

ANNEXE

ANNEXE XI

FORMULAIRE D'INTRODUCTION D'UN
RECOURS CONTRE UN PERMIS
D'ENVIRONNEMENT POUR UN
ÉTABLISSEMENT CLASSÉ

Cadre réservé aux services administratifs de la Direction générale opérationnelle Agriculture, Ressources naturelles et Environnement	
Commune de dépôt du dossier en 1 ^{ère} instance	
Date d'envoi du recours	
Date de réception du recours au Département des Permis et des Autorisations	
Permis d'environnement <input type="checkbox"/>	Permis unique <input type="checkbox"/>
Références SYGED : D3000/	

Demandeur : (Nom de la personne qui a obtenu ou s'était vu refuser le permis)

.....
Province de Namur

Permis d'environnement ou permis unique : (Mentionner l'autorité ayant statué)

.....
356 (PU) FT + FD de SPW

Formulaire à renvoyer à l'adresse suivante :

Service public de Wallonie

Direction générale opérationnelle Agriculture, Ressources naturelles et Environnement

Département des Permis et des Autorisations

avenue Prince de Liège 15 5100 NAMUR (Jambes)

1. Identification de l'auteur de la requête

Cadre A. - PERSONNE PHYSIQUE

NOM :	Prénom :
Profession :	
Rue :	n° boîte
Code postal :	Commune :
% :	Fax : E-mail :@.....

Cadre B. - PERSONNE MORALE

Dénomination ou raison sociale : Collectif Salzines Demain
Forme juridique : Association de fait
Adresse du siège social
Rue : rue lecoq n° 14 boîte
Code postal : 5000 Commune : Namur (Salzines)
% : 081/73.66.22 Fax : 081.736622 E-mail : salzines.demain@gmail.com
Personne dûment habilitée à représenter la personne morale
NOM : Dock Gadisseur Prénom : Jean-Paul
Qualité : membre du collectif

2. Objet et références de l'acte attaqué

Permis d'environnement du / / délivré par (*)
Permis unique du 30/07/2018 délivré par (*) ...FD... Marc Tournay ...FT... Daniel Vanderweegen
Nature de la décision : <input checked="" type="checkbox"/> octroi <input type="checkbox"/> refus <input type="checkbox"/> absence de décision (refus tacite)
Nature de l'établissement : Maison Administrative Provinciale

(*) : CC (collège communal); FT (fonctionnaire technique); FT + FD (fonctionnaire technique + fonctionnaire délégué).

3. Intérêt de l'auteur de la requête

Justification Habitants de Salzines et riverains, le projet aura un impact important sur nos conditions et notre qualité de vie, tant devant les travaux que lorsque l'établissement sera exploité

4. Moyens développés (liste non limitative)

4.1. EN DROIT

.....
Vouir annexe
.....
.....

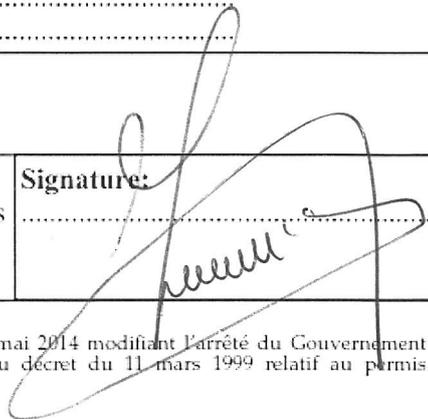
4.2. EN FAIT

.....
Vouir annexe
.....
.....

5. Droit de dossier & signature

Annexer au présent recours la preuve du versement - sur le compte 091-2150215-45 de le Département des Permis et des Autorisations - du droit de dossier de 25,00 € (copie du récépissé du versement ou de l'avis de débit).

Signature:



Vu pour être annexé à l'arrêté du Gouvernement wallon du 15 mai 2014 modifiant l'arrêté du Gouvernement wallon relatif à la procédure et à diverses mesures d'exécution du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement.

Namur, le 15 mai 2014.

Le Ministre-Président,
R. DEMOTTE

Le Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité,
Ph. HENRY

MOBILITE

Le requérant a pris connaissance du permis octroyé pour la construction de la Maison Administrative Provinciale. Le décideur partage le sentiment que ce sont les aspects de mobilité qui constituent la principale préoccupation dans ce projet. Mais cela s'arrête là.

En effet, une série d'arguments avancés tant par les riverains, le Collectif Salzennes Demain et surtout le Collège Communal sont rapidement balayés. Le permis minimise fortement l'impact sur la mobilité, invoquant les politiques volontaristes de la Ville et de la Région, ainsi que par le plan de mobilité d'Administration de la Province. Or, ces plans ne sont pas mis en place actuellement. Le plan communal de mobilité est en cours d'actualisation seulement et le Collège Communal n'est pas encore en possession des propositions du bureau d'Etudes Transitec car le Comité d'Accompagnement doit encore se réunir en septembre prochain. Quant aux objectifs de transferts modaux fixés dans le plan Vision FAST 2030 de la Région Wallonne, ils attendent encore toute une série de décisions et de mesures concrètes.

Dans le cadre de la préparation de l'actualisation du plan communal de mobilité, le même bureau Transitec prédit une augmentation du nombre de voiture de 2% par an jusqu'en 2030 ce qui contredit la vision de la RW. Enfin nous attendons toujours de voir le plan de déplacement d'Administration de la Province que l'auteur de projet prétend avoir finalisé en mai dernier alors qu'il planche sur ce projet depuis plus de 5 ans.

Le campus provincial accueille actuellement plus de 1000 élèves fréquentant la Haute Ecole. Beaucoup d'entre eux se déplacent en voiture, saturant les rues avoisinantes et s'adonnant au stationnement sauvage... On peut se poser la question de savoir si l'Autorité Provinciale parviendra davantage à convaincre ses travailleurs d'abandonner la voiture individuelle au profit d'autres modes. C'est donc un échec avec les étudiants alors que leurs contraintes sont pourtant minimales (pas d'enfants à déposer à la crèche ou à l'école, pas de courses ou de démarches du ménage à effectuer...). On peut toujours rêver. L'autorité Provinciale a omis d'expérimenter des mesures volontaristes durant les 5 années de l'étude du projet alors que l'essentiel de ses implantations étaient déjà localisées dans le faubourg de Salzennes et que ceci aurait servi d'exemplarité pour le futur, car s'inscrivant déjà dans un cercle vertueux de mobilité alternative. C'est fort regrettable.

En conclusion, le bon sens serait de mettre en place ces différents plans et de vérifier qu'ils fonctionnent avant de réaliser le projet MAP.

Par ailleurs, il est dit que 8 lignes de bus TEC desservent l'implantation de la future MAP. Ceci est faux !

Si 8 lignes de bus passent effectivement à proximité, la seule ligne 27 dessert bien les arrêts proches du site de la MAP. La ligne 5 passe à environ 800 mètres du site et n'est pas actuellement fréquentée par le public se rendant au Campus.

Les autres lignes (dont certaines sont des lignes expresses) ne sont pas accessibles au

projet car soit trop éloignées , soit caractérisées par des horaires non adaptés ou par des arrêts non desservis.

Le bus 27 est par ailleurs régulièrement surpeuplé et englué dans les bouchons endémiques à Salzennes.

Vis-à-vis de la SNCB, le permis mentionne le passage des trains 1 à 2 fois par jour. Cette fréquence est manifestement sous estimée.

Déjà actuellement, c'est régulièrement 3, 4 voire davantage de passages journaliers, neutralisant le passage durant plusieurs minutes.

Dans un proche avenir, la maintenance et la réparation des trains Thalys seront effectuées aux ateliers des Bas Prés.(Cf p.25) Ceci va augmenter lourdement le trafic sur la voie entre les ateliers et Ronet pour deux raisons cumulées : d'une part plus de véhicules à accueillir (entrées et sorties) et d'autre part, et cet élément est nouveau, les manœuvres nécessaires au sein des ateliers se feront en ramenant une partie du long convoi sur la ligne en question. En effet, un train Thalys fait une longueur de 200 m. S'ajoute aux aspects mobilité une autre nuisance pour les riverains, l'avertisseur assourdissant des machines en manœuvre.

Nous ne pouvons en outre qu'insister sur un aspect régulièrement banalisé par nos interlocuteurs : à savoir l'impact sur la mobilité, entre autres mais pas seulement, de la vente de plusieurs sites provinciaux sur le faubourg de Salzennes.

Plusieurs bâtiments et espaces importants seront ainsi réaffectés, construits très probablement, attirant ainsi de nouveaux habitants, des travailleurs, des commerces, autant d'usagers de la route, ce qui inmanquablement aggravera les soucis de mobilité et de pollution. Que l'on cesse de tenter de nous faire croire que le projet de MAP est une opération « blanche » dont l'impact se limitera au périmètre immédiat du site.

Ainsi le FD accepte, et fait sien a priori, tout l'argumentaire à partir du moment où il provient de raisonnements prospectifs de l'institutionnel (régional, provincial, ...) mais il ne tient pas compte d'arguments du même ordre lorsqu'ils proviennent des riverains du projet MAP et des Salzinnois impactés par la réaffectation des sites provinciaux du quartier.

Acune mention n'est faite dans le rapport du FD de la note du professeur Teller de l'Université de Liège. Lui pourtant, contrairement à Transitec, se montre d'une part bien plus circonspect dans son analyse mais aussi plus constructif, proposant des aménagements nécessaires pour faciliter d'autres modes de déplacement que la voiture, conscient que l'amélioration sur ce terrain n'est pas gagnée d'avance.

Nous déplorons que la problématique du chantier ne soit nullement abordée. Par expérience très récente (chantier précédant du stand de tir de la police) la voirie rue de l'Abbaye s'est révélée particulièrement mal adaptée aux transports lourds. Des dégâts à la voirie et aux habitations ont été constatés. La Province avait parfaitement les moyens d'éviter ces nuisances mais n'a rien fait. Les riverains et les habitants s'inquiètent des impacts à court, moyen et long termes. Ils regrettent qu'aucune recommandation ou contrainte ne soit imposée pour la durée des travaux dans l'optique de préserver au mieux leurs conditions de vie.

Afin de soulager les voiries, l'auteur de projet s'engage à amener les matériaux par la voie d'eau. Il est curieux que la Direction des Voies Hydrauliques ait rendu un avis favorable sans plus, sans se préoccuper des impacts liés au chantier. Il est impératif que le halage de Sambre reste accessible en permanence.

Enfin, imposer l'aménagement d'un deuxième accès au site via la rue Woitrin serait une mesure DISPROPORTIONNEE lit-on dans le permis accordé ! C'est pourtant la seule solution un tant soit peu intelligente à mettre en œuvre pour éviter le chaos au bas de la rue Henri Blès et à l'entrée du Campus.

ENVIRONNEMENT

Un projet d'une telle ampleur et avec autant d'impact sur l'environnement ne fait pourtant pas l'objet d'une étude d'incidence indépendante. Le décideur ne dispose d'aucun avis ni de la Direction des Risques Industries, Géologiques et Miniers, ni de la Direction de la Protection des Sols, ni de la Direction Energie – Bâtiment durable. ... C'est le désert...

Et pourtant, le projet comporte la mise en place d'un système de climatisation des bâtiments par géothermie par forage dans la nappe phréatique. La problématique du forage est largement décrite dans le permis et une mise à l'essai d'un an est imposée. Si les tests de forage ne sont pas concluants et/ou entraînent des nuisances non acceptables, que fera-t-on après un an ?

Comment la climatisation sera-t-elle assurée ? Par quelle technique, quels moyens. ? Le site sera abandonné ? Reconverti ???

Tout cela semble léger.

Nous regrettons que le Fonctionnaire Délégué et le Fonctionnaire Technique restent cantonnés au permis de la MAP, sans tenir compte de l'effet cumulatif des autres chantiers et projets prévus dans la zone (Maison de repos et de soins du CPAS, logements Foyer Namurois, logements familiaux sur le terrain de la Régie Foncière,...).

Les habitants de la rue de l'Abbaye s'inquiètent tout particulièrement de la rehausse de 1m50 par structure en bois et plantes grimpantes indigènes prévue à l'arrière de leur jardin. La séparation sera portée ainsi à 4 m de hauteur, ce qui immanquablement aura un impact non négligeable sur l'ensoleillement et la luminosité dans le jardin mais aussi à l'intérieur de l'habitation.

Nous sommes surpris de lire que selon les décideurs le projet n'a pas d'incidence notable sur l'environnement. Ils invoquent une visite sur les lieux. A quel moment ? A quels endroits précis ? Dans quel périmètre ? En quelle compagnie ? Les riverains seraient-ils tous des affabulateurs ???

CONCLUSION :

Il faut rester sérieux. Il est des situations où le bon sens et le sens des responsabilités doivent prendre le pas sur le respect strict de la lettre d'une série de réglementations. La décision d'octroi est un pari très hasardeux sur un avenir bien flou. Ce permis est la parfaite illustration **du non respect du principe de précaution.** Nous le regrettons fortement.

-