

Quartier Léopold - étude d'incidences

Voici les questions que je souhaite voir examiner dans le cadre de l'études d'incidences sur le projet de la SA Le Côté Vere présenté au public le 21 juin 2022 :

1. Justification du projet

Originellement conçu pour créer un centre commercial de 23.000 m² sans le C&A (4.000 m²), le projet en réduit l'ampleur à 14.000 m², y compris le C&A, soit une réduction de près de la moitié !

Mais alors que la diminution du programme initial permettrait de réaliser un projet tempéré préservant l'intégrité du parc, conformément au voeu exprimé par les citoyens lors de la consultation populaire, le changement opéré conduit à une forte augmentation du volume bâti par ajout de surfaces de bureaux et de logement.

Or, dans la mesure où seule la fonction commerciale a justifié, aux yeux de l'autorité communale, la cession d'un espace public inscrit au plan de secteur en zone d'intérêt communautaire, il convient d'apporter aux nouveaux besoins exprimés une justification qui dépasse le seul intérêt du promoteur.

D'où mes questions :

1/ Vu les très nombreux espaces des bureaux neufs construits ou en construction sur Namur et sur Jambes, quel intérêt y a-t-il d'en prévoir davantage encore, alors que les administrations et entreprises ont tendance à réduire leur demande ?

Sous-questions :

- Est-il exact que l'immeuble Belfius récemment construit s'avère sur-dimensionné, vu la nouvelle organisation du travail dans le monde bancaire qui fait une place croissante au télé-travail ?
- Les besoins de l'administration régionale et des para-régionaux, ainsi que de l'administration fédérale ne sont-ils pas largement couverts par les espaces existants ou en projet ?
- En dehors de la fonction administrative, quels peuvent être les demandeurs d'espaces de bureaux sur Namur, sachant que les banques et assurances ont, de leur côté, tendance à réduire les leurs... ?
- Si la demande globale n'augmente pas, l'objectif est-il de dégonfler la masse de bureaux à Jambes au bénéfice des environs de la gare de Namur ?

2/ Alors que la croissance démographique de la ville de Namur est très mesurée et que de nombreuses opérations de construction de logements sont en cours et en projet sur le territoire communal, quel intérêt y a-t-il de réaliser un ensemble compact d'appartements de standing précisément à cet endroit ?

Sous-questions :

- Alors que la politique de la ville est de structurer les quartiers par une heureuse combinaison d'appartements et de maisons individuelles, susceptible d'attirer des publics d'âges et de conditions différentes, de surcroît stables avec des familles dénommées « piliers de quartier, quel sens y a-t-il de concevoir ces blocs autocentrés, et pour quel public ?
- Si l'opération du Port du Bon Dieu, pourtant fort risquée, a été un succès commercial, c'est surtout dû à la présence de la Meuse. Croit-on que la présence du chemin de fer exerce le même attrait ?
- Alors que les environs de la gare et de la rue Rogier sont essentiellement habités par des personnes seules ou de petits ménages, souvent précaires et transitoires, l'objectif est-il d'« embourgeoiser » le haut de la ville afin d'accroître son standing ?

2. Aspects urbanistiques

L'auteur de projet a déclaré en séance publique s'être inspiré de l'urbanisme traditionnel namurois. La ville, dans la Corbeille, est constituée d'une trame de rues interconnectées, flanquées d'immeubles directement accessibles depuis l'espace public, respectant un gabarit modéré qui préserve le paysage. On parlera d'urbanisme horizontal.

Or, le projet va directement à l'encontre de ces principes.

D'où mes questions :

1/ Comment justifier la construction d'immeubles à appartements qui ne sont accessibles que par le parking en sous-sol ou par un chemin non carrossable de statut privé ? Plutôt que d'être une extension de ville, ne s'agit-il pas d'un complexe refermé sur lui-même qui s'y incruste ?

Sous-questions :

- Comment l'accès des services publics (poste, immondices, police de quartier...) est-il assuré ?
- Par où les services d'incendie peuvent-ils intervenir ?

2/ Comment justifier l'érection d'un ensemble de blocs formant une barrière visuelle entre le pont de Louvain et la gare à l'endroit où précisément la configuration des lieux appelle une ouverture vers le panorama urbain depuis Bomel et la chaussée de Louvain ? La comparaison avec l'immeuble Belfius, de l'autre côté de la gare, n'est pas probante puisque la topographie générale est différente.

3/ Comment justifier la démolition d'un parc public qui constitue une heureuse transition entre le pont de Louvain et la Porte de Fer et une aire de repos au cœur d'un espace animé (bus, chemin de fer, artères commerciales...) alors que, dans toutes les villes, on tend à préserver la nature et les espaces publics dans les centres urbains ?

4/ Comment justifier la démolition de l'immeuble de C&A considéré comme l'oeuvre d'un architecte majeur du XXe siècle ? À l'heure où l'urbanisme se veut évolutif et intégré et non « tabula rasa », le projet ne prive-t-elle pas Namur d'une oeuvre témoignant d'une étape importante de son évolution ?

3. Aspects écologiques

Alors que la question climatique devient majeure dans la réflexion urbanistique, il est aujourd'hui considéré comme préférable de conserver que de remplacer, de préserver que de démolir. Cela concerne les bâtiments, mais aussi et surtout les espaces verts.

D'où mes questions :

1/ Alors que le projet prévoit la plantation de 50 nouveaux arbres en pleine terre, n'est-il pas plus simple de maintenir en place les beaux arbres existants, sachant que (d'après l'étude d'incidences du PRU) la plupart sont en bon état et plusieurs appartiennent à des espèces devenues rares (les ormes) ?

2/ Un arbre n'équivalant pas à un arbre que ce soit du point de vue paysager ou écologique, peut-on mesurer l'impact des arbres existants sur la température ambiante et sur l'absorption de CO2 comparativement à ceux que l'on veut planter, avec une courbe annuelle (les arbres futurs, s'ils sont plus efficaces, ne le seront que dans quelques années. Une ligne du temps pourrait le mesurer).

3/ Ne peut-on pas craindre que la disparition du parc ne diminue la qualité de l'habitat dans la rue Borgnet non seulement pendant les travaux mais durablement ?

4. Aspects de mobilité

La Ville de Namur considère qu'il est utile de construire un vaste parking, qui permettrait de mettre la rue de Fer en piétonnier.

D'où mes questions :

1/ Peut-on calibrer adéquatement la dimension de ce parking, sachant que celui qui existe (qui sera démoli) n'a jamais été utilisé à plein, qu'il existe aux environs trois autres parkings (celui de la Ville, celui de la rue des Croisiers et celui de la SNCB) et qu'il faut éviter l'effet d'attraction sur le trafic automobile que l'on cherche par ailleurs à réduire ?

2/ La dimension de ce parking n'est-elle pas d'abord justifiée par l'ampleur des constructions envisagées (commerces, bureaux, logements), auquel cas on peut le considérer comme la conséquence d'un programme particulièrement lourd, et non comme un élément nécessaire au fonctionnement de la ville.

3/ Dans la mesure où ce programme justifie un volume de trafic de voitures important, ce trafic ne va-t-il pas ajouter de grandes difficultés de circulation alors que celle-ci, aux heures de pointe, est déjà très lourde ?

5. Impacts sur le commerce existant

La Ville de Namur considère qu'il est utile de construire un nouvel ensemble commercial à la condition que cet ensemble soit branché sur l'espace de urbain et ne le concurrence pas directement (ce pour quoi elle avait d'ailleurs établi des normes de superficie minimales).

D'où mes questions :

1/ Dès lors que le nouvel ensemble possède son propre parking et n'est accessible que par trois entrées, sachant, en outre, qu'il accueillera de l'horeca ainsi que des lieux de loisirs, ne risque-t-il pas de fonctionner comme un môle dans lequel on rentre sans en sortir ? Bref, comment accroître sa « perméabilité » pour que le passage du centre commercial aux artères commerçantes soit aisé dans les deux sens ? (N.B. : l'ouverture dans les deux sens des magasins prévus rue Borgnet ne crée pas de passages publics).

2/ Dans la mesure où le commerce local souffre, non seulement en raison de la pandémie et de la perte de revenu de la population, mais aussi du changement dans ses habitudes (le télétravail diminue la population active présente en ville, les achats en ligne réduisent le passage en magasin), peut-on considérer que l'augmentation de l'offre globale est encore nécessaire ?

Sous-questions :

- Dans quelle mesure ne peut-on pas craindre un déplacement d'enseignes existant actuellement dans les rues principales vers le centre commercial ? Ne faudrait-il pas établir des règles ?
- La Ville considère que l'incertitude qui a pesé jusqu'à présent sur la création du centre commercial a gelé de nombreux investissements. Mais que doit-on penser ? Que le centre commercial va avoir pour impact de relancer ces investissements ou, au contraire, ces investissements ne sont-ils jugés rentables que si le centre commercial est réduit, voire abandonné (ex.: l'ancien cinéma Eldorado).
- Dans la mesure où il n'était jusqu'aujourd'hui question que d'un centre commercial, le coeur de ville restait attractif pour les loisirs, la promenade, la détente. Dès lors que le centre commercial se propose d'offrir des espaces horeca, de jeux et de loisirs, la concurrence avec les établissements existants s'accroît. Doit-on espérer que cet effet négatif sera compensé par une augmentation de la clientèle globale, celle qui, selon la Ville, va aujourd'hui faire des achats à l'extérieur ? Quels arguments militent en ce sens ?

Je vous remercie pour votre attention

Pierre DULIEU

Avenue des Acacias, 92
5101 Erpent

pierre.dulieu@confluent.be