

**Collège Communal d'Ottignies - LLN,
Espace Cœur de Ville, 2
1340 OTTIGNIES**

Louvain la Neuve, le 8 septembre, 2011

A l'attention du Collège des Bourmestres et Echevins de la Ville d'Ottignies Louvain-la Neuve

**Concerne: Quartier Courbevoie à Ottignies-Louvain-la-Neuve
Consultation suite à l'introduction de la demande de permis de lotir**

L'Association des Habitants de LLN souhaite formuler les remarques reprises ci dessous:

Remarque liminaire

Nous sommes bien entendu très favorables au développement de Louvain-La-Neuve et rendons hommage au travail fourni par ceux qui ont élaboré ces projets particulièrement complexes. Nous soutiendrons tout développement qui apportera une valeur ajoutée directe ou indirecte réelle aux habitants, contribuera à la qualité de vie de ceux-ci et qui en aucune manière ne la dégradera .

Nous estimons que le projet s'inscrit bien dans une perspective de densification de l'habitat cohérente avec une bonne coordination avec les transports en commun(RER) et les services. Mais nous persistons à considérer que la solution choisie, imbriquée dans le projet de Parking RER, n'est pas optimale.

Le sentiment exprimé par nombre d'habitants est aussi que les procédures de consultation des citoyens interviennent trop tardivement, à un stade où les ajustements envisageables sont marginaux si non impossibles, alors même que de tels développements gagneraient à une concertation dès les premières phases de conception. L'appropriation du projet par les habitants se ferait d'autant plus facilement. Nous estimons indispensable que soit organisée, pour les projets futurs de grande ampleur, une participation précoce des parties prenantes, dont les habitants.

Intégration du projet

Vision d'ensemble

L'articulation du projet avec les zones environnantes reste pleine d'hypothèses, alors que les choix pourraient cependant avoir un impact sur le fonctionnement du nouveau quartier. Il s'agit non seulement des programmes concrets qui seraient retenus pour les lots A et C au nord et au sud du projet, mais aussi le développement des zones en prolongement de l'Esplanade. Nous regrettons aussi de ne pas avoir de vue générale sur l'aménagement du nord de Louvain-La-Neuve, dans la perspective des développements corollaires au projet de révision du plan de secteur. Comment s'articulera le projet Courbevoie avec ces divers développements, tant dans leurs programmes que leurs compositions urbanistiques ? Il est utile qu'ils fassent dès à présent l'objet d'une réflexion afin d'assurer un développement cohérent de cette partie de la ville.

Articulation avec le Centre Ville

De même, la liaison du projet avec le Centre Ville ne paraît pas, à ce stade, suffisamment étudiée. Seule la rue de la flèche semble assurer ce lien et par la suite, via un bout de l'avenue G. Lemaître et la voie des hennuyers par un cheminement peu structuré, ou via une galerie commerçante fermée en fin de journée et les jours fériés. Une articulation de qualité de ce vaste projet avec le centre ville nous paraît pourtant un enjeu fondamental pour la bonne organisation de la ville. Cela met en jeu particulièrement l'affectation et le gabarit du lot A (700) et peut être aussi un réexamen de la localisation de certains lots destinés aux kots étudiants.

Contenu de la demande de PL

Dans cette perspective, notamment, nous nous interrogeons sur les raisons du souhait d'exclusion de la demande de PL des lots 700, 701, 709. Cela signifie-t-il que ces derniers pourraient être libérés des contraintes de l'actuelle demande, ou un nouveau PL devrait-il être introduit ? En attendant de mieux comprendre, nous souhaitons leur maintien dans la demande de PL actuelle.

Pertinence du timing

La réalisation du quartier Courbevoie est avec évidence largement conditionnée par l'accord sur le projet de parking relais RER qui n'est pas encore acquis à ce jour. Nous comprenons donc que la demande de permis de lotir du quartier Courbevoie est conditionnée par l'accord sur la substructure.

Compte tenu du nombre d'observations formulées lors de l'enquête publique sur le parking RER, nous pouvons supposer que des modifications significatives de ce projet pourraient encore intervenir, en particulier en ce qui concerne la problématique des accès et leur impact sur l'aménagement des zones au nord de Courbevoie, avec un impact possible sur la conception du quartier.

D'une manière générale, nous regrettons les procédures aboutissant à une succession d'enquêtes portant sur des projets pourtant étroitement associés entr'eux. Cela empêche une vision claire de la part du citoyen et si, comme on nous l'indique, cela résulte de contraintes réglementaires, l'objectif d'information du public n'est pas correctement atteint.

Conception architecturale induite par le projet de lotissement

Aspect massif des immeubles le long du Bd de Wallonie

Si globalement la conception des lots orientés vers le quartier de la Baraque nous paraît de bonne venue, il n'en est pas de même du côté du Boulevard de Wallonie. Le projet propose une ligne quasi ininterrompue de bâtiments, d'apparence massive. Ceci produit un effet de muraille accentué par le boulevard en contrebas. Les hauteurs consenties pour ces immeubles ne permettent pas non plus une coordination acceptable avec les proportions de l'habitat du côté du quartier de Lauzelle.

Perte d'ensoleillement.

L'étude d'incidence observe aussi que la perte d'ensoleillement due à ces hauteurs sera équivalente à celle d'une rangée d'arbres en fond de terrain, comparaison malheureuse car les arbres perdent leurs feuilles en hiver. Nous regrettons aussi que l'examen de l'impact du projet sur l'ensoleillement des quartiers de la baraque n'ait pas été effectué.

Image de l'entrée de LLN

Par ailleurs, cette entrée de LLN donnerait une image de "forteresse" qui ne nous paraît vraiment pas heureuse comme "accueil" dans notre ville. Nous suggérons de prévoir des prescriptions visant à casser cette continuité et introduire plus de variété en prévoyant des percées dans l'alignement du bâti et/ou réduire la hauteur des bâtiments, particulièrement celle des tours solaires. Nous sommes réellement inquiets de la qualité architecturale que semble induire la demande de permis, alors que LLN nous a, heureusement, accoutumé à plus de diversité.

Demande d'une maquette

Par ailleurs, il eût été intéressant qu'un projet de cette ampleur soit illustré par une maquette, couvrant aussi les amorces des quartiers environnants, afin de permettre aux habitants de mieux visualiser les aspects volumétriques du projet, et la densité des constructions.

Convivialité du quartier

Sur la dalle elle-même, le projet interpelle aussi par l'alignement des îlots et la rectitude des voiries sur de longues distances. Les espaces publics au sein de la zone bâtie se limiteront pour l'essentiel aux voiries, si l'on exclut les patios privatifs. Nous nous interrogeons sur les possibilités de promouvoir une véritable convivialité au sein de cet ensemble. Comment permettre aux habitants de se rencontrer, de se connaître et créer un sentiment d'appartenance à ce nouveau quartier. La réalisation du parc adjacent, qui nous paraît de bonne conception, pourra, nous l'espérons, contribuer à cette convivialité, mais les aménagements des espaces publics sur la dalle devraient avoir plus d'ampleurs (voir ci-après).

Mais nous insistons encore sur notre souhait de diversité architecturale

Par ailleurs, le projet ne fixe pas d'obligation d'ouverture des îlots vers le parc. La plus grande liberté est laissée aux promoteurs. Les proportions d'ouverture des îlots ne sont pas fixées dans les prescriptions. Le cahier de charge du lotissement devrait prévoir des ouvertures minimales.

Programmation

Logements

Le schéma général d'aménagement du quartier de la Baraque mentionne, à juste titre, « une demande importante pour des logements de petite et grande taille, financièrement abordables pour les jeunes ménages ». L'affectation indiquée pour les 606 logements prévus pour le quartier Courbevoie ne répondra que très partiellement aux attentes. On annonce un nombre de 50 appartements à 3 chambres (30 "Moyen" et 20 "Luxe"), soit une proportion de 8,25 % par rapport au total. Cette programmation laisse augurer que les appartements susceptibles d'accueillir des familles avec enfants représenteront la portion congrue des logements. Nous souhaitons un réexamen de la répartition des quantités programmées, en vue de favoriser l'accueil d'une population désireuse de se fixer durablement.

Parking

Comme déjà répété à plusieurs reprises, il nous semble que le nombre de parkings prévus pour le logement soit exagéré du fait même qu'il s'agit de logements situés à proximité directe de la gare RER.

Nous espérons que le surcoût lié à cet excès ne sera pas répercuté sur les seuls logements des lots actuellement soumis au permis.

A l'inverse, nous restons préoccupé par le report des besoins en parking vers les quartiers environnants. Une piste pourrait être le jumelage de la commercialisation et la location des logements avec des parkings correspondants, ou toute autre mesure clairement dissuasive du report des emplacements de parking vers l'espace public. Pour les mêmes raisons, des facilités sont à prévoir pour les visiteurs.

Commerces et services

Nous souhaitons bien entendu que des commerces de qualité puissent fonctionner ainsi que des services de type crèche, maison commune de quartier, etc, car il s'agit là d'éléments à même de contribuer à l'animation et donc la convivialité du quartier.

Mais les surfaces mentionnées pour les commerces sont peu réalistes compte tenu de la proximité de l'Esplanade et de son éventuelle extension.

Mobilité

Mobilité douce

La proportion d'emplacements vélos satisfait à une norme minimale. Nous proposons d'anticiper la croissance de l'usage du vélo, prônée dans toutes les villes et donc d'accroître le nombre d'emplacements de parcage vélo aisément accessibles.

Transport en commun

L'accès au RER sera bien évidemment excellent, mais il reste à réexaminer la qualité des accès au TEC. Cela a déjà été commenté dans le cadre de l'avis sur le Parking-Relais RER

Espaces publics

Hors le parc, qui fait l'objet d'une demande de permis dissocié, nous n'avons pas trouvé d'indications sur les aménagements de l'espace public (mobiliers urbains coordonnés avec celui du parc, voies d'accès au parc, végétation prévue, ...) qui sont pourtant susceptibles de contribuer à la convivialité des lieux. Ces espaces sont actuellement, semble-t-il, limités aux voiries sur la dalle. Nous souhaitons que leur qualité soit particulièrement recherchée et illustrée.

Nous avons cependant pu obtenir un minimum d'informations lors de la présentation du projet du parc le 3/09. Nonobstant cela, il nous paraît judicieux que les règles de lotissement prévoient explicitement l'obligation de conception coordonnée des espaces publics sur dalle et dans le parc.

Equilibre économique

La combinaison du parking RER et des immeubles de logement en superstructure nous a régulièrement été présentée comme une opportunité de développer une offre de logement dans des conditions économiques favorables. Ce point n'est pas démontré. A la lecture de l'EIE (point 9.2.5.1) il apparaît que les charges de parking et des aménagements liés au projet (espaces publics, parc, passerelle) représenteraient 32 000€ par unité de logement et sensiblement plus pour les appartements si, comme il va de soi, l'on pondère différemment les lots. Ces montants sont à apprécier par rapport à l'objectif de mise à disposition de logements moyens à coût abordable. Il nous paraît évident aussi que le coût de l'excédent de places de parking est à répercuter sur les programmes futurs qui seraient desservis.

Bruit et pollution de l'air

Les remarques faites en réponse à l'enquête publique pour le Parking RER valent aussi pour Courbevoie. Tout doit être fait, notamment, pour réduire le niveau de bruit déjà fort élevé dans les quartiers environnants. Nous renvoyons aux remarques qui seront faites par les représentants des quartiers de Lauzelle et de la Baraque.

Nous souhaitons cependant insister sur l'effort particulier à fournir à l'occasion de la réalisation de ces projets pour une réduction des sources de bruit dans la zone. Notamment, outre le boulevard de Wallonie, un revêtement de type SMA devrait être prévu sur les accès au parking RER et Courbevoie, à savoir les liens de la E 411 vers les parkings, et les tronçons de la N4 qui bordent le quartier de Lauzelle, le quartier Courbevoie et La Baraque, et ce dès les premières étapes de réalisation des projets.

Circulation sur la dalle

Les accès de véhicules utilitaires : les camions poubelles, les déménagements devraient être prévus exclusivement à partir de la N4 sans transiter par les quartiers avoisinants (Baraque). Ceci doit être vrai pour tous véhicules à moteur y compris les motos. La rue de la Flèche ne doit être accessible via le quartier des Métiers que pour les piétons ou cyclistes.

Chantier

Les baraquements, y compris le point de contact, devront être situés sur la N4 et une ligne téléphonique sera accessible 24h/24. Les exigences en terme d'horaire doivent être les mêmes que celles prévues pour la chantier RER: à savoir 7h30-18H avec interdiction du travail de nuit et les WE et jours fériés. Des mesures antibruit devraient être prévues pendant le chantier (exemple: merlons de chantier).

Lors des travaux il y aura nécessairement des détériorations du revêtement en SMA du Bld de Wallonie. 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.

Phasage.

On ne peut imaginer les voies d'accès au parking RER et Courbevoie non recouvertes pendant 10 ans à l'entrée de Louvain-La-Neuve, quel que soit le sort réservé au lot 709. De même, la passerelle est à réaliser au plus tard, comme indiqué, lors de la phase 3, et idéalement, plus tôt.

Le "groupe Urbanisme" du Conseil d'Administration de l' Association des Habitants de LLN