

ARGUMENTAIRE MOTIVANT NOTRE REFUS DU PROJET EN L'ETAT

Introduction

La communauté des riverains de la Sablière et plus largement des habitants des quartiers autour de l'axe Saint-Luc / Institut / Grand Feu n'est pas opposée à la création de nouveaux quartiers d'habitation dans la périphérie de la ville de Namur, y compris celle où nous vivons, pas plus qu'à des infrastructures dédiées aux services ou à des activités économiques. Elle est également disposée à admettre que cette création puisse entraîner quelques contraintes limitées dans le temps et que des mesures d'évitement et de réduction des nuisances soient appliquées. Mais cette création ne doit pas entraîner un recul de la qualité de vie dans ces quartiers préexistants. En l'espèce, Equilis ne peut détruire dans le quartier existant ce qu'il compte promouvoir dans celui à construire.

A ce propos, il est important de prendre comme balises les références correctes, qui sont celles d'un quartier résidentiel. La rue Saint-Luc n'est pas un quartier semi-industriel et nous considérons comme complètement déplacée la référence à «l'époque Dubail», faite de façon répétée dans les documents Equilis sur le projet de la Sablière. Le voisinage immédiat a subi durant des années des nuisances considérables, il a fait connaître son opposition – notamment pour la mise en place d'un nouveau broyeur (en 2017) et voit la fin de cette époque avec soulagement. Quant au charroi des Ets Dubail, de nombreuses plaintes ont été déposées auprès de la DPE. Cet épisode passé n'induit pas que les riverains soient désormais aptes à tolérer un degré de nuisances plus élevé que n'importe quel quartier résidentiel.

Partie 1. Contexte stratégique d'aménagement territorial

Besoin de vision globale

En matière de développement urbain, il est essentiel pour des raisons évidentes de saine gestion de s'appuyer sur une vision globale à long terme. Dans la zone qui s'étend entre la chaussée de Louvain, la rue Saint-Luc et ses prolongations (rues de l'Institut et du Grand Feu), la route de Hannut et l'E411, différents projets sont actuellement à l'étude ou en phase d'exécution.

Les riverains considèrent que les projets doivent être considérés conjointement, ce qui permettra notamment d'optimiser l'utilité des infrastructures créées et d'en évaluer correctement les impacts. De plus cette intégration doit se faire sur le long terme. Autrement dit, les futurs développements doivent être anticipés de manière à exploiter les synergies possibles et à prévenir des situations de blocage pour le développement futur. On regrettera que cela n'ait guère été le cas jusqu'ici.

Occasions manquées par le passé

Par exemple, le parking additionnel de l'hôpital Saint-Luc (+ 600 places) situé côté Nord de la rue a été créé en 2017. Le placement de l'héliport médical régional d'urgence a été décidé à la même époque, sans anticiper l'importance que ces périmètres pourraient détenir vis-à-vis de développements futurs dans la zone. Ces deux structures imposent maintenant des contraintes sur la reconversion de la Sablière en zone d'habitat. Il était pourtant prévisible que les Ets Dubail seraient à la date d'échéance de leur autorisation d'exploiter, amenés à cesser leurs activités en zone d'habitat et obligés de dépolluer le site. Il était donc loisible d'inclure cet élément dans la réflexion.

Un autre exemple récent est celui de l'aménagement de l'ex-giratoire au carrefour de la route de Hannut et la rue de Lépante. Depuis 2018, ce dispositif bloque l'accès par la rue Hébar aux bretelles vers l'autoroute E411. La logique de cette transformation n'a, semble-t-il, pas été portée à la connaissance du public. Son effet est en tous cas de dissuader les usagers de rejoindre la E411 par la rue Hébar, ce qui revient à renforcer la concentration de ce trafic sur l'axe de la rue Saint-Luc /

Institut / Grand Feu. Ceci aura un impact sur le charroi durant le chantier de la Sablière et sur la répartition du trafic après le chantier.

Organes de planification du développement local

Bouge se situe le long de l'une des voies d'accès principales à Namur, l'axe Nord-Est. La Ville prévoit sur chaque axe un développement composite avec infrastructures économiques/services, habitat et mobilité. Pour les axes de Erpent - Naninne et de Bomel - Saint-Servais, il existe un Schéma directeur d'aménagement durable, mais ce n'est pas le cas pour l'axe de Bouge -Champion.

On parle du «plateau de Bouge», sans en définir ses limites, en connexion avec le projet PCAR (SOL) et le parking P+R du TEC. La zone ainsi désignée dans la documentation couvre une superficie de 47,5ha sur laquelle se place également le projet Lidl. Cette superficie ne représente qu'une petite partie du « plateau de Bouge », dans lequel sont encore dispersés quelques autres projets tels que la maison de repos Stamwall, le lotissement Matexi / la Clé des Champs). D'autres futures implantations sont susceptibles de s'ajouter au paysage de la boucle dans le futur, mais il n'est pas possible à l'heure actuelle, faute de plan prospectif global, d'anticiper leur localisation.

Nous demandons qu'une vision plus intégrée de l'occupation future des superficies sur la boucle de Bouge guide certains choix concernant le projet de la Sablière. Il est par exemple possible que des connexions de mobilité supplémentaires s'avèrent utiles pour desservir plusieurs projets.

Application cohérente des normes de la ville :

Il est indispensable de se référer aux normes édictées par la ville de manière cohérente. Dans quelques cas nous observons qu'elles sont laissées de côté sans justification connue.

Densité de l'habitat : la densité calculée sur l'ensemble du projet, exprimée en logement/hectare dépasse de 10 à 60% la densité de référence. Elle est aussi supérieure à celle des quartiers environnants. Ce dépassement n'est soutenu par aucune motivation, hormis celle que « 10% ce n'est pas grave ». L'utilité d'une norme nous échappe si l'on admet ensuite des dépassements sans nécessité. Nous soulignons qu'au vu de l'impact sur la circulation automobile du quartier et sur l'environnement dans le projet, il est au contraire impérieux de ne pas aller au-delà et de préférence d'adopter une densité plus faible que la densité maximale autorisée.

Intégration d'un quartier nouveau : le CoDT préconise de sélectionner l'emplacement de nouveau quartier résidentiel de façon à ce qu'il s'insère harmonieusement dans le tissu urbain environnant. Ainsi le quartier de la Clé des Champs bénéficie sur son flanc N-E de plusieurs connexions à la rue de la Poteresse, de même que sur le flanc S-O avec les rues du quartier voisin préexistant. La Sablière ne dispose elle, dans sa version actuelle, que de deux voies d'accès pour quelque 210 familles. Son périmètre ne comporte sur deux de ses côtés aucune issue et sur les deux autres qu'une seule issue par côté. Il est donc très peu question d'insertion dans le tissu environnant et le périmètre du site s'apparente à une séparation hermétique, en dehors de ces 2 accès.

Il est de même généralement admis que la hauteur des bâtiments doit respecter un degré d'homogénéité. Il est donc surprenant que des bâtiments R+2 et R+3 soient projetés dans le lotissement de la Sablière alors que les maisons de la rue Saint-Luc sont de type R+1 (+ toit). Sans aucune justification et en disposant ces bâtiments élevés précisément en bordure de la ligne de maisons existantes.

Statut des voies de mobilité : la rue de la Poteresse doit servir de voie d'entrée et de sortie multiples à au moins la moitié des véhicules de la Sablière, selon Equilis. Il s'agit d'une augmentation de flux considérable par rapport à la situation actuelle, alors que cette rue est déjà considérée par ses

usagers comme dangereuse en raison de son étroitesse. Pourtant il n'est pas envisagé de l'élargir, mais au contraire de la classer en voie de circulation locale. Cette voie doit d'autre part être empruntée par le charroi de camions pendant la durée du chantier, alors que le croisement y est impossible pour tout véhicule large.

En ce qui concerne la mobilité douce, s'il y a bien des voies dédiées sur le site, rien n'est prévu dès que l'on s'approche d'un des deux accès intensément utilisés par les voitures, ni sur la rue Saint-Luc avec son trafic démultiplié, et encore moins sur la dangereuse rue de la Poteresse. Ici aussi, semble-t-il, la cohérence fait défaut.

Culture de la consultation populaire

L'enquête publique systématiquement prévue lors de travaux qui impactent le cadre de vie et l'environnement, est une pratique de démocratie dont nous sommes fiers. Les riverains sont décidés à en faire l'usage le plus pertinent. Ils observent cependant que ce processus aurait pu être mené avec plus de conviction, d'écoute, de cohérence, voire d'empathie.

La RIP a constitué une étape préliminaire, prise très au sérieux par les riverains. Il s'est avéré que leurs observations n'ont été aucunement prises en compte ni ne recevaient de réponse, même négative.

Notre demande de pouvoir consulter le rapport de l'EIE lors de sa finalisation en novembre 2020 a été rejetée, sous prétexte que la procédure ne le prévoit pas. Vu le volume de documents produits pour la demande de permis unique, il était pourtant pertinent d'étudier dans un premier temps ce rapport EIE plutôt que de devoir analyser le tout en une seule fois.

Rappelons que la pandémie rend plus laborieuse la concertation de quartier indispensable.

L'annonce de l'enquête publique s'est faite sur un mode ultra-discret : en les recherchant nous n'avons repéré que 2 affiches dont l'une installée sur le site même, c'est-à-dire à l'écart de la rue Saint-Luc et du passage du public. Un courrier semble avoir été expédié à un petit nombre de personnes choisies sur un critère inconnu.

Objectivité de l'EIE

Pour remplir correctement son rôle, l'EIE doit être élaborée en totale objectivité, soit en-dehors de toute influence de la part du demandeur de projet. Il faut un réel effort pour se convaincre que l'auteur d'EIE engagé par le demandeur et qui dépend de celui-ci pour la perspective de futurs contrats, soit à l'abri de toute influence.

À la lecture de ce rapport, nous échappons difficilement à l'impression que l'Etude prend la défense du projet du demandeur. Cette impression se dégage du ton et de l'agencement des arguments en faveur du projet, ce qui est, il est vrai, difficile à objectiver.

Mais c'est dans la partie consacrée aux alternatives, en fin de document, que les signaux en ce sens se ressentent le plus. Le projet est en effet comparé à deux alternatives dénuées de crédibilité.

- L'alternative 0 envisage le statu quo, ne considérant même pas la dépollution, négligeant ce qui demeure à notre avis une responsabilité de base vis-à-vis de la santé humaine, du respect de l'environnement et de la simple éthique envers les générations qui nous suivent.
- L'alternative 1 choisit systématiquement les options les plus négatives, dans un effort apparent pour décrédibiliser la possibilité d'une troisième voie d'accès. Nous considérons ces deux alternatives comme des caricatures de ce qu'il convient de ne pas présenter comme une alternative.

Nous demandons – dans le cas où la mise en œuvre du projet se matérialise – que soit désigné une personne pour la fonction de point focal, représentant Equilis vis-à-vis de la population des quartiers environnants.

Partie 2. Contexte environnemental du projet

1. Pollution

1. (ref.: 2024 - PA - DUBAIL p.17-24)

2. Description de la situation :

Les premières études de sol combinées (ECo – n°2024 et n° 3081) ont permis de mettre en évidence cinq zones plus une tache de pollution, dont une liée aux remblais et une au terrain naturel présent sur l'ensemble du terrain et quatre zones de pollution localisées sous forme de taches.

3. Remarques et/ou questions :

- Le terme dépollution n'apparaît pas dans le plan d'assainissement. Sur les 6 zones de pollution identifiées dans le plan, à peine 4 % (soit 1692 m²) seront excavés et évacués "partiellement". Les 96% restants seraient traités par une simple couverture de 50 cm (pour 88%) et étanchéification de la pollution. Est-ce une "variante optimale d'assainissement" économique ou environnementale et de santé publique ?
- L'évacuation des déchets (également pollués) hors du site reste fort limitée et est remplacée par un traitement physico-chimique ou thermique. Est-ce suffisamment efficace ?

- Quelle durée d'activité des polluants présents et répertoriés sur site a été prise en compte pour traiter la pollution in situ ?
- Quel plan de secours est envisagé si la dépollution échoue et impacte les jeunes générations futures.

Nous considérons que le plan de dépollution est trop léger et non traité en profondeur ce qui ne permet pas d'envisager la gestion des eaux d'infiltration telle que décrite dans le document 2633 Equilis Bouge EIE Final (p.81-97). L'option « excavation-évacuation totale » doit être considérée, conformément au principe de précaution comme une solution préférable parmi toutes autres variantes possibles car danger de menace grave pour la santé humaine liée à la présence de métaux lourds, d'hydrocarbures pétroliers, de BTEX (composants organiques ecotoxiques) et de HAP (hydrocarbures aromatiques à forte toxicité).

2. Remblais et démolition

1. (ref.: 2633 Equilis Bouge EIE Final p.77,215)

2. Description de la situation :

« Lors de la démolition des bâtiments en place et par le passage des véhicules de chantier, les vibrations engendrées peuvent provoquer des risques d'instabilité des bâtiments existants (fissuration, ...). Il est recommandé qu'un état des lieux des maisons riveraines localisées à l'entrée de la rue Saint-Luc et rue de la Poteresse soit réalisé avant le début des travaux. »

3. Remarques et/ou questions :

- Cette recommandation ne figure pas dans les conclusions des §2.6 et 8.6 malgré les risques de stabilité et de vibration énoncés dans l'EIE,

Cette recommandation doit être reprise dans les conclusions. Nous demandons que l'audit des habitations proches fasse l'objet d'un engagement ferme de la part du demandeur et que le demandeur s'engage à financer les réparations extérieures et/ou intérieures aux bâtiments si ceux-ci subissent des dégâts suite au chantier.

3. Evacuation – charroi (Plan de circulation)

1. (ref.: 2633 Equilis Bouge EIE Final p.223,252)

2. Description de la situation :

« Afin d'éviter un charroi de véhicule de chantier trop conséquent, les déplacements et approvisionnements de matériaux devront toutefois être optimisés. »

3. Remarques et/ou questions :

- L'utilisation de camions-bennes 19m³ (30t) n'a pas été annoncée lors de la RIP ~~et~~ ni lors de la visite sur site (13/11/2020) mais est bien reprise comme engin de transport unique pour les 1846 aller-retour prévus pour évacuer les terres polluées et recevoir les terres saines de remblais.
- Ce gabarit poids lourd et la fréquence sont-ils compatibles avec les voiries actuelles ? Les Ets. Dubail utilisaient des engins similaires mais à une fréquence inférieure (max. 3 /jour le matin), soit 10x moins.
- Les voiries "rue de la Poteresse" et "rue Saint-Luc" ne permettent pas à deux camions-bennes de se croiser sans monter sur le trottoir (quand il y en a), mettre les usagers faibles en danger ou endommager les véhicules en stationnement.
- Le plan de circulation prévoit la sortie des camions par la sortie 14 de la E411 vers la rue Hébar. La sortie du carrefour giratoire vers la rue Hébar est très courte pour le charroi sortant de la E411 par la route d'Hannut, sortie inadaptée et déjà dangereuse aujourd'hui pour les véhicules légers. Il est très probable que ce même charroi ne respectera pas le plan de circulation envisagé et engorgera la circulation dans les rues du Grand Feu et de l'Institut.

Le charroi décrit dans la demande n'est pas optimisé au niveau des accès et gabarits et, contrairement au §1.5.2 de la demande Equilis, une modification de la voirie communale est nécessaire à la réalisation du projet côté rue de la Poteresse dès la phase 1. Le besoin d'anticiper la seconde entrée à l'ouest par la rue de la Poteresse dès la phase 1 est avéré, même pour une durée de 9 mois.

4. Déboisement & Reboisement

Conservation de la Futaie

1. (ref.: 2633 Equilis Bouge EIE Final p.111-116 et 2633 Annexes compilées – rapport RAMUR p. 15-17)
2. **Description de la situation :**
 - « De plus, des arbres feuillus seront conservés sur le Site. Le Demandeur prévoit notamment de conserver une partie de la futaie. Certains arbres y seront tout de même abattus (arbres malades, morts ou qui présentent un risque de chute). »
 - « Aménagement d'un parc public qui complètera la futaie conservée »
3. **Remarques et/ou questions :**
 - La notion de futaie n'est pas clairement décrite dans la demande et sa conservation est insuffisamment détaillée dans l'EIE.
 - L'aménagement du parc se fera-t-il avec de jeunes arbres ou des arbres de taille suffisante pour créer un écran végétal ?
 - Au sujet de l'environnement naturel, la conservation annoncée d'une partie de la futaie est une bonne nouvelle mais sa valorisation insuffisante, en conservant seulement 47 des 198 arbres côté ouest, voire même seulement 10 arbres en phase 1, inégalement répartis en face des jardins actuels qui seront visibles depuis les nouveaux logements type appartement (cfr. 9 - EQUILIS-BOUGE-Projet Dubail_PU-03 PLAN DE DEBOISEMENT.pdf)
 - L'asbl Ramur a précisé les éléments nécessaires à la conservation de la futaie.

L'utilisation du terme « conservation d'une partie de la futaie » est optimiste, vu la suppression de 151 arbres sur 198.

Nous demandons que le promoteur fasse la clarté sur l'aspect environnemental de son projet, plus particulièrement sur la valorisation de la futaie et le respect des mesures d'aménagement proposées par l'asbl Ramur et dont il est « déjà tenu compte » selon Equilis.

Plan de reboisement

1. (ref.: 2633 Equilis Bouge EIE Final p.98,144-145 et 1907 Equilis Dubail) + 2633 Annexes compilées – rapport RAMUR p. 15-17)
2. **Description de la situation :**
 - « Le plan de plantation du Projet n’a pas été obtenu. »
 - « L’écran végétal, déjà présent sur le Site, ~~génère une ombre~~ sur les jardins de la rue Saint-Luc »
 - « La conservation d’un écran végétal permettra de réduire l’impact sur la vue pour plusieurs habitants de la rue. »
3. **Remarques et/ou questions :**
 - l’absence d’un plan de reboisement dans le dossier est incompréhensible
 - L’écran végétal ne génère aucune ombre sur les jardins de la rue Saint Luc car les jardins se trouvent entre le soleil et l’écran actuel.
 - conserver l’écran végétal est légitime mais impossible après la suppression de 93,5% (725 arbres sur 775 seront abattus) des arbres présents sur le site (voir document 20 - EQUILIS_BOUGE - RELEVÉ-ARBRES_TABLEAU_2020-12-03.pdf) sans aucun plan de replantation présenté.
 - La plantation d’arbres est seulement annoncée dans l’espace public et non dans le parc ni en bordure du projet.
 - La plantation de nouveaux sujets pour combler les vides causés par l’abattage du couvert existant est recommandée par l’asbl Ramur.

Nous demandons que le promoteur fasse la clarté sur l’aspect environnemental de son projet, plus particulièrement sur la mise en place d’une bordure forestière suffisante en bordure du projet comme proposée par Ramur et dont il est « déjà tenu compte » selon Equilis.

Nous considérons qu’un plan de plantation global est indissociable du projet pour le bien-être de tous les riverains qui profitent pleinement de la faune de cet espace de verdure libéré par le départ des Ets Dubail.

Un projet de réserve naturelle apporterait de nombreuses réponses aux interrogations et craintes générées par ce projet, le plateau de Bouge étant suffisamment vaste pour implanter de nouveaux lotissements.

Biodiversité

1(ref.: 2633 Annexes compilées – rapport RAMUR p. 15-17)

2. Description de la situation :

- La biodiversité est un défi important pour le nouveau schéma de développement territorial (SDT).
- « Il reste important de maximiser le développement de la biodiversité au sein du Projet. »
- « L'asbl Ramur a émis plusieurs recommandations dont l'auteur d'étude a déjà tenu compte. »

3. Remarques et/ou questions :

- L'asbl Ramur a précisé dans son rapport les éléments nécessaires à la protection de la biodiversité.
- Les actions pour la biodiversité énoncées dans l'EIE sont limitées à conserver la haie rue de la Poteresse et créer une mare dans le parc sans autres précisions ou confirmation des éléments recommandés par l'asbl Ramur.

Nous demandons que le promoteur fasse la clarté sur l'aspect environnemental de son projet, plus particulièrement sur le maintien de la biodiversité et le respect des mesures d'aménagement proposées par l'asbl Ramur et dont il est « déjà tenu compte » selon Equilis.

5. Gestion de l'eau

Evacuation des eaux usées (EU)

1. (ref.: 2633 Equilis Bouge EIE Final p.81-97)

2. Description de la situation :

Le Projet prévoit un réseau d'égouttage séparatif pour la gestion des eaux usées.

- En phase 1, les eaux usées domestiques passent par une fosse septique de 20 EH avant évacuation vers un puits perdu, en zone d'assainissement individuelle au PASH. Il s'agit d'une installation historiquement présente sur le Site (précédemment utilisé par les Ets Dubail) qui sera utilisée temporairement pour le chantier et qui est vouée à disparaître en fin de chantier.
- En phase 2, Les eaux usées domestiques sont envoyées dans le réseau d'égouttage public.

3. Remarques et/ou questions :

- Peu d'informations sont disponibles dans la demande et l'EIE ce qui pousse celle-ci à faire des recommandations 7 (EP) & 8 (EU)
- Quid de l'évacuation des eaux usées à la fin du chantier phase 1.
- Une zone d'inondation par eaux pluviales a été observée pendant de longues années devant la clinique.

Nous demandons que le promoteur soit tenu d'appliquer les obligations d'une zone ZAC / zone d'assainissement collectif (zone égouttée et égouttable), quelle que soit la parcelle et ce, dès la phase 1. En cas d'évacuation des eaux pluviales par un égout unitaire, le demandeur doit démontrer que la capacité avale du réseau d'égouttage est suffisante et prévoir un dispositif de rétention préalablement au rejet, lequel doit faire l'objet d'une note de calcul explicative à joindre dans le dossier.

Evacuation des eaux pluviales (EP)

1. (ref.: 2633 Equilis Bouge EIE Final p.81-97)

2. Description de la situation :

« Le demandeur veille à minimiser les surfaces imperméabilisées, à récolter l'eau de pluie pour l'utiliser et/ou la restituer au milieu naturel (par infiltration ou évaporation) ou encore à la retenir et à l'évacuer lentement vers le réseau d'égout (uniquement si les autres solutions s'avèrent impossibles) ou les eaux de surface. »

3. Remarques et/ou questions :

- Peu d'informations sont disponibles sur l'évacuation des EP dans la demande, ce qui a incité l'EIE à faire ses recommandations 7 (EP) & 8 (EU)
- Un axe Sud/Nord de concentration du ruissellement est présent sur le site et pourrait impacter les riverains.

Nous demandons que dans le cas d'évacuation des eaux pluviales par infiltration, l'étude hydrogéologique, l'incidence d'un axe de ruissellement S/N et la cohérence avec les mesures de dépollution envisagées soient clairement évaluées et documentées.

Consommation en eau

1. (ref.: 2633 Equilis Bouge EIE Final p.90)

2. Description de la situation :

« Le Projet sera en mesure d'accueillir +/- 468 personnes soit une consommation de ± 87000 litres/jour avec les infrastructures et en se basant sur une consommation moyenne journalière par habitant de 180 litres/jour »

3. Remarques et/ou questions :

- Une clinique – comme celle toute proche – est par définition un grand consommateur d'eau.
- Aucune étude et/ou incidence sur la pomperie nécessaire au nouveau projet (en termes de pression et débit en heures de pointe et non journalier) n'apparaît dans les documents et peut avoir une incidence sur la qualité du réseau actuel.
- la pression actuelle se situe dans la fourchette basse garantie par la SWDE (entre 2 et 10 bars) avec 3,5 bars Rue Saint-Luc.

Nous demandons une vérification auprès de la SWDE que la consommation supplémentaire de ce projet soit possible et sans incidence sur la qualité (la vérification doit être faite sans tenir compte des citernes de récupération d'eau de pluie).

6. Densité de construction

Densité de l'habitat

1. (ref.: 2633 Equilis Bouge EIE Final p.52-60)

2. Description de la situation :

- La commune de Namur dispose d'un Schéma de Développement Communal (SDC) entré en vigueur le 24 septembre 2012.
- La densité de référence pour la zone dans laquelle se trouve La Sablière est « entre 20 et 30 logements et équivalents logement /ha »
- « Le Projet est *partiellement* en adéquation avec les recommandations du SDC. (...)

3. Remarques et/ou questions :

- La densité du Projet est de 32,7 logements par hectare, soit une densité 10 à 60% supérieure aux 20-30 logements par hectare repris comme densité maximale de référence par le SDC.
- Le dépassement non justifié des normes SDC crée une pression excessive sur l'environnement au sein du projet.

Nous considérons que le projet s'écarte trop du SDC en ce qui concerne la densité et nous demandons que le promoteur s'aligne à tout le moins sur les minima de référence SDC en termes de densité de construction.

Intention architecturale

1. (ref.: 2633 Equilis Bouge EIE Final p.26-32)

2. Description de la situation :

« Mais, les immeubles à appartements situés à l'entrée du Site auront potentiellement une vue sur les jardins des maisons de la Rue Saint-Luc. »

3. Remarques et/ou questions :

- Avec un projet sur 7 ha, pourquoi implanter les blocs appartements les plus hauts (R+3) au plus près des riverains des rues "Saint-Luc" et "de la Poteresse".
- La hauteur des bâtiments n'apparaît pas dans les documents de l'EIE.

Nous demandons qu'une implantation plus adéquate et moins intrusive des blocs à appartements (R+3 en particulier) soit envisagée et ne se fasse pas au détriment des résidents actuels, heureux de voir se terminer les nuisances environnementales.

Partie 3. Mobilité

1. Voiries existantes

1. (ref. : 2633 Equilis Bouge EIE Final p.146-201)

2. Description de la situation :

La Rue Saint-Luc est (avec la Rue Hébar) un des « deux axes <qui>relie la Chaussée de Louvain (N91) à la Route de Hannut (N80). Ces deux nationales constituent les principaux axes d'accès au centre de Namur depuis notamment la E411 ». (2633 Equilis Bouge EIE Final p. 147)

Par ailleurs, la Rue de la Poteresse est un des « deux axes <qui> relie la rue Hébar au Boulevard Herbatte et constituent dès lors des voies d'accès au centre-ville parallèles à la N91 et à la N80. » (2633 Equilis Bouge EIE Final p. 147)

Le PCM actualisé de 2018 fait « le constat que les accès routiers structurants de Namur sont majoritairement saturés, en particulier au nord-ouest de la ville (...) particulièrement aux heures de pointe. » (2633 Equilis Bouge EIE Final p.148.)

« ...les actions à mener sur la circulation automobile **doivent avant tout viser à en limiter les nuisances** (bruit, pollution, occupation de l'espace public, insécurité routière, etc.) **et à fiabiliser les parcours sur les grands axes structurants, afin de limiter leur déversement sur des itinéraires alternatifs "sauvages", notamment en transit à travers des quartiers résidentiels ou des abords d'écoles, ...** » (2633 Equilis Bouge EIE Final p. 149).

Seuls deux accès sont prévus vers « La Sablière » : l'accès existant (à aménager) près de la statue de la Vierge Marie, et l'accès (à réaliser lors de la phase 2) vers la Rue de la Poteresse.

3. Remarques et/ou questions:

Le projet immobilier « La Sablière » se trouve 'au centre' de tous ces axes de pénétration vers le centre-ville de Namur. Le trafic y est déjà fort dense, et cela avant même l'implantation des nombreux nouveaux projets, dont « La Sablière ».

a. La **Rue Saint-Luc** (dans la partie entre le monument de la Vierge Marie et la Place Baudouin 1^{er}) ne permet pas le croisement de deux camions ou d'un camion et d'un bus, et difficilement le croisement d'une voiture et d'un bus/camion.

i. Situation actuelle

1. Il n'est pas rare que les voitures/camions 'montent' sur le trottoir (du côté impair de la rue) en cas de croisement avec un camion/bus.
2. Ceci met la **sécurité des piétons sérieusement en danger**. Ce sera particulièrement le cas pendant la durée des travaux de remblayage et de construction, vu le nombre de camions supplémentaires (minimum 30/j, soit 60 trajets en prenant en compte l'entrée et la sortie).

ii. Durant les travaux d'aménagement :

1. Le promoteur prévoit que durant les *deux* phases des travaux d'aménagement de « La Sablière », les camions empruntent la Rue Saint-Luc (entre le carrefour Rue Saint-Luc#Rue de la Poteresse), **ce qui multipliera les situations à risques pour les usagers faibles.**

Nous demandons que l'accès au chantier se fasse exclusivement par la Rue de la Poteresse dès la première phase du chantier: ainsi, les camions pourront accéder à « La Sablière » plus directement.

La construction de cet accès via la rue de la Poteresse est possible dès l'entame de la phase 1. Cette solution évite les problèmes soulevés par l'ensemble des riverains et du directeur du département technique et infrastructure de la clinique qui soulève à juste titre les risques de paralysie des voix d'accès à la clinique. Lors de la rencontre in situ du 13.11.20, nous avons proposé cette solution alternative, non entendue par le demandeur mais qui est une solution raisonnable et remédie aux nuisances et dangers d'un tel trafic de véhicules lourds sur la rue St Luc.

b. Le Carrefour Rue St-Luc#Monument de la Vierge Marie :

1. Lors de la vidéo-rencontre du 10.12.20 avec Mmes Mouget & Scailquin et leurs collaborateurs, il a été dit que ce carrefour (rénové) serait régi par la priorité de droite, ce qui du point de vue sécurité semble assez justifié, afin de limiter la vitesse dans la rue.
2. Cependant, ceci revient à donner la priorité aux habitants de La Sablière – soit 120 véhicules minimum (selon la simulation de la Ville de Namur, et nos calculs expliqués ci-dessous) – qui quitteront leur lotissement en HPM. Un bel infarctus de circulation dans la Rue Saint-Luc en perspective.

Nous demandons que la Rue Saint-Luc soit prioritaire sur l'accès à « La Sablière », afin d'éviter de congestionner la circulation dans la Rue Saint-Luc : des véhicules prioritaires (bus du TEC et ambulances de la Clinique Saint-Luc) empruntent régulièrement ce trajet.

- c. **La Rue de la Potesse** n'est pas adaptée à un trafic soutenu.
- i. Sa largeur maximale (5,00m, hors bordure en béton, 15cm) ne permet que *difficilement* le croisement de véhicules.
 - ii. Lors de la dernière rénovation de cette voirie, la Ville de Namur a décidé d'en maintenir la largeur étroite, afin d'éviter que trop d'usagers n'utilisent cette voirie comme itinéraire de délestage de la Chaussée de Louvain.
 - iii. « Comme mentionné dans le PCM de la Ville de Namur, les axes structurants sont saturés en HPM et en HPS. C'est notamment le cas au niveau de la chaussée de Louvain. Cette congestion implique que certains usagers cherchent des chemins alternatifs afin d'éviter ces axes structurants. Ce trafic de transit est notamment **bien visible** sur la rue de la Potesse » (2633 Equilis Bouge EIE Final p. 171)
 - iv. De nouveaux projets immobiliers (Projet La Clé des Champs et sa future extension, Stamwall,...) augmentent déjà ou vont augmenter le nombre d'usagers 'directs' de cette voirie.
 - v. Il est prévu que – durant *toute* la durée des travaux – les camions transitent par la Rue de la Potesse.
 1. Il est impossible pour deux camions de se croiser sur cette voirie.
 2. L'absence de trottoir sur la plus grande partie de cette voirie met – en outre – la sécurité des piétons, voire des cyclistes, gravement en danger.
 - vi. Il est illusoire d'imaginer qu'à l'avenir un nombre important des automobilistes habitant la future « Sablière » fassent usage de cette voirie peu pratique.

Nous demandons que la Rue de la Potesse soit élargie, tout particulièrement dans sa partie entre le (futur) accès à « La Sablière » et la Rue Hébar :

1. **Le plateau de Bouge n'est manifestement pas au bout de ses aménagements : il est indispensable d'envisager la rénovation de la voirie de manière globale.**
2. **Un élargissement de la voirie permettra de prévoir des trottoirs ainsi qu'une piste cyclable sécurisants pour les usagers faibles.**

- d. **La Rue de l'Institut** compte – outre des habitations – **trois établissements scolaires avec une population fragile**, que ce soit à cause de son âge ou d'un handicap mental :
- a. l'école Sainte Marguerite : une école maternelle et primaire
 - b. l'Institut François d'Assise, qui accueille une soixantaine d'enfants et d'adultes porteurs d'handicaps mentaux
 - c. le Centre Scolaire Claire d'Assise, une école d'enseignement secondaire spécialisé.

Cette rue est d'ailleurs placée en zone 30. Il n'est, à nos yeux, pas logique de soumettre cette rue à une pression de circulation supplémentaire, particulièrement dangereuse pour la population spécifique de ces trois établissements.

NB. L'Ecole Communale Bouge Centenaire se trouve aussi non loin de « La Sablière »

- e. **Conclusion** : Nous considérons que la (grande) majorité des futurs habitants de La Sablière transiteront par la Rue St-Luc et l'entrée près de la statue de la Vierge Marie. Ceci aura un impact important et durable sur la qualité de vie et la sécurité dans la Rue Saint-Luc, en contradiction avec les déclarations d'intention de la Ville de Namur, telles que mentionnées dans 2633 Equilis Bouge EIE Final p. 149.

Nous demandons que le trafic supplémentaire généré par les futurs habitants de « La Sablière » soit prioritairement dirigé vers la Rue Hébar afin de protéger les usagers faibles de la Rue de l'Institut.

Il faudra pour cela élargir la Rue de la Potesse, et aménager le rond-point auquel accède la Rue Hébar sur la Route de Hannut, afin de permettre aux usagers l'utilisation du rond-point dans son entièreté, et donc l'accès à l'autoroute.

2. Voirie douce

Le plan présenté en Fig. 26 (in 2633 Equilis Bouge EIE Final p.36) présente entre autres la liaison cyclo-piétonne principale qui traverse la quasi-entièreté de La Sablière.

On ne peut que regretter que cette liaison se confine aux limites physiques du projet. La Sablière pourrait devenir le maillon manquant dans une liaison douce plus large, entre l'Eglise Sainte-Marguerite et la Chaussée de Louvain (via le parking de la Clinique), voire le Fond d'Arquet et le Ravel.

Nous demandons que la liaison cyclo-piétonne intérieure à « La Sablière » soit connectée au maillage de voies douces environnantes.

3. Flux de circulation

1. (ref. : 2633 Equilis Bouge EIE Final p.159-171)

2. **Description de la situation :**

Remarque générale :

Il est étonnant de remarquer que le **Delhaize** n'est pas repris comme générateur de flux dans la rue Saint-Luc :

- a. De nombreux camions d'approvisionnement empruntent la Rue Saint-Luc pour s'y rendre.

- b. Le seul accès au parking du Delhaize se fait par la rue Saint-Luc. Cela génère régulièrement des files, causées par les clients empruntant la Rue Saint-Luc et devant 'traverser' la bande de circulation inverse en tournant à gauche pour s'engager dans le parking.
- c. De nombreux usagers quittent le parking du Delhaize par l'accès Rue Saint-Luc (et tournent à droite pour emprunter la Rue Saint-Luc)

1. Comptages :

- a. Les comptages effectués en 2020 peuvent difficilement être pris en compte :
 - Ces comptages ont eu lieu durant le confinement COVID : la circulation était réduite, comme en témoigne la comparaison avec les chiffres de 2018.
 - Les chiffres repris en fig. 86 et 87 p.159-60 ne sont pas expliqués : sont-ils la synthèse du comptage automatique (septembre) et du comptage manuel (octobre) ?
- b. Par ailleurs – s'il est compréhensible que les flux soient comptés par sens de circulation – **pour les riverains, la perception et la réalité du flux de trafic ne tiennent pas compte du sens de circulation des véhicules** : les deux sens de circulation s'additionnent, en quelque sorte. Ainsi, en heure de pointe, les chiffres *réels* (basés sur les comptages en 2018 in 2633 Equilis Bouge EIE final Fig 86 p. 159) sont au carrefour rue St-Luc#Rue de la Poteresse :
 - Rue St-Luc :
 1. **HPM** : 218+366=**584 EVP/h.**
 2. **HPS** : 335+313= **648 EVP/h.**
 - Rue de la Poteresse :
 1. **HPM** : 170+66=**236 EVP/h.**
 2. **HPS** : 114+240=**354 EVP/h.**

Il s'agit là de flux importants qui impactent durablement la qualité de vie dans ces deux rues.

- c. En dehors des heures de pointe, le trafic dans la Rue Saint-Luc est assez important, tel que mentionné dans 2633 Annexes compilées, p. 96/184 : « De manière générale, si on note un trafic plus important en HPM et en HPS, le trafic reste en cours de journée de l'ordre de 200 à 300 EVP/h et par sens de circulation. », soit un trafic (cumulé des 2 sens de circulation) de **400-600 EVP/h.** Un tel trafic est peu compatible avec un quartier à vocation résidentielle.

Nous demandons que – de manière globale – le transit par les rues Saint-Luc, Institut et Grand Feu soit découragé par des mesures adéquates.

2. Estimation du trafic en 2020 :

- Que représentent les chiffres des fig. 88-89 (2633 Equilis Bouge EIE Final p. 162-3) ?
- Pourquoi baser ces chiffres sur les résultats majorés (+2%/an) de **2015** en non ceux de **2018** (comme pour les fig. 86-7) ?
 - a. Les résultats des comptages en 2018 sont supérieurs (bien que non majorés à +2%/an dans les figures de présentation) à la simulation sur base de 2015 (par ex. 337 (fig. 88) – 366 (fig. 86).)
 - b. Les résultats des comptages en 2018 ne tiennent évidemment pas compte de l'impact (en termes de flux de circulation) des nouvelles habitations Matexi, qui n'étaient pas encore construites à l'époque.
 - c. Pour la rue Saint-Luc, l'impact du choix du comptage de référence est
 - **515 EVP/h** en HPM (basé sur les résultats majorés des comptages de 2015)
 - **584 EVP/h** en HPM (basé sur les résultats non majorés des comptages de 2018)
 - Soit une différence de **13%**. (18%, si on tient compte de la majoration de 2%/an, en partant des chiffres 2018)
- Quelle est l'utilité d'estimer le trafic en 2020 ?
 - a. Estimer le trafic en 2020 ne fait que sous-estimer le flux réel de circulation, et donc minimiser l'impact potentiel de « La Sablière ».
 - b. Il nous paraît bien plus pertinent – et représentatif – d'estimer le trafic **en date de fin de chantier** (c-à-d vers **2027**) : c'est à partir de ce moment-là que les véhicules de « La Sablière » viendront s'ajouter au trafic existant. Dans cette logique le flux de trafic dans la Rue St-Luc sera en 2027, soit vers la fin du chantier :
 - **595 EVP/h** (si on se base sur les comptages 2015)
 - **698 EVP/h** (si on se base sur les comptages 2018)

Nous demandons qu'une étude d'incidence sérieuse sur le trafic soit effectuée, concernant l'impact réel du projet sur les flux réels de circulation à la date de la 'mise en service' de « La Sablière ».

3. Impact des autres projets immobiliers

« L'EIE du *projet* <nous supposons qu'il s'agit du projet Matexi > a estimé qu'environ **110** véhicules supplémentaires emprunteront la Rue de la Poteresse (...) » » (2633 Equilis Bouge EIE Final p. 165).

- S'il s'agit bien du projet Matexi, la fourchette est fort basse :
 - a. Il s'agit en effet d'un projet de **112** logements (2633 Equilis Bouge EIE Final p. 44).
 - b. En utilisant le mode de calcul utilisé (in 2633 Equilis Bouge EIE Final p. 26), la population estimée de « La Clé des Champs » est de **249** habitants.
- Pour calculer le nombre de véhicules, pourquoi ne se sert-on pas du taux statistique repris par Statbel : 1.95 personne (enfants compris) pour un véhicule ? (Statistiques au 01 août 2020. Chiffres Statbel.fgov.be, site consulté le 28.02.2021) Beaucoup de familles disposent de 2 véhicules, (particulièrement en zone non ou périurbaine). On peut évidemment déplorer ce fait, mais il n'en reste pas moins objectif.
- Ce qui reviendrait à comptabiliser **127 véhicules** (potentiels), soit une différence de 17 véhicules (**+15%** en regard des chiffres avancés par Equilis).

Nous demandons que l'impact des autres projets immobiliers sur la mobilité locale soit calculé de manière sérieuse.

4. Impact du projet « La Sablière »

- Concernant le nombre de véhicules impliqués dans le projet (résidents et visiteurs), deux éléments sont intéressants :
 - a. le promoteur prévoit que le projet attirera **468** habitants (in 2633 Equilis Bouge EIE Final p. 26). En utilisant le taux personne/véhicule mentionné plus haut (Statbel), cela signifie **240** véhicules particuliers.
 - b. le promoteur prévoit **315** emplacements réservés aux résidents, 35 emplacements prioritairement réservés aux visiteurs. Soit un total de 350 emplacements, un nombre inférieur au « nombre estimé sur base de la publication de la Cémathèque » in 2633 Equilis Bouge EIE Final p. 202.

Le nombre de 315 emplacements-résidents confirme néanmoins l'impression que le nombre de véhicules attendu dans « La Sablière » sera supérieur à 240.

Nous demandons qu'une étude sérieuse soit menée concernant le nombre de véhicules supplémentaires générés par le projet.

5. Flux de circulation à court ou moyen terme

1. Ref. 2633 Equilis Bouge EIE Final Tableau 15 p. 187-8
2. **Description de la situation :**
 1. Le tableau proposé semble témoigner
 - a. de flux générés clairement *sous-estimés* (115EVP/h en HPM et HPS. 2633 Equilis Bouge EIE Final p.201). (Voir point développé précédemment.)
 - b. ainsi que d'un étalement sur les voiries purement *cosmétique* : 2x29EVP/h (habitants) par sortie (Poteresse et Saint-Luc)
 2. Lors de la vidéo-rencontre du 10.12.20 avec Mmes Mouget & Scailquin et leurs collaborateurs, il a été dit par l'expert Mobilité, que les simulations montraient que 50% des véhicules liés à La Sablière choisiraient la sortie St-Luc et les autres 50% la sortie Poteresse.

3. Remarques et/ou questions :

1. Sur quelles études se base l'estimation du nombre de véhicules (EVP/h) générés par le projet en HPM et HPS ?
2. Sur base de quelles études la répartition de ces flux a-t-elle été calculée (25% dans chaque direction) ?
3. Selon la définition utilisée dans le document (2633 Equilis Bouge EIE Final p.162), **HPM** a lieu entre 08h00 et 09h00 ; **HPS** entre 15h00 et 18h00. Faut-il en tirer comme conclusion que :
 - a. HPM :
 - i. Seuls **116** véhicules de résidents (4x29) sortent de « La Sablière » ?
 - ii. Qu'advient-il des autres (véhicules de) résidents ?
 - b. HPS :
 - i. **348** véhicules de résidents (3x4x29) rentrent dans « La Sablière) ?
 - ii. Qu'est-ce qui justifie cette différence ?

Nous demandons qu'une recherche sérieuse soit menée concernant les flux de circulation supplémentaires générés par le projet, tant sur le nombre de voitures liées au projet, que sur leur impact réel sur le flux de circulation local.

6. Flux au carrefour Rue St-Luc#Chaussée de Louvain (feux de signalisation)

1. Ref. : 2633 Equilis Bouge EIE Final p.189-192

2. Description de la situation :

- Ce carrefour croise une voirie au trafic important. « *les accès routiers structurants de Namur sont majoritairement saturés, en particulier au nord-ouest de la ville (...) particulièrement aux heures de pointe.* » (2633 Equilis Bouge EIE Final p.148.)
- « Actuellement, la durée d'un cycle complet <des feux de signalisation> (déroulement des 3 phases) est d'environ 90 secondes en HPM et de 100 secondes en HPS, soit environ 40 cycles/h en HPM et 36 cycles/h en HPS. (...)Par ailleurs, la durée de la phase dédiée à la sortie des véhicules de la rue Saint-Luc est comprise entre **8 et maximum 16 secondes**. La durée de la phase verte du feu est donc de **maximum 640 secondes en HPM** et de 576 secondes en HPS. »
- « Nous allons *considérer* que le nombre de véhicules pouvant passer par cycle rue Saint-Luc (2 bandes de circulation confondues) est de : 13 véhicules/cycle ou 520 véhicules/h » p.190

3. Remarques et/ou questions:

- Sur quelles études le chiffre (*théorique*) de 520 véhicules/h se base-t-il ?

7. Flux au carrefour Rue S-Luc-Rue de l'Institut#Rue de la Potesse-Rue de Coquelet

1. Description de la situation :

- a. « il a été estimé que le trafic circulant au droit de ce carrefour sera de l'ordre de 935 EVP/h en HPM et 1.150 EVP/h en HPS. Il est donc attendu que certains mouvements de ce carrefour soient saturés dans les années à venir, et ce, **avant la mise en œuvre du Projet**. Ce problème de capacité ne sera toutefois présent **qu'en heure de pointe**, le reste du temps la fréquentation du carrefour restera en dessous des 900 EVP/h. (...)
- b. Il a été estimé que le Projet génèrera un trafic supplémentaire de l'ordre de maximum 60 EVP/h au droit de ce carrefour, soit 1 véhicule/minute. »

2. Remarques et/ou questions :

- a. Concernant Equilis
 - i. Equilis ne se sent pas responsable de la saturation de ce carrefour en HPM/S, et ne considère pas que l'ajout de 60 EVP/h pose un problème.
 - ii. Quand il s'agit de chercher des pistes de solutions, la balle est dans le camp de l'autorité communale.
- b. Concernant la Ville de Namur :
 - i. Il ne semble pas que la Ville de Namur ait une vision interrelationnelle et intégrée des différents projets pour le plateau de Bouge.
 - ii. Le projet La Sablière ne s'inscrit pas vraiment dans un maillage de voiries qui viserait à répartir – de façon *équilibrée* et respectueuse des riverains – les flux de circulation dans les rues avoisinantes.
 - iii. Qu'en sera-t-il de la suggestion de mettre la Rue de la Poteresse en « Circulation locale »(2633 Equilis Bouge EIE Final p.193) ?

8. Flux des ambulances et des Bus 7 :

- 1. La Rue Saint-Luc est empruntée par de nombreuses ambulances qui emmènent – souvent en urgence – des patients à la Clinique St-Luc.
- 2. La Rue Saint-Luc et l'Avenue Baudouin 1^{er} sont empruntées par la ligne 7 (20 passages/j) 2633 Equilis Bouge EIE Final p.173.

Nous demandons qu'il soit mieux tenu compte de l'impact du projet sur le flux de circulation dans la Rue St-Luc, ainsi que sur les services à la communauté (ambulances et bus).

9. Simulation alternative du flux de circulation

Remarques préalables :

- En utilisant les chiffres des comptages 2015 (majorés à +2%/an), le flux de circulation intégrant l'impact des nouveaux projets semble moins important en chiffres absolus et donnent une vision tronquée de la réalité (future).
- C'est pourquoi, nous choisissons de nous baser sur les chiffres des comptages 2018, tels que repris dans l'étude.

HPM	r. St-Luc	r. Poteresse *
2015 (Comptage. in Equilis EIE)	469	219
2015 extrapolé 2020 (in Equilis EIE)	515	241
2018 (Comptage. In Equilis EIE)	584	236
2018 extrapolé 2020	607	245
2018 extrapolé 2027	698	282
Autres projets : Matexi, Stamwall, Lidl, PCAR(SOL), P+R. (Chiffres Equilis EIE) ** et ***	40	118
Projet La Sablière : Habitations, Commerces, Co-accueil) ****	160	130
Total	898	530
% d'augmentation de flux ./ 2018 extrapolé 2027	28%	88%

HPS	r. St-Luc	r. Poteresse *
2015 (Comptage. in Equilis EIE)	611	293
2015 extrapolé 2020 (in Equilis EIE)	673	322
2018 (Comptage. In Equilis EIE)	648	354
2018 extrapolé 2020	674	368
2018 extrapolé 2027	774	423
Autres projets : Matexi, Stamwall, Lidl, PCAR(SOL), P+R. (Chiffres Equilis EIE) ** et ***	30	104
Projet La Sablière : Habitations, Commerces, Co-accueil, Salle Handi-sport) ****	178	132
Total	982	659
% d'augmentation de flux ./ 2018 extrapolé 2027	26%	56%

Remarques (concernant les tableaux)

Les chiffres repris dans ce tableau résultent de l'addition des deux sens de circulation, tel que nous l'avons expliqué plus haut. Les chiffres repris de l'étude Equilis sont mentionnés comme tels. Les autres chiffres sont les résultats de nos simulations.

Nous reprenons les chiffres 2015 et 2018 pour montrer la différence entre ces deux présentations de la situation. Nous ne comprenons pas pourquoi le promoteur a fait le choix de travailler à partir des comptages 2015, alors que des comptages ont eu lieu en 2018.

* **Rue de la Poteresse** : Comme mentionné plus haut, cette voirie étroite ne permet que *difficilement* le croisement de véhicules.

****Matexi** : Fourchette basse de véhicules. Voir remarque concernant l'impact des autres projets (p. 16 de ce dossier).

*****Lidl, PCAR (SOL), P+R** : Le trafic vers et à partir du Lidl, PCAR (SOL), P+R concerne principalement la Rue Hébar. Il a néanmoins un effet saturant sur le flux dans les rues qui débouchent sur la rue Hébar. De cette manière, les usagers auront tendance à éviter cet itinéraire pour sortir de « La Sablière »

******Sablière** :

- Par hypothèse de travail, nous utilisons les taux de répartition de flux de la simulation de la Ville de Namur (vidéo-rencontre 10.12.20), les flux de circulation générés par La Sablière sont donc d'*environ 120* EVP par voie d'accès (mode de calcul expliqué p. 20) – et non 58 comme mentionné dans l'EIE.
- **Commerces et Co-accueil** : Chiffres in 2633 Equilis Bouge EIE Final p. 186. Par ailleurs, il est mentionné que le co-accueil implique la circulation de **18** véhicules (2633 Equilis Bouge EIE Final p. 201). Vont-ils s'étaler sur 2 heures ?
- **Salle Handi-sport** : Chiffres in 2633 Equilis Bouge EIE Final p. 201

Conclusions (concernant les tableaux) :

1. Les flux HPM et HPS simulés sont extrapolés sur base des comptages 2018, **sans** tenir compte des nouveaux projets (Matexi, Stamwall, Lidl, PCAR(SOL), P+R et Sablière)
2. Par rapport à la situation supposée en 2027, les nouveaux projets causeront une **nette augmentation** (de **28** et **26%** pour la Rue Saint-Luc et de **88** et **56%** pour la Rue de la Poteresse)
3. Comparé à la situation actuelle (2020), le trafic (nouveaux projets inclus) subira une **augmentation significative** de **48** et **45%** pour la Rue Saint-Luc et de **116** et **79%** pour la Rue de la Poteresse.
4. Cette comparaison permet de se faire une idée assez claire de la situation future, face à celle que nous connaissons aujourd'hui.
5. **Le projet de « La Sablière » est responsable de la plus grande part de l'augmentation de flux de circulation.**
6. De nombreux chiffres sont **minimisés** dans le projet Equilis, et ce, afin de donner l'impression que l'impact de ce projet sera moindre qu'en réalité.
7. Une majorité des voitures émanant de La Sablière :
 - a. évitera la Rue de la Poteresse ou empruntera la Rue de la Poteresse pour un tout petit tronçon (tourner à droite à

la sortie de La Sablière) pour ensuite emprunter la Rue Saint-Luc ou de l'Institut

- b. sortira de La Sablière par l'accès Rue Saint-Luc.

Remarques et/ou questions

- Les nouveaux projets vont saturer complètement les voiries avoisinantes : Rue Saint-Luc, Rue de l'Institut, Rue de la Poteresse, Rue de Coquelet, etc. et ceci, tout particulièrement aux heures de pointe, au moment où de nombreux enfants (jeunes et/ou handicapés) empruntent ces rues pour se rendre dans leur établissement scolaire. La sécurité des usagers faibles et la qualité de vie des riverains en seront profondément dégradées.

Nous demandons au promoteur d'alléger le projet « La Sablière », en prévoyant *moins* d'habitations : cela allègera l'impact sur le flux de circulation.

Nous demandons au promoteur et à la Ville de Namur de mettre tout en œuvre pour faciliter la possibilité d'un passage vers la Rue Delimoy (négociation avec la Clinique Saint-Luc)

Nous demandons à la Ville de Namur de prévoir une voirie alternative, une troisième voie d'accès vers la Rue Hébar, qui allège – ou tout au moins n'alourdit pas – les flux de circulation dans les rues avoisinantes du projet.

10. Densité de construction

1. (ref. : 2633 Equilis Bouge EIE Final p.48-66)
2. **Description de la situation :**
 - a. « La commune de Namur dispose d'un Schéma de Développement Communal (...) daté du 23 avril 2012 et entré en vigueur le 24 septembre 2012. » (2633 Equilis Bouge EIE Final p. 52)
 - b. La densité de référence pour la zone dans laquelle se trouve La Sablière est « entre 20 et 30 logements et équivalents logement /ha » » (2633 Equilis Bouge EIE Final p. 53)
 - c. « Le Projet est *partiellement* en adéquation avec les recommandations du SDC. (...) Il s'écarte du SDC en ce qui concerne la densité. **La densité du Projet est de 32,7 logements par hectare, soit une densité supérieure aux 30 logements par hectare repris comme densité maximale de référence par le SDC.** » (2633 Equilis Bouge EIE Final p. 61-2)

3. Remarques et/ou questions :

- Le dépassement non justifié des normes SDC crée **une pression excessive sur la mobilité** dans les voiries avoisinantes du projet.

Nous demandons que le promoteur se conforme aux minima de référence des normes SDC.

Nous demandons à la Ville de Namur qu'elle veille au strict respect des règles qu'elle édicte, normes SDC y compris.

4. Capacité de stationnement

1. (ref. : 2633 Equilis Bouge EIE Final p.193-199)

2. Description de la situation :

« Pour les visiteurs : 16 emplacements de moins que le nombre estimé sur base de la publication de la Cémathèque » 2633 Equilis Bouge EIE Final p.197

3. Remarques et/ou questions :

- Pourquoi prévoir trop peu de places de parking pour les visiteurs (*normalement 51*) ? Ceux-ci viendront encombrer les places des riverains (Rue Saint-Luc et de la Poteresse). Prévoir les 16 emplacements supplémentaires augmenterait l'offre de 50%.

Nous demandons au promoteur de s'aligner sur le nombre estimé sur base de la publication de la Cémathèque, de telle sorte que les visiteurs des résidents de la Sablière ne viennent pas prendre les places de parking des riverains de la Rue Saint-Luc. Il n'est possible de se garer que d'un côté de la rue, et de nombreux stagiaires et/ou visiteurs de la Clinique occupent déjà des emplacements.

5. Alternatives sur le plan Voiries et Mobilité

1. (ref. : 2633 Equilis Bouge EIE Final p.259-267)

2. Description de la situation :

Dans l'alternative 1, un troisième accès est envisagé :

- « Outre les 2 accès déjà prévus dans le Projet, un troisième accès est imaginé vers la Rue Louis Delimoy, en passant par le parking de la Clinique Saint-Luc. » 2633 Equilis Bouge EIE Final p.260

- « Un accès est imaginé vers la Rue Louis Delimoy, lequel implique la traversée du parking de la Clinique Saint-Luc, avec l'Héliport médical d'un côté et les emplacements de stationnement de l'autre côté de ce passage. Cet accès pose des questions de sécurité par rapport au fonctionnement du parking et nécessite l'accord de la Clinique. Par ailleurs, il représente un accès supplémentaire sur une voirie locale plus éloignée du périmètre du Projet, alors que les 2 autres accès sont déjà suffisants. » 2633 Equilis Bouge EIE Final p.263

3. Remarques :

- Les deux alternatives proposées ne sont pas convaincantes et sont uniquement présentées pour augmenter la crédibilité du projet choisi par le promoteur. Un tel contournement de la loi ne devrait pas être possible.
- La seule justification invoquée pour ne pas créer une troisième voie d'accès à La Sablière est sa *non-nécessité* : « les 2 autres accès sont déjà suffisants.» 2633 Equilis Bouge EIE Final p.263
- Cette vision n'est possible qu'en sous-estimant l'augmentation de véhicules dans le quartier. Nous avons essayé de prouver que le promoteur sous-estime l'impact du chantier et de ce projet sur son environnement direct. (p. 20-21 de ce dossier)
- Pourquoi ce troisième accès n'est-il pas possible ?
- Pourquoi ne pas envisager un autre accès : une **nouvelle voirie** qui rejoindrait la Rue de la Poteresse/la Rue Hébar **après** le cimetière ?

Nous demandons au promoteur de prévoir des alternatives crédibles, sérieusement envisageables.

Nous demandons au promoteur d'envisager sérieusement l'alternative 1, tout au moins dans la possibilité de liaison avec la Rue Delimoy, tout en maintenant une superficie boisée importante.

Il sera sans doute nécessaire de limiter le nombre d'habitations.