

Namur, le 29 avril 2014

## Référence: PCAR – îlot Square Léopold – enquête publique

Monsieur le Bourgmestre,  
Mesdames et Messieurs les Echevins,

Notre association a pris connaissance du projet de Plan Communal d'Aménagement Révisionnel (PCAR) sur l'îlot du Square Léopold et par la présente souhaite vous faire part d'un certain nombre d'observations dans le cadre de l'enquête publique.

Comme vous le savez nous avons réagi à plusieurs reprises sur ce dossier notamment dans le cadre du PRU ainsi que par la formulation de propositions lors d'un courrier que nous vous avons adressé en janvier 2013. Nous avons espoir que la nouvelle procédure enclenchée de PCAR soit pour vous l'occasion de prendre en compte nos remarques, ainsi d'ailleurs que d'autres remarques formulées par d'autres associations et citoyens, ou encore par la CCATM. Nous constatons malheureusement que les options d'affectation du sol qui sont défendues dans ce PCAR sont en tous points opposées à ces remarques. Nous le regrettons car le projet de PCAR pouvait être à la fois porteur d'un redéveloppement commercial pour le nord de la Corbeille, comme vous le souhaitez, tout en préservant des objectifs ambitieux quant à la préservation d'un patrimoine naturel irremplaçable et un espace public important en plein cœur de la ville. Nous sommes évidemment fortement opposés à l'approbation de ce PCAR et formulons ci-dessous des arguments qui, nous l'espérons vous amèneront à reconsidérer ce projet.

### 1. Le PCAR est mono-sectoriel et ne traite pas ses incidences majeures

Nous partageons clairement votre souhait d'éviter les développements commerciaux périphériques et votre volonté de recentrage des fonctions urbaines. Aussi nous pouvons soutenir la requalification partielle de cet îlot à des fins commerciales. Contrairement aux options défendues dans le PCAR proposé, nous sommes par contre convaincus que la préservation et la réhabilitation du Parc Léopold vont de paire avec l'augmentation de

l'attractivité commerciale et résidentielle du centre ville et au cœur même de cet îlot. Cette conviction est forgée sur de nombreux exemples en France ou en Angleterre par exemple où les trames vertes et les espaces publics urbains sont au cœur des stratégies de rénovation des quartiers. De nombreuses villes du monde dépensent des sommes considérables pour réaménager des espaces verts là où le béton dominait.<sup>1</sup> Vous ne semblez pas encore l'avoir perçu et développez ici un projet mono-sectoriel en plein centre-ville, qui va à contre-courant des politiques innovantes de mixité des usages du sol et qui surtout néglige la transversalité nécessaire en aménagement du territoire.

Le fait de proposer comme destination au PCAR une zone monofonctionnelle, à savoir une zone d'activité économique mixte, et non une zone d'habitat par exemple, confirme notre constat. Vous n'êtes pas sans savoir que la zone d'habitat peut accueillir des activités commerciales. Vous n'ignorez pas non plus que dans la Corbeille, seules la Galerie d'Harscamp (1977) et l'Innovation sont en zone d'activité économique et cela est tout à fait compréhensible puisqu'ils existaient avant l'entrée en vigueur du plan de secteur à Namur. Inscire une nouvelle zone mauve aujourd'hui va à contre-courant d'une ville mixte et capable de se reconstruire sur elle-même.

Permettez-nous également de vous rappeler que la Charte de Leipzig (2007) sur la ville européenne durable fait du développement intégré son porte-drapeau. Elle entend par là, la prise en compte « simultanée et équitable » de tous les éléments essentiels au développement urbain. Cette même Charte reprend par ailleurs comme première action stratégique la « préservation d'espaces publics de qualité ». Le PCAR développe pourtant ici uniquement un projet commercial (par ailleurs très imparfait, voir plus loin), sans schéma d'ensemble approuvé, qui reporte *sine die* les autres politiques urbaines et, pire, renvoie sans complexe ni garantie le traitement des incidences en matière de mobilité, de gestion de l'espace public et de préservation des espaces naturels urbains à d'autres dossiers.

Outre le manque de vision intégrée fort regrettable, nous constatons un problème fondamental de procédure au vu du périmètre réduit du projet et à la lecture des incidences rapportées dans le RIE. En effet, le PCAR a été instauré par décret afin de permettre de réviser le Plan de Secteur « *pour répondre à des besoins dont l'impact, les enjeux et les incidences peuvent être rencontrés par un aménagement local* ». Or, on ne compte plus le nombre de recommandations faites au sein du RIE, maintenant disponible, qui renvoient le traitement des incidences vers d'autres dossiers ou espaces, eux-mêmes ne faisant l'objet d'aucune procédure. Ainsi par exemple les incidences sur la mobilité (piétonne, automobile) sont renvoyées à des aménagements ultérieurs des ponts, places et autres boulevards ; les incidences en terme de perte d'espaces verts sont laborieusement renvoyées vers la création d'un nouveau parc dans un autre quartier ; même les incidences dans le domaine commercial sont parfois reportées ailleurs, notamment la compensation d'un éventuel déséquilibre en stationnement entre le nord et le sud de la Corbeille risquant de mettre à mal les commerces situés plus au sud, ou encore le besoin d'éviter des transferts de certains commerces vers le

<sup>1</sup> Voir à titre informatif ce portfolio du journal Le Monde : [http://www.lemonde.fr/planete/portfolio/2013/04/25/a-l-etranger-de-la-verdure-et-de-l-eau-a-la-place-des-periph\\_3165811\\_3244\\_1.html](http://www.lemonde.fr/planete/portfolio/2013/04/25/a-l-etranger-de-la-verdure-et-de-l-eau-a-la-place-des-periph_3165811_3244_1.html)  
Les montants mis en jeu lors d'une reverdurisation massive se comptent en centaines de millions ou milliards d'euros, soit la valeur que certaines municipalités de par le monde accordent à un espace vert.

centre commercial. Aucune de ces mesures n'est garantie, ni même proposée en détail suffisant dans une procédure quelconque. De l'aveu même du RIE donc, dont de nombreuses recommandations ne sont même pas reprises au sein du projet de PCAR, nous constatons que le PCAR est incapable « par un aménagement local de rencontrer les impacts et incidences du projet ». Dans le cas présent donc, tel que le projet est présenté, le PCAR entre en contradiction avec les conditions de son application.

Il pourrait être objecté que Namur s'est dotée d'un Schéma de Structure Communal (SSC) et que les conditions de l'article 48 alinéa 2 du CWATUPE sont ainsi remplies. Cependant le SSC ne vise pas l'hypothèse ni n'identifie le périmètre du présent PCAR. De plus, si le SSC mentionne la volonté de placer un centre commercial « à la place de l'ancienne gare des bus », il n'en gère aucunement les incidences. Il en est d'ailleurs bien incapable puisque les incidences (notamment environnementales et de mobilité), comme le montre le RIE, dépendent elles-mêmes des surfaces affectées aux différents usages et de leur agencement au sein du périmètre du PCAR. Par exemple, nulle mention n'est faite dans le SSC de la disparition complète de la partie arborée de l'îlot, il ne peut donc en organiser les incidences à quelque échelle que ce soit.

Comprenez qu'il ne s'agit pas ici uniquement de procédure mais de bon sens: on ne peut pas demander aux citoyens d'accepter un projet et ses incidences sans lui donner la garantie, ni lui laisser la possibilité de réagir au traitement de ses incidences, surtout lorsqu'elles sont très significatives.

Nous pensons qu'il y a deux manières, complémentaires, de se sortir de cette impasse: (i) établir un véritable master plan sur une zone opérationnelle beaucoup plus large que le PCAR, c'est ce plan d'ensemble que nous avons demandé à maintes reprises et qui fait cruellement défaut aujourd'hui, et (ii) réduire les incidences négatives du projet sur l'îlot concerné (en phase avec l'article 48 alinéa 1 du CWATUPE). Ceci implique clairement pour nous une limitation de l'affectation commerciale à la limite sud du périmètre bâti actuel, d'une part afin de préserver l'espace arboré du Parc Léopold et donc maintenir une qualité d'espace public et la qualité écologique du site, et d'autre part afin d'éviter la concentration et le déséquilibre commercial par une surface trop importante. En outre, nous pensons que le projet doit s'assurer que le dynamisme commercial irrigue effectivement l'ensemble du quartier et ainsi que des boucles commerciales efficaces soient effectivement créées. Ces différents points sont développés ci-dessous ainsi que d'autres critiques du projet mis à l'enquête.

## 2. Le Parc Léopold et les espaces verts

En matière d'espace vert, le plan d'affectation fixe une zone d'espaces publics (le long des voiries) et conserve un seul arbre existant. Les options (p.13) indiquent simplement que "*son aménagement [de l'espace public] doit être accompagné de plantations d'essences indigènes*". Voilà donc le seul engagement que prend ce PCAR vis à vis du patrimoine naturel existant. Pour le reste, il propose vaguement de végétaliser les toitures et façades.

Cette option est inacceptable puisque le RIE (p.105 et 106) abonde de manière très explicite sur la qualité des arbres du Parc Léopold, les bénéfices sociaux et écologiques qu'ils procurent, et l'importance de ces bénéfices du fait de la localisation d'arbres de cette maturité en centre ville. Par exemple : « *Cet intérêt [des couronnes feuillues] est cependant très important en raison de leur localisation, les arbres en ville ayant plus de valeur qu'en zone agricole. Un arbre de grande circonférence sera de plus d'autant plus intéressant qu'il se situe en ville car il poussera moins vite en agglomération en raison des nombreuses contraintes environnementales* ». Le RIE relève également le bon état sanitaire des arbres (un tilleul excepté). Situé au cœur de la ville et constitué d'arbres matures et comprenant des variétés rares, cet ensemble ne pourra être valablement remplacés avant plusieurs décennies (si l'on estime que ce soit même possible au vu de l'artificialisation des sols urbains).

Nous rappelons que, si le site du Parc Léopold ne constitue pas un espace protégé par des directives spécifiques (Natura 2000, réserves naturelles, ...), de nombreuses communications de la Commission Européenne en matière d'espaces verts (et « green infrastructures ») recommandent de conduire de gros efforts pour la faune et la flore en dehors des zones protégées afin d'assurer la connectivité fonctionnelle des habitats, soulignent la multifonctionnalité sociale et écologique des espaces verts, ou encore leur importance en milieu urbain pour la mitigation et l'adaptation de nos sociétés aux changements climatiques. Supprimer le Parc Léopold est une action qui va à contre-sens de toutes ces stratégies.

De toute évidence, le PCAR proposé ne prend pas la mesure de l'enjeu que constitue la préservation du Parc Léopold, dont nous rappelons une fois encore qu'il est le seul ensemble arboré de toute la partie commerçante de la Corbeille namuroise. A proximité des commerces et de l'accès aux transports publics, il remplit des fonctions que d'autres parcs ailleurs ne peuvent remplir et touche non seulement un public résidentiel mais aussi tous les visiteurs et chalands de Namur. Réhabilité convenablement, il renforcera l'attractivité commerciale de Namur par rapport à la périphérie. Quant à envoyer les usagers du parc à un (éventuel) autre parc situé à quelques centaines de mètres de là, on s'étonnera que lorsque Namur 2080 propose de reculer le centre commercial actuel de 30 mètres, cela constitue un obstacle insurmontable pour le transfert des clients du centre commercial vers le centre-ville<sup>2</sup> alors que leur proposer de parcourir une distance dix fois supérieure pour rejoindre l'(éventuel) autre parc semble crédible cette fois dans ce même RIE<sup>3</sup>.

Au besoin, nous rappelons que notre avis sur la nécessaire préservation du Parc Léopold est très largement partagé: 12000 signatures en ce sens ont été rassemblées en janvier 2013 et apportées à la Ville de Namur, et le collectif d'associations Namur Parc Léopold a déjà rassemblé plus de 3000 demandes de Namurois pour une Consultation Populaire sur cette question.

<sup>2</sup> Page 265 du RIE : « La connexion avec l'appareil commercial existant (axe rue de Fer / rue de l'Ange et commerces de la rue Borgnet) sera fortement réduite vu l'augmentation des distances. »

<sup>3</sup> Pages 110 et suivantes sur les recommandations en termes de compensation de la disparition du Parc avec les deux parcs de substitution évoqués (Louise-Marie et rue du Premier Lanciers), tous deux situés à plusieurs centaines de mètres du cheminement du flux piétons..

### 3. L'espace public

Le plan d'affectation délimite une bordure orange comme espace public. Outre sa surface extrêmement réduite, sachant que la plus grande partie du périmètre est aujourd'hui en zone de services publics et d'équipements communautaires, l'affectation de cette zone orange n'est pas claire.

Ainsi nous lisons p.8 que cette zone pourra « *accueillir des espaces de circulation automobile et cyclable (voirie)* ». Une partie de cet espace peut donc être réservée à la voiture ? Est-ce pour le stationnement ou pour l'accès au parking ? Il est par ailleurs écrit que « *l'accessibilité des véhicules motorisés au parking souterrain ne pourra en aucun cas être réalisée en surface depuis l'Avenue de la Gare et la Rue Borgnet* » (p10). Les deux formulations s'opposent. Il nous semble alors que le projet n'émet pas de vision claire quant aux accès automobiles sur le site et partant sur les incidences de cet accès sur l'espace public et les flux piétons.

A l'inverse, p.4, nous lisons que la zone de construction pourra accueillir diverses zones d'espaces publics (placette, cheminements piétons, etc.). Celles-ci ne sont pas représentées à l'intérieur de cet espace, or la zone orange est en principe dédiée à cet effet. Le PCAR se prononce donc de manière déséquilibrée sur la question des espaces publics. En particulier le type d'implantation commerciale (galerie fermée, à ciel ouvert, axe piétonnier central ou de côté, etc...) sont des questions majeures pour comprendre quelle proportion de l'espace sera effectivement public et pour s'assurer de la bonne imbrication du projet au contexte commercial par les flux piétons entrants et sortants.

Sur le plan strictement réglementaire, comme un PCA vaut plan d'alignement, les clarifications ci-dessus quant aux limites de l'espace public nous semblent essentielles pour prendre la mesure de ses implications. Nous déplorons à cet égard, sur le plan de destination, l'absence d'un tracé précis reprenant les nouveaux alignements.

Plus généralement la définition-même du périmètre est gênante par rapport aux limites du plan de secteur et la situation des voiries. Tel que dessiné le PCAR conduirait à la création d'un anneau de zone de services publics et d'équipements communautaires autour du périmètre mis à l'enquête. C'est incongru et peu flexible, et de nature par exemple à hypothéquer des solutions urbanistiques intéressantes, tel que des surplombs, des reculs et rétrécissements,... permettant d'optimiser les surfaces en traitant de manière plus efficace des incidences paysagères, la perméabilité du site, préservation d'arbres par exemple.

Par ailleurs nous sommes aussi étonnés que le PCAR porte des options en terme d'affectations et de volumes mais aucune prescription (graphique ou littérale, ayant valeur réglementaire, suivant l'article 19 du CWATUPE). Celles-ci permettraient pourtant de préciser les choses quant à l'usage exact des différentes zones en particulier pour l'espace public. Le PCAR laisse les citoyens dans le flou.

Enfin, concernant l'espace public, nous réitérons notre suggestion (aussi développée par P Dulieu dans le Confluent de janvier 2013) que l'avenue de la gare devienne un espace complètement piéton (à l'exception des bus). Etant donné qu'il est prévu que le flux ouest-est de la place de la Station (voir modifications du square Omalius, et obligation d'un tourne-à-gauche en sortie de la rue Godefroid), il suffit d'inverser le sens de circulation de la rue Borgnet pour éviter que l'accès automobile à la rue de fer fasse systématiquement tout le tour de l'îlot considéré par le présent PCAR. Ce détour est inutile et est nuisible à la qualité de l'espace public. Nous souhaitons vivement que cette option soit mise en place car elle a de nombreux avantages : (i) une réelle liaison piétonne entre l'îlot Léopold et les commerces de l'avenue de la gare et de la rue de fer. Contrairement au Parc Léopold ce sont les bandes de circulation qui sont aujourd'hui, et dans le projet, de fortes barrières aux flux piétons (voir l'expérience du feu de signalisation au C&A). (ii) Toute la partie ouest de l'îlot est alors reconnectée directement à la place de la station par une continuité des flux piétons. (iii) L'ensemble îlot Léopold, avenue de la gare et avenue de la station (jusque la rue Godefroid) peut être traité comme une zone de rencontre à l'avantage des piétons. (iv) En traitant une plus large zone au sol comme parvis piétonnier, l'architecture du centre commercial peut alors se développer plus en hauteur.

#### 4. Les surfaces de construction commerciale

Le projet de PCAR propose une affectation permettant d'atteindre 23 000 m<sup>2</sup> de surfaces commerciales utiles. Ce dimensionnement est basé sur deux études, que nous nommons ici AUGEO et SEGEFA. Aucune des deux n'est rendue disponible au public dans le cadre du PCAR. C'est regrettable car la participation ne peut se fonder que sur une information objective et complète. Nous n'avons pu prendre connaissance que de la première (AUGEO).

Lors de la séance d'information liée au présent avis, il a été confirmé par Mr l'Echevin de l'Aménagement du Territoire que la Corbeille namuroise dispose aujourd'hui de 40 000 à 45 000 m<sup>2</sup>. Le projet de PCAR permet donc d'augmenter de 50 % - et ce sur un seul site ! - la surface commerciale totale de Namur. Nous pensons qu'il s'agit d'une concentration géographique et d'un choc exogène extrême qui risque de nuire aux commerces de la Corbeille et donc provoquer l'effet inverse de celui escompté.

Plusieurs éléments viennent étayer notre avis :

Premièrement, il est très étonnant de lire dans l'étude AUGEO (phase 3 p.11, version mars 2011) la justification suivante concernant le dimensionnement du centre commercial: « *Pour permettre une intégration optimale d'un nouveau centre commercial dans un tissu commercial existant, les professionnels britanniques de l'immobilier commercial appliquent un ratio de limitation de la surface de vente du nouveau centre au tiers de la superficie totale du pôle* » et de poursuivre « *la superficie commerciale actuelle du centre-ville de Namur (Corbeille) a pu être évaluée entre 70 000 et 75 000 m<sup>2</sup>. Selon ce critère, la superficie du centre commercial projeté dans le centre-ville de Namur devrait donc être de maximum 23 000 à 25 000 m<sup>2</sup>* ». De toute évidence quelque chose ne va pas, étant donné que la Corbeille semble ne disposer que de 40 000 à 45 000 m<sup>2</sup>, ou le ratio effectivement utilisé est de 50%

en contradiction donc avec la pratique. En tout état de cause, l'information est sujette à caution alors qu'elle est cruciale.

Deuxièmement, il nous a été répondu lors de l'information publique (avec référence à l'étude AUGEO) que le choix des 23 000 m<sup>2</sup> n'était pas uniquement basé sur la surface commerciale mais aussi sur la volonté « *d'atteindre le même niveau d'équipement que les villes concurrentes* ». A la lecture de cette autre section du rapport AUGEO, nous constatons que la décision n'est pas faite sur ce critère mais surtout que l'ajout de 10 000m<sup>2</sup> mettrait déjà Namur au niveau d'équipement de Liège, ville deux fois plus importante par sa population, et 20 000m<sup>2</sup> quasiment au niveau de Charleroi (en ce compris toutes ses implantations périphériques !). Namur est certes la capitale de la Région mais vouloir se hisser au niveau des deux centres principaux, c'est ignorer la hiérarchie urbaine. 15 000 m<sup>2</sup> situerait Namur entre les deux plus grandes villes de Wallonie en terme d'équipement commercial. N'est-ce pas suffisant, sachant que ce saut important se passerait sur un seul îlot et en une seule fois? N'est-ce pas de la responsabilité publique et le rôle de l'aménagement du territoire que de veiller à ce qu'un seul promoteur commercial n'empêche tout le surplus excédentaire possible sur Namur en une fois, en faisant courir le risque d'un tel choc sur l'ensemble des autres acteurs commerciaux ?

Troisièmement, vu la surface et le recommandation de créer essentiellement des cellules de moyenne et grande taille dans le projet de PCAR, la concentration géographique est accentuée par la forte spécialisation des typologies commerciales et donc renforce le caractère déséquilibré de l'appareil commercial de la Corbeille. Si nous comprenons bien le souci de complémentarité et donc l'apport de grandes et moyennes cellules, le fait de ne pas distribuer géographiquement ces plus gros « attracteurs » commerciaux est une source de déséquilibre supplémentaire importante dont il n'est tenu compte à aucun moment dans le dossier.

Quatrièmement, il ne découle d'aucune des analyses (ou de ce qui nous en est rapporté dans le RIE) que les 23 000 m<sup>2</sup> d'accroissement possible pour Namur doivent être disposés sur un seul site, être d'un seul tenant et dans un seul quartier. L'optimalité même du site du Parc Léopold n'est pas démontrée. L'étude AUGEO, par exemple la prend comme une donnée (cfr par.1, p.3) non pas comme le résultat des analyses conduites. Cette localisation est imposée d'autorité par le SSC sans y être le fruit d'une analyse comparée (qui seule peut conduire à une solution optimale).

Cinquièmement, il est évident qu'une dispersion plus grande des compléments commerciaux de moyenne et grande taille remplirait bien mieux l'objectif d'intégration des commerces au sein du tissu urbanisé et commercial existant. Sachant que l'on parle de cellules allant de 400 à 4000 m<sup>2</sup>, nous enjoignons la Ville à identifier systématiquement ce type d'opportunités plutôt que de « mettre tout le paquet » sur un seul site et perdre ainsi d'autres atouts de ce quartier (parc). Il existe des opportunités dans le quartier où le commerce pourrait s'avérer être complémentaire d'autres fonctions nouvelles souhaitées. A titre d'exemple, l'ancienne poste qui fait de toute façon l'objet d'une réflexion est une opportunité de greffer un attracteur (type librairie-café par exemple) et une fonction culturelle, l'immeuble de l'ancienne RTT/Belgacom idéalement situé juste en face de l'îlot dispose de près de 3000 m<sup>2</sup> net et

pourrait amorcer une redynamisation de la rue Rogier par la présence d'un autre gros attracteur, le Travel Centre de la gare SNCB lui-même possède également 4000 m<sup>2</sup> bruts non utilisés sachant que de nombreuses villes ont ajouté des fonctions commerciales aux fonctions de transport avec succès.

A la lumière de toutes ces faiblesses et des risques que provoqueraient un accroissement de 23 000 m<sup>2</sup> de surface commerciale sur le seul site du square Léopold, notre association souhaite que les surfaces de construction commerciale reprises au PCAR soient limitées de manière à pouvoir accueillir un centre commercial d'un maximum de 15000m<sup>2</sup>. Comme le démontre le RIE (alternative « 3 » ou option CCATM), il est possible dans la limite des bâtiments actuels de définir un centre commercial de 15000 m<sup>2</sup> sans qu'il y ait d'impact majeur en terme de gabarit (étant donné le recul) sur le contexte urbain et paysager.

### 5. Les gabarits et hauteurs

Nous sommes d'avis qu'avec un recul suffisant (parvis, arboré par exemple) les hauteurs peuvent-être généralement augmentées pour permettre des architectures audacieuses. Ce n'est donc pas tant la hauteur du bâti que nous jugeons préjudiciable mais le manque de recul, donc l'idée même de construire le long de la rue Borgnet plutôt que d'utiliser cet espace arboré comme recul. Nous jugeons l'ensemble projeté beaucoup trop massif de par son emprise au sol et l'effet de couloir pour la rue Borgnet beaucoup trop important (à l'image de ce qui s'est passé à Courtrai dans les rues adjacentes du K-mall). De plus, les vues proposées dans le RIE venant de la rue de fer démontrent, non pas une proximité et une perméabilité souhaitable, mais bien un effet de blocage fort. En comparaison de la situation actuelle, on voit clairement qu'un espace arboré est bien davantage une invitation à traverser.

Nous notons avec beaucoup d'intérêt que l'auteur du RIE formule une recommandation intermédiaire entre la préservation de l'ensemble du Parc Léopold ou sa suppression totale (mesure 5.1, p.167 du RIE). Cette recommandation vise à élargir l'espace rue par un espace public dégagé et arboré sur la périphérie sud. Le RIE souligne que ces éléments « *permettront en outre d'augmenter l'attractivité commerciale* ». Cette recommandation reste lettre morte dans les options du projet sans la moindre justification ! Ce ne sont pas les 2 mètres de recul ajoutés entre l'avant-projet et le projet qui rendent justice à cette recommandation.

Nous constatons malheureusement aussi que les vues et coupes présentées dans le RIE pour se forger une idée des gabarits et incidences paysagères ne sont pas toutes objectives : (i) les vues de l'ouest omettent le pont des bus surplombant la place de la station (certes hors PCAR) mais les vues du nord accolent une rampe, qui mène donc nulle part et n'est pas reprise sur le plan de destination. L'information visuelle (le but même de ces photographies) est donc tronquée. Cette incongruité démontre à nouveau l'incapacité d'un si petit périmètre (et la séparation des deux dossiers centre commercial et gare des bus) à rendre compte objectivement des incidences du projet. (ii) Le RIE compare en coupe l'avant-projet (très proche du projet) avec l'alternative « 3 » (avec 3 ou 5 niveaux). Cette dernière nous intéresse tout particulièrement car c'est celle qui permet d'obtenir 15000 m<sup>2</sup> de commerces et de



sauvegarder le Parc Léopold. La largeur des deux coupes comparées ne sont pas égales et désavantagent l'alternative « 3 » (à droite) en y montrant l'ensemble du bâti alors que seule une partie du bâti est présentée pour l'avant-projet (à gauche). Cela induit une préférence visuelle pour une masse horizontale importante, celle du projet, plutôt que pour une structure plus haute mais moins large, celle de l'alternative « 3 » que nous soutenons (ainsi que la CCATM). Vu l'importance des rapports surface au sol / hauteur et des représentations en coupe pour apprécier les projets, cette inégalité est préjudiciable à la décision.

#### 6. Les boucles commerciales et la perméabilité du centre commercial

Nous rejoignons pleinement l'objectif d'éviter un fonctionnement en vase clos du centre commercial et la nécessité de le rendre perméable. Malheureusement nous constatons que le projet ne suit pas les recommandations des experts de « faciliter le trajet en boucle du chaland via les galeries et la rue des Carmes » (cfr PRU rapport final, p.94). Le PCAR se contente d'aboutir le centre commercial à la rue de Fer et n'organise pas les boucles vers la place de la Station. Le nœud d'ancrage à l'ouest du site pourtant crucial (voir AUGEO, p.6 ou PRU rapport final : « *On veillera au maintien d'une bonne connexion vers la place de la Station afin de favoriser le lien avec le pôle de transport* ») est totalement ignoré dans le projet.

D'une manière incompréhensible, toute la dynamique de flux piétonnier est présentée comme allant de la rue de Fer au Rond Point Léopold (grande flèche verte p.11). Il n'y a pourtant rien comme activité commerciale ou urbaine du côté du Rond Point Léopold, qui est simplement le principal accès automobile de la zone. Il ne deviendra pas non plus un espace public étant donnée la charge de trafic qui le jouxte et le jouxtera encore davantage. On ne peut pas considérer cette porte non plus comme le passage piétonnier principal entre le quartier nord (Bomel) et la Corbeille. L'étude de mobilité de Transitec (Etude des reports de trafic selon fermeture partielle de la place, 2010) démontre en effet clairement que le passage entre ces quartiers est organisé très massivement à travers la gare ferroviaire, pas par le pont de Louvain. On peine donc à comprendre en quoi l'ouverture des commerces du centre commercial sur le Rond Point Léopold aura un quelconque effet d'échange avec les commerces de la rue de fer. A l'heure actuelle, le cheminement piéton est massivement localisé au sud et à l'ouest du périmètre et la perméabilité d'un centre commercial est un objectif suffisamment difficile à atteindre que pour l'hypothéquer d'emblée en ouvrant le centre commercial vers un axe représentant un faible potentiel piéton.

Ce n'est donc pas vers l'est du périmètre du PCAR mais vers l'ouest du site qu'il faut rendre le centre commercial perméable. Rien n'est proposé en ce sens et malgré les deux entrées, l'effet « baïonnette » que le projet veut éviter est bien présent, au détriment donc de l'intégration dans le tissu commercial.

Nous voyons par une telle mise en évidence de l'ouverture du centre commercial vers le Rond Point Léopold un grand risque d'encourager un fonctionnement de type dépose-minute, rendant alors les clients directement captifs du seul centre commercial.

Il en va exactement de même pour les accès au parking.

## 7. La mobilité

Le RIE mentionne explicitement et sans surprise que la mise en œuvre du projet aura d'importantes incidences sur la mobilité. Plus inquiétant, il n'est pas en mesure d'en évaluer complètement les impacts. On lit par exemple « *malgré les nombreuses études déjà menées (ou en cours), de nombreuses inconnues restent en suspens rendant la situation finale incertaine* » (RIE, p.214), « *A ce stade du dossier le nombre d'inconnues est trop important pour permettre d'aller plus en avant en termes d'analyse des charges de trafic* » ou encore « *La mise en œuvre du projet de centre commercial n'est envisageable que si elle est accompagnée de mesures complémentaires importantes* ». Il n'est pas sérieux d'accepter un PCAR dans cet état. Nous pensons que les garde-fous doivent être clarifiés et l'affectation du site en terme de surfaces commerciales et de capacité de parking contrainte en conséquence.

Nous notons aussi que l'étude AUGEO (p.18) recommandait dans la perspective d'un développement commercial qui bénéficie à l'ensemble de la ville, qu'une étude spécifique de la mobilité soit conduite pour s'assurer notamment de la bonne capacité et de l'équilibre du stationnement. Si l'étude Transitec (2010, Etude des reports de trafic en cas de fermeture totale ou partielle de la circulation sur la place de la station) considère les charges de trafic autour et un dimensionnement du stationnement sur le site. Elle ne considère en aucun cas l'équilibre à travers la Corbeille, inquiétude largement mise en avant par l'Association des commerçants et sur laquelle fait donc l'impasse le PCAR.

L'étude d'incidence fait également l'impasse sur l'augmentation de capacité de stationnement liée au nouveau parking SNCB de 500 places (situé de l'autre côté du pont de Louvain) et donc sur les synergies potentielles avec le nouveau centre commercial et encore sur le déséquilibre du stationnement à l'échelle de la Corbeille.

Pour Namur 2080, l'arrivée d'un centre commercial de cette taille avec les capacités de stationnement suggérées risque de renforcer le déséquilibre au sein de la Corbeille. Ce déséquilibre entre le nord et le sud de la Corbeille par le stationnement s'ajoute aux déséquilibres mentionnés plus haut, à savoir celui de l'offre commerciale totale et de l'offre en cellules de taille moyennes et grandes, ainsi qu'à la rupture des boucles piétonnes.

Enfin, nous sommes particulièrement consternés par l'augmentation attendue du trafic automobile induite par le projet. Sur base de l'étude Transitec et d'un centre commercial de 20 000m<sup>2</sup> avec 1000 places de stationnement, le RIE décrit une augmentation du trafic automobile de 25 % sur la chaussée de Louvain et de 40% sur le Boulevard Cauchy. A cela s'ajoute le charroi des livraisons, qui est mentionné dans le RIE mais sans être évalué (p.79 : « *Il est néanmoins indéniable que le projet entraînera une augmentation de ce type de trafic [livraison] et des pollutions y afférentes* »).

Tout d'abord, le projet feint d'ignorer que de telles augmentations hypothèquent le développement d'un service de bus efficace en lien avec les parkings-relais projetés sur les chaussées principales. De plus, la littérature scientifique sur les choix modaux s'accorde très

clairement sur le fait que la réduction de l'offre de parking à destination est un des meilleurs moyens pour diminuer l'attrait de la voiture lors d'une activité ciblée comme le shopping. Comment voulez-vous que quelqu'un dépose sa voiture en haut de la chaussée de Louvain pour prendre un bus qui ne sera pas plus rapide que sa propre voiture sachant qu'un parking l'attend juste en bas des commerces et qu'il ne devra même pas sortir au grand air ?! Nous constatons tristement que Namur fait, par ce PCAR et sa combinaison commerce-parking excessive, un demi-tour complet en terme de mobilité durable.

D'autre part, les nuisances liées à l'augmentation du trafic automobile, du charroi et de la congestion sur les quartiers alentours ne sont pas pris en compte dans la décision sur le dimensionnement de ce projet (le RIE énonce juste des impacts très locaux en terme de qualité de l'air). La ville est rendue plus attractive pour les automobilistes de la périphérie avant tout, pas pour les habitants des quartiers les plus proches (pourtant acteur d'une mobilité plus douce) qui en recevront toutes les nuisances. Le PCAR ne prête pas attention à cette incidence différenciée qui pénalise les habitants proches du centre. A moyen terme, le fait de rendre la ville plus attractive par un accès automobile depuis la périphérie, relativement à l'attractivité résidentielle de certains quartiers du centre urbain, s'oppose aux objectifs fondamentaux du SSC.

Sous l'angle de la mobilité durable et des nuisances urbaines liées au trafic accru, nous ne pouvons que demander à nouveau la réduction de la surface commerciale offerte sur le PCAR à des proportions plus raisonnables sur ce seul lieu, afin de pouvoir contenir l'offre de stationnement locale et ainsi réduire les nuisances sur les quartiers avoisinants ainsi que les incitants à l'automobile.

En conclusion,

**Pour Namur2080, la nécessité de traiter les incidences négatives majeures du projet – perte d'un espace naturel riche, perte d'un espace public hyper-central, déséquilibre de l'appareil commercial, rupture des flux piétonniers de chalandise, mobilité durable et nuisances locales du trafic - converge vers une solution de limitation à 15 000 m2 de la surface commerciale et de requalification en zone d'activité commerciale mixte de la seule partie du périmètre actuellement occupée par des bâtiments.**

**En outre, nous demandons l'ouverture vers l'ouest du site commercial et la suppression du flux automobile à l'ouest du périmètre PCAR et sur l'avenue de la gare afin de renforcer les connectivités piétonnières avec les lieux d'activité urbaine (vers la place de la Station et les autres rues et galeries commerçantes).**

Par ailleurs, nous demandons qu'un schéma de cohérence et de stratégie commerciale soit établi sur l'ensemble de l'agglomération namuroise. La politique du commerce ne peut être simplement dictée par l'opportunité sur l'une ou l'autre parcelle, fût-elle au centre-ville. Ce

schéma devrait pouvoir mettre en évidence les opportunités au sein du bâti actuel par un inventaire et une cartographie des cellules disponibles ou à reconvertir (regroupement de cellule à travers des opérations de rénovation), assurer la présence d'attracteurs forts à travers l'ensemble de la ville, assurer des boucles commerciales efficaces, garantir la bonne cohésion avec les instruments de mobilité, en particulier un stationnement équilibré et l'accès par les transports publics, identifier les complémentarités avec le commerce périphérique qui s'est déjà établi le long des nombreuses pénétrantes et ainsi l'encadrer d'une manière plus efficace.

Finalement, nous apprécions que l'auteur du RIE ait au moins jeté un oeil au dossier que nous vous avons envoyé en janvier 2013. Nous constatons que nos options et discussions ont été essentiellement rejetées sur le fait qu'elles ne portaient pas uniquement sur le périmètre du PCAR. C'est évident, puisque notre objectif était d'ouvrir la discussion sur un projet plus large qui permette la rencontre de tous les objectifs. Nous regrettons toutefois ne pas avoir été invités à discuter avec l'auteur du RIE pour expliquer nos propositions.

Ceci étant, nous demandons vivement à nouveau que la Ville s'engage à travailler sur un plan d'ensemble avec les citoyens et les associations. Les procédures en aménagement du territoire peuvent paraître lourdes aux décideurs publics mais elles sont le fruit de l'apprentissage des errements du passé et sont là pour éviter des erreurs futures dans une matière où les réalisations, à la différence de bien d'autres politiques publiques, sont à peu près irréversibles. La responsabilité du pouvoir communal sur ces dossiers est donc énorme et nous souhaiterions qu'au delà de l'information les édiles communaux jouent le jeu de la concertation, de l'écoute et de la participation.

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

Pour Namur2080,

Geoffrey Caruso  
Président

Sophie Opsomer  
Vice-Présidente

Xavier Dehaibe  
Vice-Président

