

De la part de :
Nom, prénom :
Adresse

A l'attention du
Collège des Bourgmestre et Echevins
de la Ville d'Ottignies-Louvain-la-Neuve
Espace Coeur de Ville, 2
1340 Ottignies

Le 6 juin 2011

Copie est adressée à :
SNCB-Holding Direction Station
Rue du Plan Incliné, 145
4000 Liège

Concerne : Enquête publique concernant la demande de permis unique pour la construction et l'exploitation d'un parking enterré de 3.300 places en 5 niveaux comportant 2 transformateurs électriques de 2000 kVA et nécessitant une modification de la voirie communale.

Observations, objections et réclamations du collectif citoyen Urbaverkoi, auquel adhère le soussigné

Mesdames et Messieurs les Bourgmestre et Echevins,

Suite à la mobilisation collective née en juin 2010 dans le cadre des présentations des projets du parking-relais, du schéma d'aménagement du quartier de la Baraque et du quartier Courbevoie, un collectif citoyen s'est créé avec pour objectif de suivre et de contribuer à l'évolution des projets urbanistiques de la ville de Louvain-la-Neuve, et ce, dans une vision globale et à long terme.

Le présent document est le fruit d'une réflexion commune menée par les membres actifs du collectif Urbaverkoi, représentant les différents « sous quartiers » du quartier de la Baraque et des habitants d'autres quartiers de la ville. Il s'est construit lors de multiples réunions, enrichi de recherche d'informations et alimenté par une série d'avis transmis oralement et par voie électronique.

Plan	3.Observations et réclamations sur le projet tel que présenté
Introduction	3.1. Mobilité
1. Objections quant la qualité du dossier de demande de permis	3.2. Urbanisme, paysage, patrimoine naturel
1.1. Demande de permis pour un parking sans les accès routiers et ferroviaires	3.3. Santé
1.2. Des projets intimement liés mais analysés séparément	3.4. Bruit
1.3. Caractère incomplet ou imprécis du dossier	3.5. Air
2. Pour une vision à long terme	3.6. Sol et eau
2.1. Les enjeux d'aujourd'hui et de demain	3.7. Domaines social et économique
2.2. Quelques impacts du développement de OLLN sur la mobilité et l'habitat	3.8 Chantier
	4. Propositions d'alternatives
	5. Conclusions

Introduction

Le projet sus-mentionné étant un investissement public, nous nous sentons, en tant que citoyens, d'autant plus désireux de vous soumettre notre position, qui s'inscrit dans le double objectif de soutenir, d'une part, la mise en place d'un RER efficace aux abords de la région de Bruxelles-Capitale et, d'autre part, la densification de l'habitat autour des gares ferroviaires et TEC. Et ce avec le souci de concilier les besoins à court terme et les enjeux à long terme.

Le projet tel que décrit dans la présente demande de permis et analysé par le bureau d'étude d'incidences Aries a recueilli notre plus grande attention. Toutes les observations et réclamations que nous souhaitons vous transmettre à ce sujet sont reprises au **point 1** pour les objections ayant trait au projet considéré dans son ensemble et au **point 3** pour une analyse plus spécifique des différents points abordés dans l'étude d'incidences.

Ce type de projet s'inscrit par ailleurs dans une politique régionale et fédérale de mobilité. Vu son ampleur, il aura un impact important sur l'aménagement du territoire à l'échelle locale, communale, provinciale et régionale. Ces enjeux lui confèrent un potentiel d'exemplarité et d'innovation qui nous semble ici sous-exploité voire nié. C'est pourquoi nous nous permettrons d'élargir le champ de nos considérations. Ainsi, au **point 2**, nous situerons ce projet dans une vision globale et à long terme. Au **point 4**, nous y proposerons des alternatives qui n'ont pas été jusqu'ici étudiées, ou insuffisamment.

1. Objections quant à la qualité du dossier de demande de permis

Il est de notre avis que la demande de permis actuellement introduite n'a pas lieu d'être acceptée en l'état, pour les raisons fondamentales suivantes :

1.1 Demande de permis pour la construction d'un parking sans accès autoroutiers et ferroviaire

La présente demande de permis concerne la construction d'un parking enterré de 5 niveaux, de 23.000m², mais, à notre grande surprise, n'inclut pas à la demande ni les accès en provenance et vers l'autoroute E411, par lesquels évoluerait pourtant l'essentiel du flux automobile, ni l'aménagement de la sortie secondaire.

Or, à ce jour, ni l'obtention du permis ni le budget pour ces accès ne sont garantis.

En outre, le seul avant-projet du SPW présenté dans ce dossier nous paraît insuffisant pour garantir la fluidité indispensable aux heures de pointe et donc le potentiel de réussite du projet. De même, il ne permet pas d'évaluer de manière adéquate tous les impacts liés à leur implantation puisque, comme le précise l'EIE, « *les données techniques de ces accès (pentes, profondeur, largeur des voiries, hauteur libre, ne sont pas connues à ce stade de l'avant-projet.* »

Si une demande de permis avec ces lacunes devait néanmoins être acceptée, il nous paraît indispensable que le début des travaux liés au parking soit conditionné à l'octroi du permis et du budget pour les accès ainsi que pour l'allongement des rails tels que présentés dans le projet.

1.2. Des projets intimement liés mais analysés séparément

L'étude d'incidences se limite essentiellement à l'analyse du parking RER et à mentionner quelques éléments ou recommandations portant sur les 4 autres projets portant sur la zone ou contigus : accès au parking, allongement de la voie ferrée, quartier Courbevoie et parc attenant.

Cette situation ne permet pas d'évaluer les impacts cumulés qui affecteront le relief et le paysage, la biodiversité, la qualité de l'air et de l'espace sonore et l'hydrologie dans les trois quartiers les plus directement concernés : Lauzelle, Courbevoie et La Baraque.

En outre, l'EIE émet des recommandations dont la mise en œuvre n'est aucunement garantie.

1.2.1. Modification du relief et du paysage.

Le relief et le paysage du vallon de La Baraque peuvent être qualifiés d'unique à Louvain-la-neuve. C'est en effet un des rares lieux dont la topographie n'ait pas été modifiée depuis l'établissement de l'UCL dans les années 70. C'est à cet endroit que la Malaise prend sa source, une source qui s'est malheureusement transformée en déversoir des eaux de ruissellement de la N4. Si la qualité de l'eau est aujourd'hui douteuse, le paysage bocager ne manque pas de charme surtout si on l'observe depuis le bas de la rue de la Baraque. Il assure également une certaine barrière visuelle entre le quartier et l'Esplanade.

Le relief actuel décrit par l'étude d'incidence du Parking RER ne correspond pas à la topographie réelle des lieux. Nous avons, de plus, constaté la méconnaissance du terrain par les décideurs. Suite à une visite fortuite de l'UCL sur le terrain, celle-ci s'est étonnée de découvrir le relief existant, et de nouveaux relevés topographiques ont dû être réalisés début 2011 (c'est-à-dire 6 mois après la réunion de présentation de juin 2010) sur toute la zone bordant le projet côté Baraque !

Par ailleurs, l'étude se limite à la seule implantation du Parking RER et ne permet donc pas aux riverains de visualiser le relief et le paysage tels qu'ils seront après l'achèvement de la globalité des travaux.

En effet, contrairement à la demande des habitants de La Baraque de juin 2010, le parc n'a pas été inclus dans l'étude alors que 40.000m³ de terre de déblais vont y être déposés ! Le bassin d'orage qu'il devra accueillir n'a pas non plus été dimensionné dans l'espace ni mis sur plan. Son emprise reste donc inconnue.

La construction du quartier Courbevoie aura également un impact important sur le paysage et sur l'ensoleillement des quartiers voisins. Cet aspect est insuffisamment représenté dans ce dossier.

De même, l'étude d'incidence n'envisage pas les modifications du relief et de la continuité paysagère qui seront induites par

- les connexions routières du parking RER. En effet, le recouvrement des tranchées d'accès et leur sécurisation ne sont pas envisagés à court terme
- la construction du quartier Courbevoie est a priori planifiée en 4 phases, dont la réalisation pourrait par ailleurs être perturbée par des aléas du contexte économique.

Ces zones pourraient dès lors rester pendant longtemps des espaces cloisonnés voire dangereux, comme Louvain-la-Neuve en a déjà fait l'expérience avec sa dalle.

Nous tenons à noter que le découplage du quartier Courbevoie et du parking RER qui sera développé au point 4 supprimerait ce risque.

1.2.2 Maillage écologique et de la biodiversité

L'EIE reconnaît le rôle important de cette zone tampon entre le milieu urbain et le milieu rural en terme de maillage écologique. Elle recommande ainsi le réaménagement de la zone en parc environnemental et non ornemental. Or l'aménagement de ce parc serait planifié après la réalisation de la première phase de construction du quartier Courbevoie, soit probablement pas avant 4 à 5 ans pendant lesquels cette zone ne serait qu'un vaste chantier et non plus une zone tampon !

C'est pourquoi, dans l'hypothèse de la réalisation de ce parking tel que projeté, nous demandons que l'aménagement de ce parc soit directement lié à la réalisation du parking-relais et s'achève en même temps que les travaux du parking, et ce tant pour le maillage écologique que pour le bien-être des riverains.

1.2.3. Gestion des eaux de ruissellement

L'imperméabilisation de 23.000 m² pour ce parking nécessite l'aménagement de systèmes de rétention et d'infiltration des eaux pluviales, qui seront mis en oeuvre au niveau du parc et du quartier Courbevoie.

L'étude souligne que « l'enjeu hydrologique du projet n'est pas négligeable » et émet une série de recommandations dont celle « de mettre tout en oeuvre pour rester au plus près du cycle de l'eau ».

Or, le parc et le quartier faisant l'objet d'études et de demandes de permis distinctes, nous n'avons à ce jour aucune garantie quant à la réalisation de ces recommandations.

Les mesures provisoires proposées par Aries sont également imprécises. Ainsi, par exemple, le bassin d'orage temporaire de 650m³ (qui ultérieurement devra accueillir 1700 m³) n'est ni décrit d'un point de vue technique, ni mis sur plan.

Par ailleurs, l'étude néglige quatre aspects :

- la gestion des eaux pluviales pendant le chantier du parking (après l'imperméabilisation de la surface au sol et avant la réalisation du bassin de rétention provisoire sur la dalle) ainsi que pendant le chantier du quartier Courbevoie (modification ou suppression du bassin de rétention) ;
- la réduction de la surface totale du parc suite au remblayage et l'aplanissement du relief auront un impact sur les capacités d'infiltration et donc sur le ruissellement du site ;
- les eaux de ruissellement existantes en provenance de zones adjacentes au projet et qui forment aujourd'hui un véritable ruisseau au fond du vallon par temps de pluie;
- l'influence de l'imperméabilisation d'une importante surface supplémentaire dans cette même zone sensible avec le projet de construction entre l'Esplanade et la pompe à essence, mentionné en situation prévisible.

1.3. Caractère incomplet ou imprécis du dossier

Les imprécisions voire les erreurs qui jalonnent le dossier nous laissent finalement avec de nombreuses questions et inquiétudes. En voici quelques exemples.

* Ainsi, la note de présentation du projet soumise n'est de toute évidence pas finalisée. Plusieurs points sont repris comme étant « à développer » ou « à démontrer », notamment la fluidité de la circulation des piétons du parking vers le quai SNCB, les aménagements cyclistes et le kiss and ride.

* L'étude elle-même note à plusieurs reprises la nécessité de mesures complémentaires à réaliser. Ainsi par exemple au niveau de l'analyse des sols pour laquelle une « *campagne d'essais CPT* » est recommandée. Le dossier ne précise pas ce qui a été effectivement réalisé, les résultats et les conséquences sur le projet.

* Certaines demandes faites lors de l'enquête préalable à l'EIE n'obtiennent pas de réponses dans celle-ci. En voici une liste non exhaustive en ce qui concerne l'avis collectif d'habitants de La Baraque :

- la localisation exacte des merlons de chantier du côté Baraque et l'étude d'alternatives techniques comme des murs anti-bruit,
- l'analyse détaillée des places de parking existantes et des possibilités concrètes de les utiliser (et ce malgré que l'étude mentionne cette possibilité en p201),
- l'étude des impacts de ce projet sur le long terme (l'EIE mentionne simplement le fait que le rapport OLLN 2050 n'est pas encore disponible),
- le dossier manque de coupes transversales actuelles et futures (en situations projetée et prévisible). Une seule coupe est en effet présentée pour chaque quartier voisin, Lauzelle et La Baraque. Or, de part et d'autre, il y a des situations très contrastées le long des 310 mètres du projet.
- L'étude indique une capacité requise pour le bassin d'orage, mais ni son emplacement, ni son dimensionnement.

* Au niveau de l'analyse de mobilité :

- la circulation des piétons (p145 et suivantes) est envisagée sur base d'un taux d'occupation des véhicules de 1,2 personnes/véhicule. Or il est fort probable (et par ailleurs souhaitable) que ce taux augmente dans le futur (hausse des prix du carburant). De même le potentiel de captation de nouveaux utilisateurs du train n'est pas estimé, ni le public cible;
- le dossier manque d'informations sur le futur service RER : ni la capacité du RER, ni le type de dessertes (omnibus, directs, combinaisons...) ne sont mentionnés. Les informations fournies par l'EIE (6 trains/heure, mise en service en 2020) sont contredites par la SNCB elle-même (4 trains/heure et mise en service en 2017, tel annoncé à la réunion de présentation du 17 mai 2011);
- n'est pas non plus analysé le risque d'effets pervers tels que : le transfert modal inverse à celui visé (avec des navetteurs qui pourraient choisir de prendre leur voiture jusqu'à LLN au lieu d'une gare antérieure) ; l'effet rebond pourtant évoqué par l'étude p162¹

* Le passage des camions du chantier est prévu sur un terrain privé, dont le représentant de l'emphytéote n'a pas manqué de marquer son étonnement en réunion de présentation. L'autorisation préalable de l'emphytéote aurait dû être jointe à la demande de permis.

* Un plan repris dans le dossier et issu du schéma d'aménagement du quartier de La Baraque comportent des erreurs telles que la suppression d'une partie de la zone verte bordant la Boucle des Métiers à hauteur de l'Esplanade et l'ajout dans cette zone d'un bâtiment inexistant.

¹ « *Au vu de la future desserte RER du site, ces pourcentages pourraient être majorés au profit du train, mais la proximité de l'E411 et le probable allègement de son trafic vers Bruxelles suite à l'arrivée du RER contrebalancent l'opportunité du train pour les habitants. Afin de maximaliser les incidences, nous ne corrigerons donc pas ces chiffres.* »

2. Pour une vision globale et à long terme

Nous sommes interpellés par l'urgence qui semble presser ce dossier, alors que la date et le processus de mise en oeuvre du RER ne sont pas encore clairement définis.

Il nous semble important de prendre le temps de le reconsidérer dans une vision globale et à long terme, sans se laisser enfermer dans des décisions prises il y a plusieurs années dans un contexte différent.

2.1 Les enjeux d'aujourd'hui et de demain

Nous sommes à l'aube de bouleversements dus, notamment, à la disponibilité des ressources (énergie fossiles, matières premières, ...) et aux changements climatiques (selon l' AIE nous venons de dépasser 390 ppm de CO2).

Il est de plus en plus évident que l'ère du pétrole bon marché est derrière nous et que nous devons revoir nos modes de production et de consommation. Le secteur des transports, dépendant à plus de 95 % des énergies fossiles et dont les émissions ont le plus augmenté depuis 1990 (+30%) représente un enjeu majeur.

A première vue, proposer un transfert modal des automobilistes vers le train semble une bonne idée. Cependant cela ne doit pas se résumer en la mise à disposition d'un parking qui, s'il va libérer de l'espace sur l'autoroute va également créer un effet d'appel pour d'autres voitures².

Ce projet RER pourrait sans doute plus efficacement capter les habitants des communes proches, moyennant un renforcement de l'offre de transports en commun, en particulier les bus et une amélioration des aménagements cyclables. Il y a là un véritable besoin à combler comme en témoignent les responsables de plans de mobilité de communes voisines comme Chaumont-Gistoux, Walhain, ou Corbais³.

L'exemple de la Ville de Hasselt est à ce titre très parlant : plutôt que de construire un troisième boulevard autour de la ville, un ambitieux plan de mobilité a été mis en place, dont l'aspect le plus spectaculaire est la gratuité des transports en commun. En tant que ville universitaire, qui se veut à la pointe du développement durable, OLLN se doit de réfléchir à de véritables solutions à long terme. Construire un parking de 3300 places à côté d'un parking qui en compte au moins 1000 vides est risqué bien de mener à un gaspillage de ressources (rappelons que la fabrication de ciment représente à elle seule 5% de l'ensemble des émissions de gaz à effet de serre au niveau mondial) et d'énergie pour le seul confort des automobilistes.

Reprenons une réponse du groupe "Pic de production du pétrole et du gaz" aux questions posées par la Commission consultative "Energie" :

« Pour tenir compte du changement de contexte, il y a lieu de proposer des mesures qui visent à densifier le centre et à limiter les constructions en périphérie, à réhabiliter une partie des parkings qui deviendront plus que probablement obsolètes pour y développer du logement, à encourager la Ville à développer des éco-quartiers là où des espaces à construire restent disponibles. »⁴

Dans une perspective à long terme, au-delà d'un dimensionnement actuel, c'est le caractère figé et inadapté aux possibles de demain qui nous tenons à remettre en question. C'est d'ailleurs un des aspects qui nous amènent à insister sur l'étude de la localisation alternative de l'autre côté de la N4 (voir point 4.)

²p62 : « Au vu de la future desserte RER du site, ces pourcentages pourraient être majorés au profit du train, mais la proximité de l'E411 et le probable allègement de son trafic vers Bruxelles suite à l'arrivée du RER contrebalancent l'opportunité du train pour les habitants. Afin de maximaliser les incidences, nous ne corrigerons donc pas ces chiffres. »

³Source : Plan Provincial de Mobilité du Brabant wallon – Phase 4 – rapport final – remarques du comité technique

⁴ http://www.olln.be/fr/le-pic-de-petrole-nous-concerne.html?cmp_id=28&news_id=6675&vID=81

Car plus fondamentalement en ce qui concerne la mobilité, on voit que celle-ci pour ce projet est toujours axée, en première étape, sur l'automobile. Or de nombreux experts (tels Michel Wautelet, Louis Possoz) en mobilité et énergie s'accorde à dire qu'à l'horizon 2050, raréfaction des énergies fossiles oblige, on assistera à la disparition de l'usage et du nombre des voitures telles que nous les connaissons actuellement. Et la voiture électrique ne pourrait être qu'un miroir aux alouettes car il faudra bien fabriquer cette électricité et ces voitures quelque part et les éléments constituant les batteries, notamment le lithium et les terres rares ne sont pas disponibles en quantité infinies.

Dans une société évoluant de plus en plus en une société dont le moteur est l'information et ses échanges, il apparaît déjà clairement que son transport coûte et coûtera toujours davantage moins cher que de transporter des personnes et des biens. Donc, dès aujourd'hui, il est logique et prévoyant que l'attention ne se focalise plus sur les modes de transport traditionnels. Se développeront très certainement notamment les centres de télétravail, le rapprochement domicile-travail...

Dans cette perspective, une construction (« d'une durée de vie de 50 ans » selon Mr Belmemans, ingénieur en chef de la SNCB-Holding) d'un coût estimé actuellement à 37,6 millions d'euros pour un usage d'au maximum 35 années se justifie-t-elle ?

Au lieu de programmer l'augmentation des parkings, c'est leur diminution qui devra être envisagée. Des solutions qui peuvent être ressenties comme contraignantes aujourd'hui (comme marcher 500 m entre sa voiture et la gare RER) peuvent être perçus comme une aubaine demain si le prix des carburants dépasse les 2€ ou que le temps perdu dans les bouchons devient insupportable.

C'est pourquoi, une priorité nous semble devoir être accordée à une mobilité douce et globalement réduite, à un habitat à l'empreinte écologique réduite au maximum, tout en veillant à ne pas évincer les citoyens les moins ou moyennement pourvus économiquement de ces cadres de vie durables.

Or, dans ce contexte, ce projet (et le projet de quartier qui y est lié) nous semble inverser les priorités à plusieurs niveaux en privilégiant :

- l'automobiliste, par rapport aux usagers de modes doux (piétons, cyclistes) et usagers du TEC;
- les infrastructures, par rapport à la qualité et à l'efficacité du service,
- les futurs habitants à revenus élevés plutôt que ceux qui auront le plus besoin d'accéder à un lieu de vie où tout est accessible sans voiture

Selon nous, un projet d'aménagement autour d'une gare RER comme celle à venir à LLN devrait s'inscrire dans une politique globale de développement durable et viser par ordre de priorité :

- la mise en œuvre urgente d'un RER efficace, dans une approche servicielle et non plus dans une logique d'infrastructure⁵

exemple 1 : le fait de n'avoir que 4 trains à l'heure au lieu de 6 pourrait mettre en péril l'attractivité de ce parking étant donné que le temps d'attente est perçu comme plus dérangeant par le navetteur que le temps de marche⁶;

exemple 2 : Certaines communes comme Lasne préfèrent attendre la mise en œuvre effective du RER avant de se positionner par rapport à l'opportunité de développement d'un parking RER (soir 28 et 29 mai 2011)

⁵ <http://www.iewonline.be/spip.php?article4189>

⁶ Voir l'étude Belspo - Projet CP/42 – « Déterminants du choix modal dans les chaînes de déplacements »

- la mise en oeuvre de mesures d'accompagnement visant à décourager l'utilisation de la voiture (péage...)
- une accessibilité optimale à ce réseau par les transports en commun, avec une amélioration de ceux-ci ; Ainsi certaines communes investissent-elles aujourd'hui dans la construction de nouveaux quais à l'usage des TEC et, comme à La Hulpe, ont instauré des navettes de bus de rabattement RER efficaces et « appelées à un très bel avenir » selon le président des TEC (*Le Soir, 28-29 mai 2011*).
- la mise en place d'une plate-forme train-vélo performante (à LLN jusqu'à ce jour et dans ce projet projet de P+R, le parking vélo est presque inexistant) ;
- valoriser les parkings existants;
- et en dernier lieu, développer de manière adaptée l'accessibilité en voiture individuelle, à l'aide d'un éventuel parking dimensionné en conséquence, qui soit adaptable aux évolutions futures.

Dans ce contexte-là, nous, citoyens, nous interrogeons sur le fond de la mise en oeuvre de ce projet de parking.

Le plan d'investissements 2013-2025 du Groupe SNCB se prépare et un contrat de service public devra venir remplacer le contrat de gestion actuel (2008-2012). Il nous paraît dès lors plus judicieux de reporter cet investissement pour attendre d'y voir plus clair sur l'offre RER et d'investir en priorité dans une desserte plus complète, mieux pensée et plus efficace.

2.2 Quelques impacts du développement de OLLN sur la mobilité et l'habitat

Le développement récent d'Ottignies-Louvain-la-Neuve Louvain-la-neuve ne nous semble malheureusement pas avoir été pensé dans ce sens. Ainsi, l'espace Cœur de Ville et le « nouveau quartier des Bruyères » constituent-ils plutôt des exemples de « tout à la voiture ».

A Louvain-la-Neuve, en particulier aux abords de la gare, un développement peut-être guidé par la contrainte de « parachever la dalle » a conduit à accorder au secteur privé des espaces stratégiques qui réduisent aujourd'hui la marge de manœuvre pour réaliser des équipements collectifs nécessaires à une intermodalité efficace. Trois exemples :

- **Le kiss and ride** original, situé à l'air libre sur l'ancienne Place de l'Accueil (en face de l'ex-Aldi) permettait un accès direct des usagers du train aux quais et aux guichets de la gare. Sa suppression, qui résulte de la construction de l'Esplanade, a notamment conduit à reporter le trafic du K&R sur l'Avenue G. Lemaître et la Voie des Hennuyers. Dans ce dernier cul de sac, barré par l'accès à la Place de l'Université, les véhicules stationnent illégalement et manoeuvrent dangereusement, entravant la mobilité des piétons, de cyclistes et des autres véhicules qui accèdent à la dalle du centre urbain. La privatisation de l'espace, actuellement non-bâti, séparant la Traverse d'Ariane donnant vers le Bvd. de Wallonie en direction de la pompe à essence, éloigne encore le futur Kiss&Ride des quais et des guichets de la gare SNCB. Le piéton, convoyé à cet endroit devra désormais parcourir 300 mètres pour y parvenir. Autre effet pervers, le K&R projeté au pied de la pompe sera « surconstructible », privant la ville de transformer cet équipement collectif en espace convivial, à ciel ouvert et arboré, bref un endroit où il fait bon s'arrêter (l'automobiliste) où attendre (le piéton). Reporter le K&R en sous-terrain aura aussi pour effet de compromettre la sécurité des usagers.
- **La gare des bus TEC** est actuellement située à 600 mètres des guichets de la gare SNCB (p108 de

l'EIE) et le cheminement n'est ni direct ni bien indiqué pour un utilisateur non averti. Les arrêts « centre commercial » et le nouvel arrêt sur le Bd de Wallonie obligent également l'usager à des détours, alors que tout le projet de P+R est axé sur l'offre d'un accès direct au quai du RER pour l'automobiliste. L'espace situé entre l'Esplanade et la pompe à essence aurait pu devenir une plate-forme TEC combinée à un K&R digne de ce nom mais a été cédé au privé.

- La privatisation des **parkings sous l'Esplanade** et sous la dalle de LLN est une autre atteinte à un urbanisme au service de la collectivité. Ces parkings sont en effet parfaitement situés pour permettre le stationnement des véhicules des navetteurs SNCB à proximité de la gare. Le coût prohibitif du parking dans cette zone a également conduit au « parking sauvage » dans les quartiers résidentiels adjacents. Cette situation est d'autant plus paradoxale que ces parkings sont sous-utilisés.

Plus globalement, cet aménagement du territoire dévoyé nous inspire la réflexion suivante : Si le parking RER aura pour principale vertu de soulager la E411 -c'est l'objectif explicite- l'Esplanade, avec sa zone de chalandise s'étendant de Bxl à Gembloux, a déjà obtenu l'effet inverse. C'est ainsi qu'il incombe à la collectivité de compenser la gabegie de promoteurs privés et des grandes enseignes. Voilà ce qu'il en coûte à LLN d'avoir son complexe commercial autoroutier.

- Au « nouveau Bruyères » et plus encore rue Charlemagne, aux futurs Jardins de la Source ou au projeté Courbevoie tel qu'il nous a été présenté, les promoteurs et les spéculateurs ont plus de place que le développement durable, qui a pour but de concilier écologie, économie et social dans une approche participative.

C'est l'ensemble de ces constats et réflexions et le manque total de considérations à long terme dans l'EIE qui nous amène à développer les propositions alternatives au point 4.

3. Observations et réclamations sur le projet tel que présenté

3.1. Mobilité

3.1.1. Intermodalité avec les modes doux

La mise en oeuvre des projets successifs risque de restreindre la marge de manoeuvre future pour réaliser des équipements collectifs indispensables à la pleine réussite de l'intermodalité qui constitue l'objectif central du parking RER (voir point 2).

Les autorités en semblent conscientes comme le montre cette réaction au plan de mobilité provincial (novembre 2010) : *« Voici une occasion unique de créer un pôle multimodal par excellence. En effet, le report modal voiture-train sera naturellement présent dès la conception du projet. Il faudra être attentif à la prise en compte des autres reports modaux tels que bus-train, vélo-train, marche-train. Actuellement, et pour le projet proposé, cela n'est pas le cas. (...) Cette réalisation multimodale remplacerait avantageusement la gare des bus trop délocalisée par rapport à la gare ferroviaire actuelle. »*

* Bus

La gare des autobus de LLN - par où passent 12 lignes de bus - n'a pas d'accès direct vers les quais de chemin de fer qui nécessitent un cheminement d'une petite dizaine de minutes de marche. Seules 5 lignes de bus ont un

arrêt à hauteur des quais, dont il est séparé par une importante voie de circulation, ce qui représente un réel danger et un grand inconfort pour les usagers.

Le nouvel arrêt prévu sur le boulevard de Wallonie près de la passerelle annoncée entre Courbevoie et Lauzelle ne permet pas un accès pour les PMR, et oblige les usagers à remonter par Courbevoie au lieu d'avoir un accès direct aux quais. Cet accès direct devrait être garanti, pourquoi pas par la création d'un renforcement dans le parking près de l'entrée secondaire.

L'amélioration du maillage de transports en commun au niveau local et régional est également primordiale, comme l'affirme en ces termes la Ville de Walhain : *« Nous estimons et sommes certains qu'une mobilité collective d'importance ne pourra s'organiser vers Louvain-La-Neuve et Gembloux à partir des différents villages de Walhain que si une véritable navette de bus s'organise sur cet axe avec des horaires réguliers, drainant alors toutes les actions mobilités locales « transversales » »*⁷.

Cet objectif devrait déjà à ce stade être envisagé. Ainsi demandons-nous que soit prévu l'espace pour installer, près de la gare, de nouveaux quais destinés aux TEC, pour le rabattement par transport en commun des futurs usagers RER.

* Vélo

Le projet ne prévoit que 100 emplacements pour vélo, ce qui est très peu sachant que ce type de parking fait déjà gravement défaut à la gare de LLN. Le Plan provincial de Mobilité recommande d'ailleurs 200 emplacements vélo à la gare de LLN (et 200 à la gare d'Ottignies). Le projet initial les plaçait au -5, ce que le bureau d'étude a judicieusement relevé comme inadéquat étant donné qu'il n'y aurait pas de voie cycliste pour y conduire. Le projet revu par la SNCB le place au -1 c'est-à-dire à une certaine distance des quais, indiquant encore un choix de priorité inadéquat qui maximise le confort des automobilistes et minimise celui des citoyens qui choisissent les modes doux pour se déplacer.

Le projet actuel nous semble donc totalement insuffisant et inapproprié sur ce point. Les vélos doivent pouvoir être garés au plus près des quais. Cet espace dédié aux vélos doit être prévu dès l'origine du projet et non reporté à plus tard, sans garantie.

Rappelons que dans les communes voisines il y a un véritable intérêt pour le développement d'itinéraires cyclables :

*« En ce qui concerne les aménagements cyclables, une majorité d'habitants souhaite voir le développement d'infrastructures facilitant les déplacements à vélo, par exemple, sur les axes ayant une forte circulation et ce, notamment, en assurant une liaison sécurisée vers Ottignies-Louvain-la-Neuve. »*⁸

*« Nous regrettons avec force le projet minimaliste de piste cyclable longeant la N4 pour raccorder Corbais à Louvain-la-Neuve. »*⁹

*« Renforcer la liaison cyclable entre Louvain-la-Neuve et Chastre (gare) car il est plus rapide de le faire à vélo (moyennant l'aménagement de vraies pistes cyclables) que de prendre deux trains (L) avec changement à Ottignies. »*¹⁰

* Kiss and Ride

« De plus il est prévu une zone de « kiss and ride » à proximité de la pompe à essence reliée directement à la zone piétonne en surface de la dalle. » nous dit l'EIE.

⁷ Réaction de la Ville de Walhain au plan provincial de mobilité, novembre 2010.

⁸ Schéma de structure communal de Chaumont Gistoux

⁹ Réaction de la Ville de Walhain au plan provincial de mobilité, novembre 2010.

¹⁰ Réaction du GRACQ au plan provincial de mobilité, novembre 2010

Aucun projet n'a encore été présenté publiquement en ce sens. Quelles peuvent donc être les garanties et les délais de réalisation de ce projet ?

3.1.2 Dimensionnement du parking

Comme expliqué au point 2 et 4 et dans l'avis collectif d'habitants de La Baraque de juin 2010, rappelons d'abord que l'exploitation rationnelle de l'existant nous semble prioritaire à la construction d'une nouvelle infrastructure. L'EIE mentionne d'ailleurs qu' « *il n'est donc pas irréaliste de penser qu'une synergie devrait être envisagée avec le gestionnaire des parkings du centre-ville afin de valoriser les 500 à 1000 places sous utilisées* » (p201). Un responsable technique de Gespark a confirmé que le niveau -3 comportant 500 places était fermé à l'exception du samedi à partir de la fin de matinée.

- Niveaux dédiés à Courbevoie

943 emplacements sur deux niveaux sont prévus pour les logements qui se situeront au-dessus de la dalle, au nombre de 500 à 600 selon les sources (rappelons que les projets n'étant pas repris ensemble dans l'EIE, nous ne disposons pas d'informations suffisamment précises sur le quartier Courbevoie).

L'EIE (p199) présente divers calculs pour évaluer les besoins en parking de ce quartier et arrivent ainsi à un chiffre plus ou moins équivalent au seul niveau -2. Elle propose cependant de compter une marge de sécurité pour proposer plus de parkings pour les bureaux et également des emplacements pour les constructions planifiées dans le quartier après la construction des 4 phases de Courbevoie, soit pas avant 2020, selon les informations que nous avons reçues en réunion de présentation en juin 2010.

L'étude ne mentionne pas que les objectifs explicités dans le plan de secteur sont d'attirer dans les zones situées à proximité de noeuds de transports en commun, comme ce sera le cas ici, des entreprises et habitants qui souhaitent adopter une mobilité douce. Elle ne mentionne pas non plus la possibilité pour ces entreprises, ces habitants ou pour les constructions « lointaines » de recourir, le cas échéant, à l'utilisation des parkings existants à LLN (en nombre plus que suffisant) et/ou des probables futurs parkings à venir entre l'Esplanade et la pompe à essence (toute construction directe au sol étant en effet inenvisageable en cet endroit situé au pied de la dalle).

Il est temps en effet que la réalisation d'un quartier piétonnier en plein centre-ville soit accessible prioritairement à des habitants (et entreprises) faisant le choix de vivre (fonctionner) sans ou avec une voiture maximum (en développant bien sûr le car-sharing) et de se déplacer à pied, en vélo et en transport en commun.

En continuant à offrir du parking à profusion, n'incite-t-on plutôt à l'usage de la voiture ?!

Ainsi, dans le projet tel qu'envisagé, le niveau -1 pourrait donc être supprimé. Cela permettrait de réduire les coûts comme les impacts environnementaux, notamment paysager puisque le socle baisserait ainsi de 3 mètres environ.

- Niveaux dédiés à SNCB

Les quelques chiffres fournis dans l'étude et l'impossibilité tant pour les représentants de la SNCB que pour le représentant d'Aries de répondre aux questions du public à ce sujet lors de la réunion de présentation nous amènent à penser que ce projet est insuffisamment réfléchi, comme nous l'avons d'ailleurs déjà mentionnée au point 1.2. et 2.1.

Inter-Environnement Wallonie propose d'ailleurs, sur base de ses calculs, une révision à la baisse du parking dans son entièreté en préconisant le dimensionnement sur 1.700 places au lieu des 3.300 places envisagées ¹¹.

Nous demandons qu'une analyse plus poussée des besoins soit effectuée afin de confirmer adéquatement le dimensionnement du parking.

3.1.3. Accessibilité PMR

Il est à noter que les parkings souterrains sont inaccessibles pour les camionnettes qui transportent des PMR (hauteur trop limitée, il faut prévoir 3m50 net pour une camionnette de taille moyenne comme celles du TEC). Il serait donc certainement nécessaire de prévoir également quelques places réservées aux PMR soit sur le dessus de la dalle, soit sur un côté.

3.1.4. Accès routiers et entrées

Les entrées du parking sont dimensionnées à partir de l'hypothèse d'une répartition 2/3 – 1/3 des usagers du parking-relais entre les entrées principale et secondaire. Les incidences d'une possible autre répartition ne sont donc pas étudiées, tant au niveau de la fluidité du trafic qu'en terme de nuisances.

D'autres hypothèses devraient donc être étudiées, en même temps que le dimensionnement des accès dont, rappelons-le, l'avant-projet est insuffisant pour juger de leur adéquation et de leurs impacts.

3.2. Urbanisme, paysage, patrimoine naturel

L'étude nous dit que « *Le chantier couvrira l'ensemble du périmètre du projet. Cependant, le demandeur prévoit d'utiliser une partie des terres de déblais pour remblayer la zone de parc prévue au schéma d'aménagement. Cette zone sera donc également étudiée.* ».

Comme mentionné au point 1.2., cette analyse de la zone de parc est partielle, imprécise et aucune garantie n'existe quant à la mise en œuvre des recommandations.

3.2.1. Paysage

D'après l'EIE, « *Le fait que l'emprise des 5 niveaux diminue progressivement sur les étages supérieurs permet de fondre le bâtiment dans la pente du terrain. Néanmoins, les parties hors sol émergeront de plusieurs mètres de hauteur, le long du boulevard de Wallonie (hauteur maximum : 5,4 mètres) ainsi qu'en vis à vis du quartier Baraque (hauteur maximum : 5,2 mètres).* » (p404) et « *L'intégration urbanistique du projet est facilitée par son enterrement quasiment total dans le sol.* ».

Même avec l'enterrement supplémentaire du parking de 1 mètre, il nous semble tout à fait exagéré de parler d'intégration avec un dépassement de mur aveugle de plus de 4 mètres au-dessus duquel s'ajouteront encore les immeubles du quartier Courbevoie. Un talutage raisonnable ne peut s'envisager sur plus d'1,5 mètre.

Le recul de 10 mètres recommandé entre la zone de remblayage et les habitations est de toute évidence totalement insuffisant pour garantir une qualité de vie aux riverains.

¹¹ http://rome.pragmacom.be/~urbaverk/pdf/CMP_110530-DebatLLNgareRER.pdf

Comme indiqué au point 1.2., les deux coupes reprises dans l'EIE sont totalement insuffisantes pour permettre d'évaluer l'impact visuel, tant du parking seul (situation projetée) que de l'ensemble avec le quartier Courbevoie et le parc aménagé (situation prévisible). Or, de part et d'autre, on peut observer des situations et des reliefs très contrastés le long des 310 mètres du projet.

Ainsi, côté Baraque, la coupe à l'axe 29 (p98) laisse déjà présager un impact paysager important alors qu'aux axes 12 et 23, le socle du parking dépasserait de 3 à 5 mètres et qu'autour de l'axe 19 notamment la zone est très vallonnée actuellement.

La figure 39 (p77) indique pourtant près d'une cinquantaine de repères de coupe. Toutes les coupes, en situation projetée et prévisible, devraient donc être jointes à la demande de permis afin de permettre une estimation réelle de l'impact paysager.

Selon l'étude, « un vaste parc [...] fait office de «zone tampon» entre le quartier Courbevoie et les habitations implantées à l'extrémité nord du quartier Baraque. ». Rappelons cependant que l'absence de plan permettant de mesurer l'emprise du bassin d'orage rend impossible l'évaluation de l'espace qui sera réellement disponible pour les habitants des quartiers existants et à venir.

3.2.2. Patrimoine naturel

Comme mentionné au point 1.2.2., la zone verte qui jouxte le projet – et une partie de l'espace du projet lui-même a une fonction de zone tampon reconnue par l'EIE.

Le schéma d'aménagement du quartier soumis à enquête publique en juin 2010 indiquait également que « sur le plan écologique, l'urbanisation du site pourrait avoir des répercussions négatives sur le milieu naturel car ce quartier constitue une des dernières zones de transition entre les espaces verts urbains et la campagne proche – par ailleurs elle-même amenée à s'urbaniser. ». La réalisation du parking affectera tout particulièrement le milieu naturel comme l'annonce la même source : « Le maillage écologique sera affecté par la disparition du vallon sec et de sa végétation spontanée. La disparition des terrains vagues réduit les zones refuges ». « Dans le cas particulier du projet, la création du silo de parking sous les bâtiments de logement constitue une atteinte plus radicale qu'une urbanisation classique, qui maintient des zones de jardins de pleine terre. ».

Or, le Schéma de Structure Communal prévoit la protection du milieu naturel, la sauvegarde et l'amélioration des paysages ainsi que le respect des caractéristiques des paysages, notamment celles liées à la topographie.

S'il est vrai que la flore et la faune du strict périmètre du parking RER n'a pas grand intérêt en matière de biodiversité (pruneliers, aubépines et sureaux), il n'en va pas de même pour la frange sud contiguë dont la destruction résulterait du chantier RER et de l'aménagement du parc public et de son bassin d'orage. Ces bandes boisées (150 m, +/- 50 ares) sont composées d'une diversité d'arbres et d'arbustes qui résultent d'une recolonisation spontanée ou de plantations qui ont débuté dans les années 70. Cette végétation comporte notamment quelques chênes de 30-40 ans d'âge.

Il nous semble donc essentiel de préserver tant le relief que la végétation actuelle, surtout dans un contexte de chantier s'étalant sur plusieurs années.

3.2.3. Urbanisme

Au-delà de la question du respect des divers outils de planification en aménagement du territoire en cours sur cette zone, il nous semble essentiel de questionner la pertinence de placer un quartier d'une telle densité entre deux quartiers résidentiels. Celle-ci est cependant induite par le type de sous-structure offerte par le parking.

C'est une des raisons qui nous amène à proposer le découplage du quartier Courbevoie et du parking relais (voir point 4). Cela permettrait de réaliser un éco-quartier exemplaire tel que Fribourg. Le document de la Région wallonne présentant les lignes de force de la politique d'aménagement du territoire pour le 21^e siècle nous invite d'ailleurs à nous en inspirer, rappelant le contexte du pic de pétrole.

3.3. Santé

La législation sur les études d'incidences précise ainsi leur objet :

« effets notables probables sur l'environnement, à savoir les effets secondaires, cumulatifs, synergiques, à court, moyen et long terme, permanents et temporaires, tant positifs que négatifs, y compris la diversité biologique, la population, la santé humaine, la faune, la flore, les sols, les eaux, l'air, les facteurs climatiques, les biens matériels, le patrimoine culturel, y compris architectural et archéologique, les paysages et les interactions entre ces facteurs. ».

La question des effets cumulatifs de plusieurs projets de grande ampleur dans un même espace restreint et pris entre deux quartiers résidentiels nous semble particulièrement pertinente.

La qualité de vie des riverains s'est déjà détériorée considérablement avec l'Esplanade : changements dans la quantité et la qualité des poussières de maison observés tant à Lauzelle qu'à La Baraque, environnement sonore notamment avec la circulation de voitures, de camions de livraison pour l'Esplanade et les grincements et autres bruits d'impact presque quotidiens dès 6h du matin, ventilateurs des parkings, air conditionné....

C'est cette préoccupation pour la santé des riverains, associée aux autres impacts environnementaux, qui nous amène à insister sur le développement d'une solution alternative (voir point 4) qui réduit fortement les impacts négatifs du projet tout en conservant ses avantages et en en apportant d'autres.

A l'avis d'habitants de La Baraque exprimé en juin 2010, demandant que soit pris en compte les effets cumulatifs des nuisances des chantiers successifs, Aries répond dans cette étude qu'il n'y aura pas d'effets cumulatifs, le chantier Courbevoie ne commençant qu'après le chantier parking.

C'est justement ce qu'il nous semble indispensable de prendre en compte. Les riverains de La Baraque et de Lauzelle ont déjà vécu – très difficilement pour beaucoup – l'éprouvant chantier de l'Esplanade, notamment en terme de bruit et vibrations (dont des dégâts occasionnés à certaines habitations), de circulation, de pollution, etc. Les divers projets listés pour décrire la situation prévisible laissent présager, selon les informations transmises aux riverains en réunions de concertation en 2010, 10 à 15 ans de travaux, avec un possible cumul à un moment donné en fonction de l'évolution du projet pour la zone située entre l'Esplanade et la pompe à essence.

Ce cumul dans le temps nous semble devoir être pris en compte car, comme le soulignait le document de présentation du Schéma d'aménagement du quartier, il est évident que *« La phase du chantier aura un impact très négatif sur la qualité de l'air et le bruit »*... et donc sur la santé des habitants !

D'après la même source, « en l'absence de mesures correctrices, le quartier pourrait subir encore davantage les effets d'un accroissement global de la circulation automobile autour de LLN. Les mesures en matière réduction de pollution de l'air devraient à terme améliorer la situation ».

La relocalisation du parking de l'autre côté de la N4 réduirait très fortement tous ces impacts négatifs sur la santé des habitants, sans remettre en question le principe du parking-relais.

3.4. Bruit

Si l'environnement sonore du site du projet en situation existante est qualifié de modérément bruyant, il a été démontré que les niveaux de bruit au droit des habitations voisines du projet sont supérieurs à la valeur de référence de l'indicateur LDEN équivalent à 57,5 dB(A), ce qui est inquiétant.

De plus, ces estimations ne prennent pas en compte les bruits de basse fréquence (ventilation des parkings existants et cabine haute tension en travaux actuellement pour agrandissement) qui, selon OMS, peuvent déranger le repos et le sommeil même est des niveaux de pression acoustique faible.

Les auteurs de l'étude d'incidence s'attachent à démontrer que le projet du parking RER n'aggraverait pas la situation existante, cependant ils omettent d'y inclure les effets potentiels des bâtiments du quartier Courbevoie. Or, il est fort vraisemblable que le front de bâtiments le long du boulevard de Wallonie contribuera à réverbérer le bruit vers le quartier de Lauzelle, avec des conséquences qui pourraient être très importantes en termes de pollution sonore.

Les variations des niveaux de bruit issues du trafic supplémentaire pourraient ainsi être plus importantes qu'estimées actuellement (page 236). Il est donc impératif d'inclure dans la modélisation acoustique les bâtiments du futur quartier Courbevoie. Ici encore est soulignée la nécessité d'évaluer les différents projets (parking RER et quartier Courbevoie) dans une perspective globale.

Nous tenons également à rappeler que ce site présente des problèmes de réverbération très importants¹² qui n'ont probablement pas été pris en compte dans la modélisation.

3.5. Air

On est en droit de s'interroger sur la pertinence des résultats mentionnés dans le chapitre 4 (Qualité de l'air et climat) de l'étude d'incidence pour plusieurs raisons :

1. La modélisation effectuée considère que la qualité de l'air à Louvain-la-Neuve est similaire à celle de Corroy-le-Grand. Or, les mesures de Corroy (plateau venteux) ne correspondent certainement pas à la situation locale (encaissement et parking 1.700 places existants). Une évaluation pertinente de la situation actuelle et projetée nécessite des mesures locales à Louvain-la-Neuve.

2. De l'aveu même des auteurs de l'étude d'incidence, le modèle utilisé est peu fiable (« notons que le modèle doit être interprété avec réserve » p.286). Par ailleurs ce modèle ne prend pas en compte la situation déjà existante (station essence, parking existant) comme expliqué page 286 « Les sources de pollution qui ne sont pas inhérentes à la circulation automobile et aux rejets d'extraction du parking n'ont pas été considérées ici ».

¹² constatés notamment par l'impact des voix sur la traverse Ariane ou des livraisons au quai de l'Esplanade situé sous la dalle.

3. Le promoteur du projet avait initialement prévu une ventilation vers le parc équipée d'un système de filtration par matelas végétal « *afin de ne pas exposer la population à des niveaux de pollution trop importants* » (page 268). L'efficacité de ce système n'ayant pas été prouvée, la ventilation s'effectuera désormais vers le boulevard de Wallonie. Il est tout de même étonnant de lire dans l'étude d'incidence que cette nouvelle configuration démunie de tout système de filtration n'impactera pas la qualité de l'air des habitations les plus proches. De manière similaire les auteurs de l'étude d'incidence demandent qu'une attention particulière soit portée à la bouche d'extraction située à proximité de la future passerelle piétonne, mais ne mentionnent nullement les jardins des habitations sises à quelques mètres de là.

En conclusion, les résultats d'un modèle basé sur des paramètres inadéquats (utilisation des données de Corroy-le-Grand) ou manquants (parking existant) ne permettent pas d'évaluer correctement les impacts du projet sur la qualité de l'air.

L'EIE précise qu'un impact sur les habitations les plus proches en cas de forte affluence ne peut être exclu lors de conditions météorologiques particulières (page 292). Elle mentionne également que « *En ce qui concerne la valeur limite à respecter pour les particules fines, celle-ci est difficile à interpréter puisqu'il s'agit d'une valeur moyennée sur la journée. Au vu de la forte concentration calculée en période de pointe, il est possible qu'elle ne soit pas respectée.* ». Or les particules fines sont particulièrement nocives pour la santé. Celles issues du transports causent chaque année 2.500 morts en Belgique¹³.

Pour toutes ces raisons, une étude plus détaillée incluant des mesures *in situ* nous paraît indispensable afin de préciser quelle sera la fréquence et l'amplitude de ces impacts.

La mise en place d'un système de filtration est indispensable.

La localisation alternative du parking réduirait pour une bonne part ces nuisances.

3.6. Sol et eau

Selon l'EIE (p405), « *l'enjeu hydrologique du projet n'est pas négligeable, le réseau d'égouttage en aval du projet montrant déjà actuellement des signes de saturation. L'implantation du parking impliquant l'imperméabilisation d'une grande portion de terrain, le projet pourrait de plus perturber l'alimentation de la nappe. Il est demandé de mettre tout en oeuvre afin de rester au plus près du cycle de l'eau, de préserver le stockage et l'infiltration et de ralentir les écoulements. Pour ce faire, il est proposé de jouer au niveau des espaces publics sur les différences de niveau, d'installer des fossés en gravillons, d'aménager des fossés drainants, des noues d'infiltration, des barrages transversaux, ... Le volume de stockage préconisé dans cette étude pour l'ensemble du bassin versant (dalle + espace vert) est de 1700 m³. Celui-ci pourra être revu à la baisse en fonction des différents aménagements réalisés en amont. Ces recommandations, couplées aux mesures prises par le demandeur dans son projet (surface importante de toitures vertes, ...) permettra une gestion efficace des eaux de pluies.* »

Plusieurs remarques ont été formulées à ce sujet au point 1.2.3., que nous complétons ici.

¹³ http://rome.pragmacom.be/~urbaverk/pdf/CMP_110530-DebatLLNgareRER.pdf

Rappelons ici que projet prévoit l'imperméabilisation d'une surface considérable (23.000 m²) à laquelle vont s'ajouter une certaine surface liée à l'extension de l'Esplanade et au supplément de dalle près de la N4 pour la création du quartier Courbevoie. Or, comme indiqué ci-dessus, le réseau d'égouttage de la ville est déjà régulièrement saturé et débordant. Comme nous l'avons déjà mentionné, cet aspect est relevé comme sensible par l'EIE qui émet plusieurs recommandations importantes à ce niveau.

L'avis d'habitants de La Baraque de juin 2010 demandaient que l'étude tienne compte, pour ses recommandations, de l'augmentation de la fréquence et de l'intensité des « pluies exceptionnelles », avec une importante marge de sécurité. Le choix du bureau d'études de baser leurs calculs sur les pluies à 20 ans ne prend pas suffisamment en compte les changements climatiques en cours et à venir. Or, l'Agence l'Internationale de l'Énergie annonce, dans un communiqué du lundi 30 mai 2011, des émissions de CO₂ au plus haut en 2010 et affirment que « *les perspectives sont lugubres* ».

Aucune réponse n'a été apportée quant au risque de ruissellement et de coulées de boues liées aux remblais et au talutage, ni concernant les risques d'inondation ou d'accroissement de l'humidité du sol aux abords des habitations les plus proches.

L'étude évoque les possibles réductions de l'alimentation de la nappe phréatique sans chercher à les quantifier et les recommandations qui visent à minimiser cet impact négatif du projet ne pourraient être mises en œuvre que dans des projets indépendants de celui-ci : la réalisation du quartier et du parc.

Le Schéma d'aménagement du quartier évoquait un nécessaire rabattement de la nappe dont l'EIE ne fait pourtant pas mention, alors même qu'un enterrement supplémentaire d'1m est prévu.

Par ailleurs, si l'étude envisage bien de créer une cuvette de rétention pour les réservoirs d'hydrocarbures qui seraient éventuellement placés dans le parking, elle semble oublier que l'ensemble des véhicules sur le parking est déjà, en soi, un réservoir d'hydrocarbures. Pour empêcher une éventuelle pollution dues à une problème mécanique (fuites, vandalisme) de percoler dans le sol sablonneux, il faut prévoir d'imperméabiliser le niveau -5 et de le relier à ces cuvettes de rétention.

Ce point sensible constitue également un des facteurs qui influent en faveur des alternatives telles qu'une meilleure utilisation des parkings existants et qu'une relocalisation du projet de parking-relais de l'autre côté de la N4 (moindre proximité de la nappe, moindre enterrement, possibilité de se raccorder sur un autre réseau d'évacuation des eaux pluviales, sur le bassin versant voisin).

3.7. Domaines social et économique

Nous souhaitons attirer l'attention sur deux aspects à ce niveau : l'accessibilité au logement et la reconvertisibilité du parking.

La première est mise en péril par le type même de quartier qui sera développé.

La deuxième est totalement absente de l'étude. Or, dans une perspective à long terme dont nous avons placé quelques balises au point 2, au-delà du dimensionnement actuel, c'est le caractère figé et inadaptable aux possibles de demain que nous tenons à remettre en question. C'est d'ailleurs un des aspects qui nous amènent à insister sur l'étude de la localisation alternative de l'autre côté de la N4 (voir point 4.)

3.8. Chantier

3.8.1. Emprise du chantier

L'étude nous dit donc que « *Le chantier couvrira l'ensemble du périmètre du projet. Cependant, le demandeur prévoit d'utiliser une partie des terres de déblais pour remblayer la zone de parc prévue au schéma d'aménagement. Cette zone sera donc également étudiée.* »

Ceci nous semble minimiser les impacts alors que l'emprise réelle serait bien plus grande puisqu'elle comprend toute la zone de prairie actuelle qui sera non seulement remblayée mais utilisée pour le charroi et pour la pose de merlons.

3.8.2. Horaire de chantier

Malgré que cette information ne figure pas dans le dossier, nous avons bien noté l'engagement de la SNCB lors de la réunion de présentation du 17 mai 2011 de respecter un horaire de chantier de 7h30 à 18H. Le travail le samedi et le dimanche devra être interdit afin de limiter les impacts sur la qualité de vie des riverains, qui ont déjà subi plusieurs années de lourd chantier.

3.8.3. Bureau de chantier, parking ouvriers et charroi de déblai

Nous constatons que la SNCB a tenu compte de nos remarques concernant la nécessité d'une bonne communication avec les riverains pendant le chantier (en prévoyant un bureau facilement accessible pour les riverains) ainsi que sur la question de la circulation dans le quartier de La Baraque (en organisant le parking pour les travailleurs et le camp de base côté N4).

Nous espérons que tout sera mis en œuvre pour faire respecter cette décision (l'expérience du parking sauvage des travailleurs et autres intervenants ponctuels de l'Esplanade ne nous rassurent pas a priori).

Il nous semble cependant préférable, pour plus d'efficacité, que le bureau de chantier soit situé au camp de base et ouvert aux heures de chantier.

Le charroi lié aux déblais constitue par contre un point très inquiétant (p379). A ce sujet, nous notons :

- que le parcours est prévu avec demi-tour derrière l'Esplanade et qu'il n'y a actuellement aucun accord de la part de l'emphytéote pour ce passage.
- que l'étude prévoit le passage d'un camion par minute pendant 20 semaines (p387) et que la SNCB s'est engagée verbalement via son représentation à la réunion de présentation du 17 mai 2011 à faire passer le charroi en priorité par la N4, aussi longtemps que possible, avant d'utiliser l'itinéraire prévu dans l'EIE.

Ce parcours et ce rythme posent, selon nous, des problèmes importants à plusieurs niveaux.

- D'une part, la proximité des habitations de la Boucle des Métiers par rapport au parcours du charroi est inquiétante, en terme de nuisances sonores mais aussi quant au risque de vibrations et de problème de stabilité, comme cela a été mentionné par les représentants d'Aries et de la SNCB lors de la réunion de présentation. Un suivi de la stabilité des habitations proches de la zone de travaux, grâce à un expert neutre, sera donc d'autant plus nécessaire.
- D'autre part, nous nous étonnons du fait que l'étude semble considérer comme réaliste une interruption de la circulation sur le boulevard de Wallonie via un feu rouge afin de permettre le demi-tour des camions. Ce système induirait un impact plus grand au niveau de l'environnement sonore et de la qualité de l'air (voitures et camions à l'arrêt...). De ce fait, les camions doivent être contraints à faire le tour par l'anneau central.

3.8.4. Merlons de chantier

Comme relevé au point 1.3., en juin 2010¹⁴, nous avons demandé que l'EIE compare l'efficacité des merlons à d'autres mesures anti-bruit afin que le système le plus performant soit mis en place et pas nécessairement le plus aisé. Nous avons également demandé à recevoir des informations sur le dimensionnement et le positionnement des merlons dans l'EIE et à ce que leur réalisation fasse l'objet d'une concertation avec les riverains.

Leur efficacité serait d'autant plus grande qu'ils seraient proches du chantier. Or, sur le schéma présenté en 2010 et le 17 mai 2011, ils sont au contraire au plus près des habitations. Cela ne nous semble pas acceptable, ni au niveau de l'efficacité, ni au niveau paysager. La végétation existante devra être préservée au maximum.

3.8.5. Bruit et revêtement routier

Par le passé, l'Association des Habitants de LLN a obtenu le placement d'un revêtement en SMA sur le bd de Wallonie. Lors des travaux il y aura nécessairement des détériorations de ce revêtement. La réalisation d'un état des lieux avant les travaux, une évaluation de son état après chaque phase des chantiers, un entretien régulier et une remise à neuf à la fin des travaux sont indispensables.

Le revêtement de type SMA doit être prévu sur les autres axes de circulation et les accès au parking RER et au parking du quartier Courbe Voie, à savoir les liens de la E 411 vers les parkings, et tronçons de la N4 qui bordent le quartier de Lauzelle, le quartier Courbevoie et La Baraque

3.8.6. Circulation et sécurité des piétons

Des accès sûrs pour les piétons doivent être maintenus vers Lauzelle et le centre pendant les travaux des divers projets.

3.8.7. Mise en place d'un comité d'accompagnement des travaux

La mise en place d'un comité d'accompagnement des travaux incluant des habitants, dont des riverains immédiats est indispensable.

¹⁴ « L'étude devra examiner les différents emplacements et hauteurs possibles (dimensions, plans, courbes et coupes précis indiquant la situation actuelle et les modifications envisagées à fournir) pour les buttes de terre visant à réduire les nuisances sonores (et de poussières ?) pour les riverains, ainsi que l'alternative technique de placement de murs anti-bruit afin de déterminer la solution la plus efficace. Les alternatives envisagées devront notamment inclure les aspects suivants en plus de l'efficacité au niveau du bruit et des poussières :

- un certain recul pour ne pas accroître le sentiment d'étouffement du quartier, notamment au niveau de la Boucle des Métiers où les buttes sont placées sur les plans le long de la voirie avec des habitations très proches. Ce recul devra être précis sur plan.
- des plantations préalable aux travaux situées devant les futures buttes, qui auraient le temps de se développer afin de cacher au mieux la butte ensuite.
- des plantations sur la butte.
- une attention particulière à ce que ces buttes préservent au mieux la zone verte existante telle que définie dans les PPA, dans sa couverture biologique (flore et faune) et dans son relief (pas de remblais inutile sous prétexte de devoir déplacer des terres); l'étude veillera par ailleurs à indiquer précisément les zones où ces buttes pourraient ne pas être utiles car certaines zones sont déjà naturellement érigées en "butte". »

4. Propositions d'alternatives

L'histoire de ce projet de parking est certes longue. La décision de construire un parking RER de cette dimension-là et de le localiser à cet endroit-là remonte à près d'une dizaine d'années, fruit d'une concertation entre différents partenaires aux contraintes propres, dont la Région, la Ville, le MET, la SNCB et l'UCL.

La possibilité de construire une gare RER à proximité de l'autoroute, en dehors de la ville, a été écartée car la SNCB menaçait de réduire la desserte de la gare de LLN vu la proximité des deux gares¹⁵. Ceci a heureusement été évité.

A aucun moment par contre n'a été envisagé la possibilité de découpler le parking de la gare en le construisant à 500m de celle-ci, le long de la bordure est de la N4. Ainsi avons-nous été fort surpris d'apprendre, lors de la réunion du 10 juin 2010, que cette piste là n'avait pas été étudiée.

Si l'on peut concevoir qu'une telle configuration était difficile à imaginer à « cette époque », le contexte environnemental et socio-économique d'aujourd'hui nous autorise et même nous impose de travailler sur cette proposition.

Dans ce chapitre, nous reviendrons sur cette alternative qui a, selon nous, été insuffisamment étudiée par le bureau d'études, qui n'a notamment pas pris en compte l'ensemble de notre proposition.

Cette alternative nécessite de reconsidérer le projet dans son ensemble avec une grille de lecture systémique et résolument novatrice afin de ne pas se laisser enfermer dans les schémas de pensée et un modèle de société qui ont aujourd'hui atteint leur limite.

Cette vision alternative inclut une réflexion sur la densification de l'habitat aux abords de la gare RER et s'intéresse donc pleinement aussi au projet de nouveau quartier Courbevoie. Remettre la voiture à une plus juste place ouvrira ainsi la porte à l'innovation par le développement d'un éco-quartier exemplaire aux portes de la ville universitaire, comme nous y invite le document de la Région wallonne présentant les lignes de force de la politique d'aménagement du territoire pour le 21^e siècle.

Nous aborderons également une série de composantes alternatives potentielles non envisagées ou à peine citées par l'EIE alors qu'elles méritent selon nous la plus grande attention. En effet, comme nous l'avons expliqué au point 2, le développement d'infrastructures dédiées à l'automobile, tel ce projet de parking, doit être placé en bas de l'échelle des priorités et après l'utilisation des infrastructures existantes.

4.1. Proposition de composantes alternatives

4.1.1. Rationalisation du parking existant

Une enquête auprès de Gespark nous rapporte que le niveau -3 des parkings de l'Esplanade est toujours fermé pendant la semaine et uniquement ouvert le samedi, moment de grande affluence. Ce niveau de parking se situe de manière optimale près de la gare et comporte 500 places.

De plus, d'après l'EIE, 500 à 1.000 places (et peut-être plus) restent vides pendant la journée sur l'ensemble des parkings sous-dalle géré par Gespark.

¹⁵Notons cependant que le plan du RER comporte trois gares très proches l'un de l'autre à Braine l'Alleud !

Avant d'investir dans la construction d'un parking dont on ne peut plus à ce jour certifier de son efficacité à long terme, il pourrait être de bon choix de « tester » l'intermodalité auto-train projetée (qui rappelons-le, n'est prévue via le RER qu'en 2020 ou 2017, selon les sources d'information) par le biais de ces parkings existants. Le parking « Accueil » (1.700 places) pourrait même être consacré totalement au RER et les clients de l'Esplanade invités à rejoindre les parkings Charlemagne et Grand place, celui-ci étant particulièrement sous utilisé, ce qui augmenterait d'ailleurs la fréquentation de la rue Charlemagne.

Nous demandons dès lors que soit envisagée une négociation avec Gespark dans cet objectif-là, voire que soit évaluée la possibilité d'une expropriation du niveau -3 des parkings de l'Esplanade pour cause d'utilité publique.

4.1.2 Propositions de mesures complémentaires

En plus de l'utilisation rationnelle du parking existant, le recours à la voiture individuelle peut être réduit par des mesures d'accompagnement :

- dissuasives et volontaristes à plusieurs niveaux telles que péage autoroutier et aux entrées de Bruxelles,
- incitatives telles que un mois d'abonnement d'essai gratuit au parking RER, réduction lors d'une combinaison train-bus, des primes pour l'achat de vélos pliables...
- de développement prioritaire des alternatives à la voiture comme la mise en place d'un réseau cyclable de qualité et l'établissement d'une structure de bus et de navettes de rabattement RER renforcée et de bonne qualité (voir point 3.1.).

4.2. Proposition de localisation du parking RER en bordure nord de la N4

Dans l'hypothèse où un nouveau parking devrait être malgré tout construit, il nous semble que l'alternative qui consisterait à localiser le parking-relais juste de l'autre côté de la N4 permettrait de réduire fortement les risques et nuisances évoqués ci-dessus tout en accentuant ou amenant de nets avantages. Et cela tout en permettant de développer un véritable éco-quartier à l'emplacement prévu pour Courbevoie.

4.2.1 Lignes directrices de la configuration proposée

La configuration proposée s'axe autour des éléments suivants :

- un parking :

* localisé au-delà et le long de la N4, au sud de la sortie 8a en provenance de l'E411

* judicieusement dimensionné

* semi-aérien (un ou deux niveaux sous-terrains et des étages)

ce qui le rendrait, contrairement au projet initial, adaptable en fonction des besoins c'est-à-dire reconvertible (en logement, bureau...) voire extensible en ajoutant des niveaux supérieurs)

à ce niveau, l'argument d'Aries concernant la nécessité de rester fidèle à la politique de cacher le parking sous une dalle nous paraît un peu léger, d'autant qu'il se situerait à l'extérieur de la ville.

- la gare reste à sa place actuelle
- les rails sont prolongés de 60m comme prévus dans le projet
- 2 modes d'accès vers les quais ferroviaires, situés à maximum 500m : via la voie lente ou via un tapis roulant ou autre.
- parkings vélos et PMR en suffisance et à proximité de la gare

- création d'un kiss and ride et de quais pour les navettes de rabattements RER et bus proches de la gare
- développement d'un réel éco-quartier sur terre à la manière de Fribourg pour le quartier Courbevoie

4.2.2 Réponses aux différentes critiques

* Situation au plan de secteur et destination de la zone

La zone à l'est de la N4 est prévue pour l'installation d'infrastructures de services publics. Cet espace sera donc de toutes façons bâti. A part l'installation de Glaverbel au nord de la bretelle 8a, rien de précis n'a encore été défini pour cette zone-là, située au sud de la bretelle 8a.

* Eloignement du quai de RER (500m)

* L'EIE mentionne un temps de parcours global supplémentaire de seulement 75 secondes avec une formule comme le tapis roulant.¹⁶

* La voie lente prévue de 8m de large pourrait également être utilisée, à pied ou à vélo. Le temps de marche sur le tapis roulant serait de 2 minutes, sans tapis roulant de 5 à 7 minutes, et d'environ 2 minutes à vélo.

Rappelons que, selon l'OMS, la sédentarité est à l'origine de nombre de problèmes de santé actuels.

* Selon l'étude sur les déterminants du choix modal dans les chaînes de déplacement¹⁷, le temps d'attente a plus d'influence que le temps de marche sur l'utilisation des transports publics. Dans ce cas-ci, le temps de marche étant inférieur à 10min (sans tapis roulant), le succès du parking RER et de ce transfert modal sera essentiellement déterminé par la fréquence et la ponctualité du RER.

* La gare des bus de LLN est située à près de 600m de la gare RER. Cela ne semble pas être considéré par les auteurs de l'EIE et les pouvoirs publics comme un problème, alors que les usagers des transports en commun devraient pourtant être privilégiés par rapport aux automobilistes.

De même, dans le projet actuel, la même distance devrait être parcourue en sens inverse pour les futurs usagers de cette zone (travailleurs et clients dans les entreprises, les potentiels hôpital, salle de spectacle...).

* L'utilisation du vélo pliable est en constante augmentation et pourrait être encouragée dans ce cas précis.

* Le frein potentiel induit par ce temps de marche s'atténuera avec la mise en place de mesures d'accompagnement pour décourager l'usage de la voiture et avec les effets probables du pic de pétrole (augmentation du prix du carburant, des voitures, ...).

* Accès rendu trop compliqué pour les PMR

Des places pourraient être réservées pour les PMR dans les parkings existants sous l'Esplanade.

* Coût plus élevé de l'alternative selon l'EIE

L'étude parle d'un coût global plus élevé pour l'alternative car elle envisage que deux niveaux de parking souterrain seront néanmoins construits pour le Courbevoie. En développant à cet endroit un éco-quartier comme Fribourg, nous proposons que son parking, limité, soit situé à l'entrée du quartier, du côté N4, associé sans doute à une nouvelle station de carsharing et un parking vélo. Le projet Courbevoie est alors libéré de la contrainte de la dalle du parking (et de ses implications en terme de type construction et de type de parkings), qui représente une part importante du budget. Pour les acheteurs, la possibilité d'avoir accès à un logement moins coûteux, peut

¹⁶ L'étude de l'alternative que nous avons proposée en 2010 par le bureau Aries n'est que très partielle et comporte des contradictions :

p99 : « Néanmoins on peut s'interroger sur la pertinence d'implanter le projet à l'est de la N4 car l'éloignement entre la gare et le parking relais risque de déformer le lien entre les deux équipements (augmentation du temps de parcours). » et en p396 « L'augmentation du temps de parcours global serait donc de 75 s. »;

¹⁷ http://www.belspo.be/belspo/home/publ/pub_ostc/CPtrans/rappCP42sum_fr.pdf

être un incitant à se passer de voiture. De plus, nombre de jeunes familles n'ont aujourd'hui pas les moyens de se payer un logement à LLN alors même qu'elles souhaiteraient y vivre sans voiture.

Si des habitants désiraient vraiment du parking supplémentaire, ils pourraient toujours louer un emplacement à Gespark, juste à côté.

De plus, plusieurs facteurs contribuent, dans cette alternative, à réduire le budget du parking RER. Ainsi, le tunnel d'accès au parking sous la N4 devient inutile ; il y a un gain financier potentiel lié au moindre coût des travaux (plus rapides, moins enterrés...) et également, à moyen terme, la possibilité d'établir des contrats de location avec les entreprises qui viendront s'installer dans le futur zoning. Une partie de ce budget pourrait donc être réinvestie dans un tapis roulant circulant en surface, le long de l'éco-quartier (ce qui réduit le coût par rapport au tapis souterrain évoqué par Aries, permet un certain contrôle social par la proximité des habitations de part et d'autre...).

4.2.3 Quelques autres avantages de cette localisation alternative

*** Réduction des effets cumulatifs négatifs des multiples projets dans cette zone (voir point 3)**

→ pour les riverains : moindre pollution de l'air, moins de bruit et de vibrations (pendant le chantier et l'exploitation), moins de risque de débordement des conduites d'eaux pluviales, espace vert plus important,...

→ pour l'environnement : réduction des risques de pollution et de moindre approvisionnement de la nappe phréatique, préservation de la zone tampon, ...

*** Réduction de la pollution de l'air et consommation de carburant :**

Cette alternative induit une diminution des kms parcourus et des impacts environnement liés : 500m en moins à rouler pour les voitures entraîne une économie de 1 km par voiture et par jour*le nombre de voitures*jours d'utilisation.

La circulation liée au parking-relais pourrait également être connectée uniquement à la E411.

La fluidité de l'accès au parking serait plus aisée à garantir par la possibilité de placer le cas échéant plus de barrières d'entrée.

Il y aurait cependant une part de circulation sur l'anneau central dans le cas d'une valorisation des parkings existants.

La mise en oeuvre du projet sur un plateau plutôt que dans un encaissement entre deux quartiers (bientôt trois) d'habitation permettrait même sans doute de tester le système de phyto-filtration évoqué dans le projet initial puis abandonné par manque de garantie quant à sa fiabilité.

*** Dimensionnement et adaptation future :**

Même si une importante réduction de l'usage de la voiture individuelle est plus que probable, cette version du projet permettrait de s'adapter tant à une moindre utilisation du parking (reconversion des niveaux hors sol) qu'à une demande plus importante (ajout d'un étage). Cette adaptabilité nous semble indispensable pour pouvoir faire face à toutes les éventualités. Il est en effet nécessaire d'envisager plusieurs scénarii, allant de la réduction drastique de l'usage de la voiture individuelle à l'utilisation d'un tout autre type de véhicule plus petit etc.

*** Utilisation multifonctionnelle du parking et de la voie d'accès au quais du RER**

L'infrastructure serait utilisable dans les deux sens c'est-à-dire tant pour les usagers du parking rejoignant Bruxelles en RER que pour les employés de la zone qui sera développée entre la N4 et la E411. Ceux-ci pourraient donc se rendre sur leur lieu de travail d'autant plus aisément avec le RER.

Un complémentarité d'usage pourrait également être envisagée avec les activités de soirée et de week-end à cet endroit.

*** Sécurité et entretien du parking**

Le fait que le parking soit essentiellement construit hors sol permettrait de facto une réduction des consommations d'énergie pour l'éclairage, la ventilation du parking.

En ce qui concerne la sécurité, les accès pompier seraient également plus aisés et, le cas échéant, le désenfumage se ferait à plus grande distance des habitations.

*** Chantier du parking-relais et Courbevoie**

L'accès au chantier et son organisation seraient beaucoup plus aisés.

Le chantier de l'éco-quartier ne devrait pas attendre la construction du parking pour démarrer, d'où une meilleure rentabilisation de cet espace, et la mise à disposition de nouveaux logements sur LLN dans un plus court délai.

*** Réalisation d'un véritable éco-quartier pour Courbevoie**

Le quartier « durable », prenant place au sol, voit augmentées ses potentialités en terme notamment :

- de récupération et utilisation de l'eau pluie (citernes trop lourdes pour la dalle selon l'UCL)
- de performance énergétique des bâtiments (difficilement voire pas maîtrisable avec des promoteurs comme annoncé en juin 2010 par l'UCL)
- d'intégration avec les quartiers voisins
- des espaces communs conviviaux et de qualité, notamment avec la possibilité de développer des zones de potagers et compostage collectifs...
- de diversité du type d'habitat et meilleure accessibilité et mixité sociale grâce à la réduction du coût de construction (pas de dalle, pas ou moins de parking, possibilité d'auto-construction et auto-promotion, Community Land Trust pour empêcher la spéculation ensuite, habitat groupé...)
- de préservation de la nappe phréatique et de son approvisionnement
- de préservation des biotopes voisins et de leur biodiversité (zone tampon importante comme mentionné dans l'EIE)
- ...

5. Conclusions

L'ensemble de toutes ces considérations, sur la forme et sur le fond de l'étude et du projet, nous amène à demander que celui-ci soit arrêté en l'état et repensé à la lumière du contexte socio-économique, du pic de pétrole et de l'urgence environnementale (et climatique en particulier) que nous vivons. Le risque de conduire à des travaux inutiles, ou pire, aux effets pervers, pour une valeur de 37 millions de deniers publics est non négligeable et nécessite la plus grande vigilance.

En synthèse, nous disons « non » au projet sus-mentionné pour les raisons fondamentales suivantes :

- pas de demande de permis jointe pour les accès
- pas de vision et d'étude globale des multiples projets qui portent sur cette zone
- imprécisions et manque de données techniques de l'étude d'incidences
- pas de prise en compte des effets cumulatifs sur l'environnement local
- absence d'analyse mobilité approfondie reliée au contexte actuel, en particulier à long terme
- pas d'étude approfondie des alternatives suggérées

Nous demandons une fois de plus l'ouverture d'un temps et d'un espace de réflexion à ce sujet, dans lequel le citoyen aura sa place.

Nom, prénom :

Adresse :

Signature :