

## **Projet Besix-RED sur le site de l'hôpital militaire à Salzennes**

### **Avis du « Collectif Salzennes-Demain » asbl enquête publique PUCODT/NAM/86B/2024**

Le Collectif Salzennes-Demain s'est penché sur la troisième version du projet et a mis à profit la séance d'information mise sur pied par le promoteur pour obtenir les précisions souhaitées.

Cette initiative sous forme de « marché de l'information » est utile pour permettre aux riverains de solliciter les différents représentants du promoteur pour obtenir réponses à leurs différentes interrogations.

Ce genre d'initiative devrait, selon nous, être systématisée chaque fois qu'un projet d'envergure est soumis à enquête publique.

Le Collectif Salzennes-Demain note avec satisfaction la prise en compte des nettes réserves formulées par les riverains vis-à-vis de la mouture précédente du projet. Cette nouvelle version corrige des aspects rédhitoires du projet précédent mais mérite encore quelques améliorations notables avant d'être acceptable.

#### ***Les préoccupations du Collectif Salzennes-Demain visent les points suivant :***

- *Gabarit*
- *Accessibilité & mobilité*
- *Qualité de l'air et nuisances sonores*
- *Biodiversité*
- *Gestion des déchets*
- *Aspects énergétiques et environnementaux*
- *Accompagnement du chantier*

### **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 Henri Lecocq, ainsi que de la réhabilitation des pavillons situés sur la partie haute du site.

A cet égard, la proposition concernant cette partie haute du site s'avère très satisfaisante.

#### **Les densités, les gabarits et leur articulation**

Le quartier où le projet doit prendre place est repris en partie centrale des quartiers urbains au Schéma de Développement Communal. Dans cette zone, le

SDC préconise une densité brute (la parcelles reprise en zone d'habitat et l'espace public de desserte) de minimum 35 logements à l'hectare et « *une hauteur d'immeuble en accord avec les immeubles existants proches qui valorise la silhouette générale de l'agglomération et ses repères naturels et architecturaux* ».

La rue Thibaut présente une densité brute de 38 logements à l'hectare. Le relevé des gabarits des maisons d'habitation aux alentours du projet montre une constance de R+1+T (plan PU 03 18). Il convient de noter que les toitures ne sont pas des toitures habitées.

Le projet présente une densité brute de 62 logements à l'hectare et des gabarits de R+3. Soit une densité qui représente 163% de celle de la rue voisine et deux niveaux habités de plus.

Si dans l'absolu, la densité est conforme aux dispositions du SDC, le Collectif attire l'attention des autorités sur la non articulation des gabarits du projet à ceux de la rue Thibaut.

**Construire un immeuble (en l'occurrence le Bloc B) présentant deux niveaux d'habitation de plus que les maisons proches, avec terrasses et vues plongeantes vers les jardins voisins, à une distance de la limite parcellaire de moins de 10 mètres n'est pas acceptable.**

Le Collectif tient à souligner que, si les plans renseignent des distances minimales de 37,6 et 49 mètres entre les façades arrière des maisons de la rue Thibaut et le bloc B, cette inter-distance doit être nuancée :

- les jardins de la rue Thibaut assument près des 3/4 de cette inter-distance pour les 37,6 mètres (les plans ne renseignent d'ailleurs pas cette distribution des distances) ;
- cette distance est mesurée au niveau des façades principales, alors que la presque totalité des maisons disposent d'annexes qui réduisent en général l'inter-distance de 5 à 6 mètres.

La nouvelle implantation du Bloc A, à front de voirie de la seconde partie de la rue Thibaut, apparaît cohérente dans son positionnement avec le bâti actuel et s'indique dans la perspective d'éventuelles nouvelles constructions sur ce tronçon de rue vers le giratoire de la Rotonde.

Par contre, ici aussi on ne peut accepter que le gabarit de ce Bloc A décroche des gabarits (rez+2) observé dans son environnement immédiat (on pense ici au n°16 de la rue Thibaut), décrochage qui par contagion et un pernicieux effet de « déjà vu » pourrait affecter de futurs projets à front de voirie le long de cette même rue Thibaut.

On évoquera aussi l'effet de surplomb exagéré qu'un niveau rez+3 imposerait aux riverains de la chaussée de Charleroi.

**C'est pourquoi le Collectif souhaite vivement que le troisième étage en retrait (limité) de ce bloc A soit purement et simplement supprimé, en s'en tenant à une rez+2 strict pour ce bloc A.**

**En conclusion, le retrait du troisième étage des Blocs A et B entraîne la suppression de 4 logements, ceci permet de mieux respecter les gabarits observés dans l'environnement immédiat et met le projet en conformité en matière de stationnement hors voirie par rapport au guide communal de recommandations en la matière (en effet, l'offre proposée est de 77 emplacements au total alors que les besoins sont estimés à 81 places, cfr ci-dessous).**

Sous réserve des considérations reprises ci-dessous concernant la voirie dite « cyclo-piétonne » traversant le site d'est en ouest, le Collectif se montre rassuré quant à l'accessibilité PMR des différents blocs. Il comprend aussi que les habitations à front de voirie rue Lecocq maintiennent une marche d'entrée. Le Collectif salue l'adaptabilité PMR des 11 appartements (ratio de 20 %) situés au rez-de-chaussée, au premier et deuxième étages des blocs A, C et D.

## **2. Accessibilité & mobilité**

Le Collectif tient également à rappeler que le quartier dans lequel le projet prend place, compte, en plus de ses habitants :

- Le site du CHU Namur avec une partie de l'École d'Infirmières, la clinique et maternité Sainte-Elisabeth,
- le site Kegeljan qui héberge plusieurs asbl's à vocation sociale et environnementale ainsi que des salles de réunions tout public ; ce site compte plus de 75 places de stationnement privatif,
- le site de St Jean de Dieu qui rassemble la Haute Ecole Henallux, le foyer Saint-François, la Maison des Seniors, plusieurs foyers pour enfants et adolescents de l'Institut Saint Jean de Dieu (Aide à la Jeunesse), la Maison de Naissance ainsi que des consultations de neuropédiatrie et autres. Ce site présente un total de 250 places de stationnement privatif très souvent saturé en période scolaire. Les mouvements de sortie à l'heure de pointe du soir sont les plus problématiques pour les rues Lecocq et Thibaut.
- L'Arche (centre résidentiel et de jour pour adultes porteurs de handicaps)

Cela signifie que le quartier vit, aussi bien en termes de flux de voitures que de stationnement, avec de nombreux étudiants et enseignants, mais aussi les employés, les patients et les visiteurs de l'hôpital. Il en découle une intensité d'utilisation bien plus élevée que ce que la seule prise en compte des logements permet d'appréhender.

L'étude de mobilité du consultant Stratec laisse toujours perplexe tant elle pêche par ses approximations : confusion entre place Godin et rue du Belvédère, entre rive sud de la Sambre et rive sud de la Meuse, absence de tout aménagement cyclable sur la N90 alors que des BCS (bandes cyclables suggérées) y sont tracées depuis le printemps 2023, mention d'un Bloc E disparu dans la dernière version du projet....

Si les derniers comptages ont été réalisés dans des conditions plus réelles que les précédents menés pendant la période Covid, il n'en reste pas moins vrai que les chiffres en matière de stationnement en voirie restent fort optimistes.

Bien que la mise en service de la scan-car pour la surveillance de la zone bleue porte relativement ses fruits, les riverains constatent que les places de stationnement en voirie restent chères dès l'heure de pointe du matin, un peu moins parfois rue Loiseau où le stationnement se fait des deux côtés, contrairement aux rues Lecocq et Thibaut.

### Stationnement pour voitures

La révision des comptages effectuée par le consultant Stratec laisse cependant les riverains perplexes, car elle semble encore éloignée de leur vécu quotidien, d'une appréciation réaliste du nombre de véhicules pouvant stationner sur un métrage donné et surtout peu conforme à la pression de la demande observée. Les riverains peuvent comprendre que la disponibilité globale de stationnement dans le périmètre puisse être évaluée entre 20 et 40 % la nuit, quand tous les nombreux services sont fermés ou en régime nuit mais jamais durant les heures et jours ouvrables.

Si c'était le cas, pourquoi dès lors en avoir fait une zone bleue ???

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 :

Le **total des besoins estimés**, tel que rapporté dans l'étude de mobilité, correspond à **81 emplacements**.

En vertu de la norme appliquée d'un emplacement par logement et du nombre de logements projetés, le total réservé aux logements nous conduit à **68 emplacements**.

Si l'on examine **l'offre assurée sur le site**, on relève les chiffres suivants :

- parking en sous-sol des immeubles à appartements : 53 emplacements  
(40 accessibles via rue Lecocq, 13 via la rue Thibaut)

- parking en extérieur pour les logements : 15 emplacements  
(accessibles via la rue Lecocq)

- parking public en extérieur (accessibles via rue Lecocq 9 emplacements destinés aux visiteurs et aux utilisateurs de la salle polyvalente)

**Le total des besoins réellement assurés** représente donc **77 emplacements**.

Le promoteur annonce que l'offre de parking voitures sur le site du projet satisfait les besoins strictement internes des 68 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 que, dans sa mouture actuelle, **l'offre est donc en déficit de 4**

**emplacements par rapport aux besoins estimés** et annoncés par le projet lui-même !

Le Collectif insiste pour que, dans l'acte de base, on ne puisse dissocier vente d'un logement et vente d'un emplacement de parking.

De même, les autorités de la Ville seront attentives à ne pas accorder aux résidents du site les facilités d'une carte de stationnement riverain.

On note qu'à l'entrée du site, le croisement de véhicules entrant et sortant par la rue Lecocq pourrait s'avérer compliqué vu l'étroitesse du passage.

Toute entrave au flux entrant et sortant aura des répercussions sur le trafic de la rue Lecocq, avec de possibles congestions.

En outre, des dispositifs adaptés devraient être mis en place pour sécuriser les entrées sur site : miroir, marquage du trottoir traversant en l'absence de toute visibilité tant à gauche qu'à droite vis-à-vis de la rue Lecocq. Tout véhicule sortant pourrait mettre en danger les nombreux piétons de tous âges y circulant.

#### Stationnement pour vélos

##### **Logements :**

Bloc A : un local de 13 places dont 1 vélo-cargo ;

Sous blocs B, C et D : 42 places dont 2 vélo-cargo :

Les habitations unifamiliales : 13 emplacements dans des box.

Ce nombre correspond à celui des habitations mais pas au nombre de chambres. Cela paraît également insuffisant mais les occupants trouveront peut-être plus facilement des solutions alternatives.

Le total des emplacements prévus pour les logements se monte donc à 68 places (égal au nombre de logements) alors que le nombre de chambres au total s'élève à 154. L'offre proposée rencontre l'estimation faite dans l'étude de mobilité (66 emplacements) mais n'atteint pas la moitié des besoins que nous évaluons dans la perspective du développement du vélo au quotidien, évaluation qui rejoindra de futures réglementations en préparation sur le sujet. La Ville de Namur révisé actuellement son guide de recommandations en matière de stationnement hors voirie dans la perspective notamment d'une directive européenne imminente recommandant un emplacement vélo par chambre.

Si une seule voiture permet de se déplacer en famille, chacun de ses membres a besoin d'un vélo pour se déplacer.

Salle communautaire : un local de 7 places pour du stationnement de moyenne ou longue durée.

Espace public : 4 arceaux soit 8 places pour du stationnement de courte ou moyenne durée.

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... Une bonne partie des emplacements (22) sont prévus en suspension. Tout cycliste doit pouvoir accrocher son vélo sans effort violent et sans se blesser. Il faut donc porter une grande attention à l'ergonomie du dispositif.

L'étude évoque une offre complémentaire sur la place Godin, à 500 mètres. Cette offre complémentaire nous semble trop éloignée du site.

### Flux motorisés

On relèvera que les rues Loiseau et Thibaut, considérées par Stratec comme de simples voiries locales, sont notoirement connues (notamment par les applications de routage) 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.

A la rentrée scolaire 2022, le Comité de Quartier Kegeljan a dénoncé en vain auprès des autorités locales ce trafic de transit à l'heure de pointe du matin qui vient s'ajouter au « remplissage » des aires de stationnement des sites Saint Jean de Dieu et Kegeljan. A l'heure de pointe du soir, la sortie massive de ces deux sites viendra s'ajouter au retour des occupants des logements à construire.

### Autres aspects liés à la mobilité

#### ***Nouvelle voirie communale :***

Le Collectif souhaite 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...

Une largeur de 2 mètres pour cette voirie est vraiment minimaliste. Au regard de notre proposition d'adjoindre un plan incliné le long des marches (voir ci-dessous), **la largeur totale devrait être portée à 3 mètres voire plus.**

Dans la demande d'ouverture de voirie (chapitre 3, point c , 4ème alinéa), c'est à tort que le demandeur affirme que les sorties perpendiculaires aux rues Lecocq et Thibaut offrent une visibilité suffisante, tenant compte des sens de circulation de ces voiries à sens unique. C'est oublié que celles-ci sont placées en SUL (sens unique limité) et que donc les cyclistes et assimilés peuvent circuler dans les deux sens.

Il y a donc lieu de faire preuve des **mêmes précautions pour la visibilité dans les deux sens de circulation, côté gauche comme côté droit de la sortie.**

Nous sommes **favorables à la création de cette nouvelle voirie réservée aux modes actifs reliant la rue Lecocq avec le bas de la rue Thibaut.**

Nous constatons cependant que, dans l'état actuel du projet, la voirie à ouvrir pour relier la rue Lecocq à la rue Thibaut **ne peut être qualifiée de « cyclo-piétonne »** dès lors que le cycliste confronté à une série d'**escaliers** devra mettre pied à terre et devenir ainsi piéton **pour les aborder.**

La mobilité PMR en sera évidemment aussi affectée.

Le promoteur regrette comme nous de ne pas disposer de l'espace suffisant pour créer une voirie répondant aux critères réglementaires PMR. Plutôt que le recours à une goulotte, le Collectif insiste quant à lui sur l'opportunité de **disposer d'une rampe ou plan incliné le long des marches des escaliers (au moins un mètre de large avec revêtement anti-dérapant)** prévus sur cette liaison.

Elle permettrait en outre le passage d'un.e « chaisard.e » poussé par un piéton, d'une poussette, un caddie, une brouette, un vélo plus large n'accédant pas à la goulotte prévue.

Une main courante à double hauteur serait utilement prévue du côté opposé à la rampe.

La **préservation de la drève et de sa frondaison** est un atout important en terme de cheminement sur le site, à condition toutefois que l'autorité communale soit particulièrement attentive à son maintien et sa prolongation dans les futurs aménagements des terrains voisins (par le CHU notamment) pour ne pas ruiner les efforts du promoteur dans la préservation de cette drève. La ville de Namur doit prendre l'initiative de réunir tous les propriétaires concernés afin de mettre en place un plan de circulation au sein de cet espace compris entre la rue Lecocq, la rue Thibaut, la chaussée de Charleroi et la rue Bourtonbourt.

C'est un véritable enjeu d'accessibilité et de mobilité pour la qualité et l'attractivité du nouveau quartier d'habitat qui se dessine.

Nous demandons que la Ville prévoie dans cette future zone à caractère public, des bancs dotés d'accoudoirs conçus pour permettre aux personnes plus âgées ou moins valides de se relever sans trop de peine.

### **Transports en commun :**

En ce qui concerne les transports en commun, **la desserte du TEC** (ligne 5, 6 et 27) est intéressante et nous espérons que les nouveaux habitants y recourront prioritairement.

D'autres lignes à moindre cadence desservent également des arrêts proches : chaussée de Charleroi, (6 B et 10), avenue du Val Saint-Georges (E86) et place Godin (64).

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 6 & 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 susmentionné (chute des feuilles).

Nous rejoignons les propos de l'étude de mobilité **au sujet de la SNCB** : la gare de Flawinne est la plus proche mais pas desservie par le TEC, contrairement à la gare mixte TEC-SNCB de Namur par où toutes les lignes de bus interurbains transitent.

Enfin, il est utile de rappeler ici les **possibilités d'auto-partage** mises en place aussi bien dans la rue Loiseau et que sur la place Godin, càd dans le périmètre immédiat du projet.

### **3. Qualité de l'air – Pollution sonore**

L'augmentation du trafic motorisé conjuguée à la disparition d'une végétation importante durant la croissance des nouvelles plantations va immanquablement dégrader davantage la qualité de l'air dans le quartier. Salzennes s'est malheureusement déjà distingué négativement lors des contrôles menés ces dernières années.

De même, le trafic intense engendre un bruit permanent sur la N90 très fréquentée et l'augmentation des flux dans les rues avoisinantes aggravera encore cette nuisance insidieuse.



Les entrées et sorties de véhicules stationnées en sous-sol peuvent être source de nuisance sonore, le porteur de projet veillera à bien choisir le revêtement de la rampe d'accès aux parkings ainsi qu'à la transition entre rampe d'accès et sous-sol (les grilles d'avaloir peuvent s'avérer redoutables en termes acoustiques).

Tout recours aux alternatives de mobilité constitue une aide intéressante pour conjurer ces effets négatifs.

#### **4. Biodiversité**

Le promoteur affirme son attachement à la sauvegarde de la biodiversité.

Le projet prévoit l'abattage de 30 arbres, dont certains de forte taille.

Cette perte est importante sur une pareille surface. Nous notons la préservation de l'arbre qui sera longé par la voirie piétonne intérieure.

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

Les riverains exhortent le promoteur à choisir des sujets de grande taille, particulièrement lorsque un effet écran est souhaité, voire nécessaire.

Les riverains espèrent voir se régénérer rapidement et notamment 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.

Les effets de surchauffe en cas de fortes chaleurs prolongées seront ainsi limités.

Ces effets sont appelés à se répéter plus souvent et de manière plus intense.

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 et jointe au dossier bis comble le manque initial d'une estimation éclairée sur l'impact du projet concernant la biodiversité.

Cette étude recommande de préserver dans la mesure du possible les deux robiniers plus âgés présentant un certain intérêt écologique.

Des dernières investigations complémentaires doivent être menées actuellement et nous espérons que les résultats seront 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.

#### **5. Gestion des déchets**

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.

Le promoteur déclare avoir étudié d'autres localisations avec les acteurs publics concernés mais la conclusion est que l'implantation initiale doit être maintenue sous peine de créer des embarras de circulation sur la rue Lecocq.

Une attention particulière devra être portée à bien organiser les mouvements de déchets entre les logements et ce local, au respect du tri sélectif, au calendrier des collectes. Son volume doit impérativement être prévu pour recueillir les immondices des 42 appartements des blocs B, C et D et des 8 maisons unifamiliales de l'intérieur du site ce qui peut représenter plus de 150 habitants. Sa conception sera telle qu'aucun impact ne sera perceptible chez les voisins.

Le porteur de projet décrit un local clos, seulement accessible la veille de la collecte organisée par le BEP de manière telle que les sacs déposés par les habitants n'y séjourneraient qu'une nuit.

Quid toutefois des sacs refusés car non conformes ou déposés à contretemps ?

L'acte de base devra régler de manière rigoureuse la gestion de ce local.

Nous notons qu'en toute logique, les occupants des 5 maisons à front de rue Lecocq déposeront leurs sacs sur le trottoir la veille au soir de la collecte.

Pour les occupants du bloc A (comptant 13 appartements soit potentiellement une cinquantaine de personnes) il convient de prévoir un espace suffisant à côté de l'entrée du parking souterrain, facilement accessible, afin d'éviter que les nombreux sacs n'entravent la circulation des piétons sur le trottoir.

## **6. Aspects énergétiques et environnementaux**

Le Collectif constate avec satisfaction que la nouvelle mouture du projet abandonne le recours aux énergies fossiles en prévoyant un système de chauffage via :

- un réseau de panneaux solaires implanté sur les toitures le permettant.  
(les détails d'implantation manquent cependant à ce stade)
- la mise en place de pompes à chaleur pour les blocs et les maisons ainsi que la salle communautaire.

Le promoteur devra cependant être très attentif à la qualité des unités d'échange des pompes à chaleur installées, particulièrement d'un point de vue acoustique pour éviter toute nuisance sonore.

Les 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.

Tout effort de mutualisation de la production énergétique au bénéfice de tous les futurs propriétaires du site (et peut-être des riverains eux-mêmes) doit être promu et encouragé par le porteur de projet.

En ce qui concerne les eaux de pluie, cette préoccupation est de plus en plus mise en avant dans le cadre des effets des changements climatiques.

Il est regrettable qu'aucune disposition réglementaire ni aucun guide d'urbanisme ne

s'emparent de cette question de plus en plus cruciale.

L'étude démontre que la capacité d'infiltration dans le sol du site est insuffisante d'où la nécessité de prévoir des volumes 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. La notice d'évaluation des incidences sur l'environnement mentionne des citernes pour récupérer l'eau des toitures tant des maisons que des blocs d'appartements, atteignant un total de 250 m<sup>3</sup>, avec une capacité totale de rétention d'eau de 195 m<sup>3</sup>. Nous insistons pour que cet important volume d'eau soit exploité au maximum sur le site, notamment pour le nettoyage, l'arrosage et autres usages n'exigeant pas d'eau potable.

Le Collectif souhaite attirer tout spécialement l'attention des promoteurs et des autorités sur la problématique des eaux de ruissellement.

La nature schisteuse et argileuse du sol a poussé les constructeurs des habitations de la rue Thibaut à aménager des dispositifs spéciaux pour faire face aux problèmes de ruissellement des eaux.

Le projet doit assurer une gestion maîtrisée de cette problématique pour le périmètre qu'il occupe en évitant d'occasionner tout débordement dans son environnement immédiat.

A cet égard, éviter la minéralisation excessive des sols en favorisant les solutions drainantes pour les espaces de stationnement extérieures et l'aménagement des espaces partagés contribuera également à prévenir tout débordement.

L'aménagement des parkings en sous-sol sur tout le périmètre joignant les 3 blocs B, C & D ne laisse pas d'inquiéter quant à la capacité d'assurer un drainage efficace.

## **7. Accompagnement 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 végétaux 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 nettoyées systématiquement et les égouts curés dès que nécessaire.

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 souhaite la mise en place, à l'initiative du promoteur, d'un canal de concertation permanent entre les riverains, les autorités communales et lui-même.**

## Conclusions :

Les modifications apportées par le nouveau projet du groupe Besix présentent plusieurs atouts évoqués ci-dessus.

Toutefois, le Collectif Salzennes-Demain souligne la nécessité de :

- **Revoir le gabarit des blocs A et B qui reste trop imposant en induisant une densité d'habitat excessive au vu du contexte dans lequel il s'insère.**  
**S'en tenir à un rez + 2 strict pour ces blocs A et B nous apparaît comme indispensable pour rendre le projet acceptable.**  
**Ceci revient à supprimer 4 logements sur l'ensemble.**
- **Valoriser davantage la nouvelle voirie dite cyclo-piétonne en la dotant de rampes adjacentes aux marches et d'une main-courante pour en faire une voie cyclo-piétonne réellement utile.**
- **Réévaluer les aspects de mobilité, accessibilité et stationnement alors que la situation du quartier est déjà fortement problématique.**  
**En tout état de cause, seule la réduction du nombre de logements permet de satisfaire la demande en stationnement du projet sur son site.**
- **Bien estimer l'augmentation du trafic et la disparition de la végétation abondante qui vont aggraver la qualité de l'air dans le quartier et augmenter les nuisances sonores.**

En exprimant ces remarques, le Collectif espère être entendu par les autorités et le promoteur.



**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)