice :

D'un point de vue architectural, les édicules en relation avec la place du Palais de Justice seront traités de la manière suivante afin d'atténuer leur impact visuel sur l'espace public dégagé de la place :

- ☐ Ils seront entourés de verre (spider glass) limitant l'impact visuel de leur volume ;
- ☐ Ils seront intégrés à des espaces végétalisés afin de masquer leur présence ;
- ☐ Ils seront implantés sur les extrémités de la place de façon à préserver un maximum l'ouverture de la place publique.

Le résultat est un espace fortement minéralisé, déstructuré et peu sécurisant.

Aussi le Palais de Justice, le bâtiment qui polarise la place est quasiment ignoré (deux espaces de verdure hors sol indigents l'encadrent).

Les espaces dédiés aux piétons et à la mobilité douce sont variables allant de 1m de large (le long d'une partie des Facultés de médecine et des sciences) à 10 m. A nouveau, on ne comprend pas bien la fonction recherchée.

Autre « détail » significatif : le début de l'entrée du parking par la rue Lelièvre (début du tronçon d'entrée (pente à 4%)) va jusqu'au bord extérieur du trottoir.

L'auteur de projet note aussi l'intention de la Ville de transformer la rue Lelièvre en une zone de rencontre. C'est difficile à comprendre, notamment sans connaître le projet de la Place Saint-Aubain mais aussi au vu des éléments de mobilité et de trafic soulevés plus haut.

Il nous semble que l'aménagement d'une place plantée d'arbres en alignement, avec une circulation locale et une voirie classique avec trottoirs et couloirs pour vélo, créerait un véritable espace de rencontre centré sur la Palais de Justice, seule bâtisse qui lui donne sa singularité et son cachet. Par ailleurs, un tel aménagement unifierait les fronts de bâtisses quelque peu chahutés du point de vue architectural (l'aménagement proposé rend plus forte la vue sur ce « petit désordre »).

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Bourgmestre, Mesdames et Messieurs les Echevins, l'assurance de notre considération distinguée.

Pour Namur2080,

Geoffrey Caruso

Président

