

Voici des remarques de différents répondants anonymisés ici, à joindre au PV de la réunion de concertation:

Répondant 1

Le document avec le plus de remarques étant AD_B16_12_Note descriptive_L.pdf , par défaut les n° de page mentionnés ci-après font référence à ce document, sauf si spécifié.
En italique : le texte de ce document pour une localisation aisée.

Modification de l'accès cyclo-piétons

Page 3 : Cette pente résulte de la *topographie du terrain naturel* et de la *forte déclivité* à cet endroit.

Ce constat confirme ce que nous avons exprimé au porteur du projet depuis le début, à savoir que le site choisi est inadéquat pour l'implantation d'un hôpital et n'est pas en adéquation avec l'objectif de respect du principe STOP mis en avant par le porteur du projet pour avaliser celui-ci sur les aspects de mobilité.

La note mentionne l'objectif de réduire les pentes du chemin des Charrons et procède en rallongeant le tracé au moyen de lacets pour le moins sinueux. Mais le chemin reste pentu et est maintenant plus long ce qui n'adresse finalement pas le problème d'accessibilité, en particulier pour les PMR qui ne viendraient pas en voiture.

Venant de l'Ouest, comme le nouveau parcours redescend encore plus bas, le dénivelé positif est plus important et donc la pénibilité de l'accès est finalement augmentée, le contraire de ce qui est prétendu par le porteur du projet.

Page 4 : On note que les plans se focalisent sur la partie la plus au Nord-Est du chemin/sentier et **ne montre pas** la partie qui rejoint le chemin logistique et le longe ensuite pour remonter au nord du parking vers l'est. Cette partie a pourtant été modifiée aussi. Les pourcentages des pentes du chemin logistique et celles du sentier, pourtant proche et parallèle à ce niveau, diffèrent énormément (1% < 4,7%), pour présenter une moyenne sous les 5%. Il semble pourtant que plusieurs courbes de niveaux sont coupées avant et après cette partie parallèle, quelles sont les pentes réelles avant et après , sur quelles distances?

On constate cela dans tous les documents à l'exception des plans globaux mais qui eux ne montrent pas les valeurs des pentes ou coupent les vues. Certaines valeurs semblent parfois erronées (voir 2§ plus loin)

Dans le plan PL_0012_Coupe profil chemin Charron (bis).pdf, le tracé du profil cyclo-piétons dans le "profil chemin d'accès cyclo-piéton au chemin de Louvranges" ne suit pas le tracé en question entre les points c et d (voir le petit plan en bas à droite au-dessus des références), les plans relatifs au chemin cyclo-piétons ne montrent jamais cette section d'une seule traite, dans ce profil les valeurs des pentes ne correspondent pas au nouveau tracé entre c et d mais bien à l'ancien tracé. Cela cache intentionnellement que la pente reste supérieure à 5% pour rejoindre le chemin logistique. et lorsque le chemin cyclo-piétons reste parallèle au chemin logistique à 1% , le chemin cyclo-piétons lui affiche 4,7%. Lorsque la pente du chemin logistique est à 6% , rien n'est mentionné sur le chemin cyclo-piétons. A nouveau ces informations erronées ou cachées influencent les décideurs. Ma confiance dans le porteur du projet n'est pas prête de s'améliorer.

Difficile d'expliquer comment on gagne 4% de pente lorsque les extrémités ne changent pas d'altitude, la lisibilité est à nouveau pénible : 2 valeurs d'altitude côte à côte différentes (119 et 118,4)... *Figure 16 : Evolution de la pente menant à l'entrée principale (source : ASSAR) page 23 dans le document AD_A07_3_Note_complémentaire EIE.pdf.*

Figure quasi identique page 017 de AD_B16_12_Note descriptive_L.pdf MA.7 · Voirie interne

Dans les 2 cas on ne voit jamais la suite jusqu'au parking vélo.

Le description du tracé modifié est également tronquée page 50 dans le document AD_A07_3_Note_complementaire EIE.pdf. On n'y montre même pas la trace. Cette manière de procéder est scandaleuse et mériterait des sanctions de la part l'ordre des architectes.

Page 11 : *En-dehors de ces deux extrémités, la zone tampon ne comporte pas de modification.*

Attention à ne pas interpréter que le « chemin vers la voirie logistique n'est pas modifié », voir remarque à propos de la page 4 ci-avant. En effet suivant les présentations, la ZT est étroite (par définition du SOL) ou large (par présentation du porteur de projet pour prétendre avoir agrandi la ZT), mais dans ce dernier cas, l'aile de psychiatrie et le chemin logistique se trouve dedans...

Page 11 : *Suite à l'adaptation du tracé chemin cyclo-pédestre aux deux extrémités, les modifications dans ces deux zones sont extrêmement limitées et concernent principalement le déplacement de plusieurs arbres et arbustes récemment plantés et l'abattage de quelques arbres existants. Ces derniers seront remplacés par des éléments plus jeunes. Les arbres à abattre sont repérés sur plans. En-dehors de ces deux extrémités, la zone tampon ne comporte pas de modification. Toutes les dispositions prévues dans le projet relatives à la protection de la faune et de la flore restent inchangées.*

Pourtant le début de l'extrémité au Nord-Est sera impacté de manière à rapprocher le sentier le long des jardins de 3 maisons et d'abattre au moins un arbre (existant avant l'aménagement de la ZT) qui fait écran avec la partie supérieure du sentier, ces maisons au moins seront affectées par de tels changements. Le Débroussaillage en septembre 2023 a déjà supprimé le massif de ronces qui protégeait ces habitations des cambriolages, du moins était fort dissuasif ; avec ce nouveau changement cela devient une invitation au repérage et est inacceptable en terme de respect de la quiétude et de la vie privée de ces habitants. En plus le gain pour la pente est mineur à cet endroit. L'éclairage nocturne nombreux à cet endroit et « intermittent » du chemin serait une nuisance pour ces habitations dont les chambres donnent sur l'arrière.

Les "dispositions prévues" ont été de détruire 60 ares de broussailles sauvages et abondantes qui retenaient les eaux bien mieux que les noues actuelles et protégeait une petite faune importante. Un écran végétal quasi impénétrable.

Page 20 dans AD_A07_3_Note_complementaire EIE.pdf il est difficile de dire quels arbres seront encore présents au final ; la légende masque la lecture...

Page 3 : *Pour garantir la stabilité des chemins, des murets de soutènement sont réalisés au moyen de gabions.*

La pose de gabion à mi-hauteur, en particulier dans les 3 virages au plus bas, constitue des obstacles particulièrement dangereux en cas de chute ou sortie du parcours. Au vu des pentes, la descente peut s'avérer très rapide et surprenante avec de telles épingles à cheveux.

Le comble est que pour secourir quelqu'un dans cette zone les services d'urgences devront parcourir au moins 4km pour rejoindre un blessé en empruntant le chemin de Vieusart puisque le chemin des Charrons n'existerait plus. Il y a donc bien réduction de la mobilité en supprimant le chemin des Charrons

Page 5 : *Le tracé du Chemin des Charrons a été adapté pour améliorer encore la mobilité douce et les liaisons de l'hôpital depuis et vers les quartiers environnants.*

Le nouveau chemin a été privilégié pour offrir, aux piétons, aux cyclistes, aux PMR, au personnel, aux patients,... des circulations et des accès adaptés et confortables dans un environnement apaisé, éloigné du domaine public.

Faux : le chemin des Charrons (voirie macadamisée) utiliserait le Sentier i31 (avec tous les inconvénients mentionnés ci-avant) et donc disparaît. Cette suppression du Chemin des charrons et/ou du sentier i31 n'est pas acceptable et va à l'encontre du respect ou amélioration du maillage des modes actifs. Au final ce maillage est réduit et rendu plus contraignant.

En maintenant des pentes toujours proches de 5% on ne peut décemment pas prétendre que cet accès est adapté à des usagers d'un hôpital. De plus les pentes du "Profil chemin cyclo-piéton Sud-Ouest" proposé en 2024, même si rallongé, avait des pentes de maximum 5% aussi .
(PL_0010_Coupes_01sur03_AA-BB-CC.pdf du dossier 2024)

Page 11 : *Le tronçon cyclo-pédestre, venant du Chemin de Louvranges, et celui du Chemin des Charrons, venant de Wavre, traversent les deux extrémités Est et Ouest de la zone tampon.*

Pour « venant de Wavre » lire plutôt « venant de la N4 et LLN-Ottignies » , Wavre est plutôt du côté du chemin de Louvranges. Il est clair que les modes actifs venant de LLN ne sont pas souvent considérés. C'est pourtant ceux qui sont le plus susceptibles de venir avec le moins de dénivelé, du moins jusqu'à l'entrée du chemin des Charrons sur la N4.

Page 13 : *L'accès à l'hôpital, en lien avec la mobilité douce, pourra se faire en empruntant le Chemin des Charrons. Comme cela a été décrit au point MA.2, les pentes ont été adaptées pour le rendre accessible aux PMR.*

Prétendre avoir adapté les pentes pour les PMR est un manque de respects pour ces personnes. Les dénivelés restent important et le parcours devient plus longs.

Page 14 : *L'accès à l'entrée principale (rez-de-chaussée), peut se faire depuis le Chemin des Charrons en traversant la voirie logistique et en suivant le trottoir longeant la sortie carrossable des urgences (niveau -01).*

Le cheminement depuis le sentier modifié, pour rejoindre par le -1, est accidentogène; il faut traverser 3 voies au même endroit pour rejoindre l'accès via le -1. De plus les véhicules d'urgence ou tout véhicule sortant par la voie de gauche est inhabituel et très dangereux.

Cela obligera les services d'urgence à déclencher leur sirène à chaque sortie, à un endroit qui donne sans retenue de bruit sur le quartier Nord.

L'accès au rez-de-chaussée pour les cyclistes n'est jamais décrit, sans doute parce qu'il est impossible (la descente depuis le niveau 0 étant à sens unique et les 2 voies qui feraient face à des cyclistes venant initialement de la voie de gauche, en remontée alors.

Le parking vélo situé au -1 est dédié au personnel , donc fort probablement avec un accès sécurisé. Rien ne modifie cet aspect dans les récentes modifications.

Comme déjà rapporté dans la première enquête en 2024, cet aménagement est mal pensé et à revoir complètement. (voir aussi plan 6)

En l'état, le seul cheminement des usagers cyclistes (hors personnel) venant de LLN-Ottignies ou Wavre via la N4 sera de rejoindre l'entrée du parking tout à l'Est et en faire le tour le long de la N25 pour remonter vers le niveau 0 à l'opposé, ceci est loin d'être une amélioration pour les modes actifs. Un détour de au moins 600 m et des dénivelés accentués par rapport la version de 2024.

Page 16 : *MA.10 · Crèche – Accès véhicules d'intervention*

L'accès à la crèche ne considère pas les vélos et vélo-cargos..., cela est pourtant une tendance claire chez les jeunes qui prennent de plus en plus le vélo. En fait aucun autre moyen d'accès que la voiture n'y est considéré. Aucun abris, aucun point de sécurisation . Cela montre encore le tout à la voiture de ce projet qui démontre lui-même que le seul moyen réaliste est la voiture.

Page 19 : *Le projet intègre, sur l'esplanade devant l'entrée de l'hôpital et sous les auvents, un espace couvert, à l'abri des intempéries. Il assure la protection des vélos et des chaises roulantes pour les visiteurs et les patients.*

On ne parle pas de parking visiteurs et patient au -1, ceux-ci devront bien faire un détour comme décrit ci-avant pour rejoindre l'entrée.

En conclusion le nouveau tracé du chemin des Charrons ne permet plus de faire le tour du site, supprime ou remplace le sentier i31 qui est tranquille aujourd'hui et inutilisé la nuit. La liaison depuis la N4 (Ottignies et Wavre Ouest) par le chemin des Charrons pour rejoindre les quartiers Est au chemin de Vieusart (et 4 et 5 Sapins) sera plus difficile et plus dangereuse pour les modes actifs, en particulier pour le PMR, et impossible pour les autres moyens y compris les services de secours. Ce qui réduit le maillage des modes actifs. Les parcours sont dangereux et rallongés de manière inacceptables

Le chemin est rendu encore plus invasif pour les habitants proches dans sa partie Est.

Suppression complète du chemin des Charrons partie Est

En plus de certains aspects de cette suppression déjà évoqués ci-avant :

Page 7 : La zone stabilisée et engazonnée pour la circulation des véhicules appartenant aux sociétés de distribution (impétrants) est adaptée et conservée.

Ce "chemin" suit un parcours similaire au chemin des Charrons actuel, si engazonné les sections de pentes à 12% risquent fort d'être impraticables par temps de pluie...

Pourquoi ne pas garder ce chemin des Charrons macadamisé tel qu'aujourd'hui ainsi que la passerelle cyclo-piétonne au bout, et maintenant supprimée du projet ?

A qui appartiendra ce "chemin" en partie décalé par la nouvelle bretelle de sortie de l'E411 vers les terrains appartenant à la Clinique? qui en assurera l'entretien? A quel coût ?

Page 9 : Le Chemin des Charrons actuel peut être considéré comme étant carrossable même si, compte tenu de son état dégradé, il s'apparente davantage à un chemin de terres destiné à la circulation de véhicules agricoles. Dans sa configuration future et dans les limites de la propriété appartenant à la Clinique Saint Pierre, le Chemin des Charrons sera exclusivement utilisé par les piétons et les cyclistes. La partie longeant la E411 restera accessible aux véhicules mais débouchera sur un cul-de-sac à la limite de la propriété de la CSP.

Le charroi des camions utilisés pour faire une piste d'accès (non autorisée dans le permis de géothermie phase 1) et les gros engins pour les essais de géothermie et les terrassements de la ZT ont détruit le Chemin des Charrons. Chemin qui était jusqu'alors bien carrossable !

Les Photos Google map de juin 2020 le montrent clairement, et la photo de mai 2018 montre même un véhicule, ce chemin était bien occasionnellement utilisé et pas que par « un charroi agricole », Comme souvent le porteur du projet déforme les faits pour justifier ses intentions.

Le chemin des Charrons est dans un état pitoyable aujourd'hui à cause du charroi du porteur de projet qui devra réparer.

(https://www.google.be/maps/@50.695045,4.6202206,3a,75y,141.66h,90t/data=!3m7!1e1!3m5!1s7Mqc7iU-XbT9NFRNz5W5Zw!2e0!6shttps:%2F%2Fstreetviewpixels-pa.googleapis.com%2Fv1%2Fthumbnail%3Fcb_client%3Dmaps_sv.tactile%26w%3D900%26h%3D600%26pitch%3D0%26panoid%3D7Mqc7iU-XbT9NFRNz5W5Zw%26yaw%3D141.66323380154105!7i16384!8i8192!5m1!1e1?hl=fr&entry=tту&g_ep=EgoyMDI1MDMzMzMC4wIKXMDSoJLDEwMjExNjM5SAFQAw%3D%3D)

En janvier 2024 , il n'est toujours pas inutilisé ,malgré l'état pitoyable du chemin, certains ne l'oublieront pas.



L'ajout de l'aire de manœuvre pour remplacer la liaison jusqu'au chemin de Vieusart et N25 montre bien que le Chemin des Charrons n'est pas utilisé que pour des "véhicules agricoles".
L'aire de manœuvre semble un peu juste et est très mal décrite, pour estimer si un semi-remorque parviendrait à y faire demi-tour.

Répondant 2

CHEMIN DES CHARRONS :

En 2024 . tel que le présentait le projet, le chemin des Charrons perd une partie de sa fonctionnalité (en contradiction avec l'objectif d'augmentation du maillage)
Ce n'est pas résolu en 2025, au contraire le sentier i31 disparaît au « profit » d'une voie d'accès pour les modes actifs mal agencée et dangereuse.

Le Chemin des Charrons est une voirie communale carrossable, réservé à la circulation locale et hors celle-ci, seuls les modes actifs l'empruntent. Il va être interrompu et ne pourra plus rejoindre le Chemin de Vieusart de l'autre côté. Sa transformation en passage cyclo-piétons sur la partie du site de la clinique fera l'objet d'une servitude de passage d'utilité publique sur l'emprise de la CSP. (EIE p.281)

Non à l'interruption du Chemin des Charrons qui relie Vieusart à la N4 :

- Il s'agit d'un chemin communal **carrossable** desservant l'arrière des propriétés, et est une des rares **connexions entre l'est et l'ouest** de Wavre sans passer par son centre en particulier pour les modes actifs.
- Si le chemin des Charrons est interrompu il perd ainsi une partie de sa fonctionnalité de mobilité (en contradiction avec l'objectif d'augmentation du maillage des voiries)
- L'arrêt du chemin des Charrons pose problème aux livraisons qui ne pourront faire de manœuvres pour repartir. Aujourd'hui ils déposent leur chargement et continuent jusqu'à l'autre extrémité.

L'aire de retournement est maintenant brièvement évoquée mais n'est pas assez décrite, en particulier à propos des pentes potentielles à l'endroit proposé qui limite la taille des véhicules.

Le dimensionnement de l'aire de retournement n'est pas très clair sur les plans. Un semi-remorque peut-il faire demi-tour ?

- Si le chemin des charrons est coupé, comment rejoindre le chemin de Vieusart, ne fussent qu'à pied ou en vélo, en particulier durant des travaux de plusieurs années ?
- Le Chemin des Charrons a déjà été mis à mal par la clinique pour ses essais de géothermie et l'aménagement de la zone tampon.
- Y a-t-il eu un état des lieux? google street view montre un chemin en bien meilleur état.

Quand sera-t-il remis en état? Et par qui ? La clinique ?

SENTIER i31 :

Non à la suppression du sentier I31 qui relie le chemin des Charrons au chemin de Louvranges et qui est un sentier de fait et qui est englouti dans le futur chemin cyclo-piéton qui serait alors dénommé « Chemin des Charrons » mais n'est absolument pas comparable.

- On perd la quiétude et la faible emprise au sol du sentier i31 (trace sur terre battue le long d'une prairie) avec aucun éclairage et donc aucune nuisance nocturne. Aujourd'hui à part les promeneurs, seuls quelques vététistes arrivent à l'utiliser, avec l'aménagement proposé des véhicules (2 roues) motorisés pourraient l'emprunter.
- Ce sentier n'a clairement pas la même finalité que le chemin cyclo-piéton bidirectionnel, créé dans le projet. Il s'agit d'un sentier champêtre, de promenade dévié du ruisseau du Godru par la végétation. Il est bien visible et présent depuis plus

de 30 ans (carte google map le montre dès la première carte où la résolution le permet), longeant la prairie reliant le Chemins des Charrons au Chemin de Louvranges Rien à voir avec une piste cyclo-piétonne de 3,20 m et dont le revêtement est un mélange terre/pierre de lave 0/8, (EIE p.236), graviers (EIE p.552) et (Plan 10)

- Non à ce nouveau tracé cyclopiéton dénommé Chemin des Charrons : il est dangereux : épingles à cheveux, dénivelé, gabions, ...
Trop proche des riverains : nuisances lumineuses (éclairages spot flash), insécurité, insalubrité, tranquillité, propreté,
- Une mobilité dangereuse et fastidieuse sur le site (croisement de divers types de modes de déplacement)
- Quant aux pentes, quelle garantie qu'elles respecteront un % de dénivelé < à 5% sur **tout** son parcours ?
- Pas de garantie concernant les eaux de ruissellement à maintenir sur le site puisque tout est amené vers l'exutoire du site, à savoir chemin de Louvranges.
- Cela engendrerait des nuisances lumineuses tant pour les riverains que pour la faune, pour la sécurité des usagers.
- Le sentier i31 était sensé rester accessible, pendant les travaux de géothermie et zone tampon. Cela n'a pas été le cas.

Donc pas de modifications de ce sentier i31.

ACCES EXISTANT JUSQU'AU CHEMIN DE LOUVRANGES: (non repris en couleur sur le plan 79)

- . Qui prend en charge cet aménagement? Quand? Comment? Entretien ?
- . Quelle sécurité pour l'arrière des jardins de par un aménagement facilité pour les voleurs ?

ACCES AU CHEMIN DE VIEUSART

. Les virages sont serrés et l'augmentation de la circulation va créer des encombrements conséquents.

. Seul l'accès par la N25 est ouvert à "tous", comment vont accéder les cyclistes , les véhicules PMR, et ceux sans permis depuis le Chemin de Vieusart Sud?

Il y aurait eu de discussion avec la SPW mobilité à ce sujet déjà avant l'enquête publique 2025, or cela ne figure pas dans ce qui a été présenté à l'enquête publique .

A quoi bon faire un EP si ce n'est pas pour présenter les changements qui adressent les problèmes ?

Problèmes qui n'ont pu être évoqués en 2024 , les membres de WNV ayant été empêchés de participer à la réunion de concertation.

VENELLE GASPARD et sentier 54

Non à la suppression d'une partie du chemin n°54 à l'Atlas.

Il a toujours été présent et relie la venelle Gaspard au Chemin des Charrons. Il a été dévié lors de la création de la boucle de la bretelle du chemin de Vieusart passant sous la N25 vers 2007, lorsque le N25 est passée à 4 voies, la SPW mobilité devrait pouvoir le confirmer. Il longe alors la nouvelle « bretelle » mais reste bien une connexion entre le Chemin de Vieusart et la Venelle Gaspard, et le Chemin des Charrons.

Sa fonctionnalité a toujours été présente, ce sont les différents aménagements qui ont affecté son tracé, sa fonctionnalité doit demeurer.

Ces chemins et sentiers forment un maillage entre eux pour les modes doux et actifs.
Le projet ne rencontre pas ces finalités.

CONCLUSION

Les aménagements de voiries proposés ne nous satisfont pas et n'adresseront pas les nuisances que l'augmentation du trafic que pourrait engendrer la présence de la clinique si elle déménageait à cet endroit.

Questions toujours sans réponses :

- . Qui assumera les coûts d'aménagements, d'entretiens, d'interventions en cas d'accident ?
- . Quelles différences et responsabilités entre voiries communales et voiries sur terrain privé ?
- . Comment les secours arriveront-ils sur ces "chemin" (parcours de combien de km pour y arriver ? Aujourd'hui les services d'urgences peuvent emprunter le chemin des Charrons "facilement")

Si ces modifications de voiries devaient voir le jour :

- La commune rétrocede-t-elle son territoire et à quel prix ? Charrons, Vieusart
 - Quel impact financier, de mobilité, environnemental pour les citoyens et les riverains ??
 - Impact financier pour les Wavriens pour l'aménagement de ces voiries ? La clinique prend-elle tout à sa charge ? Rien ne doit coûter à la ville de Wavre ! Il n'y a pas de raison que ce soit les habitants de Wavre qui paye pour de l'utilité publique !
 - Quel connexion envisagée, durable pendant les travaux entre la N4, le Chemin des Charrons, le Chemin de Vieusart, Chemin de louvranges, Venelle Gaspard, sentier I31, chemin n°54 ?
 - Quelle autorité sera à même de faire respecter le permis (cfr zone tampon, p21 24 : le I31 devait resté accessible au public, or apparition de barrières, cadenas, panneaux d'interdiction). Seront-ils bien accessibles ? On parle de 5 année de travaux !
 - Quand et comment ces aménagements de connexions
 - Les citoyens devront-ils faire quel tour et quelle distance pour une balade par manque de connexion et surtout pendant les travaux ? Faudra-t-il attendre la fin de ceux-ci ?
 - Une connexion manque : Comment les cyclistes et piétons venant de Louvain-la-Neuve vont-ils accéder au site ? On a parlé du tunnel aux vaches ? Il existe bien le chemin des cailloux, mais comment arrive-t-il au site ? N'est pas repris par la clinique, mais toute une population qui pourrait venir en mode doux n'est pas rencontrée. Le principe STOP n'est pas rencontré
 - Le tracteur communal pourra-t-il faire demi-tour ?
 - Propreté, salubrité, sûreté, tranquillité, convivialité, commodité de passage dans les espaces publics sur site privés. Qui fait quoi ?
 - Concernant la sécurité : la police peut-elle intervenir : dealer, bagarre, agression, ...
 - Propreté, entretien... de ce nouveau chemin des Charrons est-il entièrement à charge de la clinique ?
 - Qui va gérer la quantité de trafic et concernant le chemin de Vieusart comment la commune va-t-elle gérer le trafic, la sécurité des riverains, le parking sauvage et quelle garantie que les gens vont bien venir par l'autoroute ou la N25 ? et non Chèremont, Vieusart, ...
 - Comment les cyclistes accèdent-ils aux parkings vélos et lesquels ? employés et visiteurs ? Comment garantir le maillage N-S (Wavre-LLN) et O-E (LLN-Grez) vers le site ? Le Chemin des Charrons, carrossable doit rester un maillage entre la N4 et le chemin de Vieusart.
- Nbres de camions et par où vont-ils passer ?

A qui incombe les frais d'égouttage au chemin de Louvranges ?

Élargissement du tracé du Chemin de Vieusart ?

Servitude de passage d'utilité publique : pour combien de temps, qui est propriétaire, à qui incombe les frais d'entretien et qui entretient ?

Perte d'une voiries pour les modes actifs, ce qui est contraire au maillage.

Au niveau environnemental : encore des abattages d'arbres (12) et d'un massif. Perturbation de la faune locale. Mise à mort intentionnelle de la nature, même protégée (chauves-souris et oiseaux) de par la destruction de leur habitat et donc de leur nidification.

Répondant 3

Demande de permis d'urbanisme dispensée du concours d'un architecte autre que les demandes visées aux annexes 5 à 8

Cadre 9 - Décret relatif à la voirie communale : création, modification ou suppression de voirie(s) communale(s)

« Le chemin des charrons passant sur le site du projet est une voirie communale au sens du décret du 6 février 2014 relatif à la voirie communale. **Le projet supprime le chemin des charrons du nord-ouest au sud-est, longeant la N25 et le déplace en le réaménageant pour le relier au chemin du Vieusart à l'est, via l'actuel chemin en limite Nord du site. L'échangeur de Vieusart fait également l'objet d'un élargissement partiel et une amorce permettant la liaison du chemin de Vieusart aux voiries de desserte interne est créée. Enfin, La demande procède d'un nettoyage administratif par la suppression d'un tronçon de deux anciens chemins vicinaux (chemins n°37 et 54) tombé en désuétude et figurant toujours à l'atlas des voiries vicinales de 1841. Joindre en annexe le contenu prévu par l'article 11 du décret du 6 février 2014 (page 12) »**

Cadre 12 – Réunion de projet La demande comporte (joindre en annexe) :

« Le procès-verbal non décisionnel de la réunion lorsqu'une réunion de projet a été réalisée o La preuve de la demande d'une réunion de projet obligatoire en vertu du CoDT, si cette réunion de projet a été sollicitée et qu'elle ne s'est pas tenue dans les 20 jours de la demande **Aucune réunion de projet n'a eu lieu, cette réunion n'étant, en vertu de l'article D.IV.31 du CoDT, pas obligatoire. (Page 13) »**

→→Est-ce normal de ne pas faire les réunions importantes sous prétextes qu'elles ne sont pas obligatoires ? Peut-être intéressant de ne pas les faire pour éviter de mettre en lumière certains faits non positifs pour la réalisation du projet ? Je peux me poser la question.

2. 2. 1. b. Chemin des Charrons

EIE - Page 189 et Page 211 et Pages 280 et 281

« Le chemin des Charrons permet notamment d'accéder au parking et aux entrées du Domaine du Blé et du restaurant « Le 1216 ». **C'est un chemin principalement destiné à la fonction agricole. Il est d'ailleurs carrossable, mais interdit au trafic, excepté aux riverains. Il dessert principalement les champs et les zones boisées présents sur le site. »**

→→Chemin à l'arrière de ma propriété utilisé lors de livraisons de bois à brûler ou travaux de jardinage. Si ce sentier est supprimé comment fait-on à l'avenir ? Ce chemin est bien utile pour les riverains une fois de plus niés dans leurs besoins et leurs réalités !

EIE - Page 224 – « Le site de la CSP étant par ailleurs établi en marge de l'entité urbaine de Wavre (présente au nord), il peut également être rattaché aux aménagements déjà présents que sont le chemin des Charrons et le chemin de Louvranges et qui pourront accueillir des usagers des modes doux. Le projet ne prévoit en effet pas de connexion carrossable avec ces rues qui le sont toutefois, de façon à éviter tout trafic routier de transit au travers du quartier résidentiel de Louvranges. »

→→Fini la tranquillité derrière nos propriétés et notre sécurité. **Des vols ou infractions pourraient s'y produire alors que pour l'instant nous échappons à ce fléau.**

De plus chemin non éclairé et donc invitant aux infractions et cambriolages. **(EIE - Pages 280 et 281)**

EIE - Page 190 – « Les aménagements piétons sont donc particulièrement discontinus. Sur cette portion nord, certains aménagements piétons existent, mais, de même, ils sont discontinus et principalement utilisés pour stationner des véhicules, ce qui empêche les déplacements des piétons/PMR sur ces espaces qui leur sont pourtant dédiés.

Plusieurs chemins et sentiers sont présents de l'autre côté des axes routiers. C'est notamment le cas du chemin N°12, qui correspond aujourd'hui à la venelle aux Cailloux (cf. figure ci-

dessous). Son tracé originel, qui rejoignait le sud-ouest du périmètre a disparu, interrompu par la E411.

Il est intéressant à noter, car il se prolonge légèrement au nord, avec une extrémité qui se situe à la fin du passage technique évoqué ci-après. Cette venelle est strictement réservée aux modes doux. Elle possède un revêtement de bitume cependant il est endommagé et incomplet.

Ce chemin est carrossable et doit le rester !

Répondant 4

Mes observations concernent l'agencement prévu pour la voirie pour véhicules motorisés autour de l'entrée est du site et son impact sur la sécurité, le bien-être, et les intérêts matériels des Wavriens qui résident à proximité.

Les promoteurs allèguent (Conformité du projet au S.O.L. , pages 21 et 22) que:

- l'objectif est d'empêcher du charroi motorisé supplémentaire (...) au sein et depuis les voiries locales des quartiers résidentiels situés au nord du périmètre
- (...) l'accès au site se fait uniquement au départ de la E411 ou de la N25
- un système de barrières empêchera le flux des personnes non autorisées par la boucle de Vieusart
- (...) l'organisation des accès-sorties sur l'axe de la N25 permettant d'éviter tout accès de et vers les réseau local
- le projet a bien prévu un accès (entrée) à usage limité au départ du chemin de Vieusart
- à l'exception des ambulances, service incendie et bus TEC, l'accès y sera interdit.

La posture adoptée par les promoteurs repose sur cette fiction : à part les véhicules venant de Grez par la N25 et ceux de secours et des TEC, tous les autres véhicules entrant sur le site utiliseront l'entrée ouest.

La présentation du projet est fallacieuse car elle occulte un itinéraire alternatif menant à l'accès est à la disposition de tous les véhicules, qu'ils arrivent par la E411, la N25, la chaussée de Namur, ou le chemin de Vieusart.

L'itinéraire alternatif consiste à emprunter la N25 vers Grez en aval du rond-point Decathlon, en sortir pour prendre le chemin de Vieusart sud puis la boucle, tourner à droite sur le chemin de Vieusart nord puis sur la voie collectrice, et se diriger vers le nouveau giratoire.

L'itinéraire alternatif présente l'avantage d'être plus sûr car il évite aux véhicules autres que ceux venant de Gembloux par la E411 de devoir emprunter brièvement la E411 vers Bruxelles.

Il est plus pratique puisqu'il permet aux habitants locaux d'emprunter le chemin de Vieusart dans les deux sens et à tous d'accéder immédiatement, sans traverser le site, aux parkings.

La barrière d'entrée n'est qu'un outil de communication car elle n'empêche aucunement de suivre l'itinéraire alternatif. Elle est donc, comme l'amorce de voirie, parfaitement inutile et même nocive car susceptible de créer des embouteillages sur le chemin de Vieusart nord.

Il est indéniable que la mise en oeuvre du projet impliquerait une démultiplication du trafic catastrophique pour les Wavriens concernés pour ce qui est

- de la sécurité car le chemin de Vieusart n'a pas le gabarit requis et est dépourvu de trottoirs et de pistes cyclables,
- de leur bien-être du fait des difficultés de circulation et du bruit,et
- de leurs intérêts matériels à cause de la dévalorisation de leurs propriétés.

En conséquence, j'attends du nouveau Collège communal qu'il refuse d'avaliser le projet soumis à l'enquête.

Répondant 5

Concernant les voiries, ma crainte concerne le chemin de louvrance et les venelles avoisinantes

Celui-ci ne devrait pas donner d'accès aux cliniques avec le risque de surcharge du trafic dans le secteur qui est un quartier d'habitation et pas de transit(que cela soit pour voiture ou vélo et autres) avec risque de parking sauvage ou d'accidents à l'entrée du quartier (feu rouge midas et agence immobilière)

Merci d'avance d'en prendre compte dans les discussions

Cordialement

Répondant 6

Lors de ma réponse à l'enquête publique, j'avais émis la question/remarque suivante:

"Ce qui est projeté prévoit un accès pour bus, ambulances, personnels vers l'hôpital via ce qui ressemble à une nouvelle rocade où y aboutit le chemin de Vieusart.

Il est important d'imposer par des moyens contraignants (par ex en fermant le chemin de Vieusart de et vers cette rocade ou en le mettant en sens unique en sortie de cette rocade) afin que le chemin de Vieusart ne devienne pas une autoroute et un bypass de la ch. de Huy et N25 pour accéder à l'hôpital.

Si c'était le cas non seulement le chemin de Vieusart deviendra infernal de circulation mais aussi les autres voiries attenante comme la chaussée de Huy, l'avenue de Chéroront."

--> **pouvez-vous communiquer ce point, comment en tenir compte. Il me semble que au minimorum l'étude d'incidence environnementale doit répondre et argumenter**

Répondant 7

. Les coûts engendrés par les aménagement et leur maintenance future doivent être pris en charge par la clinique à 100%.

. Concernant le Chemin des Charrons , le don communal doit être de l'ordre de 40 ares soit +/- 400.000 €, et à cela se rajouter les frais de voirie.

Qui paiera ? Les Wavriens via les additionnels !!!

Les frais de voirie doivent être supportés par la clinique.

Quant au terrain , il doit faire l'objet d'une vente notariale .

Si ce n'est pas le cas, la commune doit être représentée au conseil d'administration de la clinique (le répondant 7 se propose).

. Qu'est ce qui est prévu contractuellement en cas de sortie de la clinique ?

. En cas de non réalisation de la clinique le Chemin des Charrons devrait être remis en état aux frais de la clinique.

Répondant 8

Voici mes remarques :

◆ 1. Suppression d'une cyclostrade structurante – entrave à la mobilité douce

Le projet supprime la possibilité de créer une **cyclostrade parallèle à la N25**, qui aurait permis de relier directement les quartiers résidentiels, la gare et le futur hôpital à la **cyclostrade existante au niveau du Decathlon (axe Ottignies–Wavre–LLN)**.

➡ Cette suppression va à l'encontre :

- du **SRAV** (Schéma régional des aménagements cyclables),
- du **Plan communal de mobilité**,
- et des objectifs du **CoDT D.I.1, 6° et 10°** (favoriser les modes doux et la multimodalité).

◆ 2. Suppression d'emplacements pour merlons anti-bruit – atteinte au voisinage

La voirie prévue ne permet **aucune marge latérale** pour installer des **merlons de terre**, des **plantations protectrices d'une largeur suffisante pour cacher le bâtiment**, ou même une **simple bande tampon végétalisée et arborée**.

➡ Cela expose directement les riverains à une **augmentation des nuisances sonores et visuelles**.

📌 Références CoDT :

- **D.I.1, 2° et 8°** (environnement sain et cadre de vie),
- **D.IV.4, §1er, 4°** (refus possible en cas de nuisance au voisinage).

◆ 3. Suppression du chemin des Charrons – disparition d'un frein naturel à la vitesse pour accéder la E411 vers Bruxelles

Le chemin des Charrons impose actuellement une **géométrie de voirie qui contraint la vitesse** des véhicules entre la N25 et la E411 (courbure, visibilité, insertions).

➡ Sa suppression :

- **lisse la trajectoire et transforme l'axe en liaison rapide**,
- favorise les excès de vitesse,
- et **accroît les nuisances pour les quartiers traversés**.

📌 Références CoDT :

- **D.I.1, 3°, 5° et 10°** (prévenir les déséquilibres, garantir la sécurité, favoriser une mobilité durable).

◆ 4. Mise en incohérence avec le réseau structurant local

Cette modification de voirie **rompt des connexions locales** avec les voiries rurales et chemins de mobilité lente existants, sans créer de solution alternative d'une qualité similaire ou supérieure (pas de gabarit cyclo-piéton, pas de connecteur transversal).

La solution proposée n'est absolument pas satisfaisante.

➡ Le projet nuit à la **cohérence territoriale** et freine l'émergence de **liaisons interquartiers alternatives à la voiture**.

📌 Références CoDT :

- **D.I.1, 4° et 10°** (favoriser la connectivité territoriale et la multimodalité),
- **D.II.30 et D.II.32** (planification des voiries et intégration des usagers faibles)
-

◆ 5. Effet cumulatif non pris en compte – hôpital + flux routiers

L'impact cumulé de :

- la **voirie encore plus rapide**,
- les **flux induits par le nouvel hôpital**,
- et la **disparition des zones tampon et ralentisseurs naturels**,

n'a pas fait l'objet d'une **évaluation rigoureuse et transparente**, notamment en matière :

- de **sécurité des usagers faibles**,
- de **nuisances sonores et pollution atmosphérique**,
- et de **consommation d'espace rural**.

✦ Références CoDT :

- **D.I.1, 1°, 2° et 5°** (équilibre, environnement sain, prévention des effets négatifs),
- **D.IV.21** (analyse globale obligatoire des incidences sur l'environnement et la mobilité).

◆ 6. Absence d'aménagement cyclo-piétons depuis la partie sud de la N25

Le chemin piéton permettant à toute la partie sud de la N25 (notamment quartier des vents près de la Chaussée de Huy) est extrêmement dangereux (il faut longer la N25 sur 300m, ensuite traverser la bretelle de sortie de la N25 vers chemin du Vieuxsart, sans passage piéton, ensuite traverser le tunnel sous la N25 ou les voitures roulent à 90) et que c'est la seule façon logique de rejoindre l'hôpital à pied ou à vélo mais totalement inadapté...

Totalement fou que le SPW mobilité n'ai pas fait des impositions à ce sujet... Seulement pour la voiture, toujours tout à la voiture... On se croirait dans les années 60/70...