



Observatoire de l'Environnement ASBL  
Numéro BCE 0720.532.628  
Rue François-Boudart 36  
B-6700 Arlon - Belgique  
info@obse.be | www.obse.be

Arlon, le 4 décembre 2019

Administration Communale  
d'Arlon – Service  
Urbanisme.  
Rue Paul Reuter, 8  
6700 Arlon

**Vos ref. :** Enquête publique concernant « la construction d'un parking souterrain sur deux niveaux d'une capacité de 191 voitures, 15 motos et 34 vélos sous la Place Léopold : ARLON – 1ère Division – ARLON – Section A non cadastré. » dont avis publié le 7 novembre 2019.

Monsieur le Bourgmestre, Mesdames et Messieurs les Échevins,

L'Observatoire de l'Environnement a étudié le projet sous rubrique, soumis à enquête publique depuis le 7 novembre 2019.

Nous nous sommes basés sur les informations disponibles au service d'urbanisme de la Ville d'Arlon en ses heures d'ouverture et sur divers documents accessibles publiquement, qui sont détaillés dans le paragraphe « Bibliographie ». Nous regrettons amèrement la trop courte durée de l'enquête publique : les 15 jours alloués nous paraissent bien dérisoires face à l'ampleur du projet.

En vous remerciant pour l'attention que vous consacrez à notre démarche, et en souhaitant que ce dossier puisse être instruit dans un contexte serein, nous vous prions mesdames, messieurs, de recevoir l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Mathieu Amand  
Administrateur

Serge Raucq  
Président



## Réponse de l'Observatoire de l'Environnement à l'enquête publique

« Construction d'un parking souterrain sous la Place Léopold d'Arlon »

### A. Introduction

Nous comprenons les objectifs d'une place piétonne en plein centre-ville, qui apporte ou améliore :

- La convivialité : lieu de rassemblement, d'évènements
- La sécurité et priorité des piétons, positionnement logique au pied d'une rue piétonne
- Les perspectives visuelles dégagées vers et cadrées par des bâtiments emblématiques, donnant une identité au lieu.

Pour que ces objectifs soient atteints, il est indéniable que l'accessibilité, la mobilité et le stationnement des véhicules doivent être anticipés pour le court, le moyen et le long terme. Nous constatons enfin l'état d'usure de la Place Léopold et reconnaissons l'intérêt de la rénover.

A côté de ce partage d'intentions, nous observons une proposition urbanistique amenée :

- Association entre un architecte local et un architecte liégeois connu pour ses talents d'orateur et publié à plusieurs reprises ;
- Images 3D de qualité mettant en valeur la richesse architecturale du patrimoine actuel, magnifiée par de hauts arbres apportant un côté naturel au projet ;
- Mise en valeur d'une volonté de laisser une place à la biodiversité par des talus fleuris.

Dans le corps de ce document, nous aborderons les remarques et questions que ce projet soulève en termes :

- De procédures et de communication,
- D'environnement naturel et social,
- De conséquences paysagères et patrimoniales,
- De risque financier,
- De sécurité,
- De cohérence entre la fonction de parking et d'espace polyvalent.

Enfin, puisque nous constatons qu'un choix important ne se prend pas à la légère et sans explorer toutes les pistes possibles, nous proposerons une alternative à ce projet.

## **B. Procédure de désignation des auteurs de projet**

Nous souhaitons obtenir des informations sur le mode de désignation de l'association d'architectes qui a été désignée dans le cadre de ce projet. Plus précisément, des avant-projets alternatifs ont-ils été présentés par d'autres bureaux ?

Et enfin, sur base de quels critères l'association d'architectes Arche Claire – Hebbelink a remporté le marché ?

## **C. Procédure d'instruction du dossier de permis unique**

La procédure en cours est de type « **classe 2** », ce qui signifie :

- Que l'autorité statuante a considéré l'absence d'impact important sur l'environnement pour le projet ;
- Qu'aucune étude d'incidence sur l'environnement n'a été réalisée, contrairement à la procédure de type « **classe 1** » qui l'impose ;
- Qu'aucune alternative n'a été proposée (peut-être s'agit-il d'une conséquence de l'absence d'étude d'incidence) ;
- Que les instances consultées pour avis (DNF, services de secours, service de monuments et sites, des cours d'eau...) ont 30 jours pour répondre, soit le même délai que pour une habitation unifamiliale, contre 60 pour une procédure de type « classe 1 » ;
- Que l'enquête publique est de 15 jours, contre 30 jours pour une procédure de type « classe 1 ».

Nous montrerons plus bas qu'une étude d'incidence aurait été bien utile pour ce projet et que les instances et citoyens concernés devraient disposer d'un délai d'analyse et de rédaction supérieur à la procédure de type « classe 2 ».

## **D. Communication autour du projet**

Le projet a été communiqué :

- Au public très inquiet du devenir de cet espace, via une présentation détaillée du projet, au Palais le 17 décembre 2018. La presse locale conclut : « Jamais aucun projet n'avait autant divisé les habitants du chef-lieu. » [1]. Nous nous demandons dès lors si le but d'une place n'est pas de **rassembler** plutôt que de **diviser**.
- A un public plus large via des images 3D suite à cette présentation sur Facebook et site Web de la Commune, ce dernier ayant été assailli de réactions très critiques auxquelles il n'a pas été donné suite.
- Les citoyens Arlonais ont eu par ailleurs la possibilité de répondre à 4 des questions très fermées et accessoires via Citizen Lab [2]. Cette initiative n'a pas ouvert l'opportunité de remettre en question le projet de manière plus large.
- Au Conseil communal, le 27 août 2019 [3], soit 3 jours avant de déposer le dossier, le débat au sujet du projet a été interrompu pour une raison de timing, alors que de nombreuses questions et remarques justifiaient de revenir sur la question lors du Conseil communal. Nous analysons quelques commentaires en **Annexe 2**.
- Les panneaux d'affichage de l'enquête publique sont au nombre de 4 et ne sont guère visibles :

- Une le long du perron du Palais, qui est très peu visible. Les installations pour Noël (patinoires et chalets) étant disposées côté parc, ces affiches se retrouvent derrière les voitures stationnées et dans le sens contraire de la vue lorsqu'on circule. Cette affiche est placée à une distance supérieure à 50 m par rapport à la suivante, **il y a donc infraction relativement aux dispositions d'affichage prévues dans le CodT.**
- Une contre une barrière NADAR qui ferme le parc à une distance de de 60 cm, très peu visible également, voire cachée quand une voiture se parque devant la barrière.
- Deux dans le parc : seuls les piétons circulant dans le parc peuvent donc les voir. De plus, elles sont situées dans une partie du parc attenante aux installations de la patinoire temporaire : peu de piétons y passent puisque le passage vers la Place Léopold est fermé.
- Il n'y a aucune affiche visible dans la trajectoire des voitures, sauf pour celles qui se garent au niveau du perron ou à l'extrémité, au milieu des barrières NADAR.
- Rien n'est visible dans les rues qui bordent le parc au niveau des voies carrossables (Rue de la Poste, Rue Etienne Lenoir, Rue Netzer). La situation est résumée dans le schéma ci-dessous.



Schéma 1 - emplacement des affiches

- Au niveau du service Urbanisme de la Commune durant l'enquête publique : les plages pour s'y rendre et consulter le dossier sont vraiment limitées :
  - o Pas de possibilité les lundis et les samedis (pourrait être le cas le samedi matin)
  - o Pas de possibilité le matin des mardis, jeudis et vendredis
  - o Pas de consultation en soirée, sauf le mercredi jusque 20h, avec prise de rdv préalable 24 h à l'avance, il faut déjà être bien organisé et ne pas « louper le coche » les 2 seuls mercredis possibles, le premier étant difficile à anticiper puisque l'enquête publique n'était annoncée que quelques jours avant.
  - o Accès à l'Hôtel de Ville rendu extrêmement compliqué le second vendredi après-midi de l'enquête puisqu'en raison de la possible marche « pour la lutte des territoires », Arlon a empêché tout stationnement et circulation dans les rues du centre.

Les 15 jours d'enquête se résument donc à 6 jours de consultation effectifs pour les citoyens .
- Nous souhaitons souligner que bon nombre de personnes très concernées par le projet (commerçants du centre et riverains) **n'osent pas** publiquement prendre position par rapport au projet alors qu'ils auraient de bonnes raisons de s'y opposer. Nous nous faisons ici leur porte-parole :
  - o Certains ont régulièrement besoin d'une faveur de la Commune pour un déchargement, pour la valorisation de leur commerce, et craignent de ne plus en profiter.
  - o Certains commerçants craignent de perdre des clients en prenant position.
  - o Certains sont liés à des personnes à la source du projet, ils ne veulent pas prendre le risque de se créer des problèmes relationnels avec leur entourage

Ces points constituent une synthèse des témoignages que nous avons recueillis. Ils démontrent le **manque de sérénité** autour de ce projet.

Des alternatives auraient pu être présentées à ceux-ci pour les associer au projet, ils auraient pu y trouver l'opportunité de s'y exprimer. Les questions posées dans Citizen Lab (**Annexe 1**) étaient très superficielles : on ne peut pas parler d'alternatives à ce niveau, ni d'association.

Nous constatons donc une **opacité de facto** du projet qui ne cadre pas avec son caractère très couteux censé être destiné au plus grand nombre.

## **E. Impact environnemental du projet**

Nous estimons que l'impact environnemental du projet est beaucoup plus large que ne laisse supposer la catégorisation en « classe 2 ».

### *La pollution due aux hydrocarbures et la qualité de l'air*

La Déclaration de Politique Régionale [4] spécifie en son chapitre 17 qu'une série de mesures seront prises à moyen terme pour améliorer la qualité de l'air. Ces mesures seront définies dans un terme raisonnable (année 2020). Nous proposons que le projet soit provisoirement mis en pause, de façon à intégrer ces mesures dans sa mise en œuvre, et éviter que sa réalisation trop hâtive impose des réajustements coûteux.

### *Coupe d'arbres sains*

La coupe de 25 arbres (Platanes, Érables sycomores et Érables planes) en état sanitaire généralement très bon est prévue dans le but de créer un parking temporaire. Ces arbres offrent une couverture dense favorisant une fraîcheur relative en cas de canicule. Cet abri



relatif attire notamment une population défavorisée dont les logements sont surchauffés (l'Observatoire de l'Environnement a constaté cette occupation lors de multiples visites durant l'été 2019).

#### *Risque sanitaire pour les arbres restants*

Les arbres censés être conservés selon les plans, le long du parking et de la rampe, risquent de dépérir rapidement puisque les racines empiètent en toute logique sur l'espace à creuser pour le mur de soutènement.

#### *Arbres à planter ou arbres en pot*

Les nouveaux arbres ne compenseraient pas les arbres existants, puisqu'entourés de béton. Ainsi contraints, ils ne sont pas en mesure d'atteindre les hauteurs suggérées par les images 3D de présentation. Le critère du nombre tel qu'exposé n'est donc pas pertinent.

#### *Imperméabilisation*

Le projet implique une perméabilisation du sol avec pour corollaire la complication technique d'un bassin d'orage enterré sous la rampe (y compris l'entretien). Ce bassin peut-il récupérer autant d'eau que ce qui est tombé en octobre 2019, par exemple ?

#### *Gestion de l'eau de surface*

L'eau collectée sera dirigée vers le bassin d'orage et/ou vers le réseau d'égouttage, et donc n'irriguera plus la nappe d'eau souterraine. Nous notons donc l'absence de perméabilité et l'impact sur la nappe phréatique, alors que le Code de l'eau prévoit la perméabilisation, même pour les habitations individuelles. Nous comprenons mal que des critères au moins équivalents ne soient pas également applicables à une place destinée à accueillir la population.

#### *Arrosage des arbres*

Les arbres en pot devront être arrosés régulièrement et n'auront que peu d'espace pour développer leurs racines et donc leur houppier. Il resteront donc petits, et leur survie n'est pas garantie. Les autres arbres n'auront également que peu d'espace pour développer leur réseau racinaire. De plus, les mécanismes naturels d'hydratation de ces arbres ne sont pas assurés tant ils sont contraints par les structures en béton qui les entourent.

#### *Destruction d'habitats*

Les *Platanes*, *Érables planes* et *Érables sycomore* présentent de nombreux habitats favorables à la nidification de l'avifaune (branches fournies en feuilles, cavités le long des troncs) et l'entomofaune. Nous comptons 46 individus actuellement en bon état sanitaire. Leur abattage et évacuation réduit d'autant la disponibilité de ces habitats.

#### *Réchauffement relatif*

L'accumulation de revêtements minéraux implique un réchauffement de l'atmosphère ambiante par rapport à la situation actuelle, ce qui risque d'être contreproductif dans la réalisation de l'objectif de convivialité.

#### *Gaspillage d'eau*

Nous comprenons que les ouvrages hydrauliques sont conçus pour faire face aux périodes de canicule, et que les bassins d'orage apporteront l'eau nécessaire à l'alimentation des fontaines. Est-il raisonnable d'espérer que l'eau contenue dans le bassin d'orage soit disponible en période de canicule ? Y a-t-il des calculs qui le prouvent ?

#### *Conclusion*

L'accumulation de ces questions nous interroge sur la pertinence des choix qui ont été posés dans le projet, et qui semblent empirer une situation environnementale à l'heure ou des propositions radicalement différentes devraient être adoptées. En particulier, nous ne

comprenons pas la compatibilité du projet par rapport à l'éditorial du Vivre à Arlon 93 [5], et à diverses dispositions de la Déclaration de Politique Régionale [4], notamment en ce qui concerne la qualité de l'air, l'eau, le bruit, la nature et la biodiversité. Nous appelons de nos vœux une véritable **analyse d'écart** entre le projet tel que présenté et les mesures spécifiées dans la Déclaration de Politique Régionale.

## **F. Impact paysager et patrimonial**

Nous exposons ces deux points dans le même paragraphe car ils sont étroitement liés. En effet :

- Depuis 1961, le Parc Léopold est structuré par un mur de soutènement permettant d'agrandir sa surface et d'emmener le regard vers la belle église de Saint-Martin avant de découvrir un parc riche de recoins, d'espaces de convivialité et de promenade dans un environnement naturel, sans vue sur la circulation.

Cette typologie de mur de soutènement retenant des espaces verts se retrouve tout au long de cette trajectoire : Parc Léopold, Parc du Gouverneur, abords de Saint-Martin. On retrouve également cette logique au niveau du rempart de Saint-Donat. Cette typologie est une réponse appropriée au relief d'Arlon, permettant la mise en œuvre de beaux espaces verts dégagés en contre-haut de ces murs. Ils rappellent les origines fortifiées de la ville (la muraille d'Arlon passant d'ailleurs sous la place Léopold).

- Le projet actuel « éventre » littéralement le travail des anciens et met la voiture au centre de l'espace, par la rampe d'accès au parking. Cela crée une fracture entre place et parc, ce qui finalement dévalorise les 2 espaces.
- Ce qui reste du parc s'apparente davantage à un square de par la diminution de sa surface et son isolement par l'intermédiaire des nombreux talus et escaliers.
- Cet impact paysager et urbanistique se fait donc en justification à la dictature actuelle de la voiture individuelle. Dans le Plan Air-Climat-Énergie ([6], pages 58 et suivantes), la Région wallonne propose une série de mesures qui vont dans un sens diamétralement opposé, notamment :
  - o Optimiser l'offre des services de **transport public** (Tpt04)
  - o Sensibiliser le public aux **alternatives à la voiture individuelle** (Tpt05)
  - o Améliorer la **qualité de l'air** dans les villes (Tpt07)
  - o Développer la pratique du vélo (Tpt08)

Est-il raisonnable de transmettre à nos enfants cet héritage difficilement reconvertible pour leurs besoins de demain ?

- Enfin les édicules longuement critiqués par les conseillers communaux sont également un problème, puisqu'ils apportent les nuisances suivantes :
  - o Esthétique très critiquée par certains conseillers communaux ;
  - o Encombrement très important (hauteur :4,5m, longueur : 7 mètres) ;
  - o Empêche la vue vers la place et/ou le palais pour plus de la moitié des rez-de-chaussée commerciaux ou d'Horeca implantés sur la Place
  - o Empêche l'ensoleillement des éventuelles terrasses de ces bâtimentsSeules 2 enseignes conservent vue et ensoleillement (les actuels Twins et Arcades). On ne valorise donc pas assez les commerces avec ce projet, voir pire, on creuse l'écart d'attractivité.

## G. Impact social du projet

Pour être complet, l'Observatoire de l'Environnement tente également de clarifier un aspect particulièrement sensible : le rôle social de l'espace et l'impact de sa transformation sur ce rôle :

- Création d'une place surdimensionnée par rapport aux besoins de tous les jours, amenant des sentiments de froideur et de solitude ;
- Diminution des zones de convivialité du parc ;
- Destruction des zones d'ombrage lors des étés chauds (comme on en connaît de plus en plus) pour les personnes sans abri ou personnes vivant en appartement (de plus en plus nombreux, en ville<sup>1</sup>) cherchant un peu de convivialité et de fraîcheur ;
- Risques de sécurité divers au niveau :
  - o des parapets,
  - o de la rampe d'accès au parking pour les voitures en contre-bas du square,
  - o des talus,
  - o de l'exiguïté des espaces collectifs résiduels au niveau du parc, générant stress, bousculades, fuite possible des différents usagers ;
- Inconfort des propositions de bancs intégrés à l'architecture même du projet, avec comme conséquence l'exclusion du troisième âge et érosion de « l'envie de prendre son temps » ;
- Inconfort des longs escaliers, impact visuel compliqué.

Or nous constatons que le parc actuel est très bien équilibré de ce point de vue, il est d'ailleurs repris comme référence pour la Maison de l'Urbanisme en matière « d'attractivité des centres » [7].



<sup>1</sup> Par exemple : projet de l'ancienne caserne des pompiers, de la rue Molitor – ancien mess des officiers etc...



Il ne serait donc pas raisonnable de détruire cet acquis sous peine d'impacter de façon délétère la revitalisation du centre, notamment en matières sociale et économique.

## **H. Risque financier**

La probabilité d'obtenir les fonds FEDER (de 6 millions d'Euros) est limitée car :

- Il y a une incohérence entre l'objectif de ce fonds et la réalité du projet proposé
  - o « Renforcer la cohésion économique et sociale »
  - o « Corriger les déséquilibres entre régions »
  - o « Approche **d'économie sobre en carbone** »
- Pour l'obtention de ce fonds, il faut avoir terminé les travaux en 2023, or :
  - o On sait que la muraille médiévale d'Arlon se trouve sous la Place, ce qui implique des fouilles archéologiques certaines et potentiellement longues ;
  - o Le décret Wallterre [8] qui entre en vigueur le 1 mai 2020 [9] oblige, avant le début du chantier, à justifier les déplacements de terres au-delà de 400m<sup>3</sup>. Or, Idelux déplore l'absence de décharges permettant de récupérer les déblais sur le territoire. Ndlr : Ici, nous devons être au-dessus de 20 000 m<sup>3</sup> de terres (dont débris archéologiques à trier) ;
  - o On sait que le timing est déjà serré puisque c'est sous ce prétexte que les plans n'ont pas pu être adaptés suite à la présentation au Conseil communal du 27 août dernier [3] ;
  - o On sait d'expérience, qu'il est très difficile de prévoir la durée d'un chantier, et celui-ci est particulièrement complexe.
- Incohérence aussi par rapport à l'objectif du CODT, à savoir : « assurer un développement durable et attractif de la collectivité » ([10], art. D.I.1. § 1<sup>er</sup>).

La conséquence de la non obtention de ce subside FEDER est bien sûr la répercussion des frais sur les citoyens d'Arlon. Nous estimons que ce risque n'a pas été communiqué suffisamment au public.

## **I. Risque commercial**

Durant les travaux, il y aura impact direct sur les commerçants du centre pendant toute la durée du chantier, alors que leurs commerces seront très difficiles d'accès. Ils ont déjà souffert pendant la rénovation du piétonnier, beaucoup sont partis.

Si le projet se réalise :

- Le trajet voiture parkée-commerce sera plus long qu'actuellement ;
- Les parkings souterrains rebutent encore souvent les usagers, comme nous pouvons le constater, notamment à la Place Didier. Nous craignons un réel échec, comme à Louvain-la-Neuve [11].

## **J. Insécurité**

Le projet est sujet à insécurité pour les raisons suivantes :

- La rampe d'accès des voitures en contre-bas de la place et du parc :
  - o En cas d'évènement sur la place et de bousculades
  - o En cas de jeux de ballon dans le square ou sur la place
  - o En cas de fauteur de trouble voulant nuire depuis le haut du parapet ;

- La rampe d'accès des voitures se situe entre 2 zones de loisir, dans lesquelles on est censé flâner et donc, être moins attentif à la circulation ;
- Le banc continu faisant la frontière en square et talus, avec rampes et Rue Netzer en contre-bas n'a pas la hauteur de garde-corps aux normes en vigueur ;
- En cas d'évènement sur la Place, pourrait-il y avoir des voitures stationnées en dessous, au vu des dispositifs déployés à l'heure actuelle pour prévenir le terrorisme ?

## **K. Cohérence parking/espace polyvalent**

En cas d'évènement dans le parking :

- Où met-on les voitures ?
- Quelles sont les mesures de sécurité prévues ?
- Où sont les sanitaires ?
- Les sources électriques sont-elles accessibles et suffisantes ?
- Les sources d'eau sont-elles accessibles et suffisantes ?
- Au vu de l'espace semi-enterré ouvert, non isolé et non chauffé, les évènements ne sont possibles qu'en été, est-ce raisonnable ?
- Cet espace sera-t-il assez accueillant :
  - o éclairé par des néons,
  - o odeurs de pots d'échappements
  - o sol souillé... ?

## **L. Détails d'aménagement**

### *Les escaliers*

Le projet prévoit beaucoup d'escaliers (6) qui ne sont pas tous adaptés:

- 1) L'escalier droit qui débouche devant le magasin Henrion est non ergonomique : trop long, sensation d'essoufflement.
- 2) Idem pour l'escalier extérieur le long de la corniche : inconfortable car droit et long.
- 3) L'escalier à double-volée à côté de l'ascenseur s'arrête au niveau -1. Il faut donc retraverser le parking pour rejoindre l'autre escalier droit.
- 4) Les escaliers-gradins devant l'entrée du parking ne se justifient pas, nous doutons que des personnes s'assoient pour contempler les voitures alors que ce projet a pour objectif de les dissimuler.
- 5) et 6) Les escaliers menant à la plaine de jeux se répètent. Cette redondance est renforcée par rampe piétonne prévue.

### *Les édicules*

D'un point de vue esthétique, ils dévalorisent plusieurs commerces bien situés avec leur volumétrie encombrante : ils mettent leurs terrasses dans l'ombre en milieu et fin de journée et empêchent les vues vers les palais.

### *Les bancs*

Dépourvus de dossier, ils n'invitent pas à la détente, à « passer du bon temps ». Leur ergonomie exclut les personnes âgées.

### *Barrière pour la plaine de jeux*

Elle est fictive étant donné que juste à côté, c'est le banc à hauteur d'assise qui marque la lisière de la plaine de jeux. Ce qui est d'ailleurs dangereux, puisque de l'autre côté de ce bac,

se trouve le talus vers la rampe piétonne, la rue Netzer, et la rampe d'accès des voitures au parking

#### *Les espaces couverts sous la corniche prévus pour des bancs*

Ils ne sont pas situés dans une zone conviviale, nous doutons que des gens aillent s'y installer.

#### *L'ascenseur*

Un seul ascenseur est prévu, dans un endroit qui n'est pas central. Les gens garés côté Palais doivent donc tout traverser avant de les emprunter. Les trajets entre stationnements et commerces sont considérablement plus longs qu'actuellement, ce qui n'est pas pour améliorer l'attractivité.

#### *La place laissée aux véhicules lents*

A l'heure où les véhicules lents devraient être privilégiés, la circulation de ceux-ci se voit reléguée au second plan, plus compliquée qu'aujourd'hui.

### **M. Remarques spécifiques aux documents de la demande de permis**

- Il y a une incohérence entre plans au niveau d'arbres prévus dans le rayon de braquage des voitures. La plantation des deux arbres indiqués n'est donc pas possible à cet endroit.
- La rampe pavée devant l'INDA (voir photo ci-dessous) fait partie du périmètre repris aux plans. Est-ce qu'un permis a été obtenu pour la démolition de celle-ci? Est-elle déjà démolie au profit d'un immeuble à appartements en cours de construction? Idem pour l'arbre vu en premier plan sur la droite de la photo.



*Photo 2 – rampe d'accès face à l'INDA*

- Sur les images 3D, la hauteur ne semble pas conforme à celle indiquée sur les plans de l'édicule de sortie. Cela fausse la sensation réelle d'impact de cet édicule en termes

d'ombrage et de vue. Nous aurions également souhaité une vue 3D de l'édicule technique depuis la terrasse des Arcades. La hauteur des arbres n'est pas possible et fausse l'appréciation du projet.

- Dans l'annexe 4:
  - Cadre 5.4. "Description, nature, quantité et mode d'élimination des déchets et/ou transport..." : La réponse est incomplète, en ce qui concerne "les terres de déblais vers une décharge autorisée". Il n'est pas fait mention de la quantité. Nous rappelons que les décharges de la Région wallonne sont saturées.
  - Cadre 5.7. "le projet améliore l'esthétique générale du site, la qualité des espaces ouverts (place et parc), du cadre bâti et met en valeur les bâtiments autour de la place" : il ne peut pas être tenu compte de cette affirmation subjective déclarée par l'auteur de projet, qui ne fait pas l'unanimité.
  - Cadre 5.12. "le projet permet de retrouver la pente originelle" : nous soutenons que le remodelage du parc dans les années 1960 était une proposition plus intelligente, que le mur de soutènement en pierre du pays a des qualités d'artisan (qui serait très coûteux de refaire de nos jours), que nous perdons en qualité et en espace utile.
  - Cadre 5.13. "34 arbres supplémentaires" : nous n'avons pas compté ces arbres. Il suffit de voir une vue aérienne du parc dans Google Maps pour se rendre compte que la masse végétale et des arbres est plus importante en réalité que dans ce projet. Nous pensons aussi qu'une alternative pourrait amener réellement plus d'arbres qu'actuellement. Une alternative qui n'agrandit pas la place de 25%, qui ne présente pas plus d'escaliers qu'actuellement, qui ne présente pas de rampe d'accès à un parking souterrain, qui serait beaucoup moins minéralisée que le projet en question.
  - Cadre 7. "aucun impact sur le patrimoine naturel" : cette affirmation est purement mensongère, et doit donc être rayée.

## **N. Proposition alternative**

Voir **Annexe 3**. Ceci est une esquisse qui mérite une étude approfondie – le temps prévu pour l'enquête publique ne nous permet d'aller beaucoup plus loin.



## **O. Bibliographie**

- [1] N. Dekimpe, « Arlon: le projet de la Place Léopold enfin dévoilé », *Journal « La Meuse, Luxembourg »*, déc. 2018.
- [2] A. Merlot, « Plateforme citoyenne Arlon C vous – résultats de l'enquête sur l'Espace Léopold ». Ville d'Arlon, 08-mai-2019.
- [3] Ville d'Arlon, « Procès-Verbal du Conseil Communal du 27 août 2019 ». 27-août-2019.
- [4] Gouvernement Wallon, « Déclaration de Politique Régionale 2019-2024 ». SPW - wallonie, 2019.
- [5] V. Magnus, « Éditorial », *Vivre à Arlon - Bulletin d'information communal*, n° 93, p. 1, sept. 2019.
- [6] Région Wallone, « Plan Air-Climat-Énergie 2016-2022 ». 21-avr-2016.
- [7] Maison de l'Urbanisme Lorraine-Ardenne, « Rapport de synthèse sur l'Attractivité des coeurs de commune, Résultats du séminaire d'experts du 25 juin 2019 à Attert ». .
- [8] ISSEP, « Guide de référence relatif à la gestion des terres (GRGT), ISSEP Rapport n°1811/2018 ». Institut Scientifique de Service Public, 28-mai-2019.
- [9] Gouvernement Wallon, « Communication relative au report de l'entrée en vigueur de l'arrêté du Gouvernement wallon du 5 juillet 2018 relatif à la gestion et à la traçabilité des terres. » .
- [10] Wallonie, « Code du développement Territorial ». 01-juin-2017.
- [11] P. Engels, « Travaux inutiles: parking désespérément vide à Louvain-la-Neuve », *Journal « Le Soir Mag »*, déc. 2018.

## **P. Annexe 1 – Texte publié sur la plateforme « Citizen Lab »**

Le projet de réaménagement de l'Espace Léopold suit son cours. Dans cette perspective, le Collège communal souhaite consulter la population sous forme de questionnaire. Ce dernier porte sur les aménagements à intégrer pour permettre aux citoyens de mieux s'approprier l'espace. (incrustation d'une vidéo)

La principale difficulté en centre-ville reste le manque de parkings, notamment lorsque des grandes manifestations sont organisées sur la place Léopold mais aussi lors d'événements au Palais, et on sait qu'ils sont de plus en plus nombreux. Le Collège affirme sa volonté de voir construire sous la place un parking intelligent de 200 places pouvant absorber ces visiteurs. Un parking qui pourrait indiquer les emplacements libres, les places PMR, proposer des emplacements pour vélos et motos, avec des places plus larges que ce qui se fait habituellement. Ce parking, construit sur fonds propres, proposera un espace polyvalent sur le premier niveau, afin de pouvoir y organiser de grandes manifestations.

En même temps que ce parking la réflexion se pose sur la place et le parc dont le visage va changer. On retrouvera une place libérée de la plupart de ses parkings en surface, plus conviviale, où de grands événements pourront avoir lieu. Changement important : la circulation qui se fera en bordure et ne sera plus traversante. Il est aussi prévu d'installer une halle qui fera face au Palais. Quid du parc ? Il restera un espace arboré et de détente. Il est fréquenté par divers publics : familles, étudiants,...Le nouvel aménagement prévoira une meilleure lisibilité des espaces. (incrustation d'une vidéo)

Le parking comptera 192 places sur deux niveaux, plus 24 places le long du palais du gouverneur, soit un nombre supérieur à ce que l'on trouve aujourd'hui.

Les travaux doivent commencer vers la mi 2020 et se prolonger durant deux ans.

Les trois bureaux d'architecture:

- Pierre HEBBELINCK de Liège
- MSA (Jean-Marc SIMON) de Bruxelles
- L'ARCHE CLAIRE (Jacques DAVIN) d'Arlon.

Le projet de réaménagement de l'Espace Léopold suit son cours. Dans cette perspective, le Collège communal souhaite consulter la population sous forme de questionnaire. Ce dernier porte sur les aménagements à intégrer pour permettre aux citoyens de mieux s'approprier l'espace.

Le Collège analysera les idées et leur faisabilité. Les idées retenues feront l'objet d'un vote par les citoyens. Les résultats seront transmis à l'auteur de projet pour intégration.

## **Q. Annexe 2 – Analyse des commentaires des conseillers communaux**

Nous nous référons à la présentation faite aux conseillers communaux par 2 architectes (MM. Hebbelinck et M. Davin), lors de la séance du Conseil communal du 27/08/2019 [3].

- M. Magnus : « [...] je n'ouvrirai pas le débat sur l'opportunité ou pas du parking [...]. Je ne crois pas que les électeurs, en octobre 2018, ont sanctionné en tout cas pour des positions que je prenais » (page 21). L'ObsE doute que l'argument soit de nature démocratique. L'objet du projet est de réaménager un espace de vie partagé, pas un lieu de rassemblement à l'usage exclusif des électeurs de M. Magnus.
- M. Gaudron précise « [...] il va falloir terminer [les travaux] avant fin 2023 pour obtenir les 4 millions [€] de subsides du FEDER » (page 20). L'Observatoire de l'Environnement aimerait que le planning soit revu de façon approfondie et détaillée. L'ampleur des travaux nous fait craindre que cette date buttoir ne soit dépassée, faisant *de facto* peser la facture sur le budget communal.
- M. Hebbelinck « Et on n'a pas trouvé d'entraves dans l'articulation du PPP (Parking Place et Parc). » Il serait plus juste que le projet soit qualifié de « PPS » : 1. Parking (pour le Palais) - 2. Place (pour le jour où la Belgique sera championne du monde de football ;=) - 3. Square (ce qu'il reste du parc après sa destruction et l'abattage des arbres soixantennaires).
- La notion de " *mini ring*" revient à plusieurs reprises dans le discours des architectes (12 occurrences en tout). Nous trouvons dommageable qu'un ring soit aussi présent au centre de l'espace public, surtout dans un périmètre aussi étroit.
- En ce qui concerne le terrain en pente face à l'INDA (page 32) (Ndlr : les employés communaux vont avoir du mal à l'entretenir) : il se trouve le long des voiries. Il nous semble primordial d'étudier mieux la question de la sécurité, qui a été éludée par M. Davin).
- M. Gigi (page 7) interroge les auteurs du projet sur les « difficultés de mobilité pour les vélos », évoque « plus d'arbres et d'ombrage », et « l'édicule d'aération pour l'évacuation des gaz d'échappement: à côté d'une façade et terrasse ». Nous soulignons l'intérêt de répondre par écrit à ces questions, en détaillant et en quantifiant les éléments.
- Mme. Goffinet : « Je voudrais savoir si c'est possible, ou si c'est déjà envisagé, d'avoir des dalles comme on voit dans certaines villes, où il y a justement les câblages électriques pour éviter justement de revenir avec des gaines afin faciliter la mobilité. » puis « Mais j'insiste pour qu'il y ait plusieurs boîtiers électriques sur la place, plutôt qu'à différents endroits en fonction des manifestations, pour éviter les câblages un peu partout. » (page 30). Les auteurs du projet ont « noté ». Nous ne trouvons cependant pas de réponse dans le dossier.
- M. Triffaux : « Je voudrais vous demander que vous chargiez notre Service travaux, qui a quand même un ou deux menuisiers je pense, de construire des maquettes à échelle réelle, avec des panneaux de ces édicules. Et de les placer pendant un jour ou deux à l'endroit où ils seront pour que nous puissions nous rendre compte des gabarits et de ce que ça va représenter dans le paysage. » (page 32) – L'objectif était de comprendre l'impact paysager de ces édicules, face à la « responsabilité historique envers notre patrimoine. ». Nous encourageons cette mesure peu coûteuse, qui permettrait de clarifier la situation.
- Toutes les questions de Mme. Neuberg (page 12 et suivantes) méritent une réponse approfondie, notamment en ce qui concerne la suppression des « 20 places en face du

palais du gouverneur ». Nous notons également que les conseillers n'ont pas eu accès à la présentation avant la tenue de la réunion du conseil puisque Mme Neuberg la réclame pour consultation ultérieure (page 13 et suivantes). Ce fait nous questionne sur **la transparence du projet**.

- M. Sainlez (page 25): « C'est quelque chose qu'on ne veut pas voir, le parking. » Nous soulignons qu'il est très visible dans ce projet puisqu'il est mis au niveau du **centre de l'espace public**, des gradins donnent même sur ce parking. Pour mieux le contempler?
- M. Kerger (pages 30 et 31) s'interroge sur les nuisances sonores et olfactives de l'évacuation des fumées. Ce point nous semble suffisamment pertinent pour être détaillé, en particulier en ce qui concerne l'impact sur la santé (fumées, microparticules...).

**R. Annexe 3 – Évocation graphique de l’alternative**  
*Plan général*





Évocation des éléments de l'alternative – la Place Léopold



Détails du parking alternatif situé entre la Grand-Rue et la Grand-Place





