

## Projet Besix-RED sur le site de l'hôpital militaire à Salzennes

### avis du Collectif Salzennes-Demain asbl enquête publique PUCODT/NAM/631B/2021

Le Collectif Salzennes-Demain asbl tient à remercier les autorités communales et les promoteurs d'avoir organisé une séance d'information à destination des riverains du site concerné.

Ceux-ci ont donc pu prendre connaissance de ce qui les attend, poser leurs questions, faire part de leurs inquiétudes, entendre les réponses des uns et des autres et ainsi mieux comprendre la vision des porteurs de projet et les enjeux.

Le Collectif partage le souci des autorités de réaffecter des sites urbains inoccupés en zone d'habitat afin de limiter autant que faire se peut la conversion de terres cultivables ou la préemption de zones vertes extérieures à des fins de construction.

Le Collectif ne peut, au passage, que regretter l'entêtement de la Province de Namur à vouloir conserver, sur l'îlot concerné, le terrain de l'imprimerie, entité dont elle a pourtant annoncé la cessation de toutes activités en 2024. Cet entêtement oblitère, pour le projet envisagé par la présente, une latitude qui eut permis au promoteur de lever un reproche majeur évoqué ci-dessous par les riverains.

Le Collectif apprécie aussi la perméabilité du site projeté vis-à-vis de son environnement immédiat, l'aménagement d'un espace public ainsi que celui d'un local communautaire au profit des associations et des citoyens salzinnois.

De même la préservation de la drève et de sa frondaison est un atout important, à condition toutefois que l'autorité communale soit particulièrement attentive à son maintien dans les futurs aménagements des terrains voisins (par le CHU notamment) pour ne pas ruiner les efforts du promoteur dans cette préservation.

Pour autant, le projet pose questions à différents niveaux, notamment :

- **1. Gabarit**

On ne peut que se féliciter du maintien par le promoteur de la typologie et des gabarits des bâtiments situés à front de rue, rue Henri Lecocq, ainsi que de la réhabilitation des pavillons situés sur la partie haute du site. A cet égard, la proposition concernant cette partie du site paraît exemplaire.

Vu de manière globale la densité brute en logements du projet se situe dans une fourchette de 65 à 70 log/ha, la densité minimale préconisée par le Schéma de Développement Communal étant de 35 log/ha.

La densité nette observée sur le quartier est de l'ordre de 35 à 50 log/ha. Le faubourg de Salzennes ne devant pas être considéré comme une zone à caractère purement urbain, il semble assez logique d'y voir respecter une densité de logements plus typiquement péri-urbaine.

On peut donc entendre et même accompagner le souhait du promoteur de retisser autour d'un cheminement cyclo-piéton parallèle à la rue Thibaut un pseudo maillage urbain, ainsi qu'il le formule dans la description du projet : *« Cette nouvelle voie piétonne permet de favoriser la mobilité douce sur le site et de relier le haut de la rue Lecocq et le bas de la rue Thibaut. Pour former cette nouvelle rue, nous avons placé des constructions longeant le mur d'enceinte existant qui suivent en palier le dénivelé naturel du terrain et qui relient le haut de la rue Lecocq avec le bas de la rue Thibaut »*

On comprend moins pourquoi le projet montre un tel déséquilibre en volumétrie par rapport au bâti observé dans cette rue Thibaut précisément. Une articulation bien comprise entre gabarits existants et gabarits nouveaux à insérer, devrait idéalement s'effectuer par paliers, les immeubles projetés les plus proches du bâti existant de la rue Thibaut se devant d'assurer une transition entre ces derniers et les autres gabarits projetés sur le site. Tout se passe comme s'il revenait aux seules propriétés de la rue Thibaut d'assurer la charge du recul nécessaire entre façades et de gommer ainsi l'aspect plus imposant du bâti nouveau installé à proximité immédiate (de l'ordre de 30m pour les jardins de la rue Thibaut contre 10m seulement pour le projet dont les gabarits sont pourtant bien plus imposants).

Mutatis mutandis, dans son projet du quartier des Baseilles à Erpent, le même promoteur avait mieux accordé la volumétrie de sa réalisation dans la partie située à proximité immédiate du bâti existant.

Ainsi en ce qui concerne la volumétrie, le projet prévoit du rez+3+1 qui rompt avec le rez+2 (dont le 2ème niveau est strictement et totalement sous toiture) observé sur le bâti existant voisin de la rue Thibaut. C'est particulièrement

frappant pour le bloc C (le 3eme à partir du bas dans l'enfilade longeant le mur d'enceinte).

On sait gré au promoteur de jouer du décrochage des volumes et des variations de texture pour prévenir un aspect monolithique et uniforme qui n'aurait fait que renforcer l'effet imposant et de masse de l'ensemble de ces 3 blocs contigus. Cet effet n'est cependant pas résolu du fait précisément de la hauteur retenue pour l'ensemble.

Les riverains de la rue Thibaut éprouvent donc le sentiment de voir s'élever en limite de leur parcelle (le recul par rapport à l'ensemble des blocs A,B,C pouvant être aussi réduit que 10m) des édifices dont la hauteur malmènera leur sentiment d'appartenir à un maillage urbain se voulant aussi homogène que possible.

Les vues 3D reprises dans le dossier du projet sont assez explicites à cet égard.

Le maintien du mur d'enceinte à l'extrémité des jardins s'avère incapable de réduire l'impact visuel de ces bâtiments et de modérer le sentiment intrusif perçu par les riverains.

Le porteur de projet est lui-même si conscient du déséquilibre introduit qu'il évoque la pose de claustra autour des balcons des appartements et la plantation d'arbres silhouette le long du mur d'enceinte.

Outre que la ramure assurée par les arbres ainsi préconisés sera peu propice à maintenir un quelconque rôle d'écran, on notera que les dispositifs du type claustra joueront davantage un rôle protecteur vis-à-vis des nouveaux habitants que vis-à-vis des riverains de la rue Thibaut.

***Les blocs D & E souffrant moins des inconvénients relevés ici, nous suggérons d'ajuster la volumétrie des blocs A, B & C de façon à conjurer l'effet imposant et exagérément envahissant de l'ensemble (les riverains le qualifiant même d' « effet paquebot ») et assurer une transition plus équilibrée entre bâti existant et bâti projeté.***

## ▪ **2. Mobilité – accessibilité - stationnement**

La construction des 76 logements dans ce quartier de Salzennes va inévitablement amener dans le quartier un nouveau flot de véhicules.

La multitude de services divers concentrés sur un périmètre adjacent à l'ancien hôpital militaire (l'hôpital CHU, le site Kegeljan qui héberge plusieurs asbl à vocation sociale, ainsi que le site de St Jean de Dieu qui rassemble la Haute Ecole Henallux, le foyer St François et plusieurs foyers pour enfants et adolescents) saturent déjà les rues avoisinantes en trafic de transit et en stationnement. Sans compter les nombreux kots d'étudiant.e.s (notamment étranger.ère.s) dont les véhicules stationnent sur toute le périmètre.

Le dossier comprend une « étude de mobilité » du consultant Stratec reprise dans la notice jointe au dossier,.

Celle-ci laisse cependant perplexe tant elle semble reposer sur des bases largement contestables.

D'une part parce que les seules observations réalisées l'ont été en mai 2021, période affectée par un contexte sanitaire bridant singulièrement la mobilité habituelle : le télétravail était encore important et les hôpitaux comme les hautes écoles (entités affectant particulièrement la situation pour le quartier) ne fonctionnaient pas normalement (en particulier, les étudiant.e.s n'étaient pas présent.e.s sur le site à cette époque).

D'autre part on relève une certaine légèreté dans l'approche, la méthodologie et la rigueur de cette étude.

Si l'on examine le volet stationnement par exemple, l'étude renseigne des observations faites le mardi 18 Mai à 7h et à 10h. L'on s'interroge sur la portée exacte du terme « observations » .

Les figures et tableaux repris en pages 15 à 17 de l'étude indiquent par exemple que la rue Loiseau offre 85 emplacements dont seuls 42 (à 7h) et 46 (à 10h) seraient occupés. Les riverains seraient fort intéressés de comprendre comment garer 85 véhicules le long de cette voirie. En minimisant au maximum l'écart entre véhicules, un comptage plus réaliste dénombre 52 emplacements utiles, tout au plus.

L'auteur de l'étude s'est-il réellement déplacé ? On ne peut s'empêcher de se demander s'il ne s'est pas contenté de diviser la longueur de la rue par une longueur d'emplacement standard... manquant ainsi d'observer que la rue compte 14 arbres en voirie et pas moins de 7 garages et entrées diverses d'un côté et 5 de l'autre.

Les symboles repris sur les graphiques de l'étude placent également des voitures jusque sur l'entrée du site de Saint-Jean-de-Dieu, bien plus large dans les faits que ce qui y est représenté...

Les autres nombres d'emplacements « comptabilisés » par l'auteur de l'étude concernant les voiries suivantes sont également contestables : la rue Lecocq compte 75 et non 86 emplacements, la rue Thibaut 52 et non 75, etc...

La perplexité reste donc entière pour le riverain consultant les chiffres mentionnés : comment ces « observations » ont-elles été réalisées ?

Les considérations de l'étude en matière de stationnement pour la rue Eugène Thibaut sont elles aussi stupéfiantes : cette voirie non située en zone bleue est déjà régulièrement saturée et la situation vient encore sensiblement de s'aggraver suite à la mise en place, en septembre dernier, d'un contrôle d'accès sur le site Saint-Jean-de-Dieu, avec pour résultat que les véhicules de nombre d'étudiant.e.s de la Haute Ecole Henallux se retrouvent un peu partout dans les rues Loiseau, Thibaut et Lecocq (parfois sur les trottoirs et même sur

des propriétés privées). Tout cela crée évidemment de l'insécurité et des désagréments pour les riverains.

Il nous semble que les conclusions figurant à la page 18 de l'étude de mobilité, conclusions selon lesquelles l'offre en stationnement dans le quartier serait importante et ne connaîtrait un taux d'occupation actuel que de l'ordre de 65%, reposent sur des bases plus que contestables.

Attardons-nous maintenant sur l'adéquation annoncée entre les besoins liés au projet en tant que tel et la réponse apportée à celle-ci.

La notice d'évaluation des incidences reprend les chiffres suivants de l'étude de mobilité :

<b>Total des besoins estimés</b> (cf. notice)	<b>99</b> emplacements
76 logements (norme annoncée de 1 empl./logement) :	76 emplacements
Visiteurs (norme annoncée de 1 empl./6 logements) :	12 emplacements
Salle polyvalente :	11 emplacements annoncés
<b>Offre assurée sur le site</b> (cf. notice)	
parking en sous-sol des immeubles à appartements : ( <i>accessibles via rue Thibaut</i> )	61 emplacements
parking en extérieur pour les logements : ( <i>accessibles via la rue Lecocq</i> )	18 emplacements
parking public en extérieur (: ( <i>accessibles via la rue Lecocq destinés aux visiteurs et aux utilisateurs de la salle polyvalente</i> )	13 emplacements
<b>Total des besoins assurés</b>	<b>92</b> emplacements

Ces chiffres n'étant évidemment pas mis en parallèle dans le document, le promoteur annonce froidement que l'offre de parking voitures sur le site du projet satisfait les besoins strictement internes des 76 logements et de la salle communautaire du projet.

Or les chiffres rapportés ci-avant (et tous issus de l'étude de mobilité et de la notice) montrent qu'il y a pourtant un déficit au regard des normes annoncées par le projet lui-même !

Est-ce pour cela que l'auteur a pris la précaution d'indiquer (page 14 de la notice – partie 3, point 14) qu'« *il ressort qu'à proximité de la parcelle étudiée, les possibilités de parking seront suffisantes pour palier à un éventuel manque* ».

On peut considérer que cette affirmation est erronée, comme démontré ci-avant.

Le Collectif insiste à nouveau dans une demande adressée à la Ville de placer rapidement la rue Thibaut en zone bleue (ainsi que le prévoit le Plan

Communal de Mobilité ré-actualisé en 2018, ce Plan incluant par ailleurs un focus particulier sur Salzennes) afin de préserver le stationnement avant tout pour les riverains qui pourront ainsi enfin disposer d'une carte « riverain ». Le Collectif conteste également les conclusions de l'étude de mobilité liée au projet en ce qui concerne le stationnement.

Dans le volet consacré aux flux motorisés, on relèvera que les rues Loiseau et Thibaut, considérées par Stratec comme de simples voiries locales, sont notoirement connues comme étant une solution alternative de transit pour le trafic empruntant l'Avenue de la Marlagne et souhaitant rejoindre le bas de Salzennes et la Chaussée de Charleroi.

L'utilisation de la rue Thibaut comme principale voie d'entrée et de sortie du site (61 des 92 emplacements) ajoutera donc à ce trafic intense en heure de pointe du matin.

A nouveau, la rigueur de l'étude de mobilité interpelle :

- Un seul comptage a été réalisé par le bureau Stratec, le 18 mai 2021, pour le rond-point chaussée de Charleroi situé au pied de la rue du Belvédère. Les autres données sont issues de comptages réalisés en 2018 dans le cadre de l'actualisation du PCM de Namur et la fiabilité des données de 2018 (période non encore marquée par le covid) a été « éprouvée » en comparant les données Tom-Tom de niveaux de congestion des années 2019 et 2021 (cf. note méthodologique p18). Quels mélanges !
- Autre approximation, on notera sur la figure de la p19 que les sorties du carrefour chaussée de Charleroi # rue du Belvédère comptent 201 véhicules de plus que les entrées (1375 vs 1174) !
- Le tableau de la p39 indique une perte de temps, lors de l'insertion dans le carrefour, de 61 sec pour une longueur de file de 202m pour la chaussée de Charleroi tandis que pour la rue Thibaut (depuis laquelle les véhicules doivent s'insérer dans la branche « chaussée de Charleroi » sans être prioritaires), la même longueur de file de 202m est renseignée pour une perte de temps de 16 secondes.

Dans la situation projetée, ces valeurs montrent une augmentation de seulement 4 secondes sur la chaussée de Charleroi dont la longueur de file passerait de 202m à 290m (près de 50% d'augmentation en longueur pour à peine 6% en temps), tandis que pour la rue Thibaut une augmentation de longueur de file identique n'induirait aucune modification du temps d'attente...

Quelle crédibilité accorder dès lors aux conclusions de l'étude selon lesquelles le projet, « s'il induira une augmentation du trafic » et « un allongement relatif des files déjà présentes chaussée de Charleroi et rue Eugène Thibaut », « ces allongements restent peu conséquents en termes de perte de temps ».

***Le volet mobilité du projet étant étayé de façon biaisée et peu fiable, et l'offre de stationnement mal jaugée par rapport aux besoins de l'habitat nouveau créé, nous suggérons de réévaluer l'ensemble de cette problématique.***

Enfin en ce qui concerne d'autres aspects liés à la mobilité, si l'on en revient aux intentions formulées par le porteur de projet, on formulera le souhait que les accès au site via le bas de la rue Thibaut et la rue Lecocq soient utilement aménagés pour les PMR, les piétons, les vélos par des dispositifs tels que trottoirs traversants, abaissements de bordures, visibilité accrue (à l'aide de miroirs), rappel du « Sens Unique Limité » par marquage au sol, signalétique ad hoc...

Nous apprécions la réservation aux modes actifs de la traversée du site entre rue Lecocq et rue Thibaut, avec toutefois un bémol puisque ce chemin cyclo-piéton comportera plusieurs escaliers et ne sera dès lors pas accessible aux PMR ni aux cyclistes.

L'offre de stationnement des véhicules sur le site ayant déjà été évoqué, on relèvera que le porteur de projet se montre généreux dans son offre de stationnement destinée aux vélos, regrettant toutefois que les blocs B,D & E en soient dépourvus.

Un emplacement couvert pour vélos étant prévu à côté du local à vocation communautaire, on insistera pour que ce dispositif soit également sécurisé pour maximiser son utilité mutualisée au quotidien.

En ce qui concerne les transports en commun, la desserte du TEC (ligne 5 et 27) est intéressante et nous espérons que les nouveaux habitants y recourront prioritairement.

Ces facilités, mises en avant par le porteur de projet, appellent toutefois trois points d'attention qui requièrent une attitude proactive de la Ville de Namur si la vision vertueuse d'une mobilité via les transports publics veut être encouragée, à savoir :

- Solliciter un renfort de la desserte TEC pour satisfaire cette nouvelle clientèle potentielle.
- Réhabiliter l'escalier reliant la rue Thibaut à la chaussée de Charleroi pour un accès très rapide à l'arrêt de la ligne 27 notamment. Cet escalier mérite une remise en état du revêtement et des mains-courantes digne de ce nom et surtout un éclairage performant et plus sécurisant.
- Programmer un nettoyage très régulier surtout en automne et hiver des trottoirs du bas de la rue Thibaut et de l'escalier sus-mentionné (chute des feuilles).

▪ **3. Développement durable – Environnement :**

Eu égard à ces préoccupations, le projet reste timide et peu innovant.

○ Le projet prévoit l'abattage de 32 arbres ; il s'agit là d'un abattage d'importance. ***L'autorité devra veiller à ce que des plantations en nombre viennent compenser quantitativement et qualitativement cet abattage, c'est particulièrement vrai le long du mur d'enceinte du côté de la rue Thibaut afin de conjurer l'effet de la volumétrie et modérer le sentiment intrusif perçu par les riverains.***

○ Nous regrettons que la récupération des eaux de pluie résulte d'une seule préoccupation, fut-elle louable, à savoir aménager des bassins tampon avant le rejet dans le réseau. Cette eau pourrait utilement être redistribuée dans les logements pour les usages non alimentaires.

○ La végétalisation générale du site fait l'objet d'une attention réelle, on constatera que ce volontarisme ne se manifeste pas pour l'ensemble des toitures, certaines étant préservées sans doute pour accueillir des dispositifs liés à la production d'énergie.

○ Nous suggérons la mise en place d'un compostage collectif, les services de la Ville pouvant assurer une formation de base aux nouveaux habitants. Ce compostage sera utilement mis à profit par les propriétaires de parcelles privatives.

○ Energie : le recours au gaz n'est pas propice à réduire les émissions de gaz à effet de serre. Dans pareil projet, on se serait attendu à voir envisager davantage la piste de pompes à chaleur de divers types, d'installation de stations photovoltaïques et/ou de chauffe-eau solaires, voire de mutualisation des dispositifs de génération d'énergie ...

○ Récupération des matériaux : le chantier entraîne la démolition de nombreux bâtiments en brique. Les fondations de la voirie cyclo-piétonne, les murets autour des escaliers pourraient utilement être construits à partir des matériaux recyclés sur place.

▪ **4. Déroulement du chantier :**

Etant donné son importance et sa durée prévue, une attention particulière sera portée à l'organisation du chantier et tout particulièrement aux allées et venues du charroi évacuant terres, gravats, arbres et verdure et/ou amenant les matériaux de construction.

L'accès au site devrait se faire uniquement par le bas de la rue Thibaut où il n'affectera aucune habitation.

Les voiries seront utilement nettoyées, et ce systématiquement.

De même, les horaires de travail devraient se situer dans une fourchette allant de 07 heures au plus tôt à 17 h 00 au plus tard, jamais le WE ni les jours fériés.

***Pour le bon déroulement de ce chantier, le Collectif sollicite la mise en place, à l'initiative du promoteur, d'un canal de concertation permanent entre les riverains, les autorités communales et lui-même.***

### **Conclusion**

***En conclusion, le Collectif Salzennes-Demain asbl considère que, malgré de réelles qualités à différents niveaux, le projet souffre d'un problème évident lié à la densité de logements globalement souhaitée.***

***Cet excès se marque dans la volumétrie excessive observée à proximité du bâti existant, une compensation hypothétique des effets visuels par les plantations envisagées, par l'impact négatif prévisible sur la mobilité en général dans les voiries qui circonscrivent le périmètre du projet, ainsi qu'une évaluation inadéquate des possibilités de stationnement tant à l'intérieur du site qu'aux abords directs de celui-ci.***

***Il en résulte, à notre sens, un déséquilibre évident avec le quartier qui impose une révision du projet tel qu'il est formulé dans sa version actuelle.***

Le Collectif Salzennes-Demain



Le **Collectif Salzennes-Demain**, fondé début 2016 par les comités de quartier, l'association des commerçants et des habitants, vise à mobiliser toutes les forces vives autour d'une démarche citoyenne participative, collaborative, constructive, axée sur le vivre ensemble en référence au concept de quartier durable.

**Collectif Salzennes-Demain asbl**

Rue du Travail 57 - 5000 Namur

Entreprise 0731.840.650

[info@salzennes-demain.org](mailto:info@salzennes-demain.org) | [www.salzennes-demain.org](http://www.salzennes-demain.org)

Les mentions en ***gras italique*** correspondent aux points d'attention particuliers identifiés par le Collectif