

| | | |
|--|---|---|
|  VILLE DE WAVRE | Réf. Ville de Wavre 23/07 pu1 bis | |
| | Réf. SPW Environnement 10018440 | Réf. SPW Territoire F0610/25112/PU3/2023/9/ - 2351546 |

**PROCES-VERBAL
REUNION DE CONCERTATION DU 12 JUIN 2025
PROJET CLINIQUE SAINT-PIERRE WAVRE
SITE BOULEAU - LOUVRANGES**

Lieu et heure de la réunion : Hôtel de Ville – Salle des Carmes 18h30

Sont présents :

Représentant les réclamants

- L'intervenant 1, membre de l'Asbl Wavre notre Ville ;
- L'intervenant 2, membre de l'Asbl Wavre notre Ville ;
- Le cabinet Cambier Avocats, conseil de l'Asbl Wavre notre Ville ;
- L'intervenant 3, riverain ;
- L'intervenant 4, membre de l'Asbl Wavre notre Ville ;

Représentant le demandeur

- Le Directeur général et médical de la Clinique St-Pierre à Ottignies ;
- Le Chef de Projet Nouvel Hôpital, Responsable Cellule Horizon Louvranges – CSPO ;
- L'architecte et représentant du bureau ASSAR ;
- Le bureau d'avocats HSP ;

Représentant la Ville de Wavre

- Le 1^{er} Echevin ;
- Le 4^{ème} Echevin ;
- Le responsable adjoint du Service urbanisme ;
- Un représentant du service mobilité ;

La réunion débute à 18h45

Le 1er Echevin excuse M. le Bourgmestre qui, suite à un empêchement, ne pourra pas participer à la réunion. Bien que ce fut son intention, il ne pourra être là ce soir mais deux échevins sont tout de même présents.

Avant de laisser la parole au chef de projet, **le responsable adjoint du service urbanisme** demande de ne pas interrompre la présentation. Après celle-ci se déroulera une série de questions/réponses pour recueillir les ressentis, les observations, les suggestions. Il demande de recentrer le débat. Le but de cette soirée est d'avoir des questionnements, une réflexion sur le décret relatif à la modification de la voirie.

| | | |
|---|---|---|
|  VILLE DE WAVRE | Réf. Ville de Wavre 23/07 pu1 bis | |
| | Réf. SPW Environnement 10018440 | Réf. SPW Territoire F0610/25112/PU3/2023/9/ - 2351546 |

1^{ère} Partie : Présentation du Projet

Le Chef de projet explique que la présentation ne sera pas très longue, ce qui laissera du temps après pour les échanges et les questions.

L'objectif est de parcourir les principaux sujets qui ont fait l'objet de réclamations, qui sont plutôt attachés à l'aspect de la voirie communale. Une série d'autres sujets, qui concerne l'enquête publique, déborde de ce contexte et ne sera pas abordée ce soir.

Il repasse en revue les éléments principaux qui ont parfois été exprimés avec des mots variés dans différentes réclamations, mais qui concernent le même objet.

Le premier élément qui est retrouvé régulièrement est une critique sur le contenu du dossier, sur l'aspect voirie communale. Pour rappel, une demande de modification doit être accompagnée d'un schéma général des réseaux, d'une justification de la demande et d'un plan de délimitation.

Pour mémoire, il y avait beaucoup de documents. Ils devaient détailler un peu plus les noms des documents correspondants aux sujets traités dans celui-ci. Si certains n'ont pas été trouvés, ils étaient pourtant bien présents. Le schéma général des réseaux de voiries était bien présent. La note de justification de la demande était sous la forme de l'annexe 18, et un plan de délimitation était aussi inclus dans le dossier, avec, sur la partie droite du document, le nom du géomètre ayant réalisé le plan.

Dans les réclamations, il y avait notamment toute une série de commentaires sur le non-respect de certains objectifs du SOL, bien que certains débordent un peu de l'aspect voirie communale. Ils seront abordés parce que le SOL comporte quand même des objectifs à respecter pour le projet dans son ensemble. Notamment, la problématique du chemin cyclo-piéton proposé, mais qui ne répond pas à ce qui a été visé dans l'objectif du SOL en termes de connexion et d'interconnexion avec ce qui se trouve autour du projet.

Il y a des localisations de tracés qui sont différentes de celles qui sont prévues sur la carte de présentation. Beaucoup de commentaires ont été relevés par rapport à la suppression d'une partie du bois de Châtaigniers, et notamment de la parcelle 102 A. Quelques précisions vont être apportées par rapport à cela et sur l'objectif acoustique.

En termes d'isolation acoustique, notamment de la voirie logistique, des infractions sont sous-entendues par rapport à ce dossier. Il reviendra sur ce sujet plus tard.

Pour rappel, l'objectif de l'axe Mode Actif était de proposer une alternative au chemin qui sera amené à être interrompu, en particulier le chemin des Charrons. Les connexions qui devaient être réalisées, comprenaient le chemin de Louvranges, la venelle Gaspard et le chemin de

| | | |
|--|---|---|
|  VILLE DE WAVRE | Réf. Ville de Wavre 23/07 pu1 bis | |
| | Réf. SPW Environnement 10018440 | Réf. SPW Territoire F0610/25112/PU3/2023/9/ - 2351546 |

Vieusart. Il est bien précisé que les indications des itinéraires sur la carte d'orientation sont indicatives et subjectives. Elles ne préjugent pas des parcours définitifs qu'il fallait mettre en œuvres, qui doivent notamment tenir compte des remblais, des dénivelés ou d'autres impératifs. La carte d'orientation, c'est une indication, ça peut être traduit de manière un peu différente au niveau du projet.

Il est aussi bien précisé qu'il fallait tenir compte des plans de mobilité des différentes instances, régionales, provinciales et communales, en termes de réalisation des connexions.

Sur le principe de réalisation d'un axe est-ouest qui remplace, ou en tout cas compense, le chemin interrompu (le tracé vert, donc du chemin des Charrons). Le chemin de Louvranges, la venelle Gaspard sont donc bien connectés et reliés au chemin de Vieusart. Les objectifs sur cette partie-là sont bien atteints.

Cependant, il est souvent demandé d'avoir une connexion avec la venelle aux Cailloux. **Le Chef de projet** rappelle que celle-ci ne fait pas partie des plans développés par les instances. Elle dépasse le périmètre du projet et ne fait pas partie des objectifs à réaliser dans le cadre de ce projet. La connexion ne sera dès lors pas effectuée et le passage sous l'autoroute restera tel qu'il est aujourd'hui, en tout cas dans le cas de ce projet.

Une carte du sol est projetée. Il explique que le bois est à maintenir. La parcelle 102 A évoquée dans tout un tas de réclamations ne fait pas partie du Bois de Châtaignier. Elle est sur le côté. Cela est visible sur une seconde carte présentée. Il n'est donc pas question d'abattre des arbres de ce bois. La parcelle 102 A, par contre, va bien devoir être nettoyée, car dès le rapport d'incidence sur l'environnement qui accompagnait le SOL, de nombreuses espèces invasives ont été localisées sur cette parcelle. L'objectif était de les éliminer, raison pour laquelle cette parcelle est reprise en zone de déboisement/défrichage dans les demandes de permis, vu qu'il faut la nettoyer. Il est bien clair qu'il n'est pas question de toucher au Bois de Châtaignier et qu'aucune intervention n'y aura lieu.

Concernant la problématique de l'objectif 5.3.1 qui vise à diminuer les nuisances sonores, et en lien avec les réclamations qui portent sur la voirie logistique, **le Chef de projet** montre l'emplacement de l'hôpital avec la N25 et l'autoroute qui passe sur le côté. La voirie logistique est située sur le côté gauche, côté autoroute.

Une coupe partant de la N25 est présentée. Le quai logistique qui est plutôt en pente vers le bas, dans le prolongement. On retrouve ensuite un premier merlon de terre, avant d'arriver au bâtiment de psychiatrie, et en complément, un auvent anti-bruit va être ajouté au niveau de la couverture du quai de déchargement. Il y a tout un mur acoustique qui a été implanté dans la zone de recul des camions parce qu'il y avait des craintes qu'ils génèrent du bruit en manœuvrant. Des dispositifs complémentaires et un merlon ont donc été mis en place pour contenir les bruits liés à cette voirie logistique.

Différentes réclamations abordent le sujet des voiries et notamment les limites. **Le Chef de projet** montre la boucle de Vieusart, et la venelle Gaspard vers le haut. Sur la partie supérieure, on a le nouveau chemin cycle piétons dont la légende précise qu'il est bien accessible au public.

| | | |
|--|--|--|
|  VILLE DE WAVRE | Réf. Ville de Wavre 23/07 pu1 bis | |
| | Réf. SPW Environnement 10018440 | Réf. SPW Territoire F0610/25112/PU3/2023/9/ - 2351546 |

Par contre, la voirie à côté est privée. Ce n'est ni une erreur sur les cartes, ni une violation par rapport au décret voirie. C'est une voirie privée qui est clairement délimitée par des barrières. Ces dernières ne sont pas au droit du domaine public et du domaine privé pour éviter que des voitures soient à cheval sur la boucle. La barrière est un peu en retrait par rapport à cette limite effective, de façon à laisser la place à une voiture ou à une ambulance, de se stationner.

Il précise que cette boucle est une réserve en cas de nécessité telle qu'un incendie ou un incident sur une autre voirie, ou encore un besoin très ponctuel. Sinon, la barrière reste fermée en permanence. Ce n'est donc pas un accès ouvert à tous et son indication sur le plan est correcte.

Une autre série de réclamations porte sur le tracé du chemin cyclo-piéton. Une carte datant d'il y a quelques années (avant les travaux de la zone tampon) représente les chemins existants de fait, où on voit le circuit qu'empruntaient certains promeneurs, on va dire sur le terrain. Est présentée ensuite une superposition du nouveau tracé par rapport à celui qui existait de fait. Celui-ci ne se rapproche pas des habitations par rapport à celui qui existait auparavant.

Il y a simplement une forme ici qui répondait à des réclamations de l'enquête publique précédente en termes de pente à gérer, donc le circuit à cet endroit-ci il a été allongé de façon à respecter ce qui était demandé notamment par le GRACQ et la sécurité qui est utilisée comme référence en région wallonne.

La suite des commentaires a été faite par rapport au sentier I31. Ce n'est pas un sentier officiel. Il est repris sur certains plans d'associations, mais pas dans l'atlas des voiries. Il se superpose au tracé présenté et n'est, dès lors, pas supprimé. Il existera toujours, vu qu'il est remplacé par ce nouveau tracé qui a exactement la même position.

Il y avait eu, l'an dernier, des réclamations sur la problématique de l'interruption du chemin des Charrons au niveau du pertuis sur l'autoroute, qui ne permettait pas d'aller opérer un demi-tour avec des véhicules un peu plus encombrants. Le plan de 2023 est présenté. Il n'y a pas d'élargissement. Une réponse à cette remarque a été apportée dans le cadre du dossier qui était redéposé en plans modificatifs en janvier. Un élargissement a été proposé de façon à pouvoir avoir une zone de détours, pour les véhicules encombrants qui se seraient engagés dans ce chemin, notamment pour accéder à l'arrière des jardins des riverains qui devraient tourner pour repartir dans l'autre sens, puisqu'après, il s'agit d'une voirie uniquement cyclo-piétonne. Cet espace de demi-tour a donc été proposé en réponse aux réclamations et figure dans les plans modificatifs déposés cette année.

L'année dernière, il y avait eu des réclamations sur un tracé qui était trop en pente, de l'ordre de 14%. Ça avait été à juste titre relevé par beaucoup d'observateurs lors de l'enquête publique précédente. Le GRACQ et l'ASBL Chemin de Wallonie avaient fait pas mal de suggestions, en proposant un tracé en S plus marqué, de façon à revenir au 5% de pente qu'il faudrait essayer de ne pas dépasser dans ce genre de parcours. C'est exactement ce qui a été fait dans ce cas-ci.

| | | |
|---|---|---|
|  VILLE DE WAVRE | Réf. Ville de Wavre 23/07 pu1 bis | |
| | Réf. SPW Environnement 10018440 | Réf. SPW Territoire F0610/25112/PU3/2023/9/ - 2351546 |

Dans les enquêtes publiques de cette année, on regrette le fait que le chemin ne soit plus en ligne droite et que cela allonge le tracé. Mais ce circuit amène des impositions en termes de gestion des eaux. On n'a pas l'autorisation de concentrer les axes de ruissellement. La cellule GISER qui examine le dossier et utilise des critères bien précis. Il faut donc prévoir, ce qui a maintenant été mis dans la place ici, notamment des dispositifs qui sont amenés à éviter les axes de concentration de ruissellement des eaux. Par exemple, des murs en gabions sont disposés tout le long du circuit cylo-piéton. Il illustre le rendu que cela peut donner. Il n'y aura pas la possibilité de les traverser à pied, car ils ont une certaine hauteur et que réaliser des ouvertures n'est pas envisageable, car elle générerait des axes de ruissellements concentrés. Il y a donc des conflits entre les souhaits de certains et les exigences des autres. Ils ont donc fait en sorte que cela corresponde aux recommandations émises et que cela soit sécurisée.

Certains ont regretté la disparition d'un autre chemin cyclo-piéton sur la gauche du site. Comme celui à l'arrière ne sera plus rendu tout à fait conforme aux recommandations et qu'il y avait beaucoup de réclamations par rapport à la nouvelle bretelle qui prend un peu d'élévation par rapport à l'existante à ce niveau-là et se rapproche un peu des habitations. Ils ont souhaité répondre à ces nombreuses réclamations en complétant le merlon acoustique qui était contraint par le chemin. En supprimant cette contrainte, il est possible de le renforcer de manière significative. Sur l'image présentée, il montre le merlon présenté lors du permis précédent, qui n'était pas vraiment plus haut que les voiries proches, devant être protégées. Mais une fois le chemin enlevé, le merlon érigé peut être plus haut que les véhicules qui circulent à proximité.

En plus de ce merlon principal, un second est développé plus près de la bretelle. Il est visible sur une coupe présentée. Celui-ci sera plus efficace car plus le bruit est bloqué proche de la source, mieux c'est. Ainsi, il rejoindra un merlon existant un peu plus loin. Ils estiment donc avoir répondu au mieux en termes de protections acoustiques par rapport à cette bretelle, aux observations exprimées la fois précédente.

Tout cela nécessitait de ne plus pouvoir laisser un chemin cyclo-piéton. Car il n'aurait pas été possible de franchir de nombreux mètres. Le fait d'avoir enlevé ce chemin est relevé comme un problème, et nécessite de devoir faire un grand détour pour pouvoir accéder à l'esplanade.

Cela a été compensé dans le permis en aménageant mieux un raccourci depuis le chemin cyclo-piéton. Dans le plan présenté, un cadre bleu illustre l'endroit pour lequel des modifications ont été apportées par rapport au dossier déposé en janvier. L'accès est permis via des pentes de 4 % (soit moins de 5), et en qui permettra d'arriver sous l'esplanade d'entrée, au niveau -1, qui correspond à l'accès des urgences. Un premier parking à vélos se trouve à cet endroit-là et une batterie d'ascenseurs et les escaliers permettent d'arriver directement sur l'esplanade. On peut aussi mettre son vélo dans l'ascenseur et monter sur l'esplanade.

Il y a eu des questions quant à la présence de parkings vélos, mais ils ont bien maintenu ce qui était prévu à la base dans le projet. **Le Chef de projet** montre des plans et situe l'entrée, les ascenseurs, et à côté, un parking de 72 places pour les vélos. On n'est pas obligé de faire tout le tour du site pour arriver sur l'esplanade, on va créer ce raccourci, soit pour arriver dans le parking à vélos, soit pour monter au niveau de l'esplanade via les ascenseurs ou les escaliers.

| | | |
|---|---|---|
|  VILLE DE WAVRE | Réf. Ville de Wavre 23/07 pu1 bis | |
| | Réf. SPW Environnement 10018440 | Réf. SPW Territoire F0610/25112/PU3/2023/9/ - 2351546 |

Il y a de nouveau des réclamations similaires à celles de l'année dernière sur des questions par rapport à la suppression du sentier 54. Il rejoint la boucle de Vieusart.

Les cartes officielles illustrent que la prolongation de sentier a déjà fait l'objet d'une suppression antérieure. Ce sentier n'existe plus de manière effective à cet endroit, puisque la boucle de Vieusart est venue l'interrompre. Il semblait alors cohérent, dans le cas de la demande, de supprimer officiellement. Par contre, elle n'est supprimée que sur une petite portion située entre les voiries, mais maintenue sur le reste, comme elle se superpose à la venelle Gaspard et que cette dernière ne sera pas déboisée.

Il reste beaucoup de réclamations qui demandent d'aménager des passages cyclo-piétons bien au-delà du périmètre du projet et de connecter des voiries différentes. **Le Chef de projet** rappelle qu'ils répondent aux objectifs fixés par le SOL. D'un côté, ils connectent la cyclostade, qui est en cours de développement, et de l'autre côté, le réseau points-nœuds pour créer un lien entre ces deux réseaux au travers du projet.

Le projet n'a pas pour vocation de résoudre, d'aménager des voies cyclo-piétonnes dans toute la province et certainement pas de faire d'autres choses que ce qui est prévu par les différentes instances.

Il comprend bien les souhaits de voir des voiries cyclo-piétonnes se développer de plus en plus, mais ce projet ne va pas résoudre toutes ces demandes en dehors du périmètre d'intervention.

Des questions similaires ou même identiques à celles qui avaient été formulées l'année dernière sont revenues, par exemple sur la composition du chemin cyclo-piéton. Elle n'a pas été modifiée et ce qui était prévu initialement est toujours envisagé. Le mélange de pierre de lave et de terre est une composition disposant d'un pouvoir drainant important. Jusqu'à présent, il n'y a pas eu de remarques sur ce sujet, simplement des questions.

Cette composition n'a pas été inventée, il est possible de retrouver des fiches techniques officielles qui l'abordent. Cela a déjà été utilisé ailleurs, notamment à Bruxelles.

En termes de largeur, des doutes sont émis sur ce qui est envisagé. Il explique qu'ils répondent bien à ce qui est prévu pour des chemins bidirectionnels au niveau de la Sécurithèque de la région wallonne. Le signal F99A prévoit une circulation sur une largeur de 3,20m. C'est donc ce que le projet prévoit sur l'ensemble du tracé traversant le site.

Un plan illustrant l'ensemble du projet et présenté.

Ils ont parcouru ce qu'ils souhaitaient présenter par rapport aux réclamations concernant la voirie communale. Dès lors, il ouvre l'échange pour discuter de certains points qui n'auraient peut-être pas été abordés, mais il rappelle que cela doit rentrer dans le cadre du décret voirie.

Le responsable adjoint du service urbanisme demande qui désire prendre la parole.

| | | |
|--|---|---|
|  VILLE DE WAVRE | Réf. Ville de Wavre 23/07 pu1 bis | |
| | Réf. SPW Environnement 10018440 | Réf. SPW Territoire F0610/25112/PU3/2023/9/ - 2351546 |

2^e Partie : Observations, suggestions et remarques émises

L'intervenant 1 remercie tout d'abord le **Chef de projet** pour sa présentation. Il a deux questions à poser avant de passer la parole au reste de l'équipe.

Le responsable adjoint du service urbanisme lui demande de se présenter avant de commencer.

Il donne son nom. Ses questions s'orientent vers la ville de Wavre. Il souhaiterait connaître le nombre exact de réclamations. Il a été fait mention qu'il était supérieur à 25, mais sans plus de précision.

Le responsable adjoint du service urbanisme explique qu'il ne saurait pas donner ce nombre tout de suite.

L'intervenant 1 demande s'il serait possible de les obtenir, et dans tous les cas, de les intégrer dans le PV.

Le responsable adjoint du service urbanisme dit que c'est normalement possible.

L'intervenant 1 continue avec sa seconde question. Elle est plutôt d'ordre budgétaire et relative à l'aménagement des voiries pour la ville. Au vu de la situation économique en Wallonie, mais notamment de l'augmentation des taxes et redevances passées ici dans la commune et peut-être future, qui commence à peser sur la vie des Wavriens, il faut rester vigilant. Il faudrait voir quelle serait l'intervention dans ce projet sur le plan du CAPEX et OPEX. Il demande si la commune interviendra financièrement dans le cadre de l'aménagement de ce projet, mais également si les montants ont été chiffrés.

Il rappelle avoir fait la demande à la majorité précédente pour l'ensemble du projet, mais aucune réponse n'a été reçue.

Le responsable adjoint du service urbanisme et le **1er Echevin** disent qu'il n'y a aucune intervention prévue.

L'intervenant 1 insiste. Il demande confirmation qu'aucuns travaux ne seront faits à charge des citoyens à un moment donné, que ça soit au niveau de l'égouttage, des modifications de certaines voiries.

Le 1er Echevin demande si une reprise de voirie est prévue.

Le responsable adjoint du service urbanisme dit que ce n'est pas le cas.

Le 1er Echevin dit que rien n'est budgété. Ils devraient savoir vu que tous les budgets sont planifiés à l'avance et qu'aucune ligne budgétaire n'a été faite jusqu'ici.

L'intervenant 1 insiste. Dans le cas présent, s'il n'y a pas d'impact financier pour la ville, il n'y en a pas non plus pour le citoyen.

| | | |
|--|---|---|
|  VILLE DE WAVRE | Réf. Ville de Wavre 23/07 pu1 bis | |
| | Réf. SPW Environnement 10018440 | Réf. SPW Territoire F0610/25112/PU3/2023/9/ - 2351546 |

L'intervenant 2 demande si tout cela sera mis par écrit.

Le responsable adjoint du service urbanisme et le 1er Echevin expliquent que cela sera bien mis par écrit dans un PV.

1er Echevin avoue qu'il s'inquiète de la reprise de voirie. Ce point sera donc vérifié.

Le Chef de projet explique que la majorité précédente ne souhaitait pas reprendre la charge d'entretien de voirie. Le nouveau tracé, le chemin cyclo-piéton reste sur fond privé.

HSP indique que cela fait partie de la voirie communale puisque c'est une voirie publique. Il y a ouverture de voirie communale, mais la gestion restera à charge de la CSP. C'est ce qui avait été prévu.

Le 2ème Échevin rajoute que, dans tous les projets, ils essayent d'être attentif à ces reprises de voirie qui, en termes d'entretiens, impactent les finances communales.

Le responsable adjoint du service urbanisme profite de cette interruption pour indiquer, qu'après vérification, il y a eu 495 réclamations.

L'intervenant 2 déplore que tout le monde n'ait pas été convié à la réunion. Certains n'ont pas reçu les invitations.

Le responsable adjoint du service urbanisme explique que c'est 5 représentants de chaque groupe et qu'ils devaient se concerter entre eux. Il précise que le travail a bien été fait ; que toutes les invitations ont bien été envoyées. Il pense que, comme la dernière fois, le dialogue entre eux n'est pas vraiment au point.

L'intervenant 2 signale que tout le monde n'a pas reçu le mail pour se concerter.

Plusieurs personnes dans l'assemblée débattent au sujet des règlementations fixées par la région concernant les 5 représentants maximum dans le cadre du décret voirie.

L'intervenant 1 explique qu'il n'est pas question d'accuser qui que ce soit d'avoir bien ou mal fait le travail, il explique qu'il s'agit plutôt d'un constat de dire que certains n'ont pas été conviés.

L'intervenant 2, représentante des chemins et sentiers, revient sur le statut du sentier 54 dont la volonté des porteurs de projet est d'en supprimer une partie. Ce chemin existe toujours mais a été dévié le long de la bretelle. Il n'y a donc pas de raison de le supprimer, si ce n'est pour y placer le projet, ce que les riverains ne souhaitent pas. Il est bien visible à côté de la boucle qui rejoint la nationale 25.

HSP dit qu'il faut répondre en 2 temps. Il y a un aspect juridique et une jurisprudence assez claire de la Cour de cassation qui est rédigée dans un jargon. Il explique qu'à partir du moment où un chemin repris à l'atlas est dévié de son tracé initial pour n'importe quelle raison, par exemple un obstacle comme, ici, la boucle de Vieusart, le fait qu'il se poursuive sur un tracé alternatif n'est pas considéré comme une continuation du chemin. C'était notamment le cas à l'époque, car sous le couvert de l'ancienne législation, les chemins pouvaient s'étendre par

| | | |
|--|---|---|
|  VILLE DE WAVRE | Réf. Ville de Wavre 23/07 pu1 bis | |
| | Réf. SPW Environnement 10018440 | Réf. SPW Territoire F0610/25112/PU3/2023/9/ - 2351546 |

prescription. La Cour de cassation avait clairement dit qu'on ne pouvait pas considérer qu'un chemin, interrompu par un obstacle naturel, et prolongé par un chemin dévié, faisait l'objet d'un usage continu au sens de l'ancienne loi.

D'un point de vue purement pratique, il faut savoir si cette déviation est un chemin public. C'est une question qui ne découle pas nécessairement de l'inscription de l'ancien tracé à l'atlas. Le statut de chemin public n'est pas automatiquement translaté sur l'alternative qui est utilisée.

D'un point de vue technique, le sentier permet de relier la venelle Gaspard au chemin des Charrons. Ce dernier étant interrompu, il ne mènerait plus nulle part et, en tout état de cause, la connexion existerait toujours étant donné que le nouveau tracé du chemin des Charrons permettrait bien de rejoindre le sentier 54 qui est maintenu. Il y a donc une modification du tracé, mais pas d'interruption.

Les différents intervenants débattent du statut et de la situation du chemin existant et planifié.

L'intervenant 2 explique que cela ne sera plus un sentier, mais que cela deviendra une route.

HSP explique que ça sera un chemin cyclo-piéton qui se superpose à ce qui a été évoqué et qui vient rejoindre l'entrée principale à partir de Vieusart.

L'intervenant 2 explique qu'il n'aura pas la même finalité. Actuellement, c'est un sentier champêtre, mais, dans le projet, il s'agit de voiries avec des voitures.

Le chemin des Charrons est une voirie communale macadamisée et sera coupée alors qu'elle est nécessaire pour faire la liaison entre la nationale 4 et le chemin de Vieusart. Le maillage disparaît.

HSP explique que le maillage existera toujours, mais par un autre tracé.

L'intervenant 2 déplore qu'il ne soit uniquement cyclo-piéton.

L'intervenant 3 prend la parole pour expliquer que la suppression du chemin des Charrons coupe la liaison entre Vieusart et le centre de Wavre. Il n'est plus possible de passer en voiture, à moto ou en véhicule sans permis. Le sentier est pensé pour les piétons et non pour les cyclistes, étant donné les rayons de courbure qui sont mis en œuvre. Cela change totalement la destination du chemin des Charrons et il ne comprend pas pourquoi.

HSP explique que le chemin actuel est sur l'emprise de la bretelle.

L'intervenant 3 déplore que ce ne soit pas son problème. Les riverains, tout comme la commune, sont lésés dans cette histoire. Il demande si des compensations sont prévues.

Un débat a lieu autour de la question de la propriété et des assises des terrains sur lesquels passe le chemin.

Concernant l'entretien du nouveau chemin, il incombera à la CSP de s'en occuper, car il n'y a pas de reprise de voirie prévue par la commune.

| | | |
|--|---|---|
|  VILLE DE WAVRE | Réf. Ville de Wavre 23/07 pu1 bis | |
| | Réf. SPW Environnement 10018440 | Réf. SPW Territoire F0610/25112/PU3/2023/9/ - 2351546 |

Cela génère aussi des questions concernant les nuisances. Comme un intervenant l'explique, ils remplacent le chemin des Charrons par une bretelle d'autoroute et cela va générer de fortes nuisances.

L'intervenant 4 prend la parole. Le chemin des Charrons passe derrière sa propriété. Elle dispose de deux entrées dont une dans la venelle à l'avant. Elle souhaite revenir sur la non-utilisation de ce chemin car, par le passé, elle l'était beaucoup plus. Cette baisse de fréquentation est due à son état lamentable : il y a des trous, des bosses et des fossés.

Le chemin a été fortement endommagé par les essais qui ont été faits pour la clinique. Avant le début des travaux, il y avait énormément de passage. Il était utilisé par des promeneurs, ou des gens qui rentrent de boîte de nuit et utilisent ce chemin pour éviter les contrôles. Elle explique aussi avoir déjà eu plusieurs voitures dans sa clôture et prouve donc que la circulation existe bel et bien.

Elle explique que c'est un chemin utile, car lorsqu'elle veut se faire livrer du bois ou effectuer des travaux de jardinage, les camions passent par ce chemin, mais il faut qu'ils opèrent un demi-tour. Elle se demande alors s'il pourra encore être utilisé de cette façon, et qui remettra en ordre ce chemin.

HSP explique que le chemin des Charrons n'existera plus.

L'intervenant 4 dit que l'on ne peut pas le laisser dans cet état-là pour qu'il soit cyclo-piéton. De plus, en perdant un accès, sa maison perdrait de la valeur. Il y a donc une dévalorisation de son bien immobilier.

Le bureau d'avocats HSP lui demande si elle peut indiquer où elle habite.

L'intervenant 4 indique l'emplacement sur la carte.

Plusieurs intervenants se complètent pour expliquer qu'une partie du chemin des Charrons reste carrossable et que sa maison borde bien ce tronçon. Au bout de celle-ci une zone de demi-tour sera aménagée.

L'intervenant 4 demande qui paiera pour ça.

1er Echevin confirme que l'état actuel de cette voirie n'est pas terrible.

L'intervenant 1 signale que c'est un actif communal.

1er Echevin explique qu'ils attendront les travaux pour ne pas remettre en état temporairement, mais que si elle est vraiment dégradée, cela rentre dans les perspectives de remise en état. Cependant, il n'y a pas encore de calendrier planifié pour l'instant.

L'intervenant 4 s'étonne que ça soit la ville qui doive la remettre en état et pas la clinique.

Le responsable adjoint du service urbanisme explique qu'un état des lieux obligatoire a normalement été fait avant les travaux et que cela sera comparé avec l'après.

| | | |
|--|---|---|
|  VILLE DE WAVRE | Réf. Ville de Wavre 23/07 pu1 bis | |
| | Réf. SPW Environnement 10018440 | Réf. SPW Territoire F0610/25112/PU3/2023/9/ - 2351546 |

Le bureau d'architecture Assar précise que toute la circulation et le charroi de chantier ne passeront pas par là.

L'intervenant 4 le coupe pour dire qu'ils y sont déjà passés et que des dégâts ont déjà été occasionnés.

Un débat a lieu.

Le Chef de projet finit par expliquer que certains riverains sont au courant qu'un état des lieux a été effectué. Ils sont allés dans certaines habitations, mais d'autres ont refusés, qu'un état des lieux soit fait chez eux, à proximité de la zone tampon. Ils ne sont toujours pas en réception définitive pour les aménagements, puisqu'il y a encore quelques arbres qui devront être plantés.

Le Directeur général et médical de la CSPO explique s'être rendu une fois sur le chemin des Charrons pour voir et il dit avoir craint d'y croiser quelqu'un en voiture. Il explique qu'il s'agirait plutôt d'un chemin que d'une rue. Il précise ne pas remettre en doute la parole de **L'intervenant 4** sur l'usage qui en est fait.

L'intervenant 1 reprend la parole. Étant un actif communal, pour lequel un contribuable paye dans le cadre de la rénovation, s'il y a eu dégradation suite à certains travaux ou véhicules, il est normal que la commune, en bonne gestionnaire, puisse aller demander de quoi remettre en état la voirie abimée.

Le 1er Echevin dit qu'ils vont attendre la fin des travaux pour faire l'état de sortie.

L'intervenant 4 et **L'intervenant 3** demandent une indication de temporalité. Dans combien de temps serait-ce ?

HSP précise que ce n'est pas du permis de l'hôpital, dont il est question pour parler des délais, mais du permis actuellement mis en œuvre.

Le Chef de projet complète en disant qu'il faut voir cela quand l'état des lieux de fin de travaux sera fait car il ne faut pas préjuger que le chemin sera d'office remis en état par la CSP.

Un nouvel état des lieux plus étendu sera dressé au moment du permis global de l'hôpital parce que si une dégradation venait à avoir lieu dans le laps de temps compris entre la fin de ce permis et le début du suivant (et qui peut durer quelques années), ce ne sera pas la CSP qui en sera responsable.

L'intervenant 3 constate qu'alors, rien ne sera fait à cette voirie en attendant la délivrance du permis.

Le responsable adjoint du service urbanisme précise que ce n'est pas ce qui a été dit.

Le bureau d'architecture Assar ajoute qu'un état des lieux sera fait à la fin des travaux de la zone tampon.

L'intervenant 4 déplore qu'ils abiment et laissent ainsi.

| | | |
|---|---|---|
|  VILLE DE WAVRE | Réf. Ville de Wavre 23/07 pu1 bis | |
| | Réf. SPW Environnement 10018440 | Réf. SPW Territoire F0610/25112/PU3/2023/9/ - 2351546 |

Le 1er Echevin explique qu'il faut tout de même un minimum d'entretien pour que la rue soit utilisable d'ici là.

L'intervenant 4 dit que cela sera fait au frais de la commune Elle trouve aberrant que lorsqu'elle avait interrogé les précédents représentants de la ville pour comprendre les bénéfices et les coûts de la clinique, personne ne répond. En bon gestionnaire, il faut savoir évaluer les couts et les bénéfices. Alors les riverains s'inquiètent parce qu'au final, ce sont eux qui paient.

L'intervenant 1 constate que la majorité des personnes qui "s'opposent" au projet a dans la ligne de mire les aspects budgétaires. Ils en ont assez de voir les précomptes, les redevances augmenter. Chaque euro est bon à prendre et c'est pour cette raison qu'ils sont attentifs aux aspects financiers. Une question qui avait été posée à l'ancienne législature : Qu'est-ce que cela va rapporter à la ville et qu'est-ce que cela va couter aux citoyens wavriens ? Il faut savoir, dans les projets quels qu'ils soient (cela n'est pas inhérent à l'hôpital), où une ville va en termes d'opex, de couts récurrents, et ne pas se limiter à certains capex, qui triplent parfois à certains endroits.

Le 1er Echevin explique que c'est la raison pour laquelle ils sont vigilants par rapport à la reprise de voirie. Dans le cas où elle serait reprise, il faudrait s'occuper de l'entretien complet de l'assise, des bas-côtés, des abords, des arbres, etc. Il y a un réseau qui est très important.

Le 4ème Échevin complète en expliquant que cette situation se passe actuellement avec tous les nouveaux quartiers résidentiels. Les riverains se plaignent que trop peu d'entretiens sont effectués. Or, il est possible d'en faire plus mais cela induirait une hausse du coût.

Concernant la dégradation de voiries, il est possible de voir où cela en est et s'il y a lieu d'y faire quelque chose, mais l'objectif de la Ville est que cela ne lui coute pas. Si un état des lieux a été fait, il est possible de faire un état des lieux maintenant et de voir ce qu'il en est. Il faut voir si la dégradation est bien due au chantier, car si elle était déjà là avant, cela sera compliqué pour la Ville de demander d'intervenir.

Le 4ème Échevin précise qu'il sera vigilant par rapport à tout cela. Il faut voir s'il y aura encore du charroi qui doit passer par là.

Le Chef de projet explique que, de ces jours-ci, la tonte des espaces verts a été réalisée, l'entretien des abords, etc. Mais cela se fait avec des petites camionnettes de jardiniers, c'est donc de l'usage classique pour un chemin comme celui-là.

L'intervenant 4 confirme que cela n'est pas problématique.

L'intervenant 3 s'interroge pour savoir qui va intervenir en cas d'accident. Avant, le chemin des Charrons était public vu qu'il s'agissait d'une voirie communale, mais, dans le cas futur, il s'agira d'une voirie privée.

HSP infirme ces propos. Il s'agira d'un chemin public, accessible. Le code de la route s'applique donc, la police peut intervenir si le besoin s'en fait sentir.

L'intervenant 2 s'étonne de savoir que le chemin cyclo-piéton sera public.

| | | |
|---|---|---|
|  VILLE DE WAVRE | Réf. Ville de Wavre 23/07 pu1 bis | |
| | Réf. SPW Environnement 10018440 | Réf. SPW Territoire F0610/25112/PU3/2023/9/ - 2351546 |

HSP explique que si le chemin cyclo-piéton était privé, la réunion de ce jour n'aurait pas lieu étant donné qu'il n'y aurait pas d'ouverture de voirie publique.

L'intervenant 2 dit qu'ils peuvent laisser le chemin des Charrons, cela ne la gêne absolument pas. Mais le chemin cyclo-piéton est pire encore que ce qui a été présenté avant. Les lacets rallongent le sentier, il est beaucoup plus près des habitations alors qu'ils ont demandé qu'il en soit éloigné. Il démarre à un point haut, pour redescendre et remonter sur la clinique.

De plus, sur le côté droit de la clinique, au niveau de la voirie logistique, elle ne comprend pas comment il pourrait n'y avoir que 1% de pente alors qu'il y a pourtant un gros dénivelé.

Concernant le chemin en question, L'intervenant 2 trouve qu'il est vraiment dangereux à cause des lacets, et des gabions. Les gens vont aller se jeter dedans à cause de la vitesse. Il va donc y avoir des accidents. Elle ne voit pas comment les ambulances vont arriver par la voirie, même en étant communale parce qu'elles vont devoir faire tout un tour.

Pour le bureau d'architecture Assar, ce tracé correspond aux recommandations de la Sécurithèque, dans lequel on entend « sécurité ».

L'intervenant 2 redit que pour elle, ce n'est pas sécurisé.

Le bureau d'architecture Assar continue en expliquant que, s'ils ont imaginé un tracé avec ces courbures, ce n'est pas pour le plaisir, mais pour être le plus précis possible par rapport aux recommandations.

L'intervenant 2 dit que pour elle, une pente de 5%, ce n'est pas sécurisé et c'est dangereux.

Le débat continue où deux avis se font face. D'un côté, ceux qui trouvent que le chemin n'est pas sécurisé, que les infrastructures seront inutiles car le chemin sera rendu plus long, que personne ne saura y accéder et que c'est plus de l'esbroufe qu'autre chose. De l'autre côté, les porteurs de projets expliquent qu'ils essaient de trouver des solutions les plus justes, en suivant les recommandations.

Pour Cambier Avocats, si on en arrive là, c'est parce que le choix s'est porté sur la création d'une bretelle d'autoroute plutôt que d'envisager un autre mécanisme pour accéder à l'hôpital. Cela ressort de la précédente commission de concertation, car le responsable des routes à la Région wallonne n'aime pas les ronds-points et il estime que la question de la vitesse de circulation est plus adéquate avec une bretelle. Les choix sont faits sur la base de croyances qui ne sont pas avérées ni concrétisées dans les études d'incidences qui l'accompagnent. Cela a des incidences immédiates sur la voirie communale qui se verra supprimée et augmentera sensiblement les nuisances sonores et la pollution de l'air pour les quartiers avoisinants.

HSP explique que la bretelle ne résulte pas d'un choix dogmatique de M. Jadot. Ce sont des réflexions de longue haleine qui ont été menées et cela n'a absolument pas pour but d'embêter tout le monde.

L'intervenant 2 dit que ce n'est pas eux qui payent.

| | | |
|--|---|---|
|  VILLE DE WAVRE | Réf. Ville de Wavre 23/07 pu1 bis | |
| | Réf. SPW Environnement 10018440 | Réf. SPW Territoire F0610/25112/PU3/2023/9/ - 2351546 |

HSP dit qu'une partie sera prise en charge par la clinique. Mais l'utilité de la bretelle n'est pas uniquement pour celle-ci. Elle a été mise en évidence dans le plan communal de mobilité de Louvain-la-Neuve en vue du futur quartier de Lauzelle.

L'option du rond-point a été étudiée, mais cela ne fonctionnait pas, et ce pas uniquement à cause du temps de parcours. Il y avait des questions de topographie et de relief, des distances de sécurité et d'entrecroisements. Pour avoir ces distances, il fallait le placer au moins en face du bois de Châtaigniers et il était impossible d'aménager les accès autour de celui-ci sans mordre dedans.

Il demande comment les gens se rendent à l'hôpital. Selon les études de mobilités qui ont été faites, beaucoup viennent en voiture parce que l'usage est comme cela. Dans la vision fast 2023, la voiture reste majoritaire à 60% tout usage confondu. La nécessité de la voiture pour se rendre à l'hôpital reste l'usage majoritaire, quand on a une jambe ou un bras cassé, quand on accouche, etc. C'est d'ailleurs pour cette raison qu'il a été pensé à cet endroit-là. Des parkings convertibles ont été pensés pour pouvoir s'adapter à l'avenir si, par exemple, l'importance de la voiture diminue.

Cambier Avocats revient sur ce que **HSP** a énoncé plus tôt, et notamment que le pourcentage de voiture serait de l'ordre des 60 %. Or, pour **Cambier Avocats**, ce chiffre tournerait plutôt aux alentours de 99,9% au vu de l'hôpital qui est envisagé. Son emplacement a été choisi justement pour être accessible en voiture.

Il a été dit que les patients se rendent majoritairement en voiture, mais un hôpital, ce n'est pas que des patients, c'est aussi des visiteurs et du personnel. L'emplacement n'a pas du tout été adapté aux mobilités autres que la voiture. Contrairement à ce qui est soutenu, l'emplacement de l'hôpital n'a pas été choisi pour son accessibilité, mais pour remplir un objectif de rentabilité. Ce choix a été posé par l'hôpital qui a acheté ce terrain 13 millions d'euros sans condition suspensive avant qu'un sol n'existe, avant qu'une étude de mobilité ne soit réalisée, avant qu'une évaluation des incidences par des gens payés par l'hôpital. Ce choix n'a pas été fait dans l'intérêt de la communauté.

1er Echevin demande de ne pas partir dans cette direction-là, car le but de cette réunion est de parler des problèmes de voiries. Le responsable adjoint du service urbanisme complète en disant que c'est hors sujet.

Cambier Avocats continue. La question des modifications de voiries est liée à la légitimité et à la légalité du projet dans son ensemble. Si ce projet est illégal ou repose sur des outils illégaux (par exemple un SOL irrégulier), ces modifications de voiries ne doivent pas être envisagées. Envisager uniquement les modifications de voiries dans le coin sans envisager leur raison d'être n'a pas de sens. Il faut se poser la question de la régularité de l'ensemble de l'objet qui constitue cette demande, et ici, d'un processus de décision qui a été biaisé dès le début par l'achat ferme fait par l'hôpital, indépendamment de toute question d'études préalables.

Un second problème important se pose pour parler des questions de mobilité : l'évaluation des incidences à l'origine de ces modifications de voiries ne base pas son volet mobilité sur des données suffisamment objectives et convaincantes. Les données sont anciennes et ne

| | | |
|--|---|---|
|  VILLE DE WAVRE | Réf. Ville de Wavre 23/07 pu1 bis | |
| | Réf. SPW Environnement 10018440 | Réf. SPW Territoire F0610/25112/PU3/2023/9/ - 2351546 |

permettent pas de s'assurer que les solutions retenues sont les plus adéquates.

Par rapport à cette étude d'incidences, un autre élément impacte les choix posés en matière de voiries communales : l'absence d'étude correcte par rapport aux alternatives qui existaient. Ce point a déjà été débattu plus tôt. Il en était ressorti qu'une des raisons était de se baser sur l'opinion et les besoins de la ville d'Ottignies-Louvain-la-Neuve. Par contre, pour le choix de l'emplacement de l'hôpital, ni cette ville, ni l'UCL, qui possède justement un terrain qui aurait pu s'avérer adéquat, n'ont été associés préalablement aux choix de l'emplacement.

Le 1er Echevin explique que cela déborde complètement du cadre de cette réunion.

HSP intervient en précisant que c'est mot pour mot ce qui a été dit lors de la dernière réunion de concertation et que des réponses en long et en large avaient déjà été dressées. Il propose donc de se référer au PV de cette dernière.

Le 1er Echevin demande que dorénavant, l'attention soit vraiment portée sur les voiries.

Cambier Avocats rajoute que par rapport à ces voiries, en modifiant le chemin, une artificialisation et imperméabilisation des sols va avoir lieu. La zone tampon qui était mise en œuvre n'était déjà pas suffisante pour absorber la quantité d'eau qui est rejetée par le site.

Le 1er Echevin l'interrompt pour préciser que la problématique de l'eau ne concerne pas celle de la voirie. Les questions et remarques doivent tourner autour de la mobilité et non de l'écoulement des eaux.

L'intervenant 3 demande tout de même où l'eau qui s'écoulera ira et si des égouts font partie de la voirie.

Le bureau d'architecture Assar explique que la longueur du tracé dans cette nouvelle version est plus courte que dans la précédente. De plus, une réduction de la superficie a été opérée, et le matériau prévu pour ce cheminement est perméable. Après, même si c'est un matériau perméable, avec le tassement, le ruissellement y sera quand même plus important, car le taux d'infiltration sera toujours supérieur à celui d'un sol végétalisé. La modification diminue tout de même ce ruissellement.

Un intervenant explique que cela ne dit toujours pas où va cette eau.

Le bureau d'architecture Assar termine en disant qu'elle s'infiltrerait naturellement.

Le Chef de projet explique qu'il a dit précédemment que des murs de gabions ont été inclus dans le projet pour gérer les eaux pluviales. Une étude de ruissellement et une note complémentaire ont été faites par rapport aux modifications ayant été apportées, qui étaient dans le dossier de permis. La gestion des eaux de ruissellement a donc bien été prise en compte. Ainsi, les murets en gabions ont été proposés et la cellule GYSER, après nouvelle analyse, a remis un avis favorable.

Un débat a lieu concernant la question de l'infiltration.

| | | |
|--|---|---|
|  VILLE DE WAVRE | Réf. Ville de Wavre 23/07 pu1 bis | |
| | Réf. SPW Environnement 10018440 | Réf. SPW Territoire F0610/25112/PU3/2023/9/ - 2351546 |

Des zones d'infiltrations naturelles sont présentes à plusieurs endroits et tout au long du chemin, pour que toute l'eau évite de s'accumuler dans la zone basse.

L'intervenant 3 explique que lorsqu'une forte averse frappe ce terrain, un torrent sort du chemin de Louvranges. Il demande s'ils sont bien conscients de cela.

Le Chef de projet explique qu'historiquement, il existait un ruisseau qui était alimenté par l'autre versant, mais que la construction de l'autoroute a interrompu. Il a disparu, mais réapparaît. Pour lui, ce problème n'est donc pas lié à la construction du projet.

L'intervenant 3 constate que ça n'est donc pas leur problème.

Le Chef de projet dit que ce n'est pas cela, mais qu'ils essaient surtout de ne pas créer de nouveaux problèmes avec l'arrivée du projet.

L'intervenant 3 explique qu'il habite là depuis un certain temps et a constaté qu'avec l'aménagement de la zone tampon, un torrent sort de la rue de Louvranges. Pour lui, c'est lié, vu que cela n'était jamais apparu avant.

Le Chef de projet explique qu'il leur est interdit de modifier les axes de ruissellements existants et qu'ils n'ont pas le pouvoir d'aller résoudre tous les problèmes existants en dehors du terrain. Ils ont prévu de temporiser les eaux qui proviennent de leur terrain, mais qu'ils ne peuvent rien faire pour ce qui vient d'ailleurs.

L'intervenant 4 convient que certains problèmes sont bel et bien existants, mais qu'ils ne souhaitent pas que l'arrivée de l'hôpital les accentue.

Le 1er Echevin confirme que cette demande est tout à fait légitime.

L'intervenant 4 évoque aussi que les dernières noues qui ont été faites sont toujours remplies d'eau.

Le 1er Echevin explique qu'il s'agit là du rôle d'une noue. Mais qu'il faudra aller voir sur place.

La proximité du chemin avec les habitations est remise en cause par **L'intervenant 2** et notamment à cause de la question des luminaires. Elle explique que le système d'éclairage de nuit se fera avec un système de détection. Dès que quelqu'un va passer par là, cela va générer un flash qui dérangera les habitants dont les fenêtres donnent de ce côté.

HSP explique que le SOL impose de se connecter au chemin de Louvranges, et cela nécessite de passer tout près.

L'intervenant 3 complète en disant qu'à certains endroits, le chemin est à 1 mètre des clôtures.

Le 1er Echevin explique que tout ce qui a été dit sera acté : les luminaires, la dangerosité du chemin, la proximité avec le voisin, l'accessibilité pour les urgences.

L'intervenant 2 dit qu'elle considère de toute façon que le chemin sera dangereux et pense que

| | | |
|---|---|---|
|  VILLE DE WAVRE | Réf. Ville de Wavre 23/07 pu1 bis | |
| | Réf. SPW Environnement 10018440 | Réf. SPW Territoire F0610/25112/PU3/2023/9/ - 2351546 |

le GRACQ a remis un avis défavorable sur le projet.

Le responsable adjoint du service urbanisme dit que cela sera vérifié.

Le Chef de projet souhaite répondre à tout cela. Aucun élément n'indique que le chemin est trop près. Il reste sur la propriété de la clinique. Rien n'est précisé quant à la distance à laquelle il devrait se trouver, y compris dans les objectifs du SOL. Le chemin pourrait se trouver dans la zone tampon et longer la clôture des jardins, mais ils ont évité de faire cela.

Il explique que si les riverains préfèrent, ils peuvent longer les jardins en réalisant une ligne droite pour en supprimer la dangerosité.

L'intervenant 4 réplique que cela n'est pas possible vu qu'ils doivent laisser une zone tampon.

HSP explique que c'est pourtant bien possible, car les chemins sont permis dans les zones tampons.

Le Chef de projet explique qu'aucune indication ne précise qu'ils doivent se maintenir à telle ou telle distance des limites de propriétés. Ils se raccordent au chemin comme cela leur est demandé. Concernant la dangerosité, ils suivent, comme cela a été dit plus tôt, le guide de bonne conception des chemins cyclo-piétons. Il explique donc ne pas partager ce sentiment de dangerosité.

Il revient aussi un instant sur les chiffres évoqués plus tôt. Les 72 places vélos qui ont été évoquées ne sont pas seules. Il y a certes, 72 places au niveau de l'esplanade, mais encore une centaine ailleurs, ce qui fait un peu moins de 200 places vélos. Cela répond à certains critères de certifications par rapport aux nombres d'emplacements, de personnes présentes, de vestiaires et de douches. Tout cela est bien prévu et n'est, à aucun moment, de l'esbroufe.

Le bureau d'architecture Assar continue en expliquant que les RAVeLs sont pris comme référence de chemins cyclo-pédestres et qu'il y a toute une série d'obstacles. Quand ils doivent traverser une voirie, il y a des barrières, il faut faire un contournement et ce n'est pas moins dangereux que ce qui est dessiné dans le projet et estimé comme dangereux par certains autour de la table. Quand il faut assurer la sécurité, il y a des endroits où il faut mettre des obstacles. Ils ne considèrent absolument pas ce chemin comme dangereux.

L'intervenant 2 dit que l'exemple du RAVeL n'est pas bon vu qu'il est plat, ce qui est contredit par plusieurs intervenants.

L'intervenant 2 continue en expliquant qu'elle ne souhaite pas que l'ancien chemin des Charrons soit coupé, car il s'agit d'un axe ouest-est important. Le I31 est un chemin de fait qui a toujours existé, contrairement à ce qui a été dit (qu'il serait apparu lors du covid). Il est sur beaucoup de plans. Au départ, il était peut-être bien le long des clôtures, mais avec la végétation qui a pris le dessus, il était plus simple de longer la prairie. C'était un sentier qui n'a rien à voir avec le chemin cyclo-piéton qui est présenté.

Il ne doit pas disparaître, ça doit rester champêtre et relier le chemin des Charrons, le chemin de Louvranges, la venelle Gaspard, puis avec le I54 revenir au chemin des Charrons pour

| | | |
|--|---|---|
|  VILLE DE WAVRE | Réf. Ville de Wavre 23/07 pu1 bis | |
| | Réf. SPW Environnement 10018440 | Réf. SPW Territoire F0610/25112/PU3/2023/9/ - 2351546 |

effectuer une boucle.

HSP précise que le tracé du chemin I31 est toujours bien présent dans le projet ici.

L'intervenant 2 déplore qu'il n'ait pas la même vocation.

HSP dit qu'il conservera un caractère champêtre étant donné qu'il est dans la zone tampon.

L'intervenant 2 explique que 3,20 mètres de voirie, c'est loin d'être un sentier.

HSP dit qu'il sera modifié vu que c'est l'objet de la demande et entend qu'elle soit contre.

Le bureau d'architecture Assar exprime une contradiction. Le chemin de Louvranges n'est pas accueillant. Il y a des orties partout. L'objectif est d'effectuer des travaux pour rendre le lieu beaucoup plus agréable et accessible et répondant à toute une série de critères qui sont des impositions de la sécurothèque. De plus, par rapport à l'éclairage, c'est plus sécurisant d'avoir des chemins éclairés la nuit et qu'il n'est pas permanent. Cela s'illuminera uniquement lorsque des personnes emprunteront ce chemin et qu'il est dirigé vers le bas.

Il a l'impression que le groupe de la CSP fait beaucoup d'effort. Beaucoup d'argent sera consacré pour ces aménagements. Il ne comprend pas comment il est possible de préférer revenir à un sentier peu praticable.

L'intervenant 3 explique que les gens sont maintenant obligés de passer par ce chemin plutôt que par le chemin des Charrons.

Concernant les orties sur le chemin de Louvranges, cela vient du fait qu'il est interdit d'y passer. Des barrières, sens interdit et panneaux « propriété privée » ont été placés à chaque entrée. Les gens arrivent donc à cet endroit et retournent sur leurs pas. Tout porte à croire qu'il ne s'agit pas d'un sentier public avec ces indications.

Le Chef de projet explique que, dans l'état actuel, ils ont fermé l'accès et l'ont déclaré propriété privée, car des dégradations ont été occasionnées, notamment au niveau des tuyauteries. La police leur a expliqué que sans indication qu'il s'agit d'un domaine privé, ils ne peuvent rien faire. Il a fallu prendre des précautions au moment des forages dans les nappes pour éviter les pollutions. Ils ont donc interrompu la circulation pendant un laps de temps nécessaire. Entre temps, ils ont reçu des demandes de la ville, demandant de rouvrir le passage, ce qui a été fait. La dernière fois qu'il y est allé, des gens s'y promenaient sans difficultés.

L'assemblée débat du fait qu'il était convenu que le chemin resterait accessible durant la durée des travaux.

Cambier Avocats prend la parole. Il observe que le chemin communal est préféré champêtre, c'est-à-dire sans éclairage, sans avoir besoin de 3,20. Lorsqu'il se promène dans les forêts ardennaises, il n'a pas envie d'être sur une autoroute. Or ici, c'est un peu ce qui est proposé. Beaucoup d'argent y sera consacré, mais il n'est pas sûr que ce soit au profit de la situation, mais bien pour desservir l'infrastructure.

| | | |
|---|---|---|
|  VILLE DE WAVRE | Réf. Ville de Wavre 23/07 pu1 bis | |
| | Réf. SPW Environnement 10018440 | Réf. SPW Territoire F0610/25112/PU3/2023/9/ - 2351546 |

Une question qu'il se pose concerne l'aménagement d'une zone de demi-tour pour les pompiers. Il demande s'il est possible d'indiquer sa situation et de quel permis elle découle. Il veut aussi savoir si elle est proche ou touche la zone tampon.

HSP intervient pour préciser qu'il ne s'agit pas d'un accès pour les pompiers. Il s'agit d'une zone de demi-tour pour que les riverains puissent accéder à l'arrière des terrains. Mais dans tous les cas, les chemins sont admis en zone tampon. Ce n'est donc pas un écart.

Ils présentent 2 illustrations : à droite l'ancien permis, à gauche le nouveau. La zone de demi-tour est située sur l'assiette de l'ancien chemin des Charrons qui disparaîtra lors de la mise en œuvre du futur permis. Il est situé en dehors de la zone tampon.

Cambier Avocats demande de situer le « S » par rapport à la zone tampon.

Tout un débat animé a lieu autour des limites de la zone tampon et de l'emplacement du « S », ainsi que du permis dans lequel il sera envisagé.

Le Chef de projet conclut que, pour le moment, il ne rentre pas dans le périmètre du permis d'aménagement de la zone tampon et que rien n'a encore été réalisé, mais que ce sera le cas dans le futur permis.

L'intervenant 2 intervient et demande qui aura la charge de l'arrondissement du chemin de Vieusart.

HSP dit que c'est également à charge du porteur de projet, et non de la commune.

L'intervenant 2 Veut aussi savoir s'il y a une garantie que les usagers de la clinique vont bien prendre la nationale 25 ou les bretelles d'autoroute pour arriver sur le site. Elle s'inquiète de la préservation du calme du chemin de Vieusart.

L'intervenant 1 reformule sa demande : Qu'est-ce qui sera mis en place pour éviter que les usagers en provenance du centre-ville ne passent par les quartiers résidentiels ?

Le Chef de projet explique qu'au sein du périmètre d'intervention, ils ont prévu des barrières systématiquement fermées pour éviter que certains les utilisent comme raccourcis.

L'intervenant 2 explique que ces interventions sont prévues pour leur terrain, mais que ça n'empêche pas les gens d'arriver jusque-là.

L'intervenant 1 insiste sur le fait que la rue n'est pas adaptée à recevoir autant de trafic.

Le 4ème Échevin dit qu'ils conviennent que des aménagements, comme diminuer la vitesse, peuvent être mis en place.

L'intervenant 2 dit que c'est un bon début, mais qu'il est assez difficile à concevoir que les personnes en provenance de Louvain prennent 3 bretelles d'autoroutes différentes alors qu'il suffirait de passer par la route de Vieusart qui arriverait directement sur le site.

| | | |
|---|---|---|
|  VILLE DE WAVRE | Réf. Ville de Wavre 23/07 pu1 bis | |
| | Réf. SPW Environnement 10018440 | Réf. SPW Territoire F0610/25112/PU3/2023/9/ - 2351546 |

Le Chef de projet rappelle que ce point avait été débattu dans un comité riverain à l'époque. Il avait eu un engagement pour examiner la situation dès lors qu'elle se produirait et de trouver des solutions à ce moment-là. Plusieurs solutions avaient été évoquées, comme un sens interdit, un panneau « excepté circulation locale », etc. Il lui semble difficile d'agir aujourd'hui en ne sachant pas exactement comment cela se passera.

L'intervenant 1 intervient pour diriger la question vers la commune, car la zone commence à se saturer et qu'un autre projet du TEC est en discussion aussi de l'autre côté. Il dit que des choix devront être faits explicitement auprès des citoyens.

Le 1er Echevin intervient pour préciser que dans tout projet peuvent être imposées des charges d'urbanisme qui permettent à la commune, s'il y avait des éléments particuliers à faire, de demander au maître d'ouvrage de financer ce type de travaux.

Le 1er Echevin continue d'expliquer que toutes les remarques présentées vont être analysées pour voir quel remède peut y être apporté. Ils seront vigilants à l'aspect circulation et ils sont bien conscients qu'avec l'autre projet qui s'annonce à proximité, la problématique du chemin de Vieusart est particulièrement chaude. Il faut qu'une solution soit trouvée.

L'intervenant 2 demande comment les vélos en provenance de Louvain-la-Neuve vont arriver sur le site depuis la cyclostrade.

Le Chef de projet explique qu'ils se connecte aux éléments cyclo-piétons mis en évidence par les différentes instances dans les plans de mobilités. La connexion à la cyclostrade est faite par le chemin des Charrons. Il n'est pas prévu qu'ils passent par la venelle aux cailloux et sous la E411. C'est hors du périmètre d'intervention et cela ne répond pas aux objectifs des plans développés par la région. Le projet fait donc le lien entre le réseau point-nœud et la cyclostrade.

Deux intervenants rebondissent et posent la question de l'accès au site pour les cyclomoteurs et les voitures sans permis. En effet, ceux-ci ne peuvent prendre l'autoroute et l'accès par cette voie y est donc impossible.

Le Chef de projet explique que ces usagers pourraient, eux, passer par le chemin de Vieusart, s'arrêter devant la barrière et demander l'accès par cette entrée. Cela reste un accès exceptionnel.

L'intervenant 2 demande le pourcentage de pente pour le chemin logistique. Au début, il est de 1% mais après, la donnée n'est pas inscrite.

Le bureau d'architecture Assar explique que c'est une donnée qu'ils pourront communiquer, mais qu'ils ne la connaissent pas comme ça.

L'intervenant 3 remarque que l'emplacement des coupes se trouve toujours au sommet des merlons.

L'intervenant 2 rajoute que, seule la clinique profitera des merlons.

| | | |
|---|---|---|
|  VILLE DE WAVRE | Réf. Ville de Wavre 23/07 pu1 bis | |
| | Réf. SPW Environnement 10018440 | Réf. SPW Territoire F0610/25112/PU3/2023/9/ - 2351546 |

Le bureau d'architecture Assar explique que les merlons servent à améliorer l'acoustique.

L'intervenant 2 explique qu'on leur avait dit que le chemin de Louvranges devrait être ouvert pour pouvoir augmenter la capacité des égouts. Elle voudrait savoir ce qu'il en est.

Il est redit que les eaux pluviales seront infiltrées sur le site. **Le bureau d'architecture Assar** rajoute que les eaux usées, elles seront récoltées le long de l'hôpital et reconduites vers le chemin de Louvranges pour être raccordées au réseau public, mais qu'il n'y a normalement pas de problème quant à la section du collecteur.

Le Chef de projet rappelle que l'inBW était venue, lors d'un comité riverain, présenter les principes de gestions des eaux. Il n'y a pas de problèmes, car l'hôpital actuel rejette déjà ses eaux dans la même station d'épuration que le nouveau bâtiment. De plus, les diamètres ont été vérifiés et sont suffisants. Les rejets d'eaux usées sont lissés sur 24h. Ils ne font donc pas face aux problèmes des industriels qui rejettent de gros volumes d'eau d'un seul coup.

Le 1er Echevin rappelle que c'est l'inBw qui gère tout ce qui se rapporte à l'égouttage et que cela ne se rapporte donc pas à la voirie.

L'intervenant 3 demande confirmation qu'un nouvel égout sera fait entre le chemin des Charrons et le chemin de Louvranges.

Le bureau d'architecture Assar confirme qu'un nouvel égout sera fait jusqu'au collecteur public. C'est bien ce qu'il a dit plus tôt.

Un des intervenant dit qu'alors, il y aura un coût complémentaire.

HSP explique que le coût de l'égout de l'hôpital sera financé par ce dernier.

L'intervenant 1 lance un débat sur des possibles rejets des hôpitaux dans les cours d'eaux et traitements de celle-ci, mais le **1er Echevin** coupe cette discussion.

Le 4ème Echevin déclare être vigilant aux coûts que cela peut avoir pour la Ville. C'est l'argent de tous et pour ce projet, il n'a pas eu écho de charges financières pour la Ville.

L'intervenant 2 dit qu'ils vont pourtant bien devoir financer des trottoirs et autres infrastructures.

Le 1er Echevin explique que soit ils sont directement financés par le projet, ou bien ils peuvent les mettre en charges d'urbanisme.

L'intervenant 1 indique avoir échangé des courriers avec la majorité précédente pour avoir plus d'informations sur les Opex et Capex mais il n'a jamais eu de retour. Il en a déduit qu'aucune réflexion n'a été menée sur l'impact éventuel d'un projet tel que celui-là sur les finances de la Ville. Il y a une nécessité d'aller analyser les couts indirects et cachés.

L'augmentation taxatoire fait partie des préoccupations. Il a l'impression que tout le monde s'en fout alors que les citoyens vivent cela difficilement.

| | | |
|---|---|---|
|  VILLE DE WAVRE | Réf. Ville de Wavre 23/07 pu1 bis | |
| | Réf. SPW Environnement 10018440 | Réf. SPW Territoire F0610/25112/PU3/2023/9/ - 2351546 |

Le 1er Echevin indique qu'ils prennent ces questions très au sérieux et sont vigilants quant aux deniers publics, en les gérant le plus sainement possible. Récemment ils ont refusé des reprises de voiries, justement dans cet esprit-là, pour limiter le prix que la commune devrait payer pour l'entretien.

L'intervenant 2 s'interroge sur l'accessibilité des voiries. Elle demande quel temps d'attente sera nécessaire pour avoir des connexions entre les voiries (Ouest-Est / Nord-Sud), une fois le chemin des Charrons coupé.

Le Chef de projet indique que le planning a été déposé et qu'il suffit de regarder le phasage dans le dossier de permis.

HSP rajoute que tout cela dépendra aussi des avis rendus par les autorités compétentes.

L'intervenant 2 demande ce qu'il en est du chemin vicinal 37, parti en désuétude, et s'il a déjà été vendu.

HSP explique qu'une voirie peut être publique indépendamment du statut de son assiette.

Le chemin des Charrons à l'heure actuelle n'est pas du domaine public. Il est public parce que les gens passent dessus et qu'il est repris à l'atlas, mais son assiette est privée. Il n'y a donc pas de perte patrimoniale au niveau de la commune vu que le fond de voirie n'appartient pas à cette dernière.

L'intervenant 3 demande la raison de sa suppression.

HSP explique que c'est pour nettoyer le terrain et pour mettre en cohérence la situation de droit et la situation de fait. Juridiquement, il existe toujours, mais dans les faits, il n'existe plus. Si l'on était encore sous couvert de l'ancienne juridiction, on aurait constaté son extinction par prescription extinctive. Maintenant, une voirie ne peut plus disparaître par ce biais-là, donc une demande doit être faite au conseil communal, de constater la suppression de ce chemin.

L'intervenant 3 dit que cela ne les concerne pas.

HSP infirme ses propos. Une partie de l'assiette du chemin est sur le terrain du projet.

Étant donné qu'il s'agit actuellement d'une voirie publique, il est interdit d'effectuer des aménagements dessus, même si dans les faits il n'existe pas. C'est pour cette raison qu'ils demandent sa suppression.

Le bureau d'architecture Assar explique qu'une zone d'infiltration s'y trouvera.

Le Chef de projet prend la question dans l'autre sens. Il demande quel est le problème de le supprimer ?

HSP explique que le problème de son existence aujourd'hui est qu'il empêche la création d'un bassin d'infiltration.

| | | |
|---|---|---|
|  VILLE DE WAVRE | Réf. Ville de Wavre 23/07 pu1 bis | |
| | Réf. SPW Environnement 10018440 | Réf. SPW Territoire F0610/25112/PU3/2023/9/ - 2351546 |

L'intervenant 2 revient sur le cas du chemin des Charrons et demande qui en est propriétaire.

HSP explique que la situation est similaire, il s'agit d'un chemin public dans les faits, mais que son assise appartient à un propriétaire privé.

Le 4ème Échevin intervient. Ce sont souvent des chemins qui étaient sur des domaines privés et utilisés pour des passages, pour le fermier. C'est devenu un chemin, mais toujours bien sur un terrain privé.

L'intervenant 4 demande si c'est une servitude.

HSP paraphrase la définition d'une voirie communale au sens du décret. Le passage par terre utilisé par le public indépendamment du statut de son assiette. Elle peut donc être publique ou privée. Ici c'est la CSPW qui est propriétaire de l'assiette.

L'intervenant 2 intervient et transmet un document rédigé par d'autres riverains qui avaient des attentes. Elle demande s'il est possible de le joindre au PV.

Le responsable adjoint du service urbanisme clôture la séance en remerciant les participants présents.

La réunion se clôture vers 21h00

Annexe 1 : Document transmis en fin de séance