

**Projet Besix-RED sur le site de l'hôpital militaire à Salzennes**  
**enquête publique PUCODT/NAM/631Bbis/2021**  
**avis du Collectif Salzennes-Demain asbl**

Version 27/06/2022

L'ouverture de cette deuxième enquête publique a été précédée d'une séance publique d'information, organisée à l'attention des riverains le 30 mai dernier. Cette réunion a permis à ceux-ci de prendre connaissance de la nouvelle mouture du projet du promoteur Besix-RED, de poser au promoteur ainsi qu'aux responsables de la Ville de Namur un certain nombre de questions et également de leur faire part de leurs inquiétudes.

Le Collectif Salzennes-Demain ne peut qu'encourager les autorités communales à rendre cette pratique systématique lorsque des projets d'aménagement urbain affecte substantiellement leur environnement immédiat. Cette constatation conduit même le Collectif à penser que l'intérêt d'organiser une telle réunion s'avérerait plus grand encore s'il se situait bien en amont du début de l'enquête publique. Dans le cas de figure, le promoteur aurait été avisé plus précocement des reproches majeurs que lui ont adressés les riverains en matière de gabarit et de densité, lui évitant un premier tour de procédure et une perte de temps assurément dommageable pour lui.

Ce projet, rappelons-le, s'inscrit en écart au schéma de développement communal et déroge au plan de secteur. Si le Collectif peut comprendre le souhait des autorités de mettre un frein à l'urbanisation intensive des terres agricoles et espaces verts en périphérie de ville en soutenant un projet d'installation d'habitat dans une zone de services publics et d'équipements communautaires actuellement partiellement inoccupée, il persiste cependant à dénoncer les aspects du projet qui sont de nature à affecter directement la qualité de vie des habitants du quartier Kegeljan.

Le Collectif ne peut, au passage, que regretter l'entêtement de la Province de Namur à vouloir conserver, sur l'ilot concerné, le terrain de l'imprimerie, entité dont elle a pourtant annoncé la cessation de toutes activités en 2024. Cet entêtement oblitère, pour le projet envisagé par la présente, une latitude qui eut permis au promoteur d'avoir davantage de choix d'agencement et de taille pour le bâti nouveau qu'il projette, et de lever ainsi les reproches majeurs évoqués ci-dessous par les riverains.

D'un point de vue citoyen, il est regrettable de constater qu'une autorité publique privilégie de prosaïques considérations comptables en dehors de toute préoccupation urbanistique, environnementale et de bien-être collectif.

Les mentions en ***gras italique*** correspondent aux points d'attention particuliers identifiés par le Collectif

Après examen de cette version bis, le Collectif observe avec satisfaction que les **options de perméabilité du site** projeté vis-à-vis de son environnement immédiat, **d'aménagement d'un espace public verdurisé** ainsi que celui **d'un local communautaire** au bénéfice des associations et des citoyen.ne.s salzinois.es **ne sont pas remises en question**, ces aspects sont à mettre au crédit du projet.

De même, la préservation de la drève et de sa frondaison est un atout important, à condition toutefois que l'autorité communale soit particulièrement attentive à son maintien dans les futurs aménagements des terrains voisins (par le CHU notamment) pour ne pas ruiner les efforts du promoteur dans cette préservation.

Pour autant, le projet continue de poser question à différents niveaux, notamment :

- **1. Gabarit/densité**

Le site étant caractérisé par une typologie architecturale particulière, on ne peut que se féliciter du **maintien par le promoteur de cette typologie et des gabarits des bâtiments situés à front de rue, rue Henri Lecocq, ainsi que de la réhabilitation des pavillons situés sur la partie haute du site.**

A cet égard, la proposition concernant cette partie du site paraît exemplaire.

Vue de manière globale, la densité brute en logements du projet annoncée est de 62 log/ha, le schéma de développement communal préconisant une densité minimale de 35 log/ha.

**La densité nette observée sur le quartier est de l'ordre de 35 à 50 log/ha, ce qui à nos yeux constitue la limite maximale.** A tout le moins, une articulation soignée et progressive entre la densité du projet et celle des rues voisines doit être assurée. **Or le projet présente une densité presque double (62 log/ha) de celle des rues voisines** (qui tend vers 35 log/ha plutôt que 50 au droit du projet). ***Ceci constitue le défaut majeur du projet que la seconde version ne modifie qu'à la marge.***

On peut donc entendre et même accompagner le souhait du promoteur de retisser autour d'un cheminement cyclo-piéton parallèle à la rue Thibaut un pseudo maillage urbain, ainsi qu'il le formule dans la description du projet :

*« Cette nouvelle voie piétonne permet de favoriser la mobilité douce sur le site et de relier le haut de la rue Lecocq et le bas de la rue Thibaut. Pour former cette nouvelle rue, nous avons placé des constructions longeant le mur d'enceinte existant qui suivent en palier le dénivelé naturel du terrain et qui relient le haut de la rue Lecocq avec le bas de la rue Thibaut »*

On comprend par contre moins pourquoi **le projet montre un tel déséquilibre en densité et volumétrie par rapport au bâti observé dans cette rue Thibaut précisément.**

La suppression du dernier niveau sur le Bloc C constitue certes une avancée, mais cette nouvelle configuration confère un aspect plus massif aux blocs B et A, ce qui met à mal l'articulation par paliers dont question ci-après.

Nous constatons ainsi que persiste une différence de 2 niveaux entre les blocs et les habitations du côté droit de la rue Thibaut (dans le sens de la descente).

**Une articulation bien comprise entre gabarits existants et gabarits nouveaux à insérer devrait idéalement s'effectuer par paliers**, les immeubles projetés les plus proches du bâti existant de la rue Thibaut se devant d'assurer une transition entre ces derniers et les autres gabarits projetés sur le site.

A titre d'exemple, dans son projet du quartier des Baseilles à Erpent, le même promoteur avait mieux accordé la volumétrie et la densité de sa réalisation dans la partie située à proximité immédiate du bâti existant.

Or, le projet maintient du rez+3 qui rompt avec le rez+1+toit (le 2ème niveau est en effet strictement et totalement sous toiture de ce côté de la rue Thibaut) observé sur le bâti existant voisin de la rue Thibaut. C'est particulièrement frappant pour le bloc C (le 3ème à partir du bas dans l'enfilade longeant le mur d'enceinte).

De surcroît, **tout se passe comme s'il revenait aux seules propriétés de la rue Thibaut d'assurer la charge du recul nécessaire entre façades et de gommer ainsi l'aspect imposant du bâti nouveau installé à proximité immédiate** (de l'ordre de 30m pour les jardins de la rue Thibaut, contre 10m seulement pour le projet dont les gabarits sont pourtant bien plus imposants).

En découle un surplomb du sommet des blocs nouveaux. L'impression d'oppression est encore renforcée par la différence de niveau existante entre l'extrémité des jardins des riverains au pied du mur d'enceinte et le pas de porte extérieur des maisons qui est plus encaissé (de l'ordre de 1m à 1m50).

***Ces blocs vont ainsi priver les riverains de toute intimité et de tout horizon.***

On sait gré au promoteur de jouer du décrochage des volumes et des variations de texture et de teintes pour prévenir un aspect monolithique et uniforme qui n'aurait fait que renforcer plus encore l'effet imposant et de masse de l'ensemble de ces 3 blocs contigus. Cet effet n'est cependant pas résolu du fait précisément de la hauteur retenue pour l'ensemble. De plus, le choix d'une couleur foncée confirme l'aspect massif du bloc. Le Collectif souhaite que le projet en revienne aux teintes plus claires du premier projet.

Cette seconde version du projet fait en sorte que certaines terrasses du dernier niveau soient orientées vers l'ouest au lieu du sud, mais la problématique de l'orientation directe des terrasses vis-à-vis des riverains reste cependant entière pour tous les autres niveaux.

Ces riverains de la rue Thibaut éprouvent donc le sentiment de voir s'élever en limite de leur parcelle (le recul par rapport à l'ensemble des blocs A, B, C pouvant être aussi réduit que 10m) des édifices dont la hauteur malmènera leur impression d'appartenir à un maillage urbain se voulant aussi homogène que possible.

Les vues 3D reprises dans le dossier initial matérialisaient très bien ce sentiment, il est étonnant que de telles vues n'apparaissent plus dans le projet modifié ! Concernant les vues 3D présentées dans le fichier « PU02-contexte » précisément, nous relevons des incohérences entre l'image présentée en coupe et les valeurs d'altitude indiquées (l'image montre bien que le 3<sup>e</sup> niveau du bloc C est plus haut que le faîte du toit des maisons de la rue Thibaut alors que les altitudes indiquent le contraire).

Quant aux simulations des vues depuis les jardins de la rue Thibaut, elles ne sont absolument pas représentatives : l'avant-plan prend un aspect dans la simulation qui n'a rien à voir avec la réalité.

**Le maintien du mur d'enceinte à l'extrémité des jardins s'avère ainsi incapable de réduire l'impact visuel de ces bâtiments et de modérer le sentiment intrusif perçu par les riverains.**

Le porteur de projet est lui-même si conscient du déséquilibre introduit qu'il évoque la pose de claustra autour des balcons des appartements et la plantation d'arbres silhouettes le long du mur d'enceinte.

Outre que la ramure assurée par les arbres ainsi préconisés sera peu propice à maintenir un quelconque rôle d'écran, on notera que les dispositifs du type claustra joueront davantage un rôle protecteur vis-à-vis des nouveaux habitants que vis-à-vis des riverains de la rue Thibaut.

*Les blocs D & E souffrant moins des inconvénients relevés ici, **nous suggérons d'ajuster la volumétrie des blocs A, B & C de façon à conjurer l'effet imposant et exagérément envahissant de l'ensemble (les riverains le qualifiant même d' « effet paquebot ») et assurer une transition plus équilibrée entre bâti existant et bâti projeté.***

## ▪ **2. Mobilité – accessibilité - stationnement**

**La construction des 73 logements dans ce quartier de Salzennes va inévitablement contribuer à augmenter la pression automobile dans le secteur.**

La multitude de services divers concentrés sur un périmètre adjacent à l'ancien

hôpital militaire (l'hôpital CHU, le site Kegeljan hébergeant plusieurs asbl à vocation sociale, ainsi que le site de St Jean de Dieu qui rassemble la Haute Ecole Henallux, le foyer St François et plusieurs foyers pour enfants et adolescents, l'Arche) saturent déjà les rues avoisinantes en trafic de transit et en stationnement. Sans compter les nombreux kots d'étudiant.e.s (notamment étranger.ère.s) dont les véhicules stationnent sur tout le périmètre.

**L'étude de mobilité du consultant Stratec laisse perplexe tant elle semble reposer sur des bases largement contestables.**

D'une part parce que les seules observations réalisées l'ont été en mai 2021, période affectée par un contexte sanitaire bridant singulièrement la mobilité habituelle : le télétravail était encore important et les hôpitaux comme les Hautes Ecoles (entités affectant particulièrement la situation pour le quartier) ne fonctionnaient pas normalement .

Notons encore que le moment choisi pour le comptage, un 18 mai, ne permet pas de mesurer la pression automobile exercée par les Hautes Ecoles, même en période non covid, puisqu'à ce moment de l'année, les étudiant.e.s sont en blocus et donc beaucoup moins présent.e.s dans le quartier.

D'autre part on relève une certaine légèreté dans l'approche, la méthodologie et la rigueur de cette étude.

Stationnement pour voitures

L'étude de mobilité renseigne des observations faites le mardi 18 Mai à 7h et à 10h.

Si l'on compare ces observations telles que rapportées dans la version initiale du projet et sa version bis, on constate que celles-ci livrent des chiffres bien différents.

Dans la seconde mouture, la majorité des chiffres sont revus à la baisse : on passe ainsi d'une offre totale en stationnement sur la zone de 382 à 358, pour une disponibilité passant de 133 à 92.

Au passage, les places de stationnement de la place Godin bizarrement éludées dans l'étude initiale apparaissent fort opportunément pour compenser un peu les pertes consécutives au ré-examen plus attentif ( ! ) de la situation.

Cette révision des comptages ne laisse cependant pas d'interroger les riverains, car elle semble encore éloignée de leur vécu, d'une appréciation plus réaliste du nombre de véhicules pouvant stationner sur un métrage donné et surtout peu conforme à la pression de la demande observée au quotidien.

Les considérations de l'étude en matière de stationnement pour la rue Eugène Thibaut sont elles aussi stupéfiantes : cette voirie non située en zone bleue est déjà régulièrement saturée.

La présence des véhicules de nombre d'étudiant.e.s de la Haute Ecole Henallux n'est pas étrangère à cet état de fait.

Les accès prévus dans le bas de cette rue Thibaut pour atteindre les parkings en sous-sol conduiront à écorner encore le nombre de places disponibles le long de la partie est de cette voirie. Cet aspect n'est nullement pris en compte par l'étude.

**Les conclusions figurant à la page 19 de l'étude de mobilité selon lesquelles l'offre en stationnement dans le quartier serait importante et ne connaîtrait un taux d'occupation actuel que de l'ordre de 72%, reposent sur des bases plus que contestables** (on notera que dans le rapport initial de l'étude, les mêmes observations indiquaient un taux d'occupation de 64% !).

Quant à l'adéquation annoncée entre les besoins liés au projet en tant que tel et la réponse apportée à celle-ci, la notice d'évaluation des incidences reprend les chiffres suivants de l'étude de mobilité :

|  |                          |
|--|--------------------------|
| <b>Total des besoins estimés</b> ( <i>cf. notice</i> )   | <b>96</b> emplacements   |
| 73 logements (norme annoncée de 1 empl./logement) :  | 73 emplacements          |
| Visiteurs (norme annoncée de 1 empl./6 logements) :  | 12 emplacements          |
| Salle polyvalente :  | 11 emplacements annoncés |
| <b>Offre assurée sur le site</b> ( <i>cf. notice</i> )   |                          |
| parking en sous-sol des immeubles à appartements :<br>( <i>accessibles via rue Thibaut</i> )   | 61 emplacements          |
| parking en extérieur pour les logements :<br>( <i>accessibles via la rue Lecocq</i> )  | 18 emplacements          |
| parking public en extérieur :<br>( <i>accessibles via la rue Lecocq destinés aux visiteurs et aux utilisateurs de la salle polyvalente</i> ) | 13 emplacements          |
| <b>Total des besoins assurés</b>   | <b>92</b> emplacements   |

**Malgré la suppression de 3 logements (dernier niveau bloc C) l'offre est en déficit de 4 emplacements par rapport aux besoins estimés.**

Le promoteur annonce que l'offre de parking voitures sur le site du projet satisfait les besoins strictement internes des 73 logements et de la salle communautaire du projet.

Or les chiffres rapportés ci-avant (et tous issus de l'étude de mobilité et de la notice) montrent qu'il y a pourtant un déficit au regard des normes annoncées par le projet lui-même !

Le Collectif insiste à nouveau dans une demande adressée à la Ville de placer rapidement la rue Thibaut en zone bleue (ainsi que le prévoit le Plan Communal de Mobilité ré-actualisé en 2018, ce Plan incluant par ailleurs un focus particulier sur Salzennes) afin de préserver le stationnement avant tout pour les riverains qui

pourront ainsi enfin disposer d'une carte « riverain ».

### Stationnement pour vélos

Alors que l'offre de parking voitures semble en léger déficit par rapport aux besoins, nous nous réjouissons du nombre important de stationnements prévu pour vélos.

Il est regrettable toutefois que les blocs B, D et E n'abritent pas de local vélos.

Nous demandons que le **local « vélos »** adjacent à la future **salle communautaire soit accessible aux riverains actuels du site.**

En effet, les habitations environnantes ne comportent pas de garage accessible à rue et les couloirs étroits ne permettent pas de ranger des vélos. La demande est importante. Ce projet est une belle opportunité pour rencontrer cette attente.

Nous attirons l'attention sur l'importance de calibrer les locaux et les équipements pour vélos en tenant compte des vélos de différents types : vélos à assistance électrique qui demandent des stations de rechargement des batteries, vélos-cargos prenant plus d'espace, remorques pour enfants etc. ...

Il nous paraît important de rappeler les **recommandations du guide communal de bonnes pratiques en matière de stationnement hors voirie pour les vélos.**

*Les emplacements réunissent les conditions suivantes :*

- être couverts ou être dans l'immeuble,
- être sécurisés,
- être d'accès aisé depuis la voie publique et depuis le logement ou l'espace de l'activité,
- être équipés de manière adéquate tant pour le dispositif d'accrochage que pour le rechargement des batteries,
- le plan du local sera représenté avec cotation et représentation précises et à l'échelle des vélos, des range-vélos et de l'espace de manœuvre

Les observations que le GRACQ ne manquera pas de formuler devront être prises en compte et notamment les recommandations techniques du SPW en matière d'aménagements des locaux. (Voir Cémathèque n° 46 de novembre 2018)

### Flux motorisés

On relèvera que les rues Loiseau et Thibaut, considérées par Stratec comme de simples voiries locales, sont notoirement connues comme étant une solution alternative de transit pour le trafic empruntant l'Avenue de Marlagne et souhaitant rejoindre le bas de Salzennes et la Chaussée de Charleroi, évitant

ainsi deux endroits sensibles, la place Godin et le giratoire de la place du Huit Mai.

L'utilisation de la rue Thibaut comme principale voie d'entrée et de sortie du site (61 des 92 emplacements) ajoutera donc à ce trafic intense en heure de pointe du matin.

**A nouveau, la rigueur de l'étude de mobilité interpelle :**

- Un seul comptage a été réalisé par le bureau Stratec, le 18 mai 2021, pour le rond-point chaussée de Charleroi situé au pied de la rue du Belvédère. Les autres données sont issues de comptages réalisés en 2018 dans le cadre de l'actualisation du PCM de Namur et la fiabilité des données de 2018 (période non encore marquée par le covid) a été « éprouvée » en comparant les données Tom-Tom de niveaux de congestion des années 2019 et 2021 (cf. note méthodologique p18). Quels mélanges !
- Nous insistons sur le fait qu'à la date du seul comptage réalisé (18 mai 21), la pandémie retenait chez eux une série de travailleurs des différents pôles d'activités du quartier et surtout les étudiants de la Haute Ecole Henallux, lesquels représentent une part très importante de la demande en stationnement. Il eut été plus correct d'effectuer les constats en temps d'activité normale.
- Autre approximation, on notera sur les figures de la p23 que les chiffres totaux des entrées et des sorties concernant les deux carrefours ne coïncident pas.
- Le tableau de la p41 indique une perte de temps, lors de l'insertion dans le carrefour, de 61 sec pour une longueur de file de 202m pour la chaussée de Charleroi tandis que pour la rue Thibaut (depuis laquelle les véhicules doivent s'insérer dans la branche « chaussée de Charleroi » sans être prioritaires), la même longueur de file de 202m est renseignée pour une perte de temps de 16 secondes.  
Dans la situation projetée, ces valeurs montrent une augmentation de seulement 4 secondes sur la chaussée de Charleroi dont la longueur de file passerait de 202m à 290m (près de 50% d'augmentation en longueur pour à peine 6% en temps), tandis que pour la rue Thibaut une augmentation de longueur de file identique n'induirait aucune modification du temps d'attente...

Quelle crédibilité accorder dès lors aux conclusions de l'étude selon lesquelles le projet, « *s'il induira une augmentation du trafic* » et « *un allongement relatif des files déjà présentes chaussée de Charleroi et rue Eugène Thibaut* », « *ces allongements restent peu conséquents en termes de perte de temps* ».

***Le volet mobilité du projet étant étayé de façon biaisée et peu fiable, et l'offre de stationnement mal jaugée par rapport aux besoins de l'habitat nouveau créé, nous suggérons de réévaluer l'ensemble de cette problématique de façon plus rigoureuse.***

### Autres aspects liés à la mobilité

Si l'on en revient aux intentions formulées par le porteur de projet, on formulera le souhait que **les accès au site** via le bas de la rue Thibaut et la rue Lecocq **soient utilement aménagés pour les PMR, les piétons, les vélos** par des dispositifs tels que trottoirs traversants, abaissements de bordures, visibilité accrue (à l'aide de miroirs), rappel du « Sens Unique Limité » par marquage au sol, signalétique ad hoc...

Nous apprécions la réservation aux modes actifs de la traversée du site entre rue Lecocq et rue Thibaut, avec toutefois un bémol puisque ce **chemin cyclo-piéton comportera plusieurs escaliers et ne sera dès lors pas accessible aux PMR ni aux cyclistes.**

En ce qui concerne les transports en commun, la desserte du TEC (ligne 5 et 27) est intéressante et nous espérons que les nouveaux habitants y recourront prioritairement.

Ces facilités, mises en avant par le porteur de projet, appellent toutefois trois points d'attention qui requièrent une attitude proactive de la Ville de Namur si la vision vertueuse d'une mobilité via les transports publics veut être encouragée, à savoir :

- **Solliciter un renfort de la desserte TEC** pour satisfaire cette nouvelle clientèle potentielle.
- **Réhabiliter l'escalier** reliant la rue Thibaut à la chaussée de Charleroi pour un accès très rapide à l'arrêt de la ligne 27 notamment. Cet escalier mérite une remise en état du revêtement et des mains-courantes digne de ce nom et surtout un éclairage performant et plus sécurisant.
- Programmer un nettoyage très régulier surtout en automne et hiver des trottoirs du bas de la rue Thibaut et de l'escalier sus-mentionné (chute des feuilles).

### ▪ **3. Biodiversité - Environnement - Développement durable**

Le projet prévoit l'abattage de 32 arbres, dont certains de forte taille.

Cette perte est importante sur une pareille surface.

Cependant, le projet amendé prévoit une compensation prévue sur place, de l'ordre de 77 arbres.

Les riverains espèrent voir se régénérer rapidement et notoirement la faune et la flore qui vont disparaître lors du chantier.

**Ils insistent pour que soient soigneusement examinés les endroits les plus opportuns pour ces nouvelles plantations.**

**Une attention particulière sera apportée à l'acte de base concernant la gestion et l'entretien de ces plantations par la copropriété et/ou les futurs**

**propriétaires, de façon à prévenir toute disparition prématurée des sujets qui contribuent à minorer l'impact visuel défavorable perçu par les riverains directs.**

**Le choix des essences sera guidé par la préservation de la biodiversité, la bonne adaptabilité au terrain et à l'environnement, avec le souci des moindres nuisances envers les habitants.**

Dans ce but, il nous paraît opportun de solliciter un avis circonstancié de la DNF, d'autant que l'on observe la présence de chauve-souris sur le site.

L'étude menée par la Professeur Melin (jointe au dossier bis) comble le manque initial d'une estimation éclairée sur l'impact du projet concernant la biodiversité. Des dernières investigations complémentaires doivent être menées actuellement et nous recommandons que les résultats soient pris en compte afin de préserver l'habitat des espèces qui y seraient découvertes, et que toutes les précautions seront prises lors du chantier afin de minimiser son impact sur la faune.

**Concernant les aspects énergétiques du projet, celui-ci ne fait pas montre d'un volontariste exemplatif et utilise principalement l'énergie fossile pour du bâti neuf alors que tous les signaux climatiques sont au rouge.**

On se serait attendu à voir envisagé davantage la piste de pompes à chaleur de divers types, d'installation de chauffe-eau solaires, voire de mutualisation des dispositifs de génération d'énergie ...

**On s'étonne également du manque de référence aux matériaux bio-sourcés.**

Le Collectif constate cependant avec satisfaction que la nouvelle mouture du projet prévoit qu'un réseau de panneaux solaires sera implanté sur les toitures le permettant.

Les détails d'implantation manquent cependant à ce stade.

Des dispositions légales nouvelles permettant la mise en place de communautés d'énergie, **le promoteur serait bien inspiré de tirer parti de toutes les surfaces en toiture disponibles pour accueillir autant de surface de production photovoltaïque que possible.**

Le contexte, appelé à persister, de renchérissement des sources d'énergie qui s'installe actuellement constitue une opportunité au bénéfice de tous les futurs propriétaires du site (et peut-être des riverains eux-mêmes) et de s'inscrire ainsi dans une perspective plus durable de l'habitat.

**En l'état, la demande de permis ne garantit cependant pas que le projet en prenne le chemin.**

En ce qui concerne les eaux de pluie, cette préoccupation est de plus en plus mise en avant dans le cadre des effets du changement climatique. L'étude démontre que la capacité d'infiltration du site est insuffisante d'où la nécessité de

Les mentions en *gras italique* correspondent aux points d'attention particuliers identifiés par le Collectif

prévoir 3 bassins tampons de manière à réguler l'afflux des eaux de pluie dans le système d'égouttage. Prévoir des citernes à eau de pluie alimentées par les toitures est un deuxième moyen non négligeable de réduire le débit des eaux vers l'égout.

Le chantier entraînant la démolition de nombreux bâtiments en brique, la récupération de ces matériaux serait opportunément valorisée pour les fondations de la voirie cyclo-piétonne. Les murets autour des escaliers pourraient aussi utilement être construits à partir des matériaux recyclés sur place.

Un local de stockage des déchets est prévu à la limite du site avec les jardins de la rue Thibaut, contigu au local vélos qui lui-même jouxtera la salle communautaire. Une attention particulière devra être portée à l'organisation et la gestion de ces déchets de sorte qu'aucun impact ne soit perceptible chez les voisins.

Enfin, nous suggérons la mise en place d'un compostage collectif, les services de la Ville pouvant assurer une formation de base aux nouveaux habitants. Ce compostage sera utilement mis à profit par les propriétaires de parcelles privatives.

#### ▪ **4. Déroulement du chantier :**

Etant donné son importance et sa durée prévue, une attention particulière sera portée à l'organisation du chantier et tout particulièrement aux allées et venues du charroi évacuant terres, gravats, arbres et verdure et/ou amenant les matériaux de construction.

Nous soutenons le promoteur dans ses démarches auprès des propriétaires voisins (Province, CHU ...) pour obtenir l'accès au site par le bas de la rue Thibaut ou la chaussée de Charleroi où il n'affectera aucune habitation.

Les voiries seront utilement nettoyées, et ce systématiquement.

De même, les horaires de travail devraient se situer dans une fourchette allant de 07 heures au plus tôt à 17 h 00 au plus tard, jamais le WE ni les jours fériés.

***Pour le bon déroulement de ce chantier, le Collectif sollicite la mise en place, à l'initiative du promoteur, d'un canal de concertation permanent entre les riverains, les autorités communales et lui-même.***

## Conclusion

**En conclusion, le Collectif Salzennes-Demain asbl considère que, malgré de réelles qualités évoqués ci-dessus, le projet souffre d'un problème évident lié à la densité de logements globalement souhaitée.**

**Cet excès se marque par une densité d'habitat excessive au vu du contexte dans lequel il s'insère. Ceci induit une volumétrie trop imposante observée à proximité du bâti existant de nature à nuire gravement à la qualité de vie des habitants de la rue Thibaut.**

**La compensation des effets visuels de cette volumétrie par les plantations envisagées et les dispositifs de type claustra nous semble hypothétique.**

**L'impact négatif prévisible sur la mobilité en général dans les voiries qui circonscrivent le périmètre du projet nous semble de surcroît hautement probable, et l'évaluation des possibilités de stationnement tant à l'intérieur du site qu'aux abords directs de celui-ci nous paraît inadéquate.**

**Il en résulte, à notre sens, un déséquilibre évident avec le quartier qui impose une nouvelle révision du projet tel qu'il est formulé dans cette version actualisée.**

**Nous déplorons aussi l'absence significative d'attention porté dans ce projet à la décarbonation des constructions pour atteindre l'objectif « zéro carbone » en 2050. Les nouvelles constructions se doivent de réduire leurs émissions carbone, de sortir de la dépendance aux énergies fossiles et de permettre de faire face aux événements climatiques extrêmes.**

Le Collectif Salzennes-Demain



Le **Collectif Salzennes-Demain**, fondé début 2016 par les comités de quartier, l'association des commerçants et des habitants, vise à mobiliser toutes les forces vives autour d'une démarche citoyenne participative, collaborative, constructive, axée sur le vivre ensemble en référence au concept de quartier durable.

**Collectif Salzennes-Demain asbl**

Rue du Travail 57 - 5000 Namur

Entreprise 0731.840.650

[info@salzennes-demain.org](mailto:info@salzennes-demain.org) | [www.salzennes-demain.org](http://www.salzennes-demain.org)

Les mentions en **gras italique** correspondent aux points d'attention particuliers identifiés par le Collectif