

Réclamations du Comité de quartier de Bomel concernant la demande de permis intégré d'aménagement du Square Léopold

Le Comité de quartier de Bomel demande que le permis intégré d'aménagement du Square Léopold soit refusé en l'état. Des modifications radicales sont indispensables pour qu'il puisse en être autrement.

1° Le projet ne s'inscrit pas du tout dans son contexte environnemental ni quant aux gabarits, ni quant aux hauteurs, ni dans ses options architecturales. Au lieu de s'insérer dans le tissu urbain et d'y créer un nouvel ensemble agréable, ce qui aurait été un apport intéressant pour Namur, il choisit d'y dominer son environnement en lui imposant sa masse et ses hauteurs supérieures à tout ce qui l'entoure. Il a pour résultat de rompre l'horizon paysager de nombreux habitants de Bomel et de mettre en avant pour eux un bâtiment immense plutôt que le patrimoine commun auquel ils sont attachés (citadelle, cathédrale, clochers, paysage urbain...), ce qui doit être respecté. Quoi qu'en dise ou écrive le promoteur, le nouveau projet ne tient absolument pas compte des remarques formulées à de très nombreuses reprises et sous diverses formes par les habitants de Bomel.

2° Le Comité de quartier de Bomel dénonce avec force et regrette le fait que plusieurs propositions alternatives d'aménagement du site n'aient pas été considérées par le promoteur au fil de l'évolution de ce dossier. Plus équilibrées, certaines permettraient de mieux rencontrer les divers souhaits de la population. Il y a là un déni de participation privilégiant le seul point de vue unilatéral du promoteur. Ce déni de participation doit être pris en compte dans l'examen et l'appréciation par les entités compétentes de la demande de permis. Des alternatives existent.

3° Au nord, vus depuis Bomel (point de vue largement négligé dans les diverses analyses), les bâtiments allant du C&A actuel à la place Léopold se présentent comme un barrage visuel. Ils constituent pour Bomel une indéniable coupure paysagère. Ce n'est pas la diminution de 2 m d'une partie seulement de l'ensemble qui apporte un changement significatif en la matière (27 m *en moyenne*). A l'endroit le plus « bas », le bâtiment sera encore une fois et demie plus haut (29 m) que le parking actuel (« Le Namur ») alors même qu'une « émergence » encore plus haute (32 m) est prévue place Léopold et à proximité de la gare. Rien ne justifie ce choix à part le rendement escompté. Il ne correspond pas à l'intérêt collectif. Réduire la hauteur de l'ensemble de ces bâtiments à celle du bâtiment (LE) de la rue Borgnet s'impose.

A noter que les hauteurs de 32 m des bâtiments est et ouest ne sont jamais citées. Le promoteur préfère parler de hauteurs moyennes mal définies. Sur les mêmes figures, il indique les hauteurs moyennes pour les bâtiments les plus hauts et les hauteurs maximales pour les plus bas. La communication ne brille pas par sa transparence.

A noter aussi que les visuels depuis l'IATA, Le Pied-Noir, le jardin Saint Antoine et Asty-Moulin, promis au Comité de quartier par Besix lors d'une audition organisée par l'échevinat de l'urbanisme, ne sont pas joints au dossier. Difficile d'y voir un hasard.

4° Le promoteur reconnaît lui-même cette rupture et son impact négatif sur le paysage vu de Bomel. Mais il juge que cet impact paysager est acceptable et il soutient qu'il y a lieu de considérer qu'une exception au Plan de secteur et à d'autres réglementations va de soi (*Note juridique*).

Ceci est tout à fait contestable. On ne voit pas dans les arguments avancés de raisons impérieuses pour lesquelles des dérogations pourraient être accordées. On soulignera même l'extrême faiblesse de l'argumentation, voire sa mauvaise foi. Voici ces arguments sensés convaincre de passer outre les dispositions du plan de secteur. Ils sont brièvement discutés :

« L'impact du projet sur le paysage est, toutefois, acceptable et ce, pour les raisons suivantes :

- *La hauteur des constructions prévue dans le projet est, certes, par endroit plus élevée que les constructions existantes, mais les constructions seront plus découpées là où l'immeuble «Le Namur » constitue actuellement un bloc monolithique fermé ;*

Commentaire : Il est question ici de comparaison avec le « bloc monolithique » actuel du « Namur ». En fait, les nouvelles constructions sont partout nettement plus élevées que le « Namur ». Elles auront au minimum une fois et demi sa hauteur (27 m *en moyenne*) sur toute sa longueur avec, puisqu'il s'agit de moyenne, des niveaux encore plus élevés ailleurs. Une « émergence » haute (32 m) est programmée place Léopold, ce qui est aussi la hauteur du bâtiment de bureaux proche de la gare. Bref, c'est au contraire avec un hyper-bloc que l'on aura affaire.

- *Le projet est nettement plus bas que le nouveau pont haubané qui reste l'élément visuel marquant du paysage et constitue un effet d'appel de ce côté de l'entrée de ville de Namur ;*

Commentaire : on doit donc s'estimer heureux que les constructions ne dépassent pas la flèche haubanée (52 m depuis la rampe!), mais « seulement » ses deux tiers (32 m) et penser que cela légitime une dérogation.

- *La hauteur des constructions du côté chemin de fer a été en partie diminuée par rapport à l'ancien projet pour réduire l'impact visuel depuis le pont de la Chaussée de Louvain et depuis Bomel (on passe en effet de 28 mètres à 25 mètres, soit une réduction de 3 mètres) ;*

Commentaire : on oublie de signaler ici que cela ne concerne qu'une petite partie des bâtiments et que la moyenne des hauteurs le long de Chiny n'en est pas affectée. A noter aussi que les chiffres varient selon les textes. Ailleurs, il est question de 2 m.

- *Du côté Sud du site, le projet restructure le paysage en créant des fronts de bâtisse délimitant clairement l'avenue de la Gare et la rue Borgnet. La hauteur des constructions est plus faible de ce côté et s'aligne aux constructions existantes en vis-à-vis ;*

Commentaire : le bâtiment de bureaux près de la gare fait 32 m. Difficile de soutenir, comme le prétend le projet, qu'il s'aligne sur les constructions existantes, ni que cette hauteur soit « plus faible » de ce côté. Rue Borgnet, le LW a un niveau de plus que le LE (pourquoi ?). Ce dernier est le seul bâtiment véritablement aligné. Il doit être la référence.

- *Le projet s'intègre dans le paysage urbain du centre de Namur en restant en retrait par rapport aux éléments qui en constituent les lignes de forces (vallée mosane, citadelle, et plus localement le pont haubané) ;*

Commentaire : quelle est la valeur d'un tel argument renvoyant à la vallée mosane et à la citadelle pour plaider une dérogation locale qui précisément ne va pas du tout dans le sens de l'intégration au paysage urbain ?

- *Il permet de gérer et d'agrémenter le paysage urbain local en créant des volumes rythmés par des ouvertures et des façades animées ;*

Commentaire : vu de Bomel, l'impact paysager sensé agrémenter le paysage urbain des habitants est un effet de muraille !

- *La hauteur de construction plus élevée prévue sur la partie nord (coté Place Léopold) correspond au croisement de deux infrastructures majeures et permet de marquer l'entrée du centre-ville depuis le pont de Louvain;*

Commentaire : Est-ce bien sérieux ? Si la hauteur de la construction, côté rond-point Léopold, marque l'entrée du centre-ville de ce côté, c'est hélas par sa démesure au regard de l'ensemble du bâti environnant. Et cette construction (32 m) ne s'inscrit même pas dans la disposition en courbe de la place Léopold, ce qui est esthétiquement très regrettable.

L'Étude d'Incidence Environnementale (p 137) indique d'ailleurs qu'au niveau de la place Léopold, il serait nécessaire (...) « de supprimer 3 étages (...) ». Et c'est un minimum.

- *Les volumes prévus du côté des rues Borgnet et de l'avenue de la Gare s'intègrent dans le tissu urbain en présentant des gabarits similaires à ceux des constructions existantes en vis-à-vis ;*

Commentaire : ce n'est exact que pour le bâtiment LE . Pour le reste, il y a dépassement certain des gabarits par rapport aux vis-à-vis. On ne peut donc vraiment pas parler d'alignement.

- *La végétalisation prévue dans l'espace public et sur les toitures de la construction permet également de contribuer à renforcer la constitution d'un paysage urbain qualitatif.»*

Sans commentaire !

(Source : Note juridique, pp 9-10)

Accorder des dérogations au plan de secteur sur des questions aussi sensibles que des gabarits et des hauteurs qui défigurent la ville sur base de ces arguments serait incompréhensible. Il est impossible d'y voir des raisons justifiant des dérogations importantes à un ensemble de règles protectrices de la qualité de vie dans un environnement urbain. Les conditions de dérogation ne sont pas réunies.

5° On notera encore dans le même sens le non-respect de l'article 395 (b) du GRU (Guide régional d'urbanisme) :

« b) Hauteur des façades.

Les hauteurs sous corniches et faîtes doivent être en équilibre avec celles des constructions voisines. Les lucarnes doivent être en relation avec l'architecture de la façade. Ces prescriptions s'appliquent également aux façades des constructions qui sont situées en retrait par rapport à l'alignement des façades voisines ».

6° A cela s'ajoute, concernant l'impact paysager affectant tout particulièrement Bomel (c'est-à-dire la vue vers la ville que l'on a depuis Bomel), le constat que le projet ne respecte pas non plus les dispositions du Schéma de structure communal de la ville de Namur, notamment dans sa « Partie II Options », le § 3.1.1 4 : « *Hauteur de référence : l'orientation pour le cadre morphologique et paysager du centre urbain préconise une hauteur d'immeuble en accord avec les immeubles existants proches qui valorise la silhouette générale de l'agglomération et ses repères naturels et architecturaux ».*

Il est manifeste que la demande introduite est en contradiction avec ces dispositions.

7° Autre ligne rouge franchie encore : la non-observation de plusieurs dispositions du SOL (Schéma d'orientation local, au sens du CoDT), en particulier plusieurs aspects de son article II.1.3. Mais le promoteur estime pouvoir se dispenser de l'appliquer, ce qui doit être contesté:

« Le projet prévoit des gabarits plus importants que le contexte bâti actuel alors que le SOL indique que les gabarits des différents volumes du nouveau centre commercial doivent être adaptés au contexte bâti (...) ». Ce à quoi le promoteur répond que : « *le complexe est conçu de manière à éviter toute rupture d'échelle dans le plan des élévations depuis les espaces publics et les immeubles voisins (I), et une attention particulière est portée aux bordures de la zone de construction commerciale (II) ».* Il en conclut qu'il respecte le SOL. On a vu ce qu'il en est du respect de ces échelles d'élévations.

8° Alors que les interfaces avec la rue de Fer et la place de la Station sont largement développés et illustrés, le côté « Est » manifeste un traitement complètement négligé qui appelle des modifications substantielles. Les hauteurs sont insupportables ; aucune connexion piétonne directe n'est prévue avec le pont de Louvain ; l'entrée du site est minable. Le Comité de quartier a insisté depuis longtemps sur cette indispensable liaison piétonne directe. Les Ateliers urbains en avaient unanimement souligné l'importance en parlant d'une « *nécessaire porosité du site* » de ce côté.

9° Si une attention minimale avait été portée sur les constructions à partir de la place Léopold, autrement que pour y faire surgir la sortie d'un parking, il aurait sauté aux yeux des architectes que l'harmonie de cette place tenait à sa circularité. Contre toute attente, le bâtiment LN ne s'inscrit pas du tout dans ce cadre. La courbe du front de bâtisse est à contre-sens. Et l'effet est complètement inesthétique place Léopold. Il doit être corrigé.

10° La description des façades, côté Bomel, ne fait pas apparaître le geste architectural créatif attendu, mais un long mur sans originalité. En fait, la conception de la façade longeant le boulevard de Chiny continue d'être essentiellement massive. On ne peut pas soutenir que cette immense surface disproportionnée présente une vue agréable depuis Bomel. Tout cela alors que : « *la bordure nord doit être réalisée de manière à présenter un jeu de volumes*

rythmé par des éléments verticaux et des éléments en retrait par rapport au plan de la façade pour éviter l'effet de mur de la bordure Nord » (SOL, II.1.3.). Il est clair que le projet s'y soustrait largement. C'est Middelkerke... et sans la mer !

11° Le projet prévoit 0.6 emplacement de parking par logement, ce qui est bien inférieur au code des bonnes pratiques de la ville de Namur (1 emplacement par logement). Même si les appartements seront proches de la gare, cela ne suffira pas. Les occupants des appartements seront vraisemblablement des personnes socio-économiquement privilégiées qui posséderont une voiture même s'ils peuvent être aussi utilisateurs des transports en commun. Le risque est donc qu'un nombre d'occupants ne puissent pas acquérir d'emplacement de parking au sein du bâtiment et qu'ils essayent de se garer dans les environs, y compris à Bomel. Ces endroits sont déjà saturés de voitures en stationnement. Aucune étude des places de stationnement disponibles dans le quartier n'est présentée. Les promoteurs négligent très clairement cet aspect pourtant essentiel pour la qualité de vie des futurs occupants et pour les habitants du quartier.

+++

Le projet soumis à enquête publique est caractérisé par une course aux dimensions maximales. Elles sont en décalage avec l'environnement bâti et avec l'image de Namur « Ville à taille humaine », cible évidente des promoteurs.

Où trouver la justification profonde d'une telle course à la promotion immobilière ? Elle est à rechercher dans le désir des promoteurs d'optimiser le rendement financier de leur projet. Si c'est le jeu pour un promoteur, cela ne rencontre pas en soi l'intérêt des citoyens. Il est à prendre en compte.

On constate donc aujourd'hui à bien des égards que le projet, notamment par cette course à la hauteur que nécessite l'augmentation maximale du nombre d'appartements, s'approprie en fait la mixité sociale et des fonctions acquise par la concertation citoyenne aux seules fins d'une promotion immobilière. Le bien commun d'un cadre de vie et de ville agréable ne s'y retrouve pas.

Les Pouvoirs publics restent maîtres de l'octroi du permis d'urbanisme «intégré». Il y aura un acte historique de refus à poser en toute indépendance dans le souci de tous les habitants, et en particulier ici ceux de Bomel, d'une ville qui sans cela sera défigurée pour de longues années. C'est la demande que fait avec insistance le Comité de quartier de Bomel.

Pour le Comité de quartier de Bomel

Pierre de Saint-Georges
Président
Avenue Arthur Procès, 17 D
5000 Namur