

Conférence de presse du mardi 9 février 2010

SCHÉMA DIRECTEUR DELTA : HALTE À LA POLLUTION DE L'AIR

LA COMMISSION EUROPÉENNE NE PEUT JUSTIFIER LA PÉNÉTRATION D'UNE AUTOROUTE DANS LE TISSU URBAIN

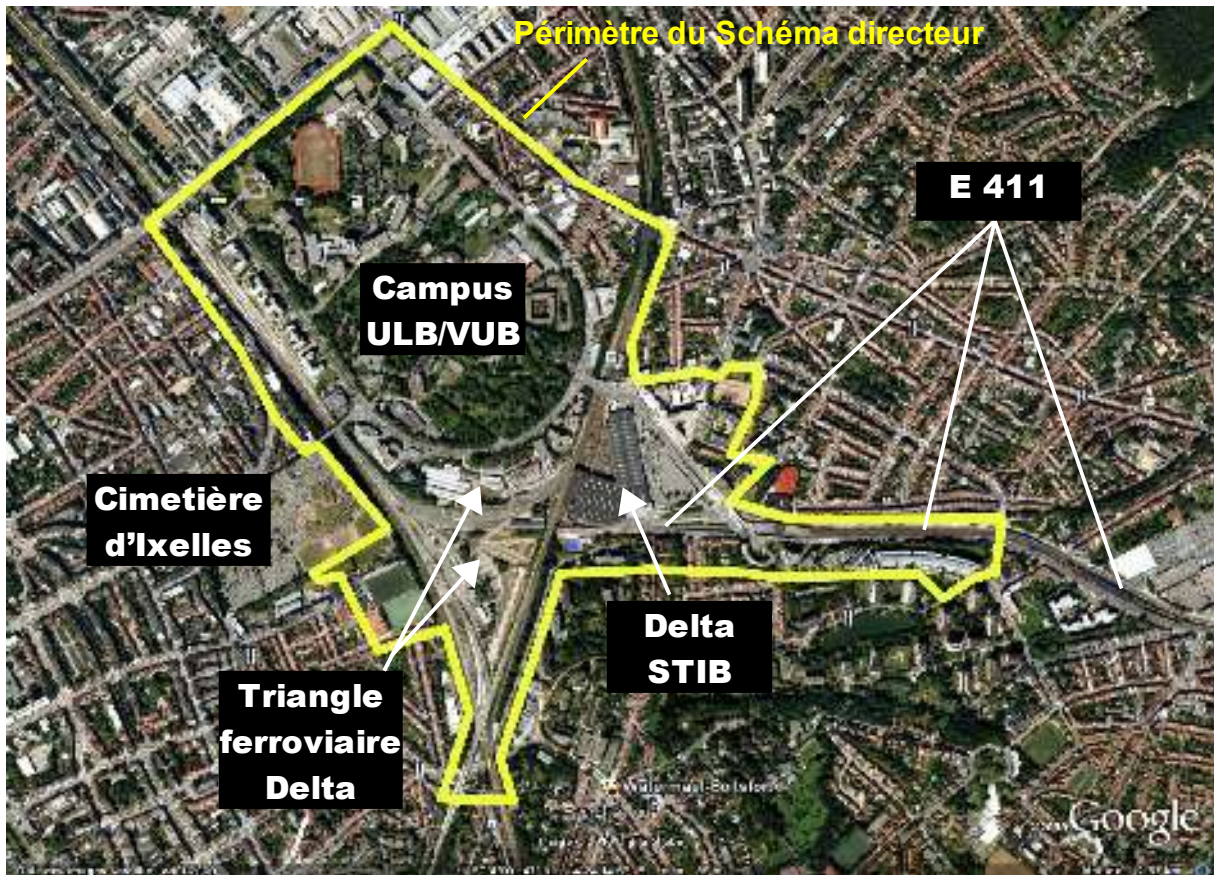
La presse a fait état le 4 février du dévolu de la Commission européenne pour le site de Delta à Auderghem pour y implanter son second pôle de bureaux à Bruxelles (250.000 m² de bureaux, plus une nouvelle école européenne et une crèche) au grand dam de la Région qui planifiait ce nouveau pôle sur le site de Josaphat à Schaerbeek. Cette révélation met un terme à plusieurs années de suspens tout relatif puisque les cliniques du CHIREC ont-elles aussi fait part fin 2009 de leur intention de rassembler le long du boulevard du Triomphe trois de leurs implantations bruxelloises. Ce projet de clinique de 500 lits, s'il se réalise, devrait se voir flanqué d'un hôtel, de commerces et de 1.000 emplacements de parking.

Ce déballage de projets de grande ampleur intervient alors que le Gouvernement régional a entre ses mains le schéma directeur pour l'aménagement du site Delta depuis juillet 2009 pour ce site qui a été acquis par la Région en 2005¹. Le Gouvernement n'a encore pris aucune position quant aux orientations qui y sont contenues. Lorsque le gouvernement aura arrêté les options du schéma directeur, des plans d'aménagement réglementaires (PPAS) devront être établis pour fixer le cadre de l'urbanisation dans le respect des orientations du schéma directeur. Ce n'est qu'à ce moment que la concrétisation pourra être entamée, ce qui situe l'entame des travaux d'aménagement au plus tôt en 2012-2013.

L'ARAU a pu se pencher en primeur sur ce document, soigneusement rangé depuis juillet 2009 dans un tiroir du gouvernement. À la question d'une parlementaire, par ailleurs ex-échevine de l'urbanisme à Watermael-Boitsfort, commune limitrophe, le 9 décembre au

¹ Pour un montant de 98 millions d'Euros avec les sites de Josaphat (25ha), du Moensberg et de Haren (avenue de Vilvorde)

Parlement régional, de savoir si Delta était destiné à l'implantation de la Commission européenne, silence radio de Charles Picqué.



Sa lecture ne manque pas d'estomaquer le lecteur. Les options proposées sont en effet fondamentalement inquiétantes : par exemple, sur l'opportunité d'installer le deuxième pôle européen à cet endroit ou quant à l'importance des infrastructures routières proposées, à leur prolongement dans la ville et à leurs conséquences en terme de pollution et de coûts pour les bénéficiaires (l'Europe et le CHIREC) mais aussi pour les pouvoirs publics.

1. Présentation du schéma directeur de juillet 2009

Le schéma directeur est établi sur trois communes : Auderghem principalement, Watermael-Boitsfort et Ixelles à la marge.

Son périmètre comprend le campus de la Plaine et les quartiers riverains, les terrains de sport d'Ixelles, le quartier Beaulieu-Delta en bordure de l'avenue J. Cockx et l'arrivée de l'autoroute E411 jusqu'à Demey, y compris le site de l'hypermarché Carrefour. Au cœur de ce schéma se trouve le triangle ferroviaire Delta, occupé par des ateliers de la SNCB. C'est ce triangle de 9,8 ha qui a été acquis par la Région en 2005².

L'étendue du périmètre vise à rencontrer deux objectifs :

- faciliter la mobilité routière dans cette partie de ville en construisant de nouvelles infrastructures ;

² 98 millions d'euros ont été déboursés par la Société d'acquisition foncière de la Région pour l'ensemble des terrains ferroviaires rachetés à la SNCB, soit un prix moyen de 350€/m².

- urbaniser le site ferroviaire. Cette urbanisation est censée contribuer à financer les infrastructures routières.

Autrement dit, les ingénieurs de la Région ont trouvé le pigeon susceptible de financer un triple pontage : de l'autoroute, de la voie de raccordement SNCB et d'une dalle à Delta.

1.1. Rapide survol des contraintes et du potentiel du site : un site enclavé et bruyant

Le triangle ferroviaire acheté par la Région recouvre une superficie d'un peu moins de 10 ha. Il est enclavé par le relief (avec une différence de niveau entre le boulevard du Triomphe et le site en question d'environ 10 m au point le plus élevé) et par les infrastructures ferroviaires. En effet, il est bordé à l'est par la ligne 26 Malines-Hal circulant sur un talus (voir photo) et à l'ouest, par le faisceau de voies de la ligne 161 Bruxelles-Namur et du futur RER (voir photo). Une voie de raccordement entre la gare SNCB Delta et la gare d'Etterbeek coupe le site en deux.

Autre contrainte, l'exploitation des lignes ferroviaires et du dépôt de métro Delta (STIB) qui génèrent ensemble d'importantes nuisances sonores.

La partie réellement aisée à urbaniser à faible coût concerne les terrains en bordure du boulevard du Triomphe. Pour le reste, pour accéder au triangle Delta, il faut soit passer en dessous des lignes de chemin de fer soit passer au-dessus. Le schéma directeur a retenu cette dernière option, jugée plus réaliste. Ce choix nécessite d'importants travaux d'infrastructures, que ce soit pour le passage proprement dit (un pont au-dessus des voies de chemin de fer doit être situé à au moins 6 mètres de hauteur) que pour isoler du bruit et rattraper les niveaux (construction sur dalle nécessaire comme à la gare du Luxembourg).

L'avantage de ce site réside principalement dans sa proximité avec les gares SNCB de Delta, d'Etterbeek et de Watermael (future halte RER) et la station de métro Delta. L'aboutissement de l'autoroute E411 et la présence des grands axes comme les boulevards du Triomphe et Général Jacques participent à l'accessibilité dite « multimodale » (c'est-à-dire par train, par métro, par bus et par voiture).

Au niveau planologique, le terrain en bordure du boulevard du Triomphe est réservé pour les industries urbaines alors que le triangle ferroviaire est dévolu comme zone de chemin de fer.

1.2. Quelles sont les options principales du schéma directeur ?

Sur base du cahier des charges défini par le Gouvernement régional, le schéma directeur pose comme principe d'améliorer la circulation routière dans cette partie de ville. Pratiquement, cela signifie (1) isoler les quartiers habités du trafic de transit entrant et (2) fluidifier le trafic en sortie de ville.

Comment s'y prend-il ?

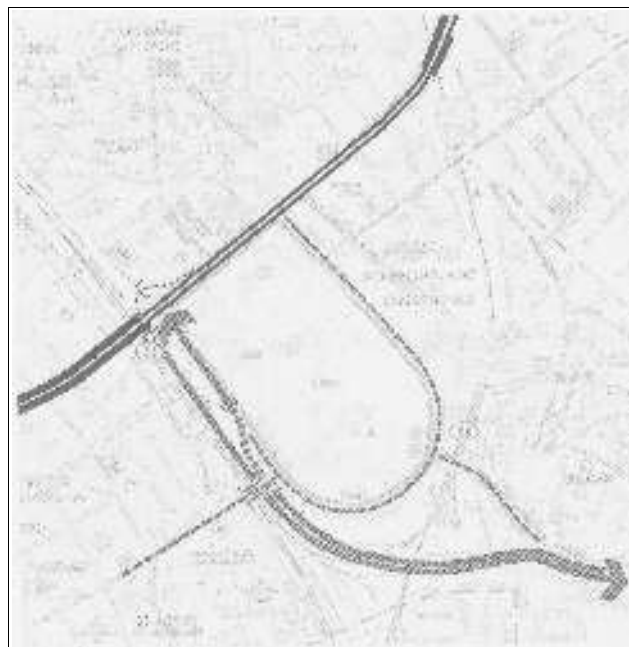
➔ *Faire pénétrer l'autoroute en ville*

Tout d'abord, le schéma directeur prévoit la prolongation de l'autoroute E411 jusqu'au boulevard Général Jacques, au départ de la gare d'Etterbeek.

Dans les premières esquisses du document, cette liaison ne devait servir qu'à la sortie de ville. Dans sa version finale, c'est la circulation sortante **et** entrante qui est canalisée sur ce nouvel axe. En sortie de ville, un tunnel permettrait aux voitures de rejoindre l'E411 en venant de Montgomery, à l'image de ce qui se fait à l'échangeur du boulevard Reyers et de l'E40 ; les voitures venant de La Cambre effectuant un simple virage à droite devant la gare d'Etterbeek. En entrée de ville, les voitures emprunteraient l'autoroute prolongée et se connecteraient directement au boulevard de la Plaine avant de rejoindre le boulevard Général Jacques via un carrefour à feux.

De cette manière, le schéma directeur escompte protéger les quartiers habités du trafic de transit. En outre, la facilitation de la sortie de ville est assurée grâce à la présence du tunnel en sortie de ville sur le boulevard G. Jacques.

Sur le triangle ferroviaire, l'autoroute passerait en tunnel sous les lignes de chemin de fer avec des parkings de part et d'autres.



Source : plan directeur de la moyenne ceinture

➔ ***Créer un parking de dissuasion : aspirer les voitures***

Deuxième projet, le schéma directeur propose des parkings de dissuasion à hauteur du dépôt de métro Delta et dans le triangle ferroviaire. On parle ici de minimum de 1.000 places de parking (1.800 dans le plan directeur de la moyenne ceinture). Des bretelles d'autoroutes permettent de relier le tout. Au tarif de 50.000 euros la place de parking, cela fait cher le gramme de particule fine.

Un système de navette ferrée devrait permettre de relier ces parkings aux gares de chemin de fer et à la station de métro situées en périphérie du site.

➔ ***Construire de nouveaux quartiers sur dalle ?***

Enfin, le schéma directeur prévoit la construction de nouveaux quartiers : des logements sur le site du parking de dissuasion actuel de Delta et en bordure d'une

dalle de couverture sur l'E411 (entre 48.500 m² et 58.000 m²), des bureaux (200.000 m²) sur le triangle ferroviaire avec un ensemble mixte (entre 192.500 m² et 218.000 m²) à front du boulevard du Triomphe³.

1.3. Quels sont les enjeux liés à la mise en œuvre de ce schéma ?

En raison des contraintes physiques propres au triangle Delta (relief, lignes ferroviaires), la concrétisation des options du schéma suppose la réalisation d'infrastructures de couverture des voies, des ponts et passerelles et la création d'une dalle sur la plus grande partie du site. Ceci sans compter les coûts nécessaires à la prolongation de l'autoroute, des tunnels, des parkings de dissuasion, etc.

Ces infrastructures ne sont pas gratuites, loin de là. Pour rentabiliser cet investissement, la Région n'aurait d'autre choix que d'admettre à cet endroit des activités très rémunératrices pour un investisseur privé, à moins que de gaspiller la manne de Beliris.

2. L'Europe à Delta : quelle opportunité ?

L'opportunité d'installer la Commission européenne à cet endroit doit être questionnée.

La récente décision de la Commission européenne de s'établir à Delta signifierait donc qu'elle veut développer 250.000 m² de bureaux projetés sur le triangle ferroviaire. À ces m², s'ajouteraient une école et une crèche européennes.

Le schéma directeur a prévu l'installation du pôle bureaux de la Commission mais n'a pas pris en considération la demande d'une nouvelle école et d'une nouvelle crèche. Celles-ci sont juridiquement possibles sur le terrain à front du boulevard du Triomphe, au détriment dès lors du CHIREC⁴.

2.1. Des marges de manœuvre nulles : la Commission veut-elle un nouveau ghetto ?

La dévolution de ce site aux besoins de la Commission européenne ne laissera pas de marges de manœuvre pour l'aménagement de ce site pour plusieurs raisons :

- avec 250.000 m² projetés, soit ¼ du million de m² de bureaux occupés par la Commission à Bruxelles⁵, le site restera figé pour de très nombreuses années sans la possibilité d'introduire d'autres activités comme du logement ou des activités économiques. Cet aspect sera renforcé par la politique de sécurité de la Commission qui voit d'un mauvais œil toute cohabitation avec des activités (logement compris) tierces sur un même site ;

³ Le schéma directeur propose deux variantes pour le triangle ferroviaire : un quartier mixte de bureaux, de logements et d'industries urbaines ou un quartier exclusivement composé de bureaux. Avec la récente annonce du choix de la Commission européenne pour le site Delta, c'est donc cette dernière option qui doit être analysée sous réserve d'une décision contraire du gouvernement (cfr. les alternatives proposées par l'ARAU).

⁴ Un accord de principe existe entre la Région et le CHIREC pour construire sur les sites aujourd'hui occupés par les cliniques, 115 logements. Il n'existe pas d'indication sur la résolution de cette quadrature.

⁵ Ces 250.000 m² devraient permettre de loger plusieurs services de la Commission (la politique immobilière de la Commission tend à consacrer un immeuble par direction générale avec des immeubles de minimum 50.000 m² ou 100.000 m². Voir Communication de la Commission COM 2007 (501), http://ec.europa.eu/oib/doc/com2007_501/getdoc_fr.pdf

- la Région et la commune d'Auderghem n'auront qu'un seul interlocuteur, et de poids, qui orientera l'aménagement de « sa » zone. La création d'un « campus » européen à cet endroit renforcera la fermeture du site par rapport à la ville ;
- comment gérer les éventuels futurs besoins de la Commission qui pourrait être amenée à vouloir concentrer davantage de services sur une zone étriquée et, surtout, enclavée ?

Le site de Josaphat, poussé par la Région, offrirait davantage de souplesses à cet égard en raison de l'ampleur du site et des connexions avec les quartiers riverains.

2.2. La Région s'est tiré dans le pied dans ce dossier

La Région n'est guère favorable à la création d'un nouveau pôle européen à cet endroit car Josaphat lui semblait, à raison, davantage convenir à la création d'un nouveau quartier européen. À ce titre, le Plan de développement international de la Région (PDI – dévoilé en 2007) avait recommandé de créer sur le site ferroviaire Delta outre un pôle intermodal, « *du logement et des activités d'industrie urbaines* ».

Toutefois, la Société d'acquisition foncière (SAF), sous la tutelle régionale, avait néanmoins cru bon de remettre la candidature du site pour accueillir les institutions européennes.

Quand la main gauche feint d'ignorer ce que fait la main droite...

2.3. Une accessibilité en transport en commun galvaudée

Le schéma directeur et le PDI, pour ne citer que ceux-là, martèlent l'excellente desserte potentielle multimodale de Delta : deux lignes de train avec des arrêts pas trop éloignés, peut-être un jour⁶ le RER, une ligne de métro, des bus, et plus loin des lignes de trams à haut niveau de service...

Or, la présence de l'Europe à cet endroit ne constituerait pas l'exploitation optimale des ressources du lieu : la connexion avec l'autoroute entraînerait un report conséquent des usagers des transports en commun vers la route. En effet, l'installation de services de la Commission à Beaulieu a fait chuter la part des fonctionnaires se rendant à leur travail en transport en commun au profit de ceux utilisant leur voiture : on est passé d'une proportion de 70 % en transport en commun à seulement... 30 % ! L'explication est connue : la proximité d'une route à grand gabarit et des axes de communications routiers concurrence directement l'usage des transports en commun, **d'autant plus si les travailleurs habitent préférentiellement dans le croissant sud-est de la Région**. Ce scénario ne fera que se répéter avec l'implantation de nouveaux services à Delta d'autant que le nombre d'emplacements de parking autorisés pour ces futurs bureaux devraient être compris entre

⁶ Voir Patrick Frenay, *Pour un projet de développement territorial associé au RER bruxellois. Essai de mise en évidence des facteurs déterminants fondamentaux*, Brussels Studies, 2009. La date de 2016 annoncée par la SNCB est infaisable, dit cet expert.

2500 et 4166, en fonction des critères retenus⁷ ! Autant de facilités offertes à l'usage de la voiture sans tirer profit de la présence des transports en commun.

La réalisation des options de ce schéma directeur seraient susceptibles d'entraîner des effets induits catastrophiques (et envisagés dans le plan directeur de la moyenne ceinture, comme l'enterrement du tram sous le boulevard Général Jacques). Sous terre les Bruxellois !

3. Plus de pollution : merci à l'Europe !

Si la « nouvelle » entrée de ville proposée par le schéma directeur a le mérite d'isoler les quartiers habités du trafic de transit et d'éviter la diffusion des voitures dans les quartiers, elle ne fait que reporter la congestion automobile sur le boulevard Général Jacques sans s'attaquer au nombre de voitures entrantes dans Bruxelles.

Cette option se fait au prix de la réalisation d'infrastructures routières de grande ampleur : autoroute, tunnels, parkings de dissuasion à l'intérieur de la ville, milliers de places de parkings privées... Les solutions préconisées dont des tunnels sous les voies de chemin de fer constituent autant de coûts et de difficultés supplémentaires à l'urbanisation de ce site. Le serpent qui se mord la queue en quelque sorte.

Quel en serait le bénéfice pour la ville ? Aucun. D'autant que le nombre d'emplacements de parking à cet endroit entraînera l'engorgement des quartiers riverains, effet inverse de celui recherché. Bruxellois, humez donc cet air vicié !

Faute de vouloir s'attaquer au véritable problème de réduire la pression automobile sur Bruxelles (prévu par le Plan régional de développement depuis 2002 !⁸), la Région, en définissant le cahier de charge du schéma directeur, s'est enfermée dans une logique de plomberie, abandonnée ailleurs depuis bien longtemps, où le trafic auto se résume à des tuyaux à interconnecter. Cela revient à vouloir bricoler un robinet pour juguler une inondation. Voilà ce que c'est que de laisser le pouvoir aux ingénieurs.

Tôt ou tard, la Région sera confrontée à ce qu'elle esquivait aujourd'hui : s'attaquer à l'usage immodéré de la voiture en ville.

4. Un budget difficilement maîtrisable pour un résultat nuisible

Réaménagement de la place Rogier au rabais, abandon de moult projets d'envergures, plans inexécutés ou inachevés, la Région s'est fait une spécialité ces dernières années de mener des études « ambitieuses » sans qu'elles n'aboutissent à un résultat concret (fort heureusement bien souvent). En cause principalement : les budgets à sec et pour longtemps. Le recours au providentiel Beliris est généralement présenté comme la solution de

⁷ Le Règlement régional d'urbanisme prévoit 1 emplacement par tranche de 60 m² en zone moyennement desservie par les transports en commun (ce qui est le cas aujourd'hui du triangle ferroviaire sur lequel viendraient s'implanter les bureaux de la Commission) ou 1 emplacement par 100 m² de bureaux si la zone est mieux desservie (ce qui pourrait être le cas dans un avenir proche pour le triangle Delta).

⁸ L'OCDE elle-même demandant à ses États membres d'imaginer des solutions notamment fiscales pour réduire le flux automobile, voir *L'impact environnemental des transports. Comment le découpler de la croissance économique ?*, OCDE 2006.

financement pour les projets démentiels d'infrastructures soutenus par les ingénieurs de cette Région.

Car les coûts de réalisation de l'ensemble des options de ce schéma directeur ne sont pas anodins. L'auteur de projet estime le coût à un peu plus de 103 millions d'euros, dont par exemple 10.500.000 € rien que pour le parking de dissuasion, sans compter, bien entendu, les coûts de construction des immeubles.

Il ne s'agit que d'un ordre de grandeur. Il suffit de se remémorer la saga de la dalle sur la gare du Luxembourg pour se rendre compte qu'il peut y avoir un gouffre entre le budget et la facture finale. De même pour ce qui concerne le calendrier de réalisation...

Outre l'inépuisable Beliris (dont la liste des projets qui nécessiteraient son intervention ne cesse de s'allonger), il va de soi qu'un recours au privé sera nécessaire pour financer les infrastructures, par exemple sous forme de charges d'urbanisme, ce qui nécessitera évidemment d'augmenter la densité des bureaux pour rentabiliser, augmentant automatiquement (merci le RRU) les places de parking... Bien entendu, le Fédéral via Beliris pourrait être incité à payer la note au nom de l'accessibilité de Bruxelles depuis la province au profit de la voiture et au détriment donc de la qualité de vie des Bruxellois. Le retour aux bonnes vieilles méthodes d'incitation à l'exode urbain des années 60 n'est jamais très loin.

Question au gouvernement : faut-il consacrer ces sommes (pour autant qu'elles existent) à ce projet ou les orienter vers les besoins réels des Bruxellois comme le logement ou des transports en commun de surface efficaces (voir Cityvision⁹) ?

5. Que propose l'ARAU ?

Puisque le gouvernement régional ne s'est pas encore prononcé sur l'avenir de ce schéma, l'ARAU lui propose donc, avant qu'il ne commette l'irréparable, des alternatives d'approches pour ce site.

5.1. Définir ses priorités dans le développement des zones leviers

Le site de Delta est une zone levier au PRD. Le Gouvernement n'avait pas caché sa préférence de voir se développer le site de Josaphat comme nouveau pôle européen. L'ARAU avait proposé cette idée en 1982. L'ouverture à urbanisation du site Delta pour la Commission va maintenir une friche urbaine (Josaphat) dont la Région pourra difficilement mener à bien l'urbanisation. L'ARAU propose dès lors au Gouvernement de geler le site de Delta en tant que site en faveur de l'implantation de services de la Commission tant qu'une solution n'est pas trouvée pour Josaphat.

L'ARAU a toujours dit et répété que Josaphat était la meilleure option pour accueillir un nouveau pôle européen. Josaphat est situé à 2,1 km à vol d'oiseau du rond-point Schuman (et Delta à 3,2 km). La Commission ne choisit-elle Delta que par volonté d'enclavement, d'accessibilité bagnole et de prédilection résidentielle pour le sud de la Région ?

⁹ Voir <http://www.arau.org/docs/presse/09-10-23.pdf>

5.2. Delta doit aussi accueillir des industries urbaines

L'ARAU soutient la création d'industries urbaines à cet endroit, par exemple dans le cadre d'une mixité de fonctions avec du logement social conformément au terme de l'accord de majorité régionale de 2003 :

- il manque de la place pour des industries urbaines d'une certaine catégorie à Bruxelles. Les responsables de l'expansion économiques de la SDRB cherchent des terrains pour y développer ce type d'activités. Voilà l'occasion, d'autant que le terrain appartient déjà à la Région ;
- le site est enclavé et isolé des quartiers habités : des activités économiques éventuellement bruyantes peuvent donc facilement s'insérer à cet endroit ;
- ces activités permettraient de conserver des terrains disponibles pour d'autres besoins si le tissu économique se modifie ultérieurement, ce qui n'est guère envisageable pour d'autres fonctions comme les bureaux ou les logements ;
- Les quartiers environnants n'ont pas besoin de l'Europe, ils sont déjà nantis. Par contre, implanter les institutions européennes plus au Nord pourrait contribuer à lutter contre la dualisation sociale et spatiale qui pénalise Bruxelles. Et la Région a délivré en 2006 (!) un permis pour une école européenne à Laeken ;
- l'ARAU rappelle par ailleurs que tout terrain public doit être prioritairement affecté à une portion de logement social, les besoins étant criants et les terrains rares.

5.3. Il faut réduire en amont le flux entrant à Bruxelles

Lorsqu'en décembre 2003, le viaduc des Trois Fontaines a été fermé en partie suite à un incendie, l'action de l'ARAU en faveur de sa démolition a permis de lancer le débat sur la place de ce type d'infrastructure en ville, en exigeant la réalisation d'une étude d'incidences. Le bourgmestre d'Auderghem, Didier Gosuin, a lancé en 2007 un concours d'idée pour aménager un boulevard urbain à cet endroit, assorti de l'impératif de resserrer les boulons à l'entrée de Bruxelles.

L'ARAU demande au Gouvernement qu'il abandonne les options d'infrastructures routières telles que présentées dans le schéma directeur et se positionne en faveur de la réduction des capacités entrantes à l'entrée de la Région avec la démolition des viaducs des Trois Fontaines et Herrmann-Debroux au profit de l'aménagement d'un boulevard urbain digne de ce nom. Comme leur nom l'indique les parkings de dissuasion doivent être situés en amont de la ville et non pas attirer des voitures jusqu'à la moyenne ceinture d'autant que le rêve de prolongation à travers les quartiers habités d'Ixelles jusqu'au rond-point Schuman, évité dans les années 60, n'a visiblement pas encore été abandonné.

Conclusions

L'ARAU a analysé le schéma directeur Delta qui stagne discrètement sur la table du Gouvernement régional depuis juillet 2009.

Les options de base de ce document, si elles sont « ambitieuses » à premières vues, constituent une menace pour la qualité de vie : prolongation de l'autoroute de pénétration jusqu'au boulevard Général Jacques, présence d'un bloc de bureaux sur le triangle ferroviaire avec des milliers de place de parking, création d'un parking de dissuasion en ville, coûts de réalisation...

L'ARAU demande dès lors au Gouvernement :

1. de ne pas adopter ce schéma directeur en l'état ;
2. d'orienter clairement l'implantation du nouveau pôle de bureaux de la Commission européenne en faveur de Josaphat. L'absence de marges de manœuvre laissée en cas d'implantation massive à Delta et l'absence de valeur ajoutée en terme d'accessibilité par rapport au site ne plaident pas pour une telle implantation aujourd'hui à moins de revoir les dispositions en matière de stationnement et d'entrée de ville ;
3. de réserver une partie significative du site à de l'industrie urbaine et à du logement social, éventuellement avec d'autres activités (équipements...) ;
4. d'abandonner le projet de prolongation de l'autoroute E411 et la construction de parking de dissuasion à cet endroit. Ces projets ne solutionneront pas les problèmes de mobilité à Bruxelles, ils ne feront que les renforcer. Outre les sommes d'argent nécessaires à leur réalisation, leur présence constituera autant d'obstacles supplémentaires à la viabilisation du site. Dès lors, il doit réduire de 20 % la pression automobile à Bruxelles en agissant directement sur une partie des flux de voitures et en démolissant les viaducs des Trois Fontaines et H.-Debroux pour transformer cet axe en boulevard urbain.

Comment la Commission européenne pourrait-elle, d'un côté imposer une procédure d'infraction à la Région pour dépassement du seuil de particules fines et de l'autre, à Delta, justifier la pénétration d'une autoroute au cœur de la ville ?

Pour toutes informations complémentaires, veuillez contacter Madame Pauthier, Directrice de l'ARAU, au 0477 33 03 78.