*Prénom + NOM* Liège, le *XX* octobre 2018

*Adresse*

*CP Ville*

Mesdames et messieurs les membres du Collège communal, en vos titres et qualités,

Concerne : Projet de construction de cinq immeubles de logements, d'une crèche et d'un parking de 171 places sur le site de Bavière (Ilot D)

Référence :PU/2/5- U/87004

Je vous prie de trouver ci-dessous mes observations / remarques / questions quant à la demande de permis d’urbanisme relative au lot D sur le site Bavière.

**Du projet proposé pour enquête publique**

Lors de la dernière présentation du projet global faite au public le 14 avril 2016, soit plus de deux ans avant l’introduction de la demande de permis, l’îlot D considéré était présenté sous la forme d’une masse comportant le programme public suivant : centre sportif + commissariat de quartier + crèche + résidence étudiant. L’ensemble s’élevait sur un maximum de R+8 culminant à 29m de haut au coin du quai de la Dérivation et de la rue des Bonnes Villes justifiant une dérogation par la création d’un « geste architectural » assez peu étayé.

Les citoyens désireux d’écrire dans le cadre de la procédure ont donc envisagé la question de cet îlot sous l’angle de cette programmation et de ce gabarit.

Aujourd’hui, c’est un tout autre projet qui est présenté : un immeuble de logement culminant en R+12 à 42,5 m de haut.

On peut, en premier lieu, très légitimement, se poser la question de l’adéquation de l’information fournie lors de la réunion publique du 14 avril 2016. Sur base de la comparaison des gabarits et de la programmation, les deux projets sont à ce point différents qu’il serait légitime et nécessaire de recommencer la procédure au stade de l’information publique préalable à l’étude d’incidence, pour donner l’opportunité au public de faire utilement valoir ses observations et suggestions. Le délai de plus de deux ans qui sépare la réunion du 14 avril 2016 du dépôt de la demande de permis affecte lui aussi l’utilité de cette réunion. Au demeurant, il est regrettable que le public et les autorités soient confrontés à l’introduction de demandes de permis saucissonnées, faisant l’objet d’enquêtes publiques distinctes, empêchant une fois encore de se prononcer en toute connaissance du projet global.

Pourtant, si l’on se réfère à la lecture de l’étude d’incidence, on découvre qu’en ce qui concerne le lot D, c’est suite à une suggestion de ses auteurs que le glissement programmatique a été opéré. Si la proposition est motivée dans l’étude, on peut toutefois déplorer deux paramètres importants :

* Une modification de cette ampleur disqualifie de facto le citoyen qui est exclu du débat.
* La suggestion n’est accompagnée d’aucune précaution d’usage. Elles semblent pourtant nécessaires en termes de respect de gabarit ou d’adaptation du master plan.

**Des gabarits et de la morphologie**

Si l’on pouvait comprendre un dépassement des niveaux moyens dans la zone dans le cas d’un ensemble d’équipements exceptionnels, on peine à trouver des raisons valables pour la variante proposée (soit l’empilement d’appartements). Cet ensemble se veut intégré à son contexte, pourtant il le domine sans égard ni attention.

Du reste, si l’étude d’incidence propose la variante programmatique du logement, elle n’évoque pas la possibilité dans ce cas de déroger en termes de hauteur. Elle est même assez explicite sur ce point (cfr p 21, 72, 113 et 123 de l’étude) faisant le parallèle entre le projet et l’urbanisation désastreuse des années 60 qui ont dénaturé la ville imaginée par H G Blonden. Malgré l’abrogation récente des règlements dictant les hauteurs acceptables, on peut légitimement se poser la question de l’adéquation d’une telle discordance à l’articulation du site avec le périmètre d’intérêt culturel, historique et esthétique dit du centre ancien protégé de la rue des Bonnes Villes.

A ce stade, et au vu de l’évolution programmatique du projet, rien ne justifie une telle dissonance de la hauteur des bâtiments dans leur contexte d’autant qu’elle est génératrice de nuisances en termes de vent et d’ombrage.

**De la qualité des logements proposés**

Sur l’ensemble des plans consultables, il n’est jamais fait mention du dénombrement des appartements. On oblige donc le citoyen à un examen minutieux des plans en vue de tirer quelques enseignements et statistiques.

Le projet détaille cinq bâtiments. Quatre d’entre eux sont de taille moyenne, le cinquième dénommé D2 attire pourtant l’attention par sa taille et son échelle plus importante. On dénombre ainsi 129 logements sur l’ensemble de la proposition dont 77 (soit 60%) sont situés dans le seul bâtiment D2.

Lorsqu’on étudie cet immeuble, on constate que par sa position, il est situé à l’angle du quai de la Dérivation et de la rue des Bonnes Villes, soit les deux voiries générant le plus de nuisances d’après l’étude d’incidence (cfr p 44 à 46, 138, 139 et 165). La conclusion de l’étude d’incidence est sans appel et revient à trois reprises sur le même enjeu :

*Pour le confort des futurs résidents, il est recommandé que les différents logements soient traversant ou disposent au moins de deux façades avec des orientations différentes.*

Si l’on reformule ces enjeux en examinant le contexte, on peut considérer qu’un logement acceptable soit un logement qui puisse à la fois bénéficier d’une lumière naturelle directe (et donc +ou- sud) dans les pièces de vie mais également de disposer d’au moins une chambre non orientée sur les sources de nuisances soit : le bruit, la pollution ou la surchauffe.

Or l’examen des plans du bâtiment D2 renseigne que seuls 9 appartements sur les 77 rencontrent ces exigences de base, soit une fraction de moins de 12%.

Si l’on envisage la même étude à l’échelle de l’ensemble des 129 logements, le chiffre monte à 38 logements soit moins de 30% de l’ensemble des logements soumis à l’enquête publique.

En vue d’être un peu plus exhaustif, on peut encore relever une série d’aspects pointés par l’étude d’incidence faisant partie intégrante de la qualité du projet mais sur lesquels nous ne disposons d’aucune information comme par exemple les enjeux d’exemplarité de la qualité écologique de la construction p 164.

Enfin, l’étude des documents graphiques proposés pour consultation dans l’enquête publique soulèvent encore quelques questions comme :

* Celle de la qualité de tous les espaces collectifs partagés tels que les espaces d’accès aux appartements, les halls et couloirs qui sont sombres et étriqués.
* L’adéquation à l’usage des espaces réservés garages à vélos (et des poussettes ?)
* La justesse de la présence de locaux techniques en façade au RDC au regard de l’interaction de ces zones mortes avec l’espace public attenant.
* De la viabilité de certains logements comme le loft en RDC du bâtiment D5 comportant une seule chambre et dont l’intimité donne directement sur les cheminements d’accès.
* De l’absence d’informations pertinentes permettant d’apprécier le projet dans son contexte comme des coupes et élévations insérées dans un contexte bâti à l’échelle du projet.
* De la justification de la composition des façades et de leur matérialité hétéroclite ?

**De la mobilité**

Sur ce point, l’étude d’incidence témoigne d’un manquement assez interpellant. Compte tenu de la position des entrées des parkings et de la réduction de l’accessibilité automobile du boulevard de la Constitution, les seuls accès aux véhicules se feront par la rue des Bonnes Villes et le quai de la Dérivation. Si l’étude envisage bien les nuisances qu’occasionneront les 8 à 12 % de surcharge du trafic par la rive gauche de la Dérivation et préconise des aménagements des quais légèrement en amont et devant le projet, elle reste muette sur le devenir du reste des quais de la Dérivation. On raisonne ici selon la seule hypothèse d’une entrée par le nord du site. Il n’est jamais fait mention des conséquences d’une arrivée par le sud et de la surcharge des quais de la rive droite de la Dérivation ni d’un cheminement par la rive gauche de celle-ci en direction du sud ou du centre de la ville.

Par sa nature à doubles voies en sens unique, l’axe de circulation de la Dérivation doit s’appréhender comme une voirie à double sens dont la berne centrale est matérialisée par l’eau canalisée. Il convient dès lors d’appréhender les conséquences du projet des deux côtés des quais et ce avec un impact pertinent sur la longueur du tracé. Cette approche est complètement absente de l’étude d’incidence or les quais de la Dérivation sont un des axes les plus saturés de Liège quotidiennement.

Sans réponse sur cette question, le projet constitue une menace pour l’équilibre de mobilité de la ville, la santé des riverains de la Dérivation et l’accessibilité même au site. L’étude d’incidence doit être recommencée ou complétée sur ce point avant d’aller plus loin.

**Analyse et lecture transversale sur la dynamique de construction d’un morceau de ville**

Pour être complet, le propos doit s’interroger sur l’origine et les raisons des griefs qui sont faits au projet.

Compte tenu des dimensions intrinsèques et du découpage du foncier de l’îlot D, il est actuellement impossible de dessiner un bâtiment de logements de qualité au coin de la rue des Bonnes Villes et du quai de la Dérivation.

La faute revient à l’interférence entre le calendrier économique mis en place par le promoteur, la séquence de la procédure administrative et le processus de conception d’un projet urbain et d’architecture.

Dans l’ordre, le découpage par lots, leur revente et la gestion a posteriori du devenir des parcelles rend toute interaction d’un sous-projet par lot sur l’autre impossible. Cette rigidité urbanistique génère des difficultés de conception et une stérilité qualitative exponentielles plus on avance dans le processus.

La preuve avec le lot qui nous occupe ;

Au moment de la commande de l’étude d’incidence, le site avait déjà fait l’objet - par le promoteur - d’un découpage parcellaire dont les lots étaient en cours de vente. Le projet ne faisait état d’aucune architecture mais déjà d’une distribution de fonction plus ou moins déterminée.

A l’issue de l’étude d’incidence et sur conseil de ses auteurs, du logement a été implanté en lieu et place du centre sportif mais sans plus pouvoir revoir les problématiques d’implantation. Les autorités sont ensuite saisie d’une demande de permis très partielle dans le cadre de laquelle les enjeux globaux ne peuvent davantage être appréhendés et, en bout de course, on assiste donc au développement d’un immeuble de logements sur l’emprise d’un terrain de sport, avec des profondeurs de bâti inadéquates pour générer de vrais logements traversant, une problématique de pénétration lumineuse défaillante et un rapport à la circulation sur le coin difficile à gérer.

Le paragraphe de l’étude d’incidence évoquant les raisons de l’impossibilité de l’aménagement d’un espace public de qualité en cœur de projet (p200 pour des raisons « notariales et d’agenda FEDER ») est éloquent sur la dynamique et les priorités de l’économie générale du projet.

Il eut fallu cadrer ce monstre. Il eut fallu voir juste plus tôt. L’élaboration préalable d’un schéma d’aménagement global, soumis à une évaluation des incidences et une procédure de participation, aurait permis d’atteindre l’objectif. A tout le moins, l’introduction d’une seule demande de permis ou l’instruction simultanée de différentes demandes aurait donné au public et aux autorités l’occasion de saisir et d’appréhender utilement l’ensemble du projet. Au lieu de cela, il devient chaque jour plus navrant de constater les dégâts de l’interaction combinatoire de l’expression de son ADN : le seul profit ; le profit sur la terre, le profit sur la matière, le profit sur l’humain. A qui profite le crime ? Certainement pas aux riverains, guère plus aux futurs habitants, pas davantage à la ville elle-même.

Attention, il n’est pas question ici de remettre en cause les droits légitimes du promoteur sur le terrain, ni ceux à exercer son travail qui est de rebâtir Bavière. L’enjeu est de trouver un équilibre avec celui-ci afin qu’il construise un morceau de ville en symbiose avec celle-ci et non un chapelet de métastases en son sein.

**En conclusions**

Mesdames et messieurs les membres du Collège communal, en vos titres et qualités,

Au regard de l’inventaire des griefs relevés plus avant, il convient de se demander si c’est la seule manière de construire la ville de demain ? Si c’est là le juste prix à payer ? Ou s’il existe une marge de manœuvre entre le pur profit et la rentabilité du projet ? Un équilibre au bénéfice de tous et pas d’une minorité d’acteurs privés en cartel ?

En ces temps « de prise de conscience » et de « changement de paradigme », il convient d’agir. Si chacun fait le constat individuel de son impuissance, cette machine qui tait son nom poursuivra son œuvre. Pourtant, rien n’est sorti de terre et il est encore temps de consacrer le sol, la matière et l’espace au meilleur équilibre de tous. Ceci passe par une position forte et collective, un acte politique qui demande du courage : de l’ambition pour sa ville.

C’est pourquoi, au regard de l’argumentaire développé, je vous demande :

* De refuser le permis unique pour le projet considéré
* De commander des travaux complémentaires dans le cadre de l’étude d’incidence
* De prendre l’initiative de l’organisation d’un processus d’accompagnement du promoteur dans son travail afin de mettre en œuvre un échange constructif et vertueux entre le promoteur, la ville et ses citoyens.

Je vous remercie, Mesdames et messieurs les membres du Collège communal, en vos titres et qualités, pour l’attention que vous porterez aux différentes observations et remarques émises dans ce courrier.

*Signature*