

Avis sur la construction d'un immeuble de bureau par la SNCB rue du Plan incliné

Courrier au Collège communal de Liège dans le cadre de l'étude d'incidences sur l'environnement, 16 mars 2011.



Photo : Wikipédia Commons

Monsieur le bourgmestre,
Madame et Messieurs les échevins,

J'ai l'honneur, dans le cadre de l'étude d'incidences sur l'environnement actuellement en cours et suite à la séance publique du 1er mars dernier, de vous faire part de l'avis de l'asbl urbAgora concernant le projet de construction d'un important ensemble de bureaux entre la rue du Plan incliné et le chemin de fer, dans le quartier des Guillemins.

De manière générale, nous nous réjouissons de voir envisagé un investissement aussi conséquent dans le quartier des Guillemins. C'est **un élément positif, qui est de nature à contribuer à la création d'une importante polarité urbaine autour de la principale gare de notre ville**. La densification du tissu urbain autour des gares est à nos yeux fondamentalement souhaitable et s'inscrit d'ailleurs en conformité avec l'orientation que prend, depuis peu, la politique régionale en matière d'aménagement du territoire. Le site choisi — difficilement utilisable pour d'autres fonctions — nous semble en outre bien adapté pour du bureau.



Nous sommes cependant interpellés par le **nombre très important de places de parking** annoncé par le maître d'ouvrage (1240 places), qui nous semble foncièrement incompatible avec la localisation de l'immeuble, à proximité immédiate — donc — d'un des deux principaux noeuds de transports en commun de l'agglomération (qui plus est, appelé à connaître un développement de sa desserte, avec le tram et éventuellement le RER). Il est d'ailleurs pour le moins surprenant que la SNCB, maître d'ouvrage de ce projet, semble, en prévoyant de telles quantités de parking, faire peu de cas du service qu'elle rend.

Nous ne pouvons que nous alarmer devant l'augmentation galopante du nombre de places de parking dans le quartier depuis quelques années. Aux 720 places du parking de la rue du Plan incliné se sont en effet ajoutées (alors qu'elles étaient supposées les remplacer) les 850 places du parking de la gare et une centaine de places sur les terrains expropriés rue Bovy. **Si le projet de la rue du Plan incliné doit être réalisé en l'état (soit une nouvelle augmentation de 520 places), le nombre de places de parking hors voiries autour de la gare aura plus que triplé**. En tout état de cause, nous vous demandons donc de conditionner toute autorisation de ce projet à une réduction substantielle du nombre de places de parking.

À nos yeux, cette inflation met donc, une nouvelle fois, en lumière l'absolue nécessité qu'il y a à revoir — nettement à la baisse — les normes de stationnement actuellement prévues par le Règlement communal d'urbanisme (RCU) et à remplacer, dans ce règlement, les chiffres minimums actuels par des maximums¹.

En outre, la surface très importante du bâtiment (65.000 m²) pose la question de la demande de bureaux en région liégeoise qui — sauf coup de pouce significatif du secteur public — ne semble pas, en l'état actuel, justifier de pareils développements. La croyance, implicite à certains discours entendus dernièrement, selon laquelle la seule présence de la gare générerait de la demande de bureaux, nous laisse quelque peu perplexe. Bref, la question de l'offre de bureaux dans le quartier des Guillemins devrait à nos yeux faire l'objet d'une réflexion globale préalable à toute délivrance de permis d'urbanisme.

Selon nous, la meilleure option, à cet égard, reste² de renoncer à la construction d'une tour monofonctionnelle en bord de Meuse telle qu'envisagée par la société Fedimmo et d'implanter la nouvelle « Cité des finances » rue du Plan incliné, ce qui permettrait, en lieu et place du projet actuel de tour en bord de Meuse, extrêmement décrié, de réaliser un projet beaucoup plus qualitatif, mixte et inscrit dans le quartier. Cela permettrait également de **privilegier, dans le développement des abords de**

1 Cf. à ce sujet nos dix propositions pour faire évoluer la politique communale de stationnement (septembre 2010) - <http://urbagora.be/faire-evoluer-la-politique-de.html>

2 Cf. le communiqué de la plate-forme Guillemins.be du 20 janvier 2009 : <http://guillemins.be/pour-l-implantation-du-nouvel>

l'esplanade, la fonction de logement, orientation dont le choix a été publiquement assuré par l'échevin de l'urbanisme à la suite de discussions dans le cadre de la plateforme Guillemins.be, mais qui devrait à notre sens être réaffirmée de manière claire et audible par les autorités communales liégeoises, tant il est manifeste que l'incertitude la plus grande demeure sur cette question.

Par ailleurs, dans un projet d'une telle ampleur, il nous semble nécessaire de s'interroger sur la nature (aménagement de voiries, création d'espaces publics, équipements collectifs, logement social à proximité) et le montant des charges d'urbanisme qui seront imposées au promoteur par l'autorité délivrant le permis. Ce sujet et ce moyen d'action ne font jusqu'à présent guère l'objet de débats en région liégeoise. Ils sont pourtant un des moyens non négligeable de l'action publique. Qu'en est-il dans le cas présent ? Le montant des charges imposées sera-t-il en juste proportion du coût total de l'investissement immobilier prévu ? On soulignera à cet égard que, depuis 2003, en Région bruxelloise, tout permis d'urbanisme concernant la construction ou l'extension d'immeubles de bureaux ou d'activités de production de biens immatériels dépassant le seuil de 500 m² de superficie de plancher donne lieu automatiquement à des « charges d'urbanisme en logement »³. Il nous semble qu'un projet tel que celui-ci — monofonctionnel et de très grande taille — devrait donner lieu, notamment en vertu de l'article 128 du CWATUPE, à de telles **charges d'urbanisme, notamment dans le but de financer la construction de logements sociaux dans le quartier**.

Enfin, sur le plan de l'architecture, nous déplorons la volumétrie particulièrement monolithique proposée par l'auteur du projet. De même, la place laissée à la végétation semble relativement congrue et l'on eut pu espérer voir plus d'importance accordée à cette question. De façon générale, nous regrettons que le maître d'ouvrage — a fortiori dès lors qu'il fait partie du secteur public — n'ait pas jugé bon d'organiser un concours d'architecture pour un ensemble de cette taille.

Dans l'espoir de voir cet avis pris en compte, je vous prie d'agréer, Monsieur le bourgmestre, Madame et Messieurs les échevins, l'expression de ma considération distinguée.

François Schreuer
Président

Retrouvez et commentez nos textes concernant l'urbanisme sur :
urbagora.be/urbanisme

³ Cf. l'intervention faite à l'occasion d'un des « Midis du Centre de droit public » : P. LEVERT (2009), « Les charges d'urbanisme en Région de Bruxelles-Capitale : bilan et perspectives », disponible sur <http://www.ulb.ac.be/droit/droitpublic/docs/Levert-23-11-09.pdf> ainsi que le dossier d'Inter-Environnement Bruxelles : « Charges d'urbanisme : tout bénéfice ? », dans Bruxelles en mouvement, novembre 2009.

Nous contacter

urbAgora asbl

(a) En Pierreuse 19-21
4000 Liège

(e) secretariat@urbagora.be

(w) <http://urbagora.be>