

VILLE DE WAVRE



Extrait du Registre aux délibérations du Conseil Communal

Séance du 16 septembre 2025

Présents : M. J. GOOSSENS, Président du Conseil - Conseiller
M. B. THOREAU, Bourgmestre ;
M. B. RAUCENT, Mmes K. MICHELIS, J. WEETS, M. G. de RADZITZKY
d'OSTROWICK, Mme A. GOYENS de HEUSCH, M. J. KUMPS, Echevins ;
Mme V. MICHEL-MAYAUX, Présidente du CPAS - Conseillère ;
Mme A. MASSON, MM. J-P. HANNON, P. BRASSEUR, M. NASSIRI, L.
GILLARD, C. MORTIER, G. AGOSTI, Mmes M-P. JADIN, J. RIZKALLAH-
SZMAJ, M. F. VAESSEN, Mmes D. VAN PARIJS-LEBRUN, P. COLLET-
NEWMAN, A-T. DULAK, M. Q. FOSSEPREZ, Mmes M-C. DELSTANCHE,
C. LAGHMAOUI, A-M. BRADFER-ADAM, M. GUYOT, A. VERAST, A.
MASSIMI-SPIES, M. G. de WOUTERS, Mme C. JONGEN-de CUMONT,
MM. Q. GILLET, A. BOURHANZOUR, Conseillers communaux
Mme C. GODECHOUL, Directrice générale

Objet : Pôle Cadre de Vie - Service de l'Urbanisme - Décret voiries - Création, suppression et modification de voiries communales dans le cadre de la demande de permis unique sollicité par l'Asbl Clinique Saint-Pierre ayant pour objet la construction et l'exploitation d'un nouvel hôpital d'une capacité maximale de 441 lits, de 129 places de jour, d'une crèche de 42 places, de 1.314 emplacements de stationnement, d'une bretelle autoroutière et impliquant la création, la modification ou la suppression de voiries régionales ou communales sur des parcelles sises chemin des Charrons à 1300 Wavre. (dos. N° 23/07 pu1 BIS)

LE CONSEIL COMMUNAL,

Vu le Code de la démocratie locale et de la décentralisation et notamment ses articles L1122-30, L1123-23 et L1131-1 ;

Vu le décret du 6 février 2014 relatif à la voirie communale (ci-après « le Décret ») ;

Vu le Code de développement territorial (CoDT) ;

Vu le Code de l'environnement ainsi que ses annexes ;

Vu l'arrêt du Conseil d'Etat n°263.784 du 27 juin 2025 déclarant irrecevable le recours en annulation introduit contre l'adoption du SOL « Bouleaux-Louvanges » ;

Considérant que l'Asbl Clinique Saint-Pierre, dont le siège est sis 9, avenue Reine Fabiola à 1340 Ottignies-Louvain-la-Neuve (BCE 0410.508.057), représentée par Monsieur Philippe Pierre, Directeur général, a introduit une demande de permis

unique (permis d'urbanisme et permis d'environnement) ayant pour objet la construction et l'exploitation d'un nouvel hôpital général d'une capacité maximale de 441 lits, de 129 places de jour et d'une crèche d'une capacité de 42 places, de 1.314 emplacements de stationnement, l'aménagement d'une bretelle autoroutière, la création, la modification et/ou la suppression de voiries régionales et communales sur des parcelles sises chemin des Charrons à 1300 Wavre, cadastrées 2ème division, section I, n°114E, 108, 118A, 116, 119D, 119G, 123B, 120D, 122C, 123/2, 117B, 107G, 107H, 107K, 107L, 106B, 105W², 105X², 105C³, 102A, 102B, 102C, 102D, 103B, 109A et 115 ;

Considérant que le projet implique la création, la suppression et la modification de voiries communales et, conformément au décret du 6 février 2014 relatif à la voirie communale (ci-après « le Décret ») et requiert l'accord préalable du Conseil communal ;

Considérant que l'article 1er du Décret dispose qu'il « *a pour but de préserver l'intégrité, la viabilité, et l'accessibilité des voiries communales, ainsi que d'améliorer leur maillage. Il tend aussi (...) à ce que les communes actualisent leur réseau de voiries communales. Par actualisation, il faut entendre la confirmation, la suppression, le déplacement ou la création de voiries communales en fonction des situations de fait et de droit et de la nécessité de renforcer le maillage des voiries communales pour rencontrer, notamment, les besoins en mobilité douce actuels et futurs* » ; Que l'article 9, §1er, alinéa 2, du Décret précise que la décision sur la création ou modification de la voirie « *tend à assurer ou améliorer le maillage des voiries, à faciliter les cheminements des usagers faibles et à encourager l'utilisation des modes doux de communication* » ;

Considérant que l'article 2, 2° du Décret précise qu'il y a lieu d'entendre par modification d'une voirie communale, « *l'élargissement ou le rétrécissement de l'espace destiné au passage du public, à l'exclusion de l'équipement des voiries* » ;

Qu'il appartient dès lors au Conseil communal de se prononcer sur le principe même du tracé relatif à la création, la modification, la suppression des voiries communales et non sur leurs équipements ;

Considérant que le contenu du dossier à joindre à toute demande de création, modification ou suppression de voiries communales est défini à l'article 11 du Décret ; qu'en l'espèce le dossier de demande de création, modification et suppression de voiries communales (dossier dit « voirie ») répond au prescrit légal et comprend notamment les documents suivants :

- schéma général du réseau de voiries dans lequel s'inscrit la demande (NH_PU_GCI_TERR_BEG_B_AAA_AA_PL_0078_Schéma général réseau voiries - Annexe 1) ;
- justification de la demande eu égard aux compétences dévolues à la commune en matière de propreté, de salubrité, de sûreté, de tranquillité, de convivialité et de commodité du passage dans les espaces publics (Note NH_PU_JUR_XXXX_2BD_X_AAA_AA_NT_Annexe 18 - Note justificative - créationmodificationssuppression voiries communales-V2 - Annexe 2)
- plan de délimitation (NH_PU_GCI_TERR_BEG_B_AAA_AA_PL_0079_Plan-délimitation-voiries-communales_V2 - Annexe 3) ;

- plan terrier général
(NH_PU_GCI_TERR_BEG_B_AAA_AA_PL_0052_Voiries_publicques_Terrier_général - Annexe 4) ;
- Plan des emprises à céder
(NH_PU_GCI_TERR_BEG_B_AAA_AA_PL_0053_Voiries_publicques_Emprises-à-céder - Annexe 5) ;
- Note Aspects mobilité - Accessibilité PMR
(NH_PU_ARC_AAAA_ASR_A_AAA_AA_NT_0005_Note descriptive_D - Annexe 6)
- Note descriptive L, identifiant et décrivant les modifications apportées au projet (NH_PU_ARC_AAAA_ASR_A_AAA_AA_NT_0013_Note descriptive_L - Annexe 7)
- Plans signalisations 1 à 3
(NH_PU_GCI_TERR_BEG_B_AAA_AA_PL_0065_Voiries_publicques signalisations_1_V2 - NH_PU_GCI_TERR_BEG_B_AAA_AA_PL_0066_Voiries_publicques signalisation_2 - NH_PU_GCI_TERR_BEG_B_AAA_AA_PL_0067_Voiries_publicques_Signalisation_3) - Annexe 8.1, Annexe 8.2, Annexe 8.3) ;

Vu l'étude d'incidences sur l'environnement établie par le bureau STRATEC, son résumé non-technique et la « note complémentaire sur les modifications apportées au projet » ;

Considérant que cette étude d'incidences contient une évaluation complète des impacts potentiels sur l'environnement de tous les aspects relatifs au projet ; que cette étude contient une évaluation environnementale spécifique à l'ouverture, la suppression et la modification des voiries communales (cf. chapitre 2.3 et particulièrement le point 2.3.9) ; qu'à la suite du dépôt de plans modificatifs, un complément corollaire d'étude d'incidences a été déposé ; que l'impact des modifications apportées aux voiries y est décrit au point 1 ;

Considérant qu'en vertu de l'article 96 du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement, *« Lorsque le projet mixte porte notamment sur l'ouverture, la modification ou la suppression d'une voirie communale au sens du décret du 6 février 2014 relatif à la voirie communale, le fonctionnaire technique et le fonctionnaire délégué le précisent dans la décision par laquelle le caractère complet et recevable de la demande est reconnu conformément à l'article 86 ou dans toute autre décision conjointe prise avant l'échéance des délais visés à l'article 93. Ils soumettent, le même jour, la demande relative à la voirie communale à la procédure prévue aux articles 8 et suivants du décret du 6 février 2014 relatif à la voirie communale »* ;

Considérant que, en l'espèce, la demande d'ouverture, de modification et de suppression de la voirie communale concerne les actes suivants :

- Déplacement du chemin des Charrons (modification du tracé) :
 - Suppression de la partie du chemin longeant le site du projet au Sud-Est en tant que voirie communale ;
 - Création d'une partie du chemin au Nord du site ;

- Élargissements partiels du tracé du chemin de Vieusart ;
- Création d'une amorce de voirie en entrée de site et création d'une amorce pour accéder à la cabine HT dans la boucle du chemin de Vieusart ;
- Suppression du chemin vicinal n°37 et d'un tronçon du chemin n°54 ;

Considérant que, sans modifier le principe de l'objet de la demande telle que décrite au paragraphe précédent, des modifications ont été apportées au projet en vue de répondre aux observations émises lors de la première enquête publique et notamment les griefs formulés à l'encontre des pentes trop importantes du nouveau tracé du chemin des Charrons ; que ces modifications sont décrites plus amplement *infra* ; qu'une seconde enquête publique a ensuite été organisée conformément aux dispositions légales en vigueur ; Considérant que, conformément à la jurisprudence du Conseil d'Etat, *« En décidant de faire abstraction des conditions formulées au sujet de l'aménagement et de l'équipement des voiries par le conseil communal, l'autorité régionale fait une correcte application de l'article 129bis du CWATUPE. En effet, il découle des travaux préparatoires relatifs à cette disposition* qu'il ne revient plus au conseil communal de se prononcer « notamment sur le type de revêtement, sur le type de trottoir, sur le rehaussement, sur le déblaiement, sur l'égouttage, sur les réseaux de distribution d'eau, d'électricité, de gaz et du téléphone, ou sur les bordures des voiries communales ».* Le conseil communal est donc sans compétence pour subordonner son accord sur des questions de voiries à des conditions relatives à l'aménagement et à l'équipement de celles-ci » (C.E., n°236.808, 15 décembre 2016, *crts Fastre*) ;

Considérant par conséquent qu'il n'appartient pas au Conseil communal de se prononcer sur la mise en place de dispositifs de contrôle ; que les équipements de la voirie et leur pertinence seront analysés par l'autorité compétente dans le cadre de l'instruction de la demande de permis unique ;

Vu la note justificative d'ouverture, de modification et de suppression des voiries communales jointe au dossier de demande de permis unique ;

Considérant que l'article 11 du Décret impose le contenu suivant pour le dossier à soumettre au conseil communal :

- un schéma général du réseau des voiries dans lequel s'inscrit la demande ;
- une justification de la demande eu égard aux compétences dévolues à la commune en matière de propreté, de sûreté, de tranquillité, de convivialité et de commodité du passage dans les espaces publics ;
- un plan de délimitation ;

Considérant qu'il ressort du dossier de demande de permis unique que le présent projet porte sur la construction et l'exploitation d'un nouvel hôpital général d'une capacité maximale de 441 lits, de 129 places de jour et d'une crèche de 42 places avec en outre la réalisation de parkings d'une capacité de 1.314 véhicules et de 186 emplacements de stationnement pour vélos ; qu'il comprend également la réalisation d'une 4ème boucle d'autoroute de l'échangeur de

Louvranges (sortie 8 de la E411), outre donc la création, suppression et modification de voiries communales et régionales ;

Considérant que ce projet trouve sa source dans la saturation du site actuel, situé sur la commune d'Ottignies-Louvain-la-Neuve, avec un manque de surface estimé à 10.000 m² pour répondre aux normes applicables aux établissements de soins de santé, saturation encore appelée à s'aggraver avec l'évolution démographique attendue dans le bassin de soins ;

Considérant que l'étude d'incidences sur l'environnement jointe à la demande de permis unique confirme la nécessité de la construction d'un nouveau site, l'hypothèse d'un redéploiement des activités sur le site existant n'étant pas jugé pertinent ou permettant de réduire les incidences du projet (cf. EIE, p. 639) ;

Considérant que ce projet s'inscrit dans la mise en œuvre du plan de construction des hôpitaux, dont la poursuite visant à la reconstruction totale du parc hospitalier wallon en 35 ans faisait partie des objectifs du Gouvernement wallon défendus dans sa Déclaration de Politique Régionale 2019-2024 (p. 90), en vigueur lors du dépôt de la demande de permis unique ; que dans cette même déclaration, le Gouvernement indiquait ne plus entamer d'étude, ni réaliser de voiries ou d'extension de voiries, à l'exception cependant des connexions au réseau existant d'infrastructures essentielles, tels les hôpitaux (DPR 2019-2024, p. 68) ; que la poursuite du plan régional consolidé de constructions hospitalières figure également dans la Déclaration de Politique Régionale 2024-2029, dans le but de disposer « d'infrastructures hospitalières solides » (DPR 2024-2029, p. 47) ; que le projet s'inscrit donc pleinement dans les objectifs du Gouvernement wallon ;

Considérant que, sans entrer dans les détails, la localisation du nouveau site a fait l'objet d'une analyse minutieuse et mûrement réfléchie, bien en amont de l'introduction de la présente demande de permis unique, 13 sites différents ayant été envisagés avant que le choix final ne se pose sur le présent site ; que comme exposé au point 9 du schéma d'orientation local « Partie Nord de la ZACC Bouleaux/Louvranges » (ci-après, « le SOL »), la localisation du projet répond aux objectifs stratégiques régionaux énoncés dans le SDT en vigueur à l'époque ;

Considérant que le site retenu est situé au cœur du Brabant wallon ; qu'il présente une superficie suffisante pour la réalisation du projet tel que voulu (« hôpital-jardin ») et permet de répondre aux besoins actuels et d'anticiper les besoins futurs ; qu'il est bordé par deux axes structurants que sont la E411 et la N25, auxquels le futur hôpital sera directement relié, facilitant son accessibilité sans créer de report de trafic dans les voiries avoisinantes, essentiellement résidentielles ;

Considérant que le schéma général du réseau des voiries dans lequel s'inscrit la demande est joint au dossier de demande de permis unique ;

Considérant que le site est entouré/traversé par les voiries suivantes :

- autoroute E411 à l'Ouest, voirie régionale reliant Bruxelles et la province de Luxembourg via la province de Namur et se poursuivant au-delà vers la France ;
- la N25 au Sud, voirie régionale reliant Leuven à Nivelles ;
- la N243 (chaussée de Huy) à l'Est, voirie régionale reliant Wavre à Perwez ;
- le chemin de Vieusart à l'Est, voirie communale connectée à la N25 ;
- chemin de Louvranges au Nord ;
- venelle des Noyers au Nord ;
- venelle des Amandiers au Nord ;
- venelle Gaspard au Nord-Est, dans la continuité du tracé du sentier n°54 tel que repris à l'Atlas ;
- le chemin des Charrons, voirie communale ayant son origine au Nord du site et dont le tracé traverse le site suivant un axe Nord-Sud et ensuite Ouest-Est ;
- chemin privé au Nord du site, le traversant selon un axe Ouest-Est ;

Considérant qu'à l'heure actuelle, le site d'implantation du projet est pour l'essentiel dépourvu de constructions, à l'exception des bâtiments du Domaine du blé, qui seront pour partie démolis ou convertis dans le cadre de la demande de permis unique ; que le site est marqué par un dénivelé d'environ 27 m entre l'extrémité Sud-Ouest et le Nord-Est ;

Considérant que la situation du site est décrite comme suit par l'auteur de l'étude d'incidences :

« Le site se trouve entouré de zones résidentielles. Il est enclavé, car, depuis les lotissements au nord, seule la venelle Gaspard dispose d'une issue en direction du site. Depuis le site, pratiquement aucune zone autre que résidentielle ne se trouve à une distance acceptable de marche, c'est-à-dire une vingtaine de minutes maximum. Cependant, ce n'est actuellement pas une contrainte, car le site ne représente pas un point d'intérêt particulier.

Le périmètre est bordé de deux axes majeurs que sont la E411 et la N25. Ces derniers sont strictement réservés aux véhicules motorisés et sont, de ce fait, interdits aux modes doux. Ils constituent deux barrières infranchissables même s'il existe une connexion sous la N25 au niveau du chemin de Vieusart. Bien que peu fréquenté actuellement, le terrain situé en limite avec l'agglomération voit ses sentiers empruntés à titre récréatif (comme le chemin des Charrons).

Depuis le site, il est possible de se rendre dans les lotissements présents au nord et à l'est en empruntant le chemin de Vieusart, le sentier 54 (prolongation de la venelle Gaspard), le chemin des Charrons ou un chemin officieux (...).

Il est aussi possible de se rendre aux lotissements prévus au sud de la N25, grâce au chemin de Vieusart et au passage sous la N25. Cependant, il n'est pas

possible de se rendre dans la zone d'habitat à l'ouest de la E411 sans devoir faire des détours considérables (...).

Le relief de la zone est assez marqué. Il varie entre 45 m d'altitude environ dans le bas de Wavre, le long de la Dyle et 145 m d'altitude à l'entrée de Louvain-la-Neuve (parc scientifique Monnet), ce qui peut représenter un frein important à la mobilité piétonne. Le site lui-même est aussi vallonné puisqu'il se répartit entre environ 100 m d'altitude en bas du talweg et 127 m d'altitude dans sa partie haute à l'intersection entre l'autoroute et la N25.

(...)

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.

Le chemin de Vieusart présente une fourche au niveau de la N25, dont une branche rejoint ensuite la N25, mais cette partie ne sera pas prise en compte dans l'étude de mobilité piétonne, car elle leur est interdite. Cependant, il passe également sous cette dernière et continue vers le sud. Il permet la desserte des lotissements situés au sud-est du projet. Cet aménagement sous la N25 est équipé d'un trottoir étroit (inférieur à 1 m) d'un seul côté de la route. Ce dernier s'interrompt au Nord de la N25. 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 (...).

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 (...). 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.

Il existe sur le chemin des Charrons un passage sous la E411, utilisé par les cyclistes et les piétons. Il est cependant inadapté car très sombre, étroit et insalubre (...). Ainsi, il y a peu de traversée piétonne entre le site étudié et la zone industrielle située à l'ouest de la E411 » (EIE, rapport final, pp. 185-190) » ;

Considérant que l'auteur de l'étude examine par ailleurs spécifiquement l'accessibilité actuelle pour les cyclistes (pp. 193-196), transports en commun (pp. 196-200) et véhicules motorisés (pp. 201-212) ; que ces informations, combinées aux autres données renseignées dans le dossier de demande de permis unique, permettent de disposer d'une connaissance suffisante du site projeté et partant, de statuer en pleine connaissance de cause en ce qui concerne les demandes de création, suppression ou modification des voiries communales qui lui sont soumises ;

Considérant que le SOL définit les objectifs suivants en ce qui concerne la mobilité et le réseau viaire (chapitre 5.5) :

1. respecter le principe STOP et intégrer les PMR ;

2. développer un axe structurant modes actifs ;
3. relier le site aux quartiers environnants pour les modes actifs ;
4. développer l'offre en transports publics et les réseaux cyclables et pédestres ;
5. assurer une accessibilité motorisée respectueuse de son environnement ;
6. organiser la mobilité interne du site ;
7. organiser le stationnement des véhicules motorisés tout en réduisant au maximum l'impact paysager ;

Considérant que le SOL définit un premier axe structurant connectant le site avec la E411 ; que cet axe est réalisé en l'espèce par la création d'une nouvelle bretelle autoroutière venant « compléter » l'échangeur de Louvranges ; que, bien qu'il ne s'agisse pas d'une voirie communale, le Conseil communal constate que la création de cette bretelle constitue un atout incontestable pour l'accessibilité du site ; que les apports de cette nouvelle bretelle sur la mobilité communale et supracommunale ne se limitent pas au seul hôpital ; que son utilité a ainsi été mise en évidence par la commune d'Ottignies-Louvain-la-Neuve dans son plan communal de mobilité ainsi que par l'auteur de l'étude d'incidences, outre le manque de pertinence des alternatives d'accessibilité depuis la N25 (cf. *infra*) ;

Considérant qu'un second accès majeur au site est aménagé depuis la N25 donnant ensuite accès, via un nouveau rond-point , aux parkings dévolus aux patients, visiteurs et au personnel ;

Considérant que le site sera par ailleurs rendu accessible pour les modes doux de circulation, via notamment le nouveau tracé sollicité du chemin des Charrons et les voiries internes du site ;

Considérant que suivant la note explicative jointe à la demande de permis, les différents schémas de circulation induits par le projet ont été pris en compte ; que le personnel, les patients et les visiteurs qui se rendent à l'hôpital auront ainsi accès aux parkings qui se trouvent à proximité directe de l'entrée publique, accessible depuis le rond-point de Vieusart ; qu'afin de hiérarchiser les différents flux, certains parkings ont été spécifiquement dédiés à des services dont les usagers présentent des besoins particuliers (dialyse, urgences, crèche, etc.) ; que le flux vers les urgences se fera via une voirie passant sous le bâtiment en venant directement de la nouvelle bretelle, tout en restant naturellement accessible depuis les autres accès du site ; qu'une voirie dédiée aux véhicules de livraison/logistique est intégrée dans le projet ; qu'une attention particulière a été prêté à la mobilité douce ;

Considérant que la conformité du projet avec le SOL en règle générale et en ce qui concerne ces objectifs en particulier, est décrite dans les Notes K et L, jointes au dossier de demande de permis unique ;

Considérant que pour l'objectif 5.5.1 – respect du principe STOP et intégration des PMR, la conception du projet a été réfléchiée pour assurer une organisation

hiérarchisée et intuitive pour tous les utilisateurs : modes actifs cyclo-pédestres, transports en commun, véhicules motorisés, etc. ; que des voies dédiées à la mobilité douce ont été prévues afin d'assurer une desserte optimale du site ; que ces voies n'auront pas pour unique but de desservir l'hôpital et contribueront au maillage cyclo-piéton communal ; que des accès pour les PMR ont également été intégrés dans le projet ; que les modifications apportées ne modifient pas cette caractéristique du projet ; que si le cheminement PMR du côté Ouest du site a effectivement été supprimé (laissant ainsi la place nécessaire à l'aménagement de merlons acoustiques et paysagers améliorant l'environnement sonore global), cette suppression s'accompagne de la modification de la partie du tracé traversant le site d'Ouest en Est depuis le chemin des Charrons existant jusqu'au chemin de Louvranges ainsi qu'au Sud-Est du site ; que ces modifications, notamment les réductions des pentes du tracé combinés aux autres aménagements (paliers de récupération aux endroits opportuns, etc.) permettent effectivement un accès aisé à toute personne ainsi que, plus précisément aux PMR, conformément au libellé de l'objectif ; qu'il convient de préciser que cet objectif n'exige pas une stricte conformité à la réglementation pour l'accessibilité aux PMR (voir GRU) mais uniquement d'intégrer les PMR, ce qui est bien le cas ; que le projet modifié intègre un espace couvert sur l'esplanade devant l'entrée de l'hôpital et sous les auvents permettant d'abriter les cyclistes et leur vélo, les piétons ainsi que les autres modes de transport doux (trottinettes,...), facilitant ainsi leur usage ; que ces modifications s'appuient sur les recommandations de la Sécurithèque en vue d'assurer la praticabilité et la sécurité de ces cheminements ;

Considérant que l'objectif 5.5.2 – développer un axe structurant modes actifs a également été intégré dans le projet puisqu'il prévoit un axe structurant modes actifs permettant de lier le site d'Ouest-Est et Nord-Sud en apportant une liaison avec les voiries existantes (chemin des Charrons, venelle Gaspard et chemin de Louvranges notamment) ;

Considérant que le chemin des Charrons tel que modifié permet ainsi de :

- créer un maillage avec les zones stratégiques de l'hôpital (entrée du bâtiment, parkings,...) ;
- tenir compte des chemins et sentiers existants (chemin de Louvranges, venelle Gaspard, chemin de Vieusart, partie non-modifiée du chemin des Charrons actuel) ;
- créer une liaison avec les quartiers environnants via ces mêmes chemins et sentiers existants ;
- créer une liaison Est-Ouest et Nord-Sud à travers le site ;
- reprendre le chemin de fait établi (aussi identifié comme le « sentier des chèvres » ou le « sentier i31 » ; existant entre le point bas du chemin des Charrons au Nord-Ouest du site et le chemin de Louvranges ;
- créer une liaison vers le centre du site et le réseau de voiries internes privées (par opposition aux voiries publiques, c'est-à-dire accessible au public au sens du Décret) ;
- créer une liaison de qualité reliant les deux extrémités au Nord du site ;

Considérant que pour les mêmes raisons, ce nouveau chemin des Charrons remplit l'objectif 5.5.3 – relier le site aux quartiers environnants pour les modes actifs ; que ce chemin est effectivement réservé aux modes actifs et permet de relier les quartiers environnants par un chemin sécurisé, aménagé de façon qualitative et sécurisée ; qu'il permet également de faire la connexion avec le réseau « points-nœuds » et la Cyclostrade ;

Considérant que par ailleurs, les accès motorisés seront possibles via les accès prévus et les connexions à la E411 et la N25, tout en évitant que les voiries internes ne puissent servir de voiries de transit conformément à l'objectif 5.5.5 du SOL, en évitant ainsi un report de trafic dans les quartiers voisins, préservant leur quiétude pour les modes doux ; qu'à l'exception des ambulances et autres véhicules de secours, ainsi que des bus TEC et véhicules du personnel, l'accès et la sortie, et donc également le transit, via le chemin de Vieusart sont découragés ; que la quiétude des quartiers voisins du projet sera ainsi préservée ; que l'ensemble des flux est organisé pour que les accès motorisés se fassent exclusivement via la E411 et la N25, tant que les véhicules en sortie sont dirigés vers la N25, d'où ils peuvent ensuite le cas échéant rejoindre la E411 ; que la localisation de l'accès à la N25 s'écarte des prescriptions graphiques du SOL ; qu'il s'agit du seul écart au SOL, outre la traduction graphique légèrement différente des tracés modes actifs, sans incidence sur le maillage tel que voulu par le SOL, le nouveau chemin des Charrons permettant de remplir seul, l'ensemble des objectifs et prescriptions relatives à ces cheminements ; qu'il n'appartient pas au Conseil communal de se prononcer sur l'admissibilité de ces écarts dans la présente délibération ; que l'écart lié à l'accès à la N25 est motivé par des raisons sécuritaires ; qu'un nombre suffisant d'emplacements est également prévu sur le site pour éviter du stationnement parasite dans les quartiers voisins ; que l'on constate au demeurant le caractère purement indicatif et suggestif des tracés repris sur la carte d'orientation, comme l'indique le SOL (p. 188) ;

Considérant que l'objectif 5.5.4 du SOL vise le développement de l'offre en transports publics et les réseaux cyclables et pédestres ; que le projet, à son échelle, contribue à atteindre cet objectif, étant entendu qu'il n'a pas vocation à lui seul à assurer la mise en place de liaisons cyclo-piétonnes à l'échelle de l'ensemble du quartier ou du territoire communal ; qu'il intègre deux espaces publics multimodaux directement reliés aux itinéraires cyclo-piétons ; que le Conseil communal constate effectivement que le projet est conçu de manière à encourager le recours aux modes actifs pour les courtes distances, par les connexions mises en place avec le réseau existant et les aménagements conçus sur le site (itinéraires dédiés, parkings vélo de plus de 180 emplacements, etc.) ; que cette accessibilité a encore été renforcée par les modifications apportées au nouveau chemin des Charrons, dont les pentes ont été réduites afin de répondre aux demandes formulées en ce sens lors de la première enquête publique et d'intégrer les recommandations de la Sécurothèque ; que bien que cela ne soit pas en rapport direct avec la présente délibération, le projet est effectivement également accessible pour les transports publics et des discussions ont été entamées avec l'opérateur TEC pour qu'une desserte puisse être mise en place lors de l'ouverture de la future clinique ;

Considérant encore que les accès au site ont été conçus de manière à éviter les remontées de files sur les voiries voisines (c'est-à-dire N25 et E411), conformément à l'objectif 5.5.6 du SOL ;

Considérant en conclusion que l'analyse contenue dans le dossier de demande de permis présente une bonne intégration du projet dans le réseau routier existant ; que les connexions entre le projet et les réseaux avoisinants existants sont hiérarchisés et multiples :

- E411 et N25 pour les véhicules ;
- accessibilité au site depuis les voiries locales exclusivement limitée par une barrière aux véhicules de secours, véhicules sans permis ou transports en commun ainsi que pour les membres du personnel, étant entendu que le projet a été conçu pour que ces véhicules accèdent prioritairement au site depuis les accès aménagés depuis la E411 et la N25 ;
- connexion des voiries existantes au site du projet via la boucle de Vieusart, le nouveau chemin des Charrons ou le tracé cyclo-piéton/PMR pour les modes actifs ;

Considérant qu'en synthèse, comme l'énonce l'auteur de l'étude d'incidences, six « origines » (destinations pour les sorties de l'hôpital) sont prévues : la N25, Ouest et Est, la E411, Nord et Sud et le chemin de Vieusart, Nord et Sud ; que pour les patients, les visiteurs et les fournisseurs, l'accès avec un véhicule par le chemin de Vieusart n'est pas autorisé et qu'ils utiliseront donc la nouvelle boucle autoroutière ou la N25 ; que la conception des flux fonctionnels internes au site a été étudiée afin d'assurer une organisation hiérarchisée des différents accès et intuitive pour les utilisateurs, habituels ou non ; que tous ces flux ont été étudiés tant au niveau des arrivants vers les espaces de stationnement/dépose-minute que pour les piétons ou autres usagers des modes doux ;

Considérant que le dossier de demande de permis unique intègre également une justification de la demande au regard des compétences dévolues à la Commune en matière de propreté, de salubrité, de sûreté, de tranquillité, de convivialité et de commodité du passage dans les espaces publics (Note NH_PU_JUR_XXXX_2BD_X_AAA_AA_NT Annexe 18 - Note justificative - création/modifications/suppression voiries communales - Annexe 2) ; que cette note a été complétée et adaptée afin de tenir compte des modifications apportées à la demande de permis ;

Considérant qu'un accord est tout d'abord sollicité pour le déplacement du chemin des Charrons, par la suppression de la partie du chemin longeant le site au Sud-Est et la création d'un nouveau tracé au Nord du site ; que ce chemin a été modifié à la suite des remarques émises lors de la première enquête publique en vue de se conformer au plus près aux prescriptions de la Sécurithèque concernant les pentes maximales ;

Considérant que ce nouveau tracé répond à l'objectif du SOL de relier le site aux quartiers environnants par des infrastructures piétons et vélos sans trafic motorisé ; que cette demande s'inscrit également dans la vision définie dans le plan communal de mobilité de la ville de Wavre en tant que compléments des axes carrossables ; qu'il se connecte au réseau cyclable « points-nœuds » et à la Cyclostrade, ainsi qu'au chemin de Vieusart RAVeL-Euro vélo 5 repris comme

liaison cyclable Wavre-Gembloux dans le Schéma Directeur Cyclable pour la Wallonie ;

Considérant que ce nouveau tracé s'inscrit majoritairement sur le tracé du chemin de fait ; qu'il s'étend ensuite vers l'Est jusqu'au chemin de Vieusart ; que ce chemin sera une voirie exclusivement cyclo-piétonne venant se relier :

- au chemin existant qui donne vers le chemin de Louvranges par une extension vers le Nord du chemin des Charrons ;
- au chemin des Charrons existant et non-impacté par la présente demande au Nord du site ;
- à la venelle Gaspard et au chemin de Vieusart à l'Est ;

Considérant que ce chemin est donc scindé au Nord-Est du site afin, d'une part, de relier le site au chemin de Louvranges et, d'autre part, de rejoindre le chemin de Vieusart ; que la connexion vers le chemin de Louvranges a été retravaillée et présente à présent la forme d'un lacet afin de répondre aux demandes formulées lors de l'enquête publique de réduire le relief du tracé et de rencontrer les recommandations de la Sécurothèque, tout en évitant la création d'axes de ruissellement conformément à la demande de la Cellule Giser, laquelle a remis un avis favorable ; que ces modifications permettent une liaison aisément accessible entre le chemin de Louvranges et le chemin des Charrons existant et le Sud-Est du site (chemin de Vieusart, venelle Gaspard) pour les cyclistes et piétons en proposant une pente inférieure à 5 %, un palier de repos de 25 m et une aire de repos (zone de pique-nique), avec une largeur suffisante dans les virages pour garantir la sécurité des usagers (voir ci-après) ;

Considérant que ce nouveau tracé est conçu pour les modes de déplacements actifs ; qu'il renforce le maillage existant entre le Nord et l'Est du site, de et vers les voies existantes pour les modes actifs déjà présentes autour du site ; que le nouveau chemin sera en effet plus praticable et exclusivement dédié aux modes doux de circulation, alors que le tracé actuel, quoiqu'interdit à la circulation autre que locale, est utilisé par des engins agricoles ou autres véhicules motorisés ; que ce nouveau tracé leur sera donc interdit et exclusivement dédié aux modes doux, avec un revêtement adapté ; que la suppression de la circulation motorisée sur ce tracé présente peu d'impacts défavorables dans la mesure où les parcelles qu'il dessert seront affectées à l'usage de l'hôpital, de telle sorte que les usages pour lesquels le charroi agricole empruntait le chemin supprimé n'existeront plus ; que ce constat s'applique également au Domaine du blé, qui va déménager prochainement et dont les bâtiments seront pour partie démolis et pour le solde, réaffectés à l'usage de la CSP et bénéficieront de la même accessibilité aux engins motorisés que l'hôpital ; qu'étant comme indiqué ci-dessus, réservé au charroi local, l'usage de cette voirie en tant que voie de transit est marginal ; que le maillage existant permettra de maintenir une accessibilité équivalente en situation projetée ; qu'il n'existe pour le surplus pas de droit acquis à ce qu'une voirie demeure accessible aux véhicules motorisés ;

Considérant encore qu'afin de pallier l'inconvénient lié à l'interruption du trafic motorisé sur le chemin des Charrons actuel à partir de l'intersection avec le passage sous la E411, le demandeur a aménagé une zone de demi-tour

permettant aux véhicules venant de Wavre d'opérer un demi-tour ; que cela permet de répondre, fût-ce partiellement à la demande de certains riverains de maintenir une praticabilité d'accès au plus près depuis l'arrière de leur propriété comme c'est le cas actuellement ;

Considérant qu'en ce qui concerne la propreté et la salubrité, le chemin des Charrons (en ce compris la liaison vers le chemin de Louvranges) sera réalisé en mélange de terre et de roche de lave, soit un revêtement stable ne nécessitant que peu d'entretien, offrant en outre une bonne intégration paysagère ; qu'il est prévu un entretien régulier de la zone engazonnée et plantée le long du chemin par la CSP nonobstant le statut de servitude d'utilité publique dont bénéficiera le tracé ; que la création du chemin n'aura donc pas d'impact pour les finances communales ; que cet entretien consistera sur les accotements immédiats, en un fauchage bimestriel de mars à novembre, le reste des prairies du site étant fauché deux fois par an ; que la largeur du chemin (3,20 m) est suffisante pour permettre le passage des véhicules d'entretien ; Considérant que des poubelles seront installées en suffisance à intervalles réguliers le long du nouveau chemin et vidées régulièrement par la CSP de manière à garantir la propreté et la salubrité de la zone ;

Considérant que la sûreté du chemin a fait l'objet d'une analyse réfléchie, en ce compris dans le cadre des modifications apportées au projet ; que son tracé était initialement rectiligne mais présentait des pentes supérieures locales à 14 % ; que ces pentes ont été adoucies et ne dépassent à présent pas 5 % ; que quand bien même cette réduction implique à présent la présence de certains lacets, le Conseil communal constate que la sécurité est en réalité améliorée, une descente de 14 % rectiligne étant plus accidentogène que des virages avec des pentes adoucies à 5 % maximum ; que le chemin présente une largeur de 3,20 m, avec une vitesse limitée à 20 km/h et un éclairage LED intelligent ; que des élargissements ponctuels sont présents dans les courbes (respectivement 5 m et 8 m), courbes dans lesquelles une limitation plus stricte de la vitesse autorisée est imposée dans le cadre de la présente délibération ; que ces différents aménagements, d'une part, répondent aux recommandations de la Sécurothèque, guide précisément destiné à garantir la sécurité des usagers et, d'autre part, sont suffisants pour permettre une circulation apaisée sans conflit entre les différents usagers ; que le demandeur a également examiné un tracé alternatif, finalement non retenu car rapprochant le tracé des jardins des habitations voisines (cf. infra) ; que l'éclairage LED intelligent intégré dans le projet permet encore de réduire les nuisances pour la faune ; considérant encore que la présence d'équipements le long des lacets (gabions,...) répond à une demande de la Cellule Giser d'éviter la création d'axes de ruissellement ;

Considérant qu'en ce qui concerne la tranquillité, le chemin créé traverse la zone végétalisée au Nord (dont la zone tampon) du site pour ensuite se raccorder au chemin existant aboutissant sur le chemin de Louvranges avant de rejoindre la venelle Gaspard ou le chemin de Vieusart à l'Est ; que ce tracé est, hors liaison avec le chemin de Louvranges, situé à très bonne distance des habitations (environ 35 m) ; que la liaison vers Louvranges s'approche en revanche de certaines habitations de la venelle des Amandiers ; que comme indiqué précédemment, cette configuration est la résultante d'un équilibre entre la sûreté du tracé et la tranquillité des riverains ; qu'une option examinée par le demandeur permettait d'aboutir à un tracé à la fois rectiligne et plane mais n'a pas été retenue ;



Alternative non retenue

Considérant que ce tracé s'implantait en effet en bordure immédiate des jardins des habitations voisines, sur une plus grande distance ; que pour cette raison, cette option a légitimement été écartée ; qu'au regard de la distance malgré tout présente avec les habitations voisines, les aménagements existants et projetés (plantations, talus végétalisés,...) ainsi que l'aménagement d'une clôture le long de la limite séparative, la tranquillité et la sécurité des riverains seront assurées à suffisance ; que l'éclairage LED intelligent dirigé vers le sol évitera une luminosité trop importante tant pour la faune que le voisinage ; qu'en réalité, il existe déjà un chemin à l'heure actuelle qui, bien que privé, est toutefois accessible dans les faits et permet donc, sans aucun contrôle social lié à l'absence d'éclairage et de fréquentation la nuit, l'accès à l'arrière de ces habitations ; que le nouveau chemin, par la hausse de fréquentation qu'il apportera et la présence d'un éclairage intelligent (qui s'intensifie donc lorsqu'un passant est présent, rendant sa présence plus visible), renforce en réalité ce contrôle social ; qu'au regard de ce constat, les aménagements projetés n'ont pas d'impact notable défavorable sur la tranquillité des riverains ;

Considérant qu'en ce qui concerne la tranquillité des usagers du chemin proprement dite, son utilisation est réservée aux modes doux de circulation, avec une vitesse limitée à 20 km/h et des restrictions plus importantes dans les virages prononcés ; que dans ces circonstances, la tranquillité du passage sera assurée tant pour les usagers que pour les riverains du nouveau chemin ; que cette tranquillité découlera également de la largeur suffisante du tracé (3,20 m avec élargissements ponctuels dans certains virages) que pour permettre la bonne cohabitation des différents modes de circulation, outre à nouveau la limitation de la vitesse prévue ;

Considérant que ces mêmes aménagements permettent également d'assurer la convivialité du passage, laquelle découlera également du revêtement choisi et de l'installation prévue dans le projet de bancs le long du chemin ; que le même raisonnement s'applique également en ce qui concerne la commodité du passage, assurée tant par le choix du revêtement que par la largeur suffisante du chemin, la limitation de la vitesse autorisée, etc., assurant une bonne cohabitation entre les différents modes actifs ;

Considérant encore que l'aménagement d'une zone de demi-tour à hauteur de l'intersection avec le passage sous la E411 permettra aux véhicules venant de la

N4 d'opérer un demi-tour, assurant ainsi une commodité suffisante tenant compte des modifications apportées à la voirie ;

Considérant que les impacts de la création de ce chemin (rapport final, p. 280) et des modifications apportées ont été examinées par l'auteur de l'étude d'incidences sur l'environnement ; que celui-ci indique dans son rapport initial que « *l'implantation de la clinique Saint-Pierre implique de déplacer le tracé actuel du chemin des Charrons à l'approche de la propriété de la CSP en lui faisant emprunter, au Nord, l'actuel chemin longeant le quartier résidentiel pour ensuite le connecter aux autres chemins existants (...). Le nouveau tracé sera conçu pour les modes de déplacement actifs et sera réalisé en mélange de terre et de roche de lave, assurant une intégration paysagère et un revêtement stable ne nécessitant que très peu d'entretien. Il maintient en les renforçant un maillage entre le Nord et l'Est du site, de et vers les voies existantes pour modes actifs déjà présentes autour du site. Le nouveau tracé garantit une accessibilité aisée et sécurisée.*

L'aménagement du nouveau tracé du chemin des Charrons ne sera cependant pas adapté sur toute sa longueur pour les PMR.

Le chemin déplacé fera l'objet d'une servitude de passage d'utilité publique.

(...)

Le projet induit donc la déviation du chemin des Charrons qui devient une servitude d'utilité publique sur l'emprise de la CSP. Ce chemin devient une voirie communale cyclopiétonne qui passe au nord du site (et se raccroche au chemin de Louvranges), accessible à tous (dont la patientèle de la CSP). Le nouveau tracé permettra donc de connecter le site au reste du réseau viaire et de garantir une connexion avec les quartiers voisins.

(...)

En situation projetée, le Domaine du Blé étant racheté par la clinique, il n'y aura pas d'incidence pour les gérants du Domaine par rapport à la modification de voirie.

Les seules incidences se situeraient donc plus au niveau agricole, pour accéder aux terres. Cependant, toutes les terres agricoles accessibles depuis le chemin des Charrons (côté sud et ouest de l'hôpital) seront transformées en parc bordant l'hôpital. Il ne devrait donc pas y avoir d'incidence à ce niveau-là non plus. En ce qui concerne l'exploitation forestière ainsi que les terres au nord-est du site, celles-ci seront accessibles par le nouveau rond-point construit juste à côté du chemin de Vieusart » ;

Considérant qu'au regard des modifications apportées, l'auteur de l'étude note en ce qui concerne la liaison avec Louvranges que « *les pentes ont été adoucies et facilitent les déplacements des cyclistes et des piétons. Les pentes maximales sont respectées et sont de maximum 5 %. L'accessibilité est améliorée par rapport au projet déposé* » (note complémentaire, p. 13) ; qu'en ce qui concerne les modifications apportées au chemin des Charrons proprement dit, l'auteur note également cette amélioration pour l'accessibilité au site des piétons et cyclistes, outre la diminution des superficies des cheminements au profit de sols végétalisés et d'une légère amélioration du ruissellement sur le site (note complémentaire, p. 15) ; que s'il note pour ces deux tracés, une non-conformité au GRU, il convient de préciser que celle-ci ne concerne que ces cheminements et que le projet dans son ensemble respecte bien le GRU, les accès depuis les voiries et les parkings étant conformes ; que concernant ces

cheminements modes actifs, le SOL n'impose pas une stricte conformité PMR mais uniquement leur « intégration », ce qui est bien le cas en l'espèce tenant compte des diverses contraintes du projet ; qu'à titre d'impact négatif, l'auteur de l'étude note que le chemin est structuré par des murs de soutènement, ce qui réduit l'aspect de parc naturel ; que ce constat est néanmoins nuancé par la présence des talus végétalisés ; qu'au regard des raisons pour lesquelles ces modifications ont été apportées, on peut considérer que cet impact défavorable est contrebalancé par l'amélioration de la sécurité de la circulation et que l'impact global des modifications est bien favorable ;

Considérant encore que ces modifications entraînent la suppression du cheminement cyclo-piéton implanté à l'Ouest du site ; que ce chemin n'était toutefois pas destiné à être une voirie publique au sens du Décret, de telle sorte que le Conseil communal n'était pas compétent pour statuer quant à son ouverture ; que pour être tout à fait complet, on peut noter que, bien qu'il supprime la possibilité de faire le tour du site dans le cadre de promenades ou de loisirs, cet impact est minimisé par le fait que ce tracé s'y prêtait en réalité peu, passant à proximité de l'entrée de l'hôpital et en bordure de l'autoroute ; que les modifications apportées facilitent également l'accès direct à l'esplanade d'entrée depuis le nouveau chemin des Charrons ; que cette suppression permet à l'inverse la constitution de merlons paysagers plus importants et l'amélioration du contexte sonore existant et offre davantage d'espaces de développement pour la faune et la flore vu l'absence de trafic ;

Considérant par conséquent que, telle que conçue, les incidences de la modification du chemin des Charrons sont acceptables ; que le projet contribue au renforcement du maillage local et supralocal ;

Considérant qu'un accord est également sollicité pour la modification du chemin de Vieusart consistant en un élargissement de son assiette et la création d'une nouvelle amorce de voirie ; que ces modifications/créations visent à (i) créer une nouvelle amorce en entrée du site hospitalier, (ii) au maintien d'un accès vers la cabine HT dans la boucle du chemin de Vieusart et (iii) à l'élargissement de la voirie pour améliorer son accessibilité, notamment pour les transports en commun ;

Considérant qu'en ce qui concerne la propreté et la salubrité du passage, ces élargissements n'auront aucun impact réel par rapport à la situation existante, ces élargissements étant ponctuels et réalisés avec des matériaux identiques au revêtement existant, à savoir l'asphalte ; que l'entretien de cette voirie sera réalisé dans les mêmes conditions qu'à l'heure actuelle, sans générer une augmentation particulière de la charge de travail ou financière pour la Ville ;

Considérant que les élargissements ayant pour objet de rendre la voirie adaptée au nouveau rôle qu'elle est appelée à jouer en tant que voirie d'accès à l'hôpital, ces aménagements contribueront à assurer la sécurité du trafic, puisqu'ayant précisément pour objet d'adapter le gabarit au trafic projeté ; que l'éclairage restera lui inchangé et apte à assurer la sécurité des usagers, ainsi d'ailleurs que la commodité du passage ;

Considérant que ces élargissements seront par ailleurs sans incidence sur la tranquillité ou la convivialité du passage, sinon une incidence positive puisque de nature à faciliter ce même passage en offrant davantage de largeurs aux endroits où cela est nécessaire ;

Considérant que cette analyse est confirmée par l'auteur de l'étude d'incidences sur l'environnement, tenant compte notamment de la signalisation projetée (cf. rapport final de l'EIE, p. 283) ;

Considérant qu'un accord est sollicité pour la suppression d'un tronçon du chemin n°37 et du sentier n°54, repris à l'Atlas des voiries vicinales de 1841 mais ayant physiquement disparu sur le site ; qu'indépendamment de la possibilité que ces chemins aient en réalité fait l'objet d'une désaffectation tacite par usage trentenaire acquise au 31 août 2012 sur la base de l'article 12 de la loi du 10 avril 1841 sur les chemins vicinaux avant son abrogation par le décret du 3 juin 2011 (entré en vigueur le 1er septembre 2012), l'accord du Conseil communal est formellement sollicité afin de supprimer ces chemins ;

Considérant qu'il ressort clairement et incontestablement des données et informations contenues dans le dossier de demande de permis unique que ces chemins ont cessé d'être utilisés dans les faits, à tout le moins dans les tronçons concernés par la demande de désaffectation ; que cette disparition sur le terrain n'a pas été contredite lors de l'enquête publique ;

Considérant qu'il n'existe aucun obstacle à ce qu'une suppression partielle d'un chemin soit décidée, dès lors que cette suppression correspond à des tronçons ayant perdu dans les faits, toute utilité pour la circulation du public, c'est-à-dire pour aller d'un point à un autre (voir Civ. Nivelles, 30 mars 2011, *Amen.*, 2012/1, p. 42) ; que, comme l'indique le demandeur de permis, ces chemins n'accueillant plus aucun trafic, leur suppression sera sans impact tant en ce qui concerne le maillage effectif des voiries, qu'en ce qui concerne la propreté, la salubrité, la sûreté, la tranquillité, la convivialité ou la commodité du passage ; que cette analyse est également confirmée par l'auteur de l'étude d'incidences, celui-ci concluant que l'impact est administratif et non environnemental (cf. rapport final de l'EIE, p. 284) ;

Considérant que, comme indiqué ci-dessus, il n'appartient pas au Conseil communal, dans le cadre de la présente délibération, de se prononcer sur les équipements de la voirie, sa compétence se limitant à se prononcer sur le principe même du tracé relatif à la création, la modification ou la suppression des voiries communales, à l'exclusion donc des équipements ;

Considérant par ailleurs qu'au-delà de l'opportunité même des créations, suppressions ou modifications des voiries communales, les alternatives possibles d'implantation du projet, d'organisation de la mobilité dans et autour du site ont également été examinées, s'agissant notamment de la possibilité de ne pas aménager de boucle autoroutière, laquelle aurait pu permettre de ne pas déplacer le chemin des Charrons selon certains riverains, ou encore de l'aménagement d'un rond-point directement sur la N25 ; que ces alternatives ont

été détaillées et examinées attentivement par l'auteur de l'étude d'incidences, dont l'indépendance peut ici être rappelée, et jugées non pertinentes ;

Considérant que l'accessibilité au site a fait l'objet de nombreuses réflexions afin de déterminer la meilleure manière de l'organiser ; qu'une étude a ainsi été spécifiquement réalisée par le bureau Agora dans le cadre de l'adoption du SOL, laquelle a ensuite été analysée par le bureau XMU en toute indépendance dans le cadre du RIE ; qu'un certain nombre de scénarii, rappelés aux pages 108-109 du rapport final de l'étude d'incidences, avait été examiné, ce qui avait abouti à retenir un scénario de base portant sur la création d'une nouvelle bretelle entre la E411 et la N25, entrées depuis la nouvelle bretelle, entrées et sorties sur le chemin de Vieusart, entrées/sorties depuis/vers les bandes nord de la N25 (possibilité d'entrer en venant de l'est et de sortir en allant vers l'ouest) ; que la conclusion des analyses pour ce scénario de base était que les circulations sont fluides et permettent de différencier les accès visiteurs/employés/urgences, raison pour laquelle l'organisation de la mobilité dans et autour du site s'est appuyée sur les principes de ce scénario, dont les modalités ont été affinées afin de tenir compte du projet concrètement porté ;

Considérant qu'en sus des options examinées dans le cadre du SOL, l'auteur de l'étude d'incidences a également analysé d'autres options, s'inscrivant dans les orientations du SOL mais ne prévoyant pas de création de bretelle « *à tout le moins dans un premier temps* » (EIE, rapport final, p. 110) ; que cette alternative prend la forme d'un giratoire sur la N25, sans nouvelle bretelle autoroutière ; qu'elle se base sur les éléments suivants :

- l'accès principal se ferait conformément aux orientations du SOL depuis la N25, avec un rond-point à niveau avec la N25, la possibilité d'un rond-point surélevé ou d'un échangeur surélevé ayant été rejetée vu son impact environnemental très important ; que ce rond-point doit être placé à distance suffisante de la E411 afin de ne pas entraver la possibilité de construire ultérieurement la bretelle ;
- un accès secondaire prévu sur le chemin de Vieusart ;

Considérant que l'auteur de l'étude d'incidences note que suivant la Sécurithèque, un rayon extérieur de 25 m est requis, soit une emprise d'environ 50 m, supérieur à la largeur actuelle de l'assiette de voirie de 23 m ; qu'une telle implantation empièterait sur les terrains adjacents et nécessiterait un déplacement du chemin des Charrons et du chemin du Forgeron ; que ce rond-point pourrait être maintenu en deux bandes sans rabattement en approche vu le trafic important circulant sur cette voirie ;

Considérant que l'auteur de l'étude juge cette alternative peu pertinente :

« de manière globale, vu l'analyse des trafics présentée ci-avant, on remarque une augmentation du retard moyen sur le réseau avec cette alternative (13 secondes d'attente supplémentaire en moyenne avec ce giratoire sur la N25, par rapport à 8 secondes d'attente avec le projet retenu de la nouvelle boucle autoroutière). De plus, des gros ralentissements sont présents au niveau du giratoire en HPM et HPS. On remarque également que cette alternative met

encore plus sous pression le rond-point Decathlon qui est déjà un endroit plus critique, que ce soit en HPM ou HPS.

En ce qui concerna la circulation interne au site de l'hôpital (rond-point parking est HPM et rond-point dépose-minute HPM), elle est plus lente en situation projetée avec giratoire » ;

Considérant que si la perte de temps moyenne induite par cette solution peut apparaître de prime abord négligeable (5 secondes), il importe de ne pas perdre de vue que l'impact du projet ne peut être appréciée sous le seul angle des accès à l'hôpital, l'auteur de l'étude identifiant non seulement « *des gros ralentissements* » en heures de pointe du matin et du soir, mais également une accentuation de la mise sous pression du rond-point Décathlon, qui est déjà un endroit plus critique, que ce soit en heure de pointe du matin ou du soir ; que bien qu'il n'appartienne pas en soi au Conseil communal de statuer sur le volet « voirie régionale » de la demande, il constate que les avantages qui en découleraient en termes de maintien actuel du chemin des Charrons par l'absence de l'échangeur apparaissent non pertinents au regard des inconvénients induits ; qu'il rappelle également que, fondamentalement, la nouvelle bretelle autoroutière n'est pas uniquement destinée à desservir l'hôpital mais permettra d'améliorer le trafic à l'échelle d'un plus vaste territoire, sa nécessité étant notamment mise en évidence dans le PCM d'Ottignies-Louvain-la-Neuve ; que l'auteur de l'étude constate également que cette nouvelle boucle autoroutière permet aux véhicules venant du sud de la E411 et voulant atteindre la zone commerciale au nord du Décathlon d'atteindre cette zone sans devoir attendre la sortie 8a qui est fort congestionnée en heure de pointe ; qu'il a également été mis en évidence ci-dessus que le nouveau tracé du chemin des Charrons est qualitatif et contribue à l'amélioration du maillage communal ; qu'il n'est dès lors pas justifié d'abandonner la nouvelle bretelle au seul motif d'une volonté de maintenir à tout prix le tracé actuel du chemin des Charrons, une alternative qualitative étant mise en œuvre dans le projet ;

Considérant qu'il appartiendra pour le surplus aux autorités compétentes pour statuer sur la demande de permis unique de trancher sur la pertinence globale du projet et sur les éventuelles alternatives d'accès depuis les voiries régionales ; que sans empiéter sur la compétence de celles-ci, le Conseil communal constate que la demande de création, suppression ou modification des voiries régionales peut être autorisée en l'état ; que l'auteur de l'étude d'incidences conclut au caractère acceptable de l'impact du projet en termes de mobilité ; que ces recommandations ont été, pour ce qui la concerne, prises en compte par la CSP et intégrées dans le projet ;

Considérant que les articles 4 6 et 47 du décret du 6 février 2014 relatif à la voirie communale disposent que la partie d'une voirie devenue sans emploi par la suite de sa suppression peut revenir aux bénéficiaires suivants par ordre de préférence :

- Au profit de la Région lorsque cette acquisition contribue au maillage écologique ou présente un intérêt pour la préservation ou la restauration de la biodiversité ;
- Au profit des riverains de cette partie ;

Considérant qu'il appartiendra par conséquent à ces bénéficiaires de se manifester conformément à l'article 47 du décret ; qu'il apparaît cependant qu'en ce qui concerne les chemins n°37 et 54 que leur assiette s'étend en partie à tout le moins sur des parcelles privées et non sur le domaine public ; que la propriété de cette assiette demeurera donc acquise à son propriétaire actuel ; que le Décret précise en effet sans ambiguïté que le statut d'une voirie publique est indépendant de celui de son assiette ;

Considérant que le projet a été soumis à une première enquête publique entre le 4 avril 2024 et le 4 mai 2024 sur le territoire des communes de Wavre, Grez-Doiceau, Chaumont-Gistoux et Ottignies-Louvain-la-Neuve, conformément aux articles D.29-1 et suivants du Livre Ier du Code de l'environnement, ainsi qu'aux articles 12 et suivants du décret du 6 février 2014 relatif à la voirie communale ; que comme cela sera abordé *infra*, des modifications ont ensuite été apportées au projet, lequel a donc été soumis à une seconde enquête publique ;

Vu le procès-verbal de clôture de cette première enquête publique ;

Considérant que 295 lettres de réclamations/observations ont été introduites sur le territoire de la commune de Wavre ; qu'elles portent notamment sur les éléments suivants :

- Mise à l'écart des riverains dans le cadre de la procédure, depuis l'élaboration du SOL jusqu'à maintenant (limitation de l'aire géographique de l'EIE, limitation de participation au comité d'accompagnement à certains riverains, délai de 30 jours insuffisant pour analyser le dossier (60 jours pour les instances), parti-pris de la Ville de Wavre,...) ;
- Absence de prise en compte de l'évolution du trafic et de la situation en 2028 ;
- Meilleure desserte/accessibilité à Ottignies-Louvain-la-Neuve ;
- Manque de rigueur dans les comptages du chapitre Mobilité, obsolescence des données utilisées ;
- Absence d'examen de l'impact du projet sur la section Sud du chemin de Vieusart ;
- Un giratoire au niveau du chemin de Vieusart serait plus pratique, moins cher et engendrerait moins de désagréments ;
- Projet va à l'encontre des objectifs de réduction du charroi automobile ;
- Accès piéton à l'arrière des habitations est une source d'insécurité pour les riverains ;
- Opposition à la bretelle d'entrée sur la E411 depuis la N25, disproportionnée et va augmenter la vitesse des voitures ;
- Demande de réserver la portion du chemin de Vieusart située entre la chaussée de Huy et l'échangeur de la N25 à la circulation locale, pas d'accès à la future clinique y compris pour les bus et membres du personnel, sauf pour les véhicules de secours ;

- Proposition d'un accès à la route logistique à la N25 au niveau du Domaine du Blé pour des raisons de coûts et nuisances ;
- Dangers du chemin de Vieusart car pas de trottoirs ;
- Le chemin de Vieusart doit rester accessible pour les riverains en venant de la N25, sans devoir faire de détour par la chaussée de Huy ;
- Le chemin des Charrons actuel est utilisé par des piétons et cyclistes ; le projet est lui axé sur le « tout à la voiture », ce qui entraînera du parking sauvage aux abords de l'hôpital ; le nouveau tracé est nettement moins favorable, le tout pour l'aménagement d'un échangeur aux nuisances plus importantes que présentées ;
- Demande de déplacer le rond-point en sortie du site de l'autre côté de la crèche, qui ferait écran avec les nombreux véhicules quittant le site ;
- Tracé des voiries cyclables est trop vague, demande de respecter des pentes plus douces ;
- Demande de concertation avec le GRACQ pour les barrières d'accès et potelets anti-intrusion des voies cyclistes, nécessité d'assurer les connexions avec les voiries extérieures ;
- Intégrer le projet dans la réflexion « Réseaux cyclables structurants BW »
- Création d'une liaison cyclable le long de la N25 entre Grez-Doiceau et la future clinique ;
- Le carrefour entre le chemin de Vieusart et la chaussée de Huy est dangereux en situation existante ;
- Demande de création d'un rond-point sur la N25 afin d'éviter l'accès par le chemin de Vieusart, avec une trémie donnant un accès direct à la E411 en provenance de Grez-Doiceau ;
- Établir une zone 30 sur le chemin de Vieusart, des casse-vitesses, obstacles, etc. ou rendre cette rue à sens unique ;
- Demande de réhabilitation du tunnel sous la E411 et du chemin des Charrons depuis ce passage jusqu'à la N4 ;
- Le nouveau tracé du chemin des Charrons va générer des nuisances ;
- Demande que les cheminements lents soient accessibles aux PMR ;
- Indication que le sentier n°54 existe et est régulièrement emprunté ; la section entre la boucle et la venelle Gaspard doit être préservée car elle relie le chemin de Louvranges à Vieusart ;
- Demande de préservation des chemins en l'état ;
- Le projet va générer un charroi inadapté pour les quartiers voisins ;
- Rond-point situé aux abords de l'intersection de la N25 et du chemin de Vieusart est d'accès peu aisé et ressemble à un goulot d'étranglement ;
- Le chemin de Vieusart est surexploité et perd son caractère rural, l'accès au personnel ne devrait pas être autorisé, risque d'accident ;
- Critique de l'absence de séparation des flux piétons et vélos ;
- Demande de réhabilitation du passage sous la E411 et de la venelle des Cailloux ; demande d'aménagement du chemin de Vieusart pour les cyclistes ;
- Le chemin des Charrons est coupé, perte pour les riverains de l'accès à l'arrière de leur jardin ;

- Itinéraire cyclo-piéton présente des zones de conflit, avec des pentes excessives ;

Considérant que conformément à l'article 25 du décret du 6 février 2014 relatif à la voirie communale, le nombre de personnes ayant introduit individuellement des réclamations ou observations étant supérieur à 25, une première réunion de concertation a été organisée par le Collège communal le 17 juin 2024 en présence de l'administration communale, de représentants des réclamants, du demandeur et de ses conseillers ; qu'afin d'organiser cette réunion, l'administration communale a écrit à tous les réclamants individuels, leur demandant de représenter un maximum de 5 représentants ; qu'un rapport de la réunion a été rédigé et adressé à chacun des participants ; que la procédure a donc été strictement respectée à cet égard ;

Considérant qu'à la suite des modifications apportées à la demande, une seconde enquête publique a été organisée du 11 mars 2025 et 9 avril 2025 sur le territoire des mêmes communes de Wavre, Grez-Doiceau, Chaumont-Gistoux et Ottignies-Louvain-la-Neuve, conformément aux articles D.29-1 et suivants du Livre Ier du Code de l'environnement, ainsi qu'aux articles 12 et suivants du décret du 6 février 2014 relatif à la voirie communale ; que cette seconde enquête publique a donné lieu à 495 réclamations, abordant notamment les points suivants :

- modifications des voiries communales : violation du décret voirie (documents incomplets, inexacts et insuffisant) ;
- manque de temps pour consulter le dossier, mise à l'écart des riverains ;
- défaut du dossier de demande de permis : les plans de situation et d'implantation sont incomplets, inexacts et obsolètes ;
- mise en évidence qu'une réunion de projet (non obligatoire) aurait dû être organisée dans le cadre du décret relatif à la voirie : suppression du chemin des Charrons ;
- chemin des Charrons/venelle aux Cailloux : l'objectif 5.5.2 du SOL vise à créer un réseau de mobilité douce interconnecté entre les accès du site et les quartiers environnants ; actuellement, aucune connexion n'est prévue entre le chemin des Charrons et la RN4 ;
- dans l'annexe 18, le « S » que forme le chemin à l'entrée du site est trop proche des riverains et donc inacceptable ;
- présence d'écoulement d'eau en provenance du site vers le chemin de Louvranges, démontrant l'inefficacité des aménagements de la zone tampon et des dispositifs de gestion des eaux pluviales ;
- la modification du tracé du chemin des Charrons en l'allongeant côté Est et en supprimant une partie sur le côté Ouest ne permet toutefois pas d'atteindre ces objectifs et crée de nouveaux problèmes d'accessibilité ;
- tracé des circulations et liaisons : le projet est intimement adapté ;
- crainte que les chemins ne soient pas adaptés/quels cheminements subsisteront pendant les travaux ?
- nécessité de maintenir le sentier n°54 dans le prolongement de la venelle Gaspard, lequel existe toujours pour avoir été dévié le long de la

boucle de Vieusart et rejoignant ensuite le chemin des Charrons à hauteur du Domaine du blé ;

- la partie entre la boucle et le venelle Gaspard ne peut pas disparaître car elle relie le chemin de Louvranges à Vieusart (sentier non accessible aux PMR) ;
- tracés inadaptés aux modes actifs ;
- refus du remplacement du sentier n°31 par le chemin des Charrons ;

Considérant qu'en raison du nombre de réclamations supérieur à 25, une nouvelle réunion de concertation a également été organisée le 12 juin 2025 ;

Considérant que l'essentiel des remarques émises lors des deux enquêtes publiques ne concerne pas l'ouverture, la modification ou la suppression de la voirie communale ; qu'elles seront donc analysées par l'autorité compétente dans le cadre de l'instruction de la demande de permis unique ; qu'il en va notamment ainsi des remarques liées au choix du site pour l'implantation de l'hôpital, à l'existence de possibles alternatives mieux desservies ou encore à la conception globale du projet ; qu'il n'appartient pas au Conseil communal de prendre position sur ces sujets ou de répondre à ces réclamations dans le cadre de la présente délibération ; que le Collège communal pourra par ailleurs rendre un avis sur l'ensemble du projet dans le cadre de l'instruction de la demande de permis unique ;

Considérant que les règles procédurales applicables en matière de consultation et de participation du public ont été respectées strictement, tant en termes d'annonce de la tenue de l'enquête, que de sa durée ; que le Conseil communal réfute fermement toute accusation de partialité, ayant traité ce dossier en toute objectivité et indépendance ; que le projet n'est pas de ceux pour lesquels une réunion de projet doit être obligatoirement organisée au sens de l'article D.IV.31 du CoDT ; qu'en outre, il ressort du dossier de demande de permis unique que plusieurs réunions ont été organisées avec les différentes autorités et instances, de telle sorte que les effets d'une telle réunion ont été manifestement rencontrés en l'espèce ;

Considérant que l'étude d'incidences sur l'environnement est complète et fournit à l'autorité, les informations nécessaires pour statuer en pleine connaissance de cause quant à l'objet de la présente délibération ; qu'en particulier, la situation de la section Sud du chemin de Vieusart a bien été appréhendée par l'auteur de l'étude d'incidences, qui identifie qu'il s'agit d'une voirie de faible emprise mais que cela ne fait actuellement pas entrave au bon écoulement des flux qui demeurent relativement faibles ; que l'auteur de l'étude identifie dans son étude, le fait qu'un accès sera possible depuis la partie du chemin de Vieusart passant sous la N25 – soit sa section Sud – laquelle ne pourra toutefois être utilisée par les patients et les visiteurs (à l'exception des véhicules sans permis dont les flux sont marginaux) et les fournisseurs ; que ceux-ci utiliseront en effet les accès aménagés depuis la E411 et la N25 ;

Considérant qu'il doit être rappelé que l'objet de la présente délibération est limité à la demande formellement adressée par la CSP ; que le projet n'a pas pour vocation de résoudre à lui seul l'ensemble des problèmes de mobilité

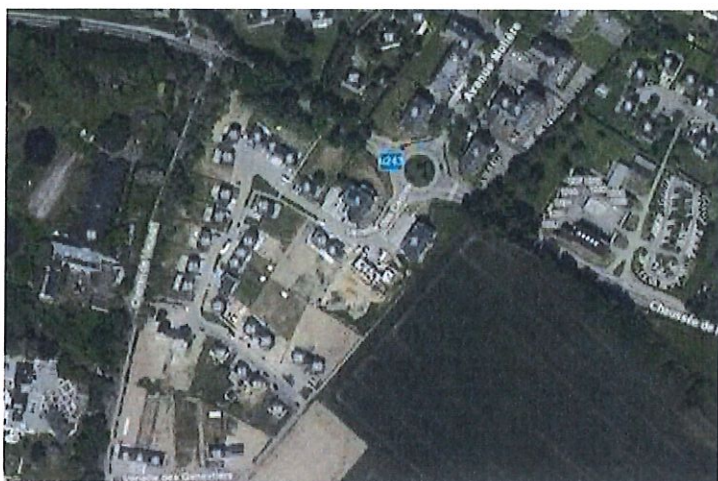
constatés dans le quartier ou sur les voiries avoisinantes en termes d'accessibilité cyclo-piétonne ; qu'ainsi, le fait que le réaménagement de la liaison avec la venelle aux Cailloux ne soit pas incluse dans la demande ne peut être reproché au demandeur, celui-ci n'ayant aucun droit sur ce passage souterrain ; que l'accessibilité du site est au demeurant assurée à suffisance en situation projetée ; que le projet intègre en effet les aménagements et équipements permettant son utilisation par l'ensemble des modes de circulation, qu'ils soient actifs ou motorisés et intègre en cela le principe STOP de la Région wallonne ; que par ailleurs ces accès ont été mûrement réfléchis et sont le résultat d'une analyse, en ce compris des alternatives possibles, en ce compris par le biais d'autres aménagements sur les voiries régionales (rond-point sur la N25 par exemple), lesquelles ont été jugées non-satisfaisantes au regard de leurs incidences environnementales ou des conséquences induites sur les voiries en amont/aval du site ;

Considérant que, s'agissant des réclamations en lien avec la régularité de la procédure, on constate tout d'abord que le dossier qui lui a été soumis est effectivement complet et comporte toutes les données nécessaires afin qu'il puisse statuer en pleine connaissance de cause ; qu'en particulier, les documents exigés par le Décret ont bien été joints à la demande (étant le schéma général du réseau des voiries dans lequel s'inscrit la demande, une justification de la demande au regard des compétences dévolues à la commune et un plan de délimitation) ;

Considérant que le fait que le fond de plan utilisé ne renseigne pas la présence de quelques habitations n'est pas de nature à empêcher l'autorité de statuer en pleine connaissance de cause ; qu'il faut tenir compte de ce que la plupart des plans du dossier de demande, c'est-à-dire ceux non impactés par les modifications apportées au projet en cours de procédure, ont été établis avant l'introduction de la demande en novembre 2023, s'agissant ainsi du quartier des 5 sapins en cours de construction lors de l'élaboration des plans ; que l'on se trouve, également pour la maison construite sur la parcelle 197P, hors du rayon de 200 m ; qu'aucune des habitations manquantes ne présentent de caractéristiques particulières susceptibles d'induire une modification du contexte bâti et non bâti existant tel qu'il figure sur les plans ; que le Conseil communal note par exemple que les maisons situées sur les parcelles n°240 et 244 sont de gabarit R+T ; que tenant compte des autres éléments repris dans le dossier de demande de permis dont le descriptif de la situation existante reprise dans l'étude d'incidences, l'autorité dispose des éléments nécessaires à la prise de position ; que l'étude d'incidences enseigne ainsi que le site du projet est bordé, au Nord et à l'Est, par des lotissements résidentiels présentant des densités de population faibles à moyennes, composés majoritairement de maisons pavillonnaires monofonctionnels (résidentiel) mais restent marqués par une verdurisation importante (EIE, p. 31) ; qu'une description plus détaillée est également fournie aux pages 126 et suivantes, reprenant une description des typologies, gabarits, matériaux, aménagements des abords,...

Considérant que s'agissant du schéma général du réseau de voiries dans lequel s'inscrit le projet, l'absence de la voirie des 5 sapins, quartier en cours de construction lors de l'élaboration de la demande, n'est pas de nature à induire l'autorité en erreur ; que cette voirie, la venelle des Cèdres, est aménagée sur un tracé assez court, partant d'un giratoire aménagé sur la chaussée de Huy et se termine en cul-de-sac sur un sentier accessible uniquement aux piétons ou

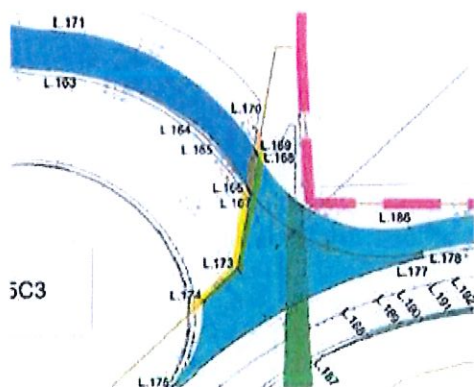
cyclistes ; qu'elle a donc pour unique but de desservir ce nouveau quartier et ne présente aucun caractère structurant de la mobilité à l'échelle du projet ; qu'au regard de la portée « générale » du schéma, sa mention n'était pas obligatoire, ne représentant pas une voie d'accès au site ;



Vue de la venelle des Cèdres

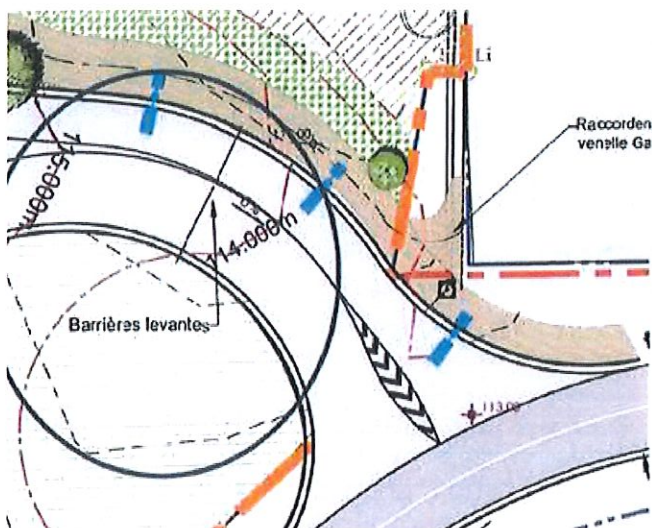
Considérant que le plan de délimitation est également complet et renseigne correctement, outre les dimensions des voiries existantes et projetées, les coordonnées Lambert permettant leur localisation précise en suffisamment de points sur leur tracé ; qu'il reprend ainsi en 80 endroits identifiés par la lettre « C », les coordonnées des chemins dont la suppression est demandée, et en 229 points, la délimitation des voiries projetées ; que les largeurs desdites voiries sont également renseignées à chaque endroit pertinent, c'est-à-dire lorsque survient une variation ;

Considérant qu'il ressort également des explications apportées par le demandeur à la suite des réclamations émises lors de l'enquête publique et lors de la réunion de concertation que la partie située « à gauche du chemin bleu foncé » sur l'extrait de plan repris ci-dessous ne fait pas partie des voiries communales projetées au sens du Décret et ne doit donc pas être incluse dans la demande (voir flèche sur le schéma ci-dessous) ;



Extrait du plan de délimitation

Considérant que le plan d'implantation montre en effet clairement la présence de barrières qui empêcheront le public de l'emprunter librement à des fins de circulation, ce qui, conformément à la jurisprudence du Conseil d'Etat, permet de constater son statut privé (voir par exemple C.E., n°246.629, 15 janvier 2020, *Carpaij*) ; que l'implantation de cette barrière en recul des limites entre les voiries privée et publique permet à un véhicule, par exemple un bus TEC, de s'engager dans cette voirie sans empiéter la boucle de Vieusart le temps que la barrière se lève ;



Extrait du plan d'implantation

Considérant encore que l'objet de la demande de création, modification et suppression des voiries communales est limité à ce qui est décrit dans la demande ; qu'ainsi, aucune demande de suppression de la partie du chemin n°54 partant de la boucle de Vieusart vers le Nord et la venelle Gaspard n'est faite et ce chemin demeurera donc avec un statut et un aménagement inchangés après la réalisation du projet ; que la demande se limite effectivement à la suppression de la partie située dans la boucle de Vieusart, laquelle a perdu toute existence de fait depuis l'aménagement de cette boucle ; qu'au-delà de la boucle de Vieusart, le chemin repris à l'Atlas a été supprimé en 1875 ;

Section du chemin n°54 (en vert) dont la suppression est demandée

Considérant qu'il ne peut être affirmé que ce chemin existerait en réalité toujours, ayant été dévié le long de la boucle pour rejoindre le chemin des Charrons ; que suivant la jurisprudence de la Cour de cassation, l'usage d'un chemin repris à l'Atlas suppose que celui-ci se fasse par son tracé tel que repris à l'Atlas ; que l'usage d'un tracé alternatif pour pallier l'impossibilité d'utiliser le tracé initial du fait de l'apparition d'un obstacle ne peut être assimilé à l'usage continu du même chemin ; que le fait que ce tracé alternatif soit utilisé en tant que voirie de substitution ne lui octroie pas automatiquement le statut de voirie communale (Cass., 7 mai 2009, *Amén.*, 2012/1, p. 42) ; qu'au-delà de ce constat, on constate que le chemin des Charrons auquel ce tracé se connectait est supprimé dans le cadre de la présente demande ; que l'accès au Domaine du blé,

qu'il rendait possible, sera assuré dans le cadre de la réalisation du projet à mesure des fonctions données aux bâtiments maintenus ; que le réseau de voiries internes au projet permettra de maintenir un maillage équivalent et plus sécurisé pour les modes doux ;

Considérant que le projet respectera la dimension locale du chemin de Vieusart par les limitations de son usage qu'il implique, les accès au site étant réservés aux modes doux, transports en commun, véhicules de secours et membres du personnel, étant entendu qu'il ne s'agira pas d'un accès exclusif, ceux via la N25 et la E411 leur étant naturellement accessibles, outre les véhicules sans permis (voitures ou scooters) dont les flux sont marginaux ; qu'en conséquence, le projet ne devrait pas induire de report de trafic excessif, que ce soit sur le chemin de Vieusart ou les autres voiries résidentielles du quartier ; que les demandes de nouveaux aménagements sur le chemin de Vieusart sont à double titre hors de la compétence du Conseil communal au regard des pouvoirs qui lui sont attribués par le décret et de l'objet de la présente demande ; que le chemin de Vieusart restera par ailleurs accessible aux riverains depuis la N25 ;

Considérant encore que les élargissements projetés du chemin de Vieusart ont précisément pour objectif d'assurer la praticabilité de l'accès à l'hôpital depuis la N25 et du rond-point aménagé sur le site ; que celui-ci ne sera donc pas un goulot d'étranglement ; qu'en réponse aux recommandations découlant de l'audit de sécurité mené par le SPW, une adaptation sous forme d'un accotement non franchissable a été intégrée aux plans du projet afin de réduire la vitesse à l'entrée de du chemin de Vieusart (partie hachurée sur l'extrait ci-dessous) ;

Considérant que les objectifs du décret du 6 février 2014 relatif à la voirie communale sont atteints ; que le projet assure un maillage cohérent à l'échelle locale et s'intègre dans le maillage supra local ;

Considérant que certaines réclamations émises lors de la seconde enquête publique se réfèrent toujours à l'ancien tracé et ne tiennent donc pas compte des modifications apportées et de la réduction des pentes maximales rencontrées ;

Considérant que concernant les observations émises en ce qui concerne le manque de pertinence du nouveau tracé ou les risques induits pour les habitations voisines, la distance sera d'environ 35 m entre le tracé et les propriétés voisines, avec présence d'une clôture pour délimiter le site du projet ; qu'il existe à l'heure actuelle déjà un sentier de fait sur une partie du nouveau tracé du chemin des Charrons, accessible aisément depuis le chemin des Charrons existant ; qu'en limitant son accessibilité aux modes doux, le projet améliore la situation actuelle où aucune restriction quant aux types de véhicules admis n'est mise en place ;

Considérant que concernant une réduction du maillage par rapport à la situation existante, il y a effectivement une inévitable modification du fait de la construction du projet mais que, en lien avec les objectifs portés par le SOL, les différentes connexions notamment pour les modes actifs sont maintenues ou renforcées par l'aménagement de voiries dédiées ; que certes, la carte

d'orientation du SOL mentionne l'existence de plusieurs tracés modes actifs là où le projet n'en réalise qu'un seul, outre la connexion avec le chemin de Louvranges, que l'on peut considérer néanmoins cet écart comme acceptable tenant compte de la nature strictement indicative des cheminements repris sur cette carte selon les propres indications du SOL et de ce qu'*in fine* – et c'est bien ce qui importe, – l'ensemble des connexions avec les voiries avoisinantes est réalisé conformément au SOL ; que la diminution du maillage pour certains usages va de pair avec la disparition de ces usages du fait de la réalisation du projet (engins agricoles, clientèle du Domaine du blé) ; qu'en tenant compte également des modifications apportées aux voiries régionales, le maillage existant s'en trouvera renforcé ; qu'il y a également lieu de constater que, contrairement à ce que certains riverains affirment, le « sentier n°31 » n'est pas un chemin public à l'heure actuelle ; que cette appellation de « sentier n°31 » est en réalité celle de l'asbl Chemins.be qui parle de « sentier i31 », le « i » signifiant « inconnu » et donc non repris à l'Atlas ; que les données disponibles ne permettent pas de considérer que chemin a pu acquérir le statut de voirie communale par prescription trentenaire ; que son tracé n'apparaît en réalité que depuis 2020, année de la crise Covid où la population s'est davantage promenée, cette activité étant pour ainsi dire la seule admise en dehors de son domicile ;



Vue en 1994



Vue en 2006




Vue en 2020


Considérant que le site « chemins.be » ne renseigne pas d'utilisation de ce chemin avant 2021 ;

21 **2021** sentier n°11 de Wavre - Texte proposé par adhvtt pour le point :
Le sentier passe à l'arrière de jardins.

21 **2021** sentier n°11 de Wavre - Texte proposé par adhvtt pour le point :
Le sentier aboutit au chemin de Louvanges.

21 **2021** sentier n°11 de Wavre - Photo proposée par adhvtt pour le point :

(photo n°2)
photo n°343593

21 **2021** sentier n°11 de Wavre - Texte proposé par adhvtt pour le point :
Le sentier emprunte le côté gauche d'une prairie. Il est assez vallonné.

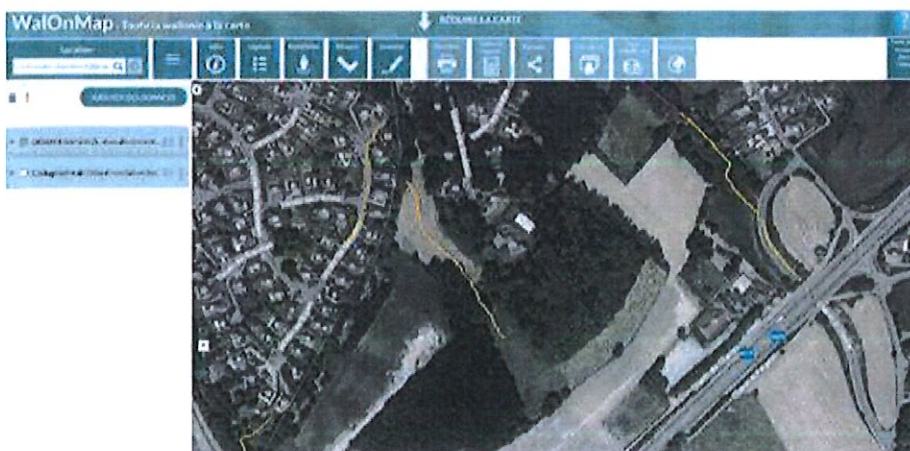
21 **2021** sentier n°11 de Wavre - Photo proposée par adhvtt pour le point :

(photo n°1)
photo n°343592

Extrait du site "Chemins.be"

Considérant que ni les cartes de l'IGN, ni de Google Maps ne renseignent l'existence de ce chemin ; qu'au regard de ce qui précède, on constate qu'il ne peut être affirmé qu'il n'existera plus que deux chemins publics au lieu d'un seul ; qu'à supposer même que ce soit le cas, il n'en découle pas de réduction du maillage pour autant ; que ce chemin privé ne permet en effet que de relier le chemin de Louvranges, connexion qui existera toujours en suivant globalement le même tracé et en s'éloignant même un peu plus des habitations voisines ; que le tracé du nouveau chemin des Charrons se poursuivra désormais au-delà pour rejoindre le chemin de Vieusart et la venelle Gaspard, comme le fait le chemin actuel ; que le simple fait de le rendre inaccessible aux voitures ou autres engins motorisés ne peut infirmer ce constat, tenant compte à nouveau de la suppression de certains usages du fait de la réalisation du projet et des aménagements projetés pour permettre une accessibilité au site à ces mêmes engins motorisés ;

Considérant encore que le phasage des travaux est décrit à suffisance dans le dossier de demande de permis, sous réserve d'adaptations inhérentes aux contraintes liées à la mise en œuvre de tels projets ; que des limitations de leur accessibilité pourront se justifier pour des raisons élémentaires de sécurité, ainsi que cela se produit couramment sur d'autres chantiers ; que les impacts du chantier sur la mobilité ont été examinés par l'auteur indépendant de l'étude d'incidences, lequel a constaté l'absence d'impact défavorable dépassant un seuil critique ;

Considérant enfin qu'à titre accessoire et surabondant, s'agissant de la question des eaux, qu'il ressort des explications apportées par le demandeur *in tempore non suspecto* à un riverain s'interrogeant sur la provenance en novembre 2024 d'écoulements sur le chemin de Louvranges (même période que celle reprise dans l'enquête publique), que ceux-ci ne proviennent pas du site du projet mais d'un autre axe de ruissellement ; qu'il ne peut donc être déduit de cette situation que les aménagements de gestion des eaux pluviales n'ont pas joué leur rôle, à l'inverse, ils ont permis de ne pas amener d'eau supplémentaire sur cette voirie ; que ce point n'étant pas de la compétence du Conseil communal, celui-ci ne l'abordera pas plus amplement ;



Que les créations, suppressions ou modifications de voiries communales telles que décrites sur le plan NH_PU_GCI_TERR_BEG_B_AAA_AA_PL_0079_Plan-délimitation-voiries-communales_V2 peuvent être autorisées ;

Considérant que le service Mobilité de la Ville a remis un avis favorable conditionnel sur la demande comme suit :

" 1. Caractéristique du décret

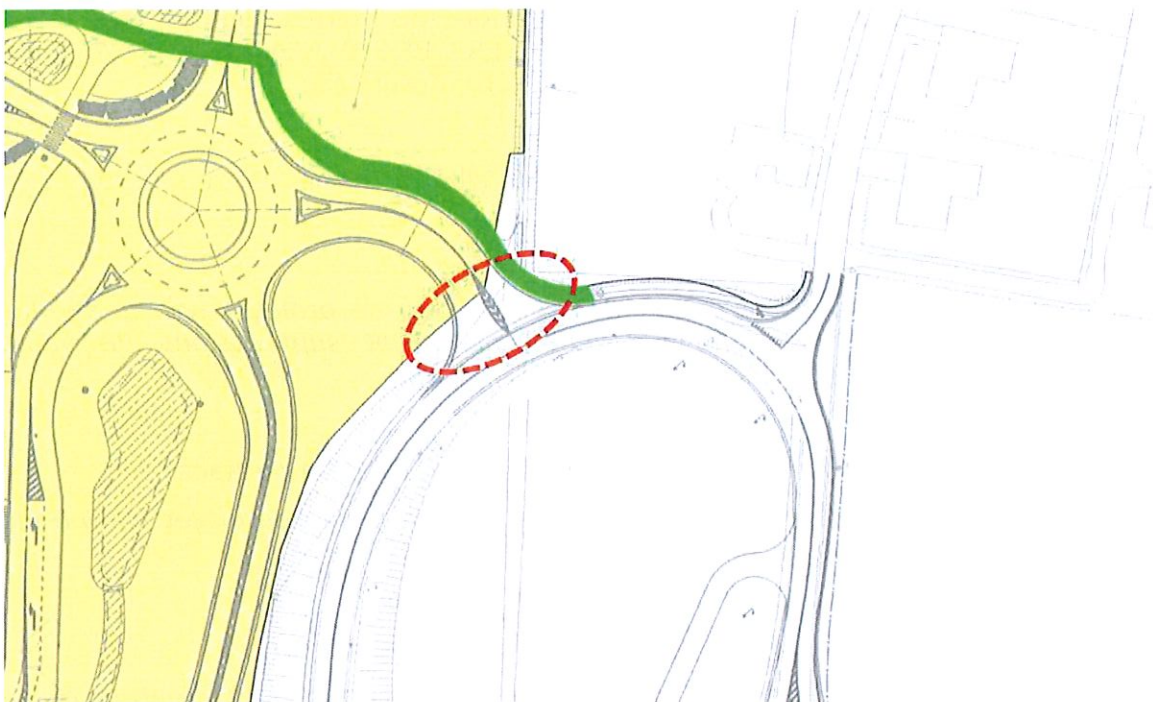
Sur base des plans modificatifs déposés par l'auteur de projet, l'avis du service Mobilité a été sollicité quant aux modifications et suppressions de voirie concernant les actes suivants :

- *Déplacement du Chemin des Charrons (modification du tracé) ;*
- 1. *Suppression de la partie du chemin longeant le site du projet au Sud-Est en tant que voirie communale ;*
- 2. *Création d'une partie du chemin au Nord du site ;*
- *Élargissements partiels du tracé du chemin de Vieusart ;*
- *Création d'une amorce de voirie en entrée de site et création d'une amorce pour accéder à la cabine HT dans la boucle du chemin de Vieusart ;*
- *Suppression de chemin vicinal n°37 et d'un tronçon du chemin n°54,*

2. Évaluation du projet

Le service Mobilité ne voit pas d'objection à la suppression du chemin des Charrons qui longe le site au Sud-Est étant donné qu'un nouveau tronçon sera créé au Nord du site afin de relier la future clinique aux quartiers résidentiels. Par ailleurs, la pente du nouveau tracé a été adaptée aux besoins des cyclistes sur base des recommandations du Graqc. Ce tracé permet de maintenir une liaison vers le chemin de Vieusart comme existante aujourd'hui.

Le service Mobilité requiert que le gestionnaire du site prenne à sa charge l'entretien de la superficie totale des voies d'accès et de sorties du carrefour giratoire, notamment celles reliant le rond-point au chemin de Vieusart (cercle rouge sur le plan 53/92 « Plan d'emprises à céder » ci-dessous). En effet, l'accès au rond-point servira uniquement à desservir un site privé. Il n'est par conséquent pas dans l'intérêt de la Ville de reprendre la gestion de cet embranchement (à l'exception du chemin des charrons en vert).



En ce qui concerne la création de l'amorce pour raccorder la nouvelle voirie d'accès (privée) à la cabine HT à la voirie existante, il en est de même que l'entretien est à la charge du propriétaire de l'accès à la cabine HT vu qu'il s'agit de connecter l'accès privé à la voirie existante.

Finalement, le service mobilité est favorable à la suppression du chemin vicinal n°37 et d'un tronçon du chemin n°54 telles que présentée sur les plans fournis. Ces deux tronçons supprimés n'existaient plus depuis longtemps dans les faits et ne reliaient plus rien.

3. Conclusions

Le service mobilité émet un avis favorable sur le projet de modification de la voirie communale sous condition :

- *Que le gestionnaire du site ait la charge d'entretien de la superficie totale des accès et sorties du futur carrefour giratoire, incluant l'embranchement jusqu'au chemin de Vieusart (liaison entre la voirie existante et le domaine privée).*
- *Que l'amorce pour accéder à la cabine HT soit également entretenue par le gestionnaire de l'accès à la cabine (privé). "*

Considérant qu'il est opportun de suivre les recommandations émises par le service Mobilité de la ville ;

Par ces motifs,

Après en avoir délibéré,

DECIDE :

A l'unanimité,

Article 1er – Le Conseil communal prend connaissance des résultats de l'enquête publique dans le cadre de la procédure administrative réalisée pour la demande de permis unique introduite en date du 17 novembre 2023 **l'Asbl Clinique Saint-Pierre, dont le siège est sis 9, avenue Reine Fabiola à 1340 Ottignies-Louvain-la-Neuve** (BCE 0410.508.057), représentée par Monsieur Philippe Pierre, Directeur général, en vue d'obtenir un permis unique de classe 1, visant la construction et l'exploitation d'un nouvel hôpital général d'une capacité maximale de 441 lits, de 129 places de jour et d'une crèche d'une capacité de 42 places, de 1.314 emplacements de stationnement, l'aménagement d'une bretelle autoroutière, la création, la modification et/ou la suppression de voiries régionales et communales sur des parcelles sises chemin des Charrons à 1300 Wavre, cadastrées 2ème division, section I, n°114E, 108, 118A, 116, 119D, 119G, 123B, 120D, 122C, 123/2, 117B, 107G, 107H, 107K, 107L, 106B, 105W², 105X², 105C³, 102A, 102B, 102C, 102D, 103B, 109A et 115 ;

Article 2 - Le Conseil communal prend connaissance du dossier de demande de création, suppression et modification de voiries communales au droit desdits terrains et approuve **la demande de création, de suppression et de modification de la voirie communale** ;

Article 3 - Respecter les conditions suivantes :

- Que le gestionnaire du site ait la charge d'entretien de la superficie totale des accès et sorties du futur carrefour giratoire, incluant l'embranchement jusqu'au chemin de Vieusart (liaison entre la voirie existante et le domaine privé).
- Que l'amorce pour accéder à la cabine HT soit également entretenue par le gestionnaire de l'accès à la cabine (privé).

Article 4 – Expédition de la présente délibération sera jointe au dossier de demande de permis d'urbanisme avec les autres documents prescrits.

Délibéré en séance publique, à Wavre, le 16 septembre 2025.

Par le Conseil Communal :

La Directrice générale
sé. Christine GODECHOUL

Le Bourgmestre
sé. Benoît THOREAU

Pour expédition conforme :

Wavre, le 01 OCT. 2025

La Directrice générale,

Le Bourgmestre

Christine GODECHOUL

Benoît THOREAU

