

## **Réponse à l'enquête publique n° 356 (PU) concernant la construction de la Maison administrative de la Province**

### **Présentation :**

Le Collectif Salzennes Demain, dans son souci de se positionner comme interlocuteur vis à vis des pouvoirs publics et autres intervenants économiques afin de promouvoir et développer le concept de développement durable au sein du faubourg (avec la participation active de ses habitants), se veut attentif à la sauvegarde d'une vie de qualité sous ses divers aspects : santé, sécurité, liberté de circulation, partage de l'espace public, convivialité, entraide, solidarité, citoyenneté, responsabilité ...

Dans cet esprit, le collectif a, dès le 27 juillet 2016, établi un contact avec les autorités provinciales namuroises.

Le projet de la MAP fut présenté au collectif de manière détaillée lors d'une réunion organisée au campus provincial le 24 janvier dernier. Une nouvelle présentation technique ayant eu lieu le 26 avril.

### **Points forts :**

Le bâtiment de la MAP dans sa conception architecturale et technique n'entraîne que des appréciations positives, tant cette conception inclut nombre de solutions innovantes en matière d'énergie (géothermie, isolation, ventilation naturelle, gestion des eaux pluviales), de contexte paysager (jardins, roseraie, respect des arbres existants) et de mise en œuvre du chantier (recours à la voie fluviale pour le transport de matériaux).

### **Points faibles :**

#### *Généralités*

Le bâtiment pour irréprochable qu'il soit, fruit de l'examen de nombre de paramètres techniques architecturaux, et méritant ainsi le qualificatif de durable, donne l'impression d'avoir singulièrement ignoré les conditions environnementales dans lesquelles il serait installé.

Si un égal souci de recherche des synergies, de résolutions des tensions et contraintes exercées sur le faubourg par nombre d'autres projets connexes, de préservation d'espaces verts et de dialogue avec les quartiers directement concernés par la présence du futur MAP, avait présidé à sa conception, le projet de la MAP dans sa globalité eut pu prétendre à cette même qualification de « durable ».

#### *Etude d'incidences*

A cet égard, l'opportunité d'une demande de permis unique sans étude d'incidence s'avèrerait même questionnable au vu

- de la mixité des fonctions désormais regroupées sur le site de la MAP (sans examen des nuisances et implications potentielles) ; en effet, au-delà des activités purement administratives, ce site accueillera des ateliers de maintenance, menuiserie, etc ...
- de l'incidence de ce projet sur l'ensemble du faubourg, du fait de la réaffectation explicite des anciens sites provinciaux localisés sur Salzennes et de leur accessibilité à une exploitation urbanistique intensive
- des problèmes inextricables de mobilité assortis de nuisances sonores et générateurs de pollution de l'air
- la difficile cohabitation avec les Ateliers de maintenance du charroi SNCB : il faut se rappeler que ces ateliers ont été sur le point de partir en Flandre il y a quelques années. Il a fallu batailler ferme pour maintenir l'activité à Namur, ce qui a permis de sauver plus de mille emplois.
- le sort de l'Ecole Maternelle et Primaire de l'Institut Saint Aubain ni celui de Musée de l'Informatique ne sont abordés dans le projet.

### *Effets cumulatifs*

Le porteur de projet affirme dans sa demande de permis (IV.4.1, pg 8) qu'il n'identifie pas à proximité de son projet d'autres établissements susceptibles d'aggraver l'impact sur l'environnement. Cette affirmation ne laisse pas de surprendre connaissant plusieurs projets devant voir le jour tout prochainement à proximité immédiate du site de la MAP : home et résidence-service du CPAS de Namur, projet de logements du Foyer Namurois, projet de logements de la Régie Foncière, l'augmentation de la charge de travail sur le site SNCB des Bas-Prés.

### **Mobilité – accessibilité :**

#### *Situation actuelle*

La question de la mobilité est une question essentielle dans le faubourg de Salzennes. Considérée à juste titre comme l'entrée la plus engorgée de Namur, posant aux heures cruciales de la journée des congestions de trafic qui deviennent insupportables pour nombre d'habitants.

L'un des nœuds de ces situations critiques en matière de circulation correspond précisément à l'entrée du site provincial : véritable goulet d'étranglement au croisement des rues de l'Abbaye et Henri Bodart, rue Henri Blès, rue Oscar de Howen, avenue Val Saint Georges, avenue Sergent Vritoff, assorti d'un passage à niveau permettant l'accès au site de maintenance des Bas Prés de la SNCB. Ce lieu voit ainsi confluer différents flux aux caractéristiques parfaitement antagonistes :

- trains entrant à petite vitesse dans le site SNCB via le passage à niveau. la fréquence et l'importance de ce trafic ferroviaire sont désormais sous-estimées par le demandeur puisque l'atelier des Bas Prés vient de se voir

attribuer la maintenance des TGV (la longueur de ces trains étant sans commune mesure avec les convois habituellement traités par le site SNCB, entraînant une durée de fermeture du passage à niveau beaucoup plus longue)

- les camions acheminant le matériel nécessaire sur le site SNCB
- le personnel du site des Bas Prés de la SNCB lors des manifestations et expositions de Namur Expo (du fait du blocage de l'entrée normale côté Namur Expo en ces occasions)
- les véhicules des utilisateurs (professeurs, étudiants et personnel administratif) du Campus provincial et de l'HEPN (de l'ordre de 1200 personnes)
- les piétons devant circuler sur la voirie, faute d'espace spécifique leur étant réservé pour accéder au campus provincial
- les riverains de la rue de l'Abbaye
- les clients et fournisseurs accédant à l'entreprise Colin situé quai de l'Abbaye
- la circulation générée par l'entreprise de construction Dherte située rue de l'Abbaye
- les visiteurs du musée NAM IP
- l'Académie de Police
- les policiers accédant aux installations du stand de tir
- les élèves et professeurs fréquentant l'Institut Saint Aubain

L'engorgement de cette voirie est particulièrement problématique en début et en fin de journée, allant jusqu'à provoquer des embouteillages de plusieurs dizaines de minutes dans les petites rues des Bosquets et de Howen lorsque les véhicules sortent tous en même temps en fin de journée et désirent rejoindre le Val St Georges.

Les propositions de boucles circulatoires pour régler l'accès et la circulation sur l'ensemble du site se heurtent à quelques écueils : la largeur entre voie ferrée et mur de l'ancien séminaire n'excède pas 2,80m rendant caduque toute circulation à double sens, l'accès au musée Nam IP est hypothéqué pour certains par la mise à sens unique de la rue Henri Bodart, les habitants de la Rue de l'Abbaye (qui vivent actuellement une situation infernale à cause du stationnement sauvage des usagers du campus provincial et du charroi imposé par les travaux sur le site) se verront dotés, à l'extrémité de leur propriété, d'une nouvelle voirie interne au site (et parallèle à leur rue) assurant la boucle principale de la circulation sur le site de la MAP. La passerelle au dessus de la voie ferrée sera maintenue et même prolongée et doublée d'un ascenseur. Qui pourra en faire usage ???

## **Perspectives :**

### *Circulation externe*

Le bureau Transitec fut chargé par la Province de rédiger une note de mobilité, étude postérieure (mars 2018) à l'attribution du marché de conception-réalisation de la MAP (janvier 2018).

Ce même bureau est par ailleurs chargé par la Ville de Namur de contribuer à l'actualisation de son Plan de Mobilité communal sur Salzennes.

Le collectif eut apprécié qu'un avis extérieur éclaire cet aspect mobilité, Transitec-Ville de Namur ne pouvant entrer en contradiction avec Transitec-Province de Namur. Tout au plus relèvera-t-on que Transitec concède une augmentation de la pression automobile dans le versant « Ville de Namur » de son étude, augmentation qu'il récuse dans le versant « Province » de l'étude accompagnant la présente demande. Il est d'ailleurs intéressant de noter que la note du Professeur J Teller de l'Université de Liège fait preuve de davantage de prudence et de réalisme, mettant en avant une série de mesures indispensables à la concrétisation des vœux des porteurs de projet à savoir le transfert vers les transports en commun et les modes doux. (passage éclusé, trottoirs à réaliser, cheminements cyclables, sécurisation ...)

L'un des arguments principaux avancés par le porteur de projet réside dans le fait que 60% des agents et fonctionnaires provinciaux travaillent déjà sur des sites localisés à Salzinnes et que seuls 40% de nouveaux agents investiraient ainsi le site. La vente des sites détenus par la Province à Salzinnes (indispensable à l'équilibre financier du nouveau projet MAP) constituera un formidable appel d'air immobilier sur Salzinnes. Il est fort probable que les futurs propriétaires de ces sites auront à cœur de rentabiliser de manière la plus efficiente possible ces vastes espaces, par le développement d'activités de service, de commerce ou de logements générateurs d'un trafic largement à la hauteur, si pas supérieur, des anciens occupants, augmentant ainsi la tension sur la mobilité dans le faubourg. On peut donc craindre qu'à terme la pression nouvelle exercée sur la mobilité à Salzinnes correspondra peu ou prou à un chiffre correspondant à l'ensemble des agents de la MAP.

Dans son souci de vêtir de vertueuses promesses les possibilités de déplacement des futurs occupants de la MAP (covoiturage, mobilité douce, usage des transports en commun), minimisant ainsi l'impact routier lié au projet, l'auteur du projet ne mentionne à aucun moment l'état de la situation actuelle : quelle proportion des agents actuellement occupés sur Salzinnes ont recours aux solutions invoquées pour le futur ? Certains modes de déplacement alternatifs évoqués sont pourtant parfaitement applicables pour l'heure et des données sur leur utilisation actuelle permettraient de jauger au mieux le volontarisme de l'employeur et l'impact d'une politique choisie sur le long terme, de manière à installer une vraie adhésion aux solutions alternatives de mobilité au sein de son personnel.

La description chiffrée des différents modes de déplacement espérés repose ainsi davantage sur le sable d'un volontariat hypothétique qu'aucune habitude actuelle ne vient confirmer. A titre d'exemple, comment organiser le covoiturage en favorisant par ailleurs le télétravail, les horaires décalés, ... quand on sait que le covoiturage tient la route si les partenaires s'assurent mutuellement de la régularité et de la systématisation de leurs déplacements domicile-travail ?

Si l'on détaille les modes de déplacement envisagés par le projet pour minimiser l'impact en matière de mobilité, on constate :

- pour le mode actif piéton : le trajet entre la gare de Namur et le site de la MAP est évalué à 25 minutes pour 2 kms, alors que la longueur acceptable à pied communément admise ne dépasse pas 800m. Ajoutons à cela l'absence de trottoir sur l'avenue Sergent Vritoff (N90) obligeant le piéton à traverser plusieurs fois l'avenue. Cette distance est réduite si la gare de Ronet sert de référence, mais la fréquence des trains qui la desservent (2 fois/heure)

constituera un allongement moyen des temps de parcours pour la majorité des utilisateurs.

- pour le mode actif vélo : notons la présence d'une station de vélos en libre service (Bia vélo) localisée place de Berck sur Mer. L'offre de stationnement vélo est un élément décisif pour mettre le public en selle. Il faut se féliciter des promesses qui sont faites, 154 emplacements sécurisés sur le site, un atelier de réparation et des douches. Mais avant cela, il faut offrir aux cyclistes de bonnes conditions de circulation : itinéraires sécurisés, cohérents, confortables, rapides et si possible agréables. Le Ravel 2 en rive droite de Sambre est évidemment un atout important, manquant toutefois de contrôle social. Concrètement, plusieurs aménagements sont nécessaires comme le signale le professeur Teller :
  - améliorer le passage sur l'écluse : éviter de devoir mettre pied à terre en plaçant des rampes, éclairage, en sachant que ce passage est soumis aux aléas de la navigation ;
  - prévoir une bande de confort sur la rive droite de la Sambre depuis l'écluse jusqu'au Grognon ;
  - prévoir une emprise sur le terrain SNCB le long de l'avenue Sergent Vritoff (N90 G) afin de disposer d'une piste cyclable marquée et sécurisée, longeant le trottoir à créer ;
  - améliorer le cheminement depuis la gare de Ronet
  - maintenir l'accès des cyclistes à toutes les bandes bus
  - placer des signaux « laisser passer » cyclistes aux feux tricolores (B22 et B23).

Sans parler des conditions de circulation dans un rayon plus large : elles sont loin d'être optimales.

- pour l'usage des bus TEC 27 & 5 : les temps de parcours évoqués (15 minutes) entre gare de Namur et site de la MAP semblent optimistes aux heures de trafic intense, tant la congestion observée dans la traversée de Salzinnes est importante. De plus la capacité limitée des bus ne permet pas d'absorber systématiquement tous les usagers à chaque relève en heure de pointe (le site de la Province héberge également le campus provincial). Cette remarque concernant les temps de trajet réel vaut d'autant plus pour les usagers ayant recours au futur P+R de Bouge.
- Il est intéressant de noter que J. Teller (annexe 20, partie A) indique une série d'améliorations à apporter pour les modes doux (rendre la passerelle sur le chemin de fer plus confortable, importance de créer des cheminements cyclables dans le tissu urbain et non seulement sur le Ravel, améliorations pour la sécurité du Ravel), améliorations ignorées par le rapport Transitec. De manière générale les considérations émises par J. Teller sont plus prudentes quant à l'impact du projet MAP sur la mobilité globale à Salzinnes.

L'impact majeur prévisible au niveau environnemental restera la circulation automobile.

Dans l'attente de la formulation officielle du Plan de Mobilité Communal, on se doit de constater que l'axe principal salzinnois constitué par l'avenue Patenier est saturé, que le renvoi d'une partie de la charge de trafic vers l'Avenue Vritoff est une solution qui invoque une voirie déjà très encombrée et qui sera concernée au premier chef par l'accession au site de la MAP.

La mise en place d'un parking de 350 places constituera un appel d'air pour l'usage de la voiture, invalidant le transfert modal tant vanté par le porteur de projet dans la présentation de celui-ci.

Par ailleurs, le placement de feux intelligents au bas de l'avenue Val St Georges et de l'avenue Vritoff (N 90 G) peuvent-ils réguler le flux actuel et futur et ne va-t-il pas amener un nouveau trafic tout autour de la place de Berck sur Mer dédié actuellement aux enfants (plaine de jeux) ???

La généralisation des parkings de dissuasion P+R sur les principales voies de pénétration dans Namur (Bouge, Belgrade, CHR) ne profite pas à Salzennes. La seule porte de sortie évoquée (notamment dans la note Teller) et réellement efficace en terme de désengorgement de l'accès à Salzennes, résiderait dans l'aménagement et le prolongement de la rue Woitrin, située en bord de Sambre du côté Ouest, à la jonction avec la passerelle SNCB sur la Sambre, débouchant sur un parking P+R éventuel mais permettant surtout d'organiser un sens unique de circulation à l'intérieur du site ; entrée par la rue Henri Blès et sortie par la rue Woitrin. Cette solution se heurterait à des contraintes en termes d'ouvrage d'art imposées par Infrabel pour le nécessaire franchissement de la voie ferroviaire.

### *Circulation interne*

Les infos divergent selon les documents et les interlocuteurs.

Les craintes des riverains sont les suivantes :

- suppression de plusieurs dizaines d'emplacements de parking du campus étudiant déjà insuffisant pour créer une voirie de desserte vers le nouveau parking à construire. Les habitants de la rue de l'Abbaye verrait donc surgir une nouvelle rue dans le fond de leur jardin.
- Abattage de plusieurs arbres remarquables en bord de Sambre pour construire cette voirie
- Une servitude passage traverse tout le site et permet actuellement de gagner la Sambre à hauteur de la passerelle sur le chemin de fer au bas de la rue Marinus. Les riverains craignent sa disparation.

## *Stationnement*

Actuellement, l'offre au niveau du campus est nettement insuffisante, entraînant un envahissement des voiries attenantes et du stationnement sauvage tant et plus. La mise en zone bleue du quartier peut amener une réorganisation à condition que le contrôle soit systématiquement organisé et suivi d'effet.

Le projet cite tantôt 371 places (dans les documents de permis), tantôt 350 (dans la plaquette de présentation) places, tantôt 305 places (préconisé dans l'étude de mobilité) dans le nouveau parking à construire. L'enjeu est la cohérence entre les moyens et les objectifs. L'auteur de projet, soutenu par le bureau Transitec, mise fortement sur un changement radical d'habitude du personnel (TEC, vélo ..). C'est évidemment louable mais il ne faut pas oublier que l'on change ses habitudes si le contexte change de manière significative. Offrir du parking c'est envoyer le message qu'il n'y a pas de souci à venir en voiture. Si l'on veut amener plus de gens vers les transports en commun, les modes doux et éventuellement le covoiturage, il faut d'une part éviter l'appel d'air du parking et d'autre part lutter efficacement contre l'envahissement des voiries et le stationnement illégal. Une parfaite collaboration avec les services de la ville et du SPW est indispensable.

D'autre part, il nous semble irréaliste de placer un parking sous de grands arbres existants et d'espérer que ceux-ci survivent. C'est pourtant la solution proposée, il y a dès lors une incohérence entre les planches i2, i10 et i18 : il est prévu le maintien de tous les arbres en bordure de Sambre, or, sur le plan masse, le parking est bien représenté sous les arbres. Comment réaliser un parking en laissant cette rangée d'arbres sans que cela ne pose un problème aux arbres ... ?. Il en va de même pour le parking pendant le chantier et les conteneurs déchets/recyclage, ils sont dessinés trop près des arbres existants (voir i158).

Le revêtement du parking prévu est « infiltrant ». De quel type ? Le fait que le revêtement de l'espace accueillant les véhicules soit perméable à l'eau ne suffit pas à la pérennité des arbres car la terre sera immanquablement tassée ce qui les asphyxiera.

### **Dégâts collatéraux négatifs :**

Enseignement : il est à craindre que la disparation de l'école fondamentale Saint Aubain qui semble inéluctable soit l'arrêt pur et simple de la scolarité au sein de certaines familles précarisées du quartier. Quelles pistes de solution propose la Province ?

Durant le chantier, les matériaux seront amenés par voie d'eau nous dit-on. Nous aurions aimé voir cette solution mise à l'épreuve à l'occasion d'un chantier en cours de beaucoup moindre importance (construction du stand de tirs). Quid de la fermeture du Ravel : quelle portion, durant combien de temps, quel itinéraire de contournement avec quel balisage ??? L'idée d'approvisionnement du chantier en matériaux via la Sambre semble irréaliste lorsqu'on compare le rayon d'action des grues (document i158) à la distance du quai de déchargement (quai de l'Abbaye). Tout au plus l'emprise des grues s'arrête au niveau du futur parking. Nous craignons

donc que le charroi se fasse finalement uniquement par la route, avec les nuisances déjà décrites plus haut.

### **Effets collatéraux positifs :**

Il semble que les porteurs de projet ne souhaitent pas installer de restaurant dans les murs, se limitant à une cafétéria (terme vague) dans l'espoir de voir fleurir des petits commerces sur le pourtour du site. Espérons-le

### **Conclusions :**

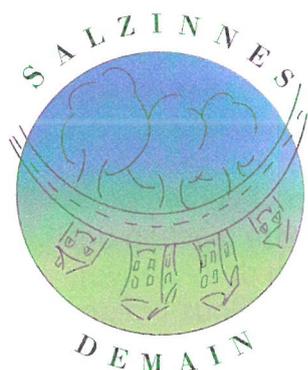
Le Collectif Salzennes Demain salue la qualité des projets de construction et la prise en compte des aspects micro-écologiques et micro-environnementaux

Par contre, il déplore le peu d'égard pour les aspects macro-environnementaux, notamment en lien avec l'accessibilité et la mobilité, tant interne qu'externe. Il ne peut donc soutenir ce projet tel quel. Une étude d'incidence est nécessaire vu l'envergure du projet et le nombre de domaines et d'activités impactés.

Il demande que la demande de permis soit suspendue aussi longtemps que :

- le plan de déplacement d'administration promis par la Province de Namur pour ce mois de mai 2018 n'est pas validé par un expert arbitrant les enjeux de la ville d'une part et ceux de la Province d'autre part. Ce PDA sera porté à la connaissance et du public et des autorités locales et régionales.
- la Province de Namur n'a pas mis en place un plan de déplacement pour le Campus provincial
- une étude d'incidences indépendante prenant en compte les diverses activités à accueillir sur le site et mesurant scientifiquement de manière exhaustive tous les impacts sur le macro-environnement.

*Salzennes – 13 Mai 2018*

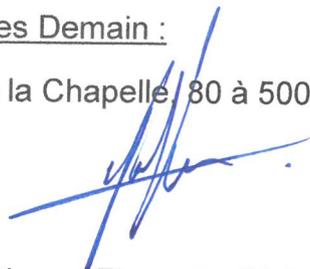


Le Collectif Salzennes Demain vise à mobiliser toutes les forces vives autour d'une démarche citoyenne participative, collaborative, constructive, axée sur le vivre ensemble en référence au concept de quartier durable.

Mail : [salzennes.demain@gmail.com](mailto:salzennes.demain@gmail.com)

Pour le Collectif Salzennes Demain :

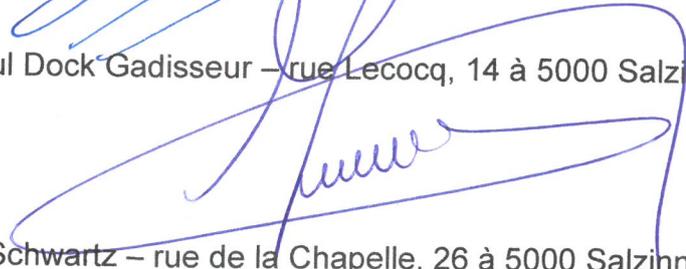
Yves Deltombe – rue de la Chapelle, 80 à 5000 Salzennes



Benoit De Rue – rue Balthasar Florence, 30 à 5000 Salzennes



Jean-Paul Dock' Gadisseur – rue Lecocq, 14 à 5000 Salzennes



Damien Schwartz – rue de la Chapelle, 26 à 5000 Salzennes



Maude Verhulst – rue de la Chapelle, 80 à 5000 Salzennes



