



Demande de permis intégré visant la création de 144 logements ainsi que des espaces destinés à des professions libérales et des commerces de proximité

BOUYGUES IMMOBILIER

Réunion d'information préalable à une étude d'incidences sur l'environnement – 20 janvier 2020

Procès-verbal de la réunion.

La réunion a regroupé 68 participants, dont la liste se trouve en annexe du présent procès-verbal, qui est tenu à la disposition du public qui désire venir le consulter.

Préambule par Mme Célinie Leman : Echevine de l'Urbanisme :

Madame Leman accueille les participants et les informe du fait que nous sommes réunis aujourd'hui pour assister à la réunion préalable à la réalisation d'une étude d'incidences relative au projet de permis intégré, lequel vise la création de 144 logements ainsi que des espaces destinés à des professions libérales et des commerces de proximité.

Cette réunion est imposée par la législation étant donné que le terrain présente une surface supérieure à 2ha, et elle doit être présidée par un membre du Collège communal.

Il s'agit ici de la première étape d'une longue procédure qui verra tout d'abord la réalisation d'une étude d'incidences, laquelle fera partie intégrante du dossier de permis intégré. Qui sera déposé. Il n'y aura donc aucune prise de décision sur le projet à ce stade puisque nous n'avons pas encore reçu de dossier.

La Commune dressera le PV de la réunion, il sera mis à la disposition du public au service urbanisme. Nous demandons aux intervenants de se présenter avant d'émettre leurs remarques ou suggestions. Par ailleurs, toute personne a également 15 jours, après la réunion de ce soir, pour envoyer ses remarques à la Commune et à l'auteur de projet.

La parole est au bureau d'études chargé de l'étude d'incidences.

Ce bureau s'appelle CSD ingénieurs et il s'agit d'un important bureau agréé qui a déjà réalisé de nombreuses études en Belgique. Le promoteur du projet est Bouygues Immobilier.

Le bureau d'études CSD est un bureau totalement indépendant du promoteur, il n'est donc pas porteur du projet, il est agréé par la Région wallonne et est chargé d'analyser les incidences que le projet aura sur le contexte environnant.

Cette étude d'incidences est un outil d'aide à la décision pour les autorités et un outil d'information pour les citoyens, lesquels pourront la consulter lors de l'enquête publique qui sera réalisée dans le cadre de la procédure de traitement du permis intégré.

Le rôle de chaque intervenant est précisé dans la législation, les participants peuvent émettre des remarques qui pourront alimenter l'étude d'incidences, mais actuellement il n'est pas encore question de remarques ou de critiques sur le projet, qui ne seraient pas utiles à l'étude.

Il est rappelé une fois de plus que les citoyens peuvent également écrire à la Commune pendant les 15 jours qui suivent la réunion, avec copie au bureau d'études.

Le bureau d'études informe l'assemblée que le document d'étude d'incidences sur l'environnement est un document de 200 pages avec présentation de l'avant-projet, une définition de l'environnement existant, un diagnostic etc... Le bureau CSD a la charge d'imaginer le projet et son impact sur l'environnement sur l'ensemble des thématiques, qui sont relativement larges. Le bureau CSD peut proposer des alternatives et l'EIE se conclut sur des recommandations pour faire évoluer le projet.

Nous en sommes donc aujourd'hui à la réunion préalable, et, dans quelques mois, l'étude d'incidences sera finalisée. Il est précisé que le promoteur a l'obligation de répondre aux recommandations de l'EIE mais il n'est pas obligé de les intégrer dans son projet.

Ensuite, lors du traitement de la demande de permis, une enquête publique de 30 jours sera organisée, et lors de cette enquête tout le monde pourra remettre son avis sur le projet. En plus, d'autres avis seront demandés afin d'aider le mieux possible les autorités à prendre une décision en toute connaissance de cause. Des avis sont notamment demandés aux pôles Environnement et à celui de l'Aménagement du territoire, à la Fonctionnaire déléguée, au Fonctionnaire des Implantations commerciales, au Fonctionnaire technique, à la DGO3 et à la CCATM. Il s'agit donc d'une longue procédure qui débute officiellement aujourd'hui.

La parole est passée au directeur de la société Bouygues immobilier qui présente la société : Bouygues est installé à Bruxelles et en Belgique depuis 16 ans. Ils ont livré 2000 logements depuis 2004. La conception de la société dans le développement de ses projets est d'augmenter la qualité de la vie, de développer des solutions innovantes et d'offrir aux habitants un environnement harmonieux. Afin d'étayer ses propos, Monsieur Albertyn présente plusieurs projets de la société.

City Tools présente le projet du site su Château de la Rose.

Le projet présenté ce soir n'est pas la version finale, il sera certainement encore modifié en fonction de l'étude d'incidences, mais il est déjà plus concret que celui présenté lors des ateliers. Le projet date de plus d'un an déjà, et City Tools initié un processus complémentaire à celui qui est obligatoire en allant à la rencontre des gens et en étudiant particulièrement le quartier et ses habitants. A partir de là, une méthodologie a été mise en place et le projet de ce soir est le fruit de cette méthodologie. Ce projet a été mis en ligne, il est toujours accessible, ainsi que les ateliers participatifs, la présentation de ce soir y sera aussi. Le processus non réglementaire a démarré par une enquête en ligne, puis une réunion publique a été organisée ici même, et suite à cette réunion, des ateliers ont été organisés, sur base d'inscription, ils se sont tenus dans le Château de la Rose. Un ensemble de 27 personnes étaient réparties dans des groupes thématiques. Toutes les remarques et les ateliers ont abouti à des conclusions qui ont permis de dégager les enjeux pour le projet. C'est ainsi que celui-ci a déjà évolué.

En effet, les éléments jugés positifs ont été préservés, voire renforcés et des modifications ont été apportées. Ces modifications portent sur la diminution de la densité et des gabarits, sur l'augmentation de la taille du parc, sur une meilleure mise en valeur du Château de la Rose, et sur la volonté de donner au projet un esprit de village, de communauté en interaction avec l'esprit du quartier du Chenois.

Le stationnement demandé était plutôt en souterrain.

Des enjeux ont été identifiés et pré-définis, mais les ateliers ont permis de les peaufiner, la remarque demandant d'augmenter la biodiversité a été prise en compte.

Le bureau d'études procède à une présentation des enjeux : il en ressort que la question de mobilité est un enjeu extrêmement important pour tous. Nous nous trouvons à 800m de la gare, de nombreux trains circulent par jour, la chaussée Bara est une voirie à grand gabarit et le quartier dispose de transports en commun. Le site est également à proximité du centre de la Commune et du centre du Chenois.

Les concepts urbanistiques et la programmation sont développés, le projet intègre notamment des fonctions qui sont en interaction avec le logement : le coworking, des commerces qui donnent sur la chaussée Bara, des équipements...

Tous ces paramètres ont été intégrés dans le projet qui offre notamment des e-services, non seulement aux habitants du site, mais aussi à ceux du quartier.

Le projet se développe autour d'un parc central, il présente différentes typologies de logements faisant écho à la typologie du Chenois et, enfin, le projet se connecte sur le quartier existant.

Le schéma d'organisation du site et de circulation des modes doux est présenté, ce schéma n'est pas encore définitif. Ensuite viennent les éléments relatifs aux gabarits (R+1, R+2 et R+3 sur l'angle entre la chaussée et le chemin de fer). Le stationnement est également un élément extrêmement important et il sera aussi étudié par l'étude d'incidences. Pour le moment, le projet propose 150 places souterraines et une cinquantaine de places en surface. Un maximum de places sera accessible depuis la chaussée Bara.

Par ailleurs, le projet se veut perméable, poreux et traversant grâce à des espaces ouverts depuis et vers le parc intérieur. Du côté de la chaussée, une placette est prévue et elle est entourée de petits commerces.

En ce qui concerne la gestion des eaux pluviales, celle-ci est gérée le plus possible en surface, en tamponnant d'abord au niveau des toitures vertes, et puis dans des noues et des zones de collecte.

Le tableau du master plan a été adapté et il est disponible sur le site. Le P/S du projet est de 0,41, alors que l'autre côté de la rue Emile Dury présente un P/S de 0,59, il est donc supérieur à celui du projet.

La présentation se termine par des vues axonométriques sur lesquelles on peut voir la disposition des bâtiments, leurs gabarits, leur environnement et la création de nouveaux trottoirs et espaces de dégagement, mais absolument pas d'architecture, le projet n'étant pas encore suffisamment élaboré à ce niveau.

Il est procédé aux questions/réponses et il est rappelé que les questions doivent viser l'étude d'incidences et pas le projet.

Premières questions :

Mr Noullet – avenue de Villequier, 5 : 3 remarques : la première concerne la sortie automobile sur la chaussée Bara, avec le problème de la descente vers Braine qui est fort compliqué . Et donc, comment gérer le tourne à gauche et la remontée vers Woo ? 2^{ème} question : pourra-t-on placer des panneaux solaires sur les toits ? La 3^{ème} question porte sur l'électrification du parc auto : pourra-t-on avoir des stations de recharge électriques ?

Mme Boulert – rue Rombaut, 5 : quelles sont les performances énergétiques des bâtiments ? Ferez-vous des bâtiments zéro énergie, voire énergie positive ? 2^{ème} question: quand sera déposée la demande de permis ? Et, en ce qui concerne l'EIE, pourra-t-on avoir, au minimum, le résumé non technique en ligne ? 3^{ème} question: le bassin central sera trop sec, cela posera inévitablement des problèmes. 4^{ème} question : Qu'est-ce qu'une conciergerie connectée ? Et enfin, où seront les liaisons vélos ?

Mme de Ridder - rue St Germain, 21 : le projet est passé de 30 ares d'espaces verts à 1ha ½ ? Cela paraît énorme comme modification, où cela se passe-t-il ? 2^{ème} remarque : le projet a l'air d'être mis sur les rails. Donc que pense la Commune du fait d'augmenter encore la population et de rajouter encore des logements?

Réponse de City Tools à ces premières questions :

-Accès chaussée Bara : les immeubles sont implantés en recul, ce qui permet de bénéficier d'une aire de dégagement qui permet de manœuvrer aisément à l'avant. Mais la remarque est prise en compte et tous ces éléments seront étudiés dans l'EIE.

-Panneaux solaires : Ils seront envisagés mais, à l'heure actuelle, on a pas encore toutes les solutions techniques. Néanmoins, l'idée est bien d'aller vers un projet le plus durable possible, et donc le plus proche possible du zéro énergie. Cela peut d'ailleurs faire l'objet d'une variante dans l'étude d'incidences.

-Voitures électriques : elles sont évidemment à promouvoir et le projet va prévoir des parkings équipés en infrastructure.

-Mise en ligne des documents : on continue notre manière de travailler, donc, au-delà des impositions légales, les documents officiels seront disponibles en ligne, sur chateaudelarose.com

-Bassin central, il faut voir encore comment on va le gérer en fonction des études quantitatives qui vont être réalisées, et qui permettront de déterminer la quantité d'eaux pluviales. Il y a 2 techniques : soit le bassin qui permet de tamponner, donc un bassin qui se remplit à certains moments et qui se vident à d'autres, ce qui permet de garder une biodiversité, ou éventuellement avec un fond humide en permanence mais cela dépend de la perméabilité du sol.

-Conciergerie connectée : le concept a été développé par Bouygues, il porte sur la gestion des différents immeubles au travers d'une application qui permet d'avoir des informations sur la gestion du site, mais c'est aussi une plateforme d'échange entre les habitants, ainsi qu'avec les voisins, au sein du projet.

-Taille du parc : elle a été effectivement très agrandie par rapport à ce qui était initialement prévu avant étant donné qu'une quarantaine de logements a été supprimée, et que la surface récupérée a

été consacrée au parc central. (1ha3) Dans ce calcul n'ont pas compté les espaces d'accès, ni la place. En plus, des jardins privatifs sont prévus à l'arrière des immeubles.

-Accès vélos et parcours au sein du site : ce point est particulièrement intéressant et a été développé au sein du site, des parkings vélos sont prévus au sein du projet et le site est totalement traversable en vélo, ce qui permet d'éviter les parcours le long des voiries attenantes au site.

Questions suivantes :

-M Smekens - rue Emile Dury, 186 : quelles seront les incidences du projet sur la mobilité rue Dury, considérée déjà comme autoroute urbaine ? Qui va prendre en charge ce problème ? la Commune ?

-M. Catala - Association Interquartiers Waterloo – avenue des Lilas, 10: même question de mobilité. Tout le trafic va inévitablement se diluer dans les quartiers et rues étroites. Le tourne à gauche sur la chaussée Bara en heure de pointe sera impossible. Les problèmes actuels ne vont faire que s'aggraver. Comment intégrer ces problèmes dans le plan communal de mobilité et le SDC ? 2^{ème} question : Est-ce que le lotissement ne peut pas intégrer une piste cyclable le long du chemin de fer, qui ferait la liaison directe depuis la chaussée Bara vers Ma Campagne, voire vers la gare ?

-Mr De Weyer – rue Emile Dury, 218 : même remarque qu'une des précédentes : beaucoup d'automobilistes empruntent la rue Emile Dury alors qu'ils n'ont rien à y faire puisqu'ils se servent de cette rue, et des autres un peu plus loin, pour « courcircuiter » et se diriger vers Bruxelles. En ce qui concerne le parking situé rue Emile Dury, il faut prévoir un système sécurisant pour ceux qui sortent du parking étant donné que la vitesse des véhicules sur cette voirie est bien souvent très élevée.

-M Lemers – rue Mattot, 12- : le carrefour entre la rue Saint Germain et la rue Dury est aussi un énorme point noir en heures de pointe, il s'agit d'un point de congestion dangereux et il faut donc absolument évaluer l'impact du projet et du trafic qu'il va engendrer sur ce carrefour. 2^{ème} remarque : Le nouveau bâti le long du chemin de fer aura-t-il un impact sonore sur les maisons qui se trouvent de l'autre côté du chemin de fer ? Y aura-t-il un renvoi des ondes sonores ? L'étude d'incidences peut-elle analyser cela ? 3^{ème} remarque : par rapport au parc, l'impact de la biodiversité est difficile à estimer et on ne voit pas sur le plan un écrin de biodiversité. Il faut donc ajouter plus d'arbres et notamment des fruitiers, et prévoir des espaces non entretenus. 4^{ème} question : Pour la Commune : comment garantir que l'espace intérieur du projet, et vendu aux riverains, restera un espace public ouvert ? Si des nuisances se présentent et que les riverains veulent fermer le site, comment garantir que ce ne sera pas le cas ? Comment garantir l'avenir ? Comment intégrer le parc privé dans la vie communale ?

Réponse à ces questions :

-Question de mobilité : comment va-t-elle être abordée dans le cadre de l'EIE ? On envisage les impacts du projet au sens large, sur l'ensemble des voiries et des carrefours qui seront impactés par le projet, et pour tous les modes de circulation. On va objectiver les problèmes de trafic et de congestion et on a pour mission de regarder comment vont s'insérer les flux, de manière sécurisée dans les voiries existantes, et notamment sur la chaussée Bara. Le bureau d'études fera aussi des recommandations, sur la mobilité au sens large, et proposera des alternatives, voire des aménagements à réaliser pour que le projet puisse fonctionner dans son environnement. La piste cyclable demandée peut être un de ces aménagements.

-Aspect acoustiques : l'étude d'incidences consacre un chapitre entier sur le contexte sonore, et nous sommes effectivement ici dans un contexte particulier, notamment à cause de la présence du chemin de fer. On peut en effet imaginer une modélisation qui prend en compte les impacts sonores et la répartition des différentes ondes, entre autres liées à la présence du chemin de fer.

-Réponse de City Tools sur la question de la biodiversité : le projet semble déjà trop avancé pour certains participants, cette question avait déjà été abordée dans le cadre des ateliers. Le projet a donc intégré des zones humides, des zones pas trop aménagées comme des parties plus densément boisées (à proximité du Château), des aires de jeux pour enfants ainsi que des prairies ouvertes ou à fauche tardive.

Questions :

-Mr Haquenne – rue de l'Eglise, 6 : vous avez prévu des parkings pour voitures et c'est très bien, mais il n'est pas pris en compte le nombre de voitures non mobiles : la 2^{ème} voiture du ménage, et donc celle qui ne bouge pas. Où va-t-on garer ces 150 autres voitures qui vont polluer l'environnement ? Il est déjà extrêmement difficile de trouver une place à l'heure actuelle dans les rues avoisinantes, ce sera encore plus difficile après.

-Mr Steffens : rue de l'Eglise, 53 : Il remercie l'auteur de l'avant-projet qui a tenu compte de pas mal de suggestions faites dans le cadre des ateliers, et qui a été dans le bon sens, mais pas du tout assez loin. Il faut savoir qu'à Waterloo, il y a en moyenne 2,5 voitures /logement. Donc, si on met 144 logements en plus, cela fait entre 300 et 400 voitures en plus. Il n'y a donc pas assez de places dans le projet, il faut prévoir des parkings en plus. De plus, ces voitures iront inévitablement se déverser dans les voiries publiques et dans le quartier du Chenois. En outre, la chaussée Bara est déjà saturée et, donc, les automobilistes ne pourront même pas s'infiltrer sur la chaussée Bara. Les gens vont dès lors prendre des raccourcis, ce qui va générer du trafic de transit dans les petites rue du Chenois, déjà fort encombrées et sans visibilité aux carrefours. De ce fait, il faut conclure que, même si un effort a été fait grâce à la diminution du nombre de logements, cela n'est pas du tout suffisant. Il faut descendre en-dessous de 100 logements, ce qui permettra de répondre également, un peu plus, au besoin de parking. 2^{ème} remarque : gabarit et typologie : les petits gabarits projetés rue Ma Campagne et rue Dury sont cohérents, mais les bâtiments sont-ils couverts par un toit à versants ou envisagez-vous des toits plats ? Parce que n'oublions pas que le vieux village du Chenois comporte une très grande majorité de maisons couvertes par des toits à versants, il faut donc respecter cette typologie. 3^{ème} remarque : mobilité douce : c'est bien de dire que l'on est à 800m de la gare mais si les vélos doivent emprunter des voiries étroites et totalement encombrées parce qu'il n'y a pas moyen d'aller par un autre chemin, ils ne le feront pas. Donc la piste proposée par Mr Catala est excellente mais elle doit aller jusqu'à la gare. De plus, il faut faire remarquer que le pont de la rue Ma campagne est très dangereux car on a aucune visibilité. Cette piste cyclable doit donc aller jusqu'à la gare.

-Mr Touimi – rue Emile Dury, 105 : combien de temps vont durer les travaux ?

-M Mazza - rue Dury, 103 et rue Mattot 111 : un chantier génère inévitablement des désagréments, donc comment comptez-vous le gérer ? 2^{ème} remarque, en ce qui concerne les parkings, il faut prévoir 2 places/logement. Dernière chose : par la création 140 logements d'un coup, on parle plus d'invasion que d'intégration. Ce projet va tout bouleverser.

Réponse de City Tools :

-Stationnement : le nombre de places nécessaires sera étudié dans l'EIE. Mais il faut également considérer que si on ne change pas ses habitudes, forcément il y aura des embouteillages, forcément il y aura de la congestion. Il faut donc également modifier ses habitudes. On constate d'ailleurs qu'il y a une transformation des modes de déplacement qui est en cours. On a ici des logements de types diversifiés, et donc aussi des petits logements, et on peut donc imaginer que l'on ne se déplace plus comme on l'a fait les 40 ou 50 dernières années. Les nouveaux projets doivent donc être réalistes, mais ils doivent également anticiper ces changements. L'étude d'incidences portera une attention particulière sur ce point.

-Densité : le nombre de logements a déjà été réduit, mais le projet s'implante sur un très grand terrain, et il faut se rendre compte que si on diminue fortement le nombre de logements, l'incidence foncière sera telle qu'ils seront plus chers. L'équilibre à trouver doit donc également être étudié dans l'EIE.

-Piste cyclable : l'idée de prévoir une piste cyclable le long de la voie du chemin de fer très bonne, elle est à étudier sérieusement. Cela fait partie également de l'évolution des modes de déplacement. La commune travaille sur le plan de mobilité, il faut effectivement également l'étudier dans ce cadre car cela concerne un périmètre nettement plus large que celui du site.

-Durée du chantier : le chantier va durer 2 ou 3 ans, les incidences du chantier, les accès et le phasage vont également être étudiés dans l'EIE.

Questions :

-Anne de St Hubert, Dury 32 : une attention particulière doit être portée au danger de la sortie sur la rue Ma Campagne, du côté du pont. Attention également à la disposition des bâtiments, il ne faut pas faire de décrochages. Sans revenir une fois de plus sur ces points, n'oublions pas les problématiques de densité et de mobilité. La création de la piste cyclable le long du chemin de fer est une très bonne idée mais sa réalisation sur tout le parcours paraît extrêmement compliquée. En effet, la SNCB a déjà exproprié 4m au bout du terrain de plusieurs riverains, mais, au-delà de ces terrains, on aboutit dans les terrains de Beauvoisin, et ensuite, sur un grand bâtiment et des parkings qui gênent le passage. Cela nécessiterait donc beaucoup d'expropriations.

-Mr Eelbo – avenue des Frênes, 21 : IL faut mettre en exergue ce qui se passe le matin au bout de la rue Emile Dury et de la rue St Germain : ces rues étroites sont bondées entre 7h30 et 8h15. Le projet prévoir 4 sorties sur la rue Emile Dury mais une seule sortie sur la chaussée Bara ! Il y a donc trop de voitures projetées rue Emile Dury. Il aurait d'abord fallu regarder si, compte tenu du trafic, on peut encore rajouter des maisons le long de cette rue...2^{ème} remarque : Quelle est la façon dont on va rentrer dans les parkings et où y entre-t-on ? On ne sait rien, on ne sait même pas où sont les parkings. Il faut mieux regarder le quartier avant de mettre quoique ce soit sur ce terrain.

Mr Noullet – avenue de Villequier, 5 : Il faut faire remarquer, et indiquer à l'auteur de l'étude d'incidences, qu'il existe un grand bâtiment le long de la rue Dury, en face du projet, qui est affecté à l'entrepôt du magasin « Le Bon Repos ». Savez-vous qu'il y a des camions semi-remorques extrêmement longs qui accèdent à cet entrepôt, qui font des manœuvres sur la rue, tôt le matin, et donc en heure de pointe ? Cette rue n'est donc pas seulement une rue très fréquentée, mais elle est également une voirie pour gros gabarits.

M Smekens : quel est le rôle du Château de la Rose dans le projet ? Est-ce une propriété privée ?

Mr Frétard – rue Emile Dury, 89 : 2 Le projet prévoit, du côté de la chaussée Bara, deux grands bâtiments en forme de U avec de profondes ailes perpendiculaires à la façade à rue, et qui donnent sur sa propriété. Ces ailes, très hautes, s'étendent sur une grande profondeur, et donnent sur les jardins de maisons qui se trouvent derrière. Peut-on les diminuer ? 2^{ème} remarque: concernant la pièce d'eau, si elle est perméable, cela posera beaucoup de problèmes, notamment à cause de la présence de moustiques et de tout ce qui est inhérent à de l'eau stagnante. Elle devrait donc être imperméable. 3^{ème} remarque : la rue Dury est très problématique au niveau du trafic et de la vitesse. Il y a encore eu un accident cette semaine, il y aura donc également des problèmes au niveau des sorties sur la rue... Et la maison blanche ? Va-t-elle être rasée au profit d'un immeuble ?

-Mr Dontaine - rue Ma Campagne, 3 : il y a quelques années, le projet RER évoquait un arrêt Bara, cet arrêt semble abandonné, l'EIE peut-elle insister sur la création de cet arrêt chaussée Bara ?

-Mme Vander Borgh – avenue de la Ferme, 11 : quels seront les types de logements : connaissez-vous déjà les prix ? Aura-t-on des logements à prix modéré ? Ce serait également une bonne solution en termes de mobilité pour limiter la voiture.

Réponse de City Tools :

-Implantation et décrochements sur la rue Emile Dury : le bureau d'études s'est dit que cela ne servait à rien de recréer une rue traditionnelle et continue, mais qu'il valait mieux créer de petits ensembles qui se placent un peu en recul par rapport à la voirie. Cet aménagement permet de dégager des espaces de respiration et des trottoirs, ils laissent de la verdure qui déborde sur la voirie. La rue présente une morphologie particulière, le projet a tenté de s'y adapter. Donc le bureau s'est inspiré de ce qui se trouve autour et pas de recréer un alignement traditionnel, ce qui permet d'aménager des espaces verdurisés sur la voirie et des respirations dans la séquence paysagère de la rue.

-Toitures à versants : A ce stade, la typologie exacte et l'architecture des bâtiments ne sont pas encore déterminées, mais le projet s'inspirera du contexte environnant qui comporte déjà un panel de typologie assez large.

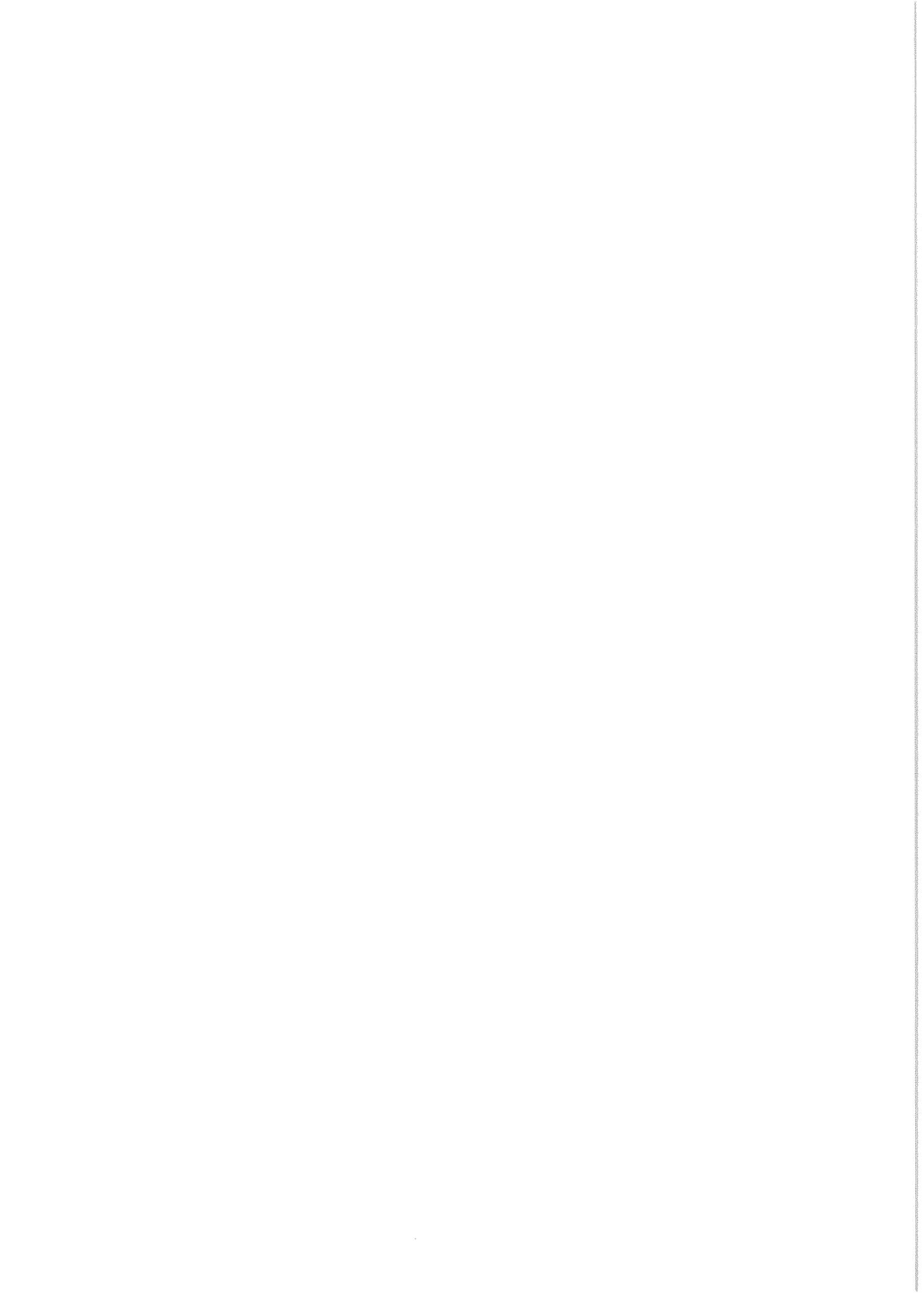
-Nombre de voitures au carrefour : le bureau est venu très régulièrement sur le site depuis un an mais ce problème est effectivement très pointu et important, et il devra être particulièrement étudié dans l'étude d'incidences. Celle-ci doit tenir compte du fait qu'il y a déjà un problème de circulation et de congestion aujourd'hui. Cet élément sera également étudié dans le plan communal de mobilité.

-Château de la Rose : Au départ, il ne faisait pas partie du projet, il était question de le revendre, mais le bureau estime que le projet doit se faire en lien avec le château qui est un élément important du site, quelque soit ce que l'on fait sur le site. Le château fait donc partie du projet. Son programme n'est pas ferme et définitif mais le promoteur veut y mettre une activité qui soit accessible au public, il ne s'agit donc pas d'en faire un logement privé.

-Pièce d'eau et moustiques : l'auteur de projet et celui de l'étude d'incidences y prêteront attention.

-Implantations rue Dury : la volonté est de placer le projet systématiquement en recul par rapport à la rue Emile Dury, avec des distances de jardin qui sont au moins équivalentes aux distances de jardins existants. Mais le bureau d'étude va également réfléchir à d'autres alternatives.

-Prix des logements : la grille tarifaire n'est pas encore établie mais, par contre, il y a quand même une préoccupation sur le fait que le projet n'est pas un projet très luxueux, il doit s'insérer dans le quartier du Chenois et offrir des logements diversifiés. La remarque est donc retenue et partagée.



RER : effectivement le projet de la halte Bara est une très bonne idée et il est repris également dans le plan de mobilité de 2009. C'était en effet une revendication de la Commune d'avoir cet arrêt. L'auteur de projet ne peut que plaider dans ce sens étant donné qu'il trouve que ce serait très utile ; mais la SNCB ne l'a pas entendu comme cela car, au plus il y a d'arrêts, au plus cela ralentit les trains. Pour ce projet-ci ; la gare de Waterloo se trouve à une distance suffisamment proche que pour que le projet soit fonctionnel. Néanmoins, ce point pourra également être abordé dans l'étude d'incidences.

La réunion se termine sur ces derniers points et Madame l'échevine Célinie Leman conclut en rappelant que les participants peuvent encore écrire à l'administration pour émettre leurs remarques, avec copie à l'auteur de projet, pendant les 15 jours qui suivent cette réunion.



Françoise Govaerts
Secrétaire de la réunion

Architecte-responsable du service urbanisme de la Commune de Waterloo

Feuille de présence - Réunion d'Information Préalable Château de la Rose - Lundi 20/01/2020 19h

68 participants

N°	Nom Prénom	Adresse postale	Adresse mail	Qualité (riverain, administration...)
1	de SAINT HUBERT Anne	rue Emile Dury 311410	anne.sobere@gmail.com	Riveraine
2	ZATUPA BERNARD	AV DES LILAS 10 1410 W	contact@e-synnet.be	Association Intercommunale de waterloop (AIW)
3	ANDRE Jero	Place du Château Flembanc 3161400 W	Jero.andre@belgacom.net	ASBL Environnement Waterloop
4	DE BRAUWER ISOLDE	COMMUNE de WATPOLOO rue François 1er, 98	ISABOLIE.DEBRAUWER@VATERLOO.BE	Twike
5	Du effene Christel	hi 61 Av. BEU VALOR 1410		ADMINISTRATEUR ENV. WATERLOO
6	Quiter Selmer	soi chemin des Postes	emita@lehmer@yahoo.fr	Riverain
7	effeneurs Dirk	Rue Colla 10 1410	becke.dirk@pandora.be	intéressé général
8	F de Ryckman de Betz	Av. Baron Sautin 24, 1410.	fderyckman@signet.be	RIVERAIN
9	Mouvement ASBL	1. rue J. PASTUR	cedric@mouvement.be	ASBL - Ecole des arts
10	Silvestra Hugo	Rue St Geniev 44	hugo.silvestra@skynet.be	Riverain
11	DE BRABANDERE	111 rue Emile Dury	fab@brabandere.com	Riverain
12	Smeekens Theo	Rue E. Dury 186	theo.smeekens@waterloop.be	Riverain
13	GODARD ELIANE	AV. DES FREUES 21 1410	ely0752@hotmail.com	habitant Waterloo
14	GOMMSEN JONNY	RUE EMILE DURY 216	JONNA.GOMMSEN@HOTMAIL.COM	RIVERAIN
15	COORMANS BRICITTE	RUE DE L'EGLISE 6	BRICITTE.COORMANS@GMAIL.COM	RIVERAIN
16	TISON A LAÏN	Av. Alph. Allard 144/101	a.lain@tison51@gmail.com	CCATM Bouaino - C'Alf
17	BENE VANBENNEU	R. Des Daisfants, 39	plb@edpnet.be	Riverain
18	de GHELLINCK TAN GUY	Rue Collée 16/4	xxxx adresse - tdp@waterloop.be	Blogueur waterloop
19	DULIEU CHRISTHE	Rue ETILE DURY 220	christhe.dulieu@skynet.be	Riverain prof de l'école
20	DEKOSTER	20 Rue des Progrès	TELP@SKYNET.BE	CHENOIS
21	Fouquier	Rue de Dury 161E	02.354.25.27	Chinois Waterloop
22				
23				
24				
25				

N°	Nom Prénom.	Adresse postale	Adresse mail	Qualité (riverain, administration...)
51	MARCEUS Fabienne	Ouvene des tilas 14	fabienne.marceus@waterloo.be	CCATT.
52	CHARLES CHARC	NO PARK Royal 7A	marc.charles@skynet.be	CCATT
53	LEFFEBURE Scotti	Rue du Sourd 6	scottileffebure@skynet.be	CCATT
54	DEPRENNEFBERT Françoise	Avenue des Lises 23	francoise.depreenne@skynet.be	CCATT
55	SERENA THIRICK	N APRIÈRE, 14 1410 Waterloo	Serena.thirick@skynet.be	CCATT
56	BAECH SEAN	RUE SAINT-BERNARD 36	CATBAECH@HOTMAIL.COM	RIVERAIN
57	Rensdonaire	7 Rue des Compagnons	ansichl.rensdonair@skynet.be	Riverain
58	Eelbo Jean	AV des FICUS 24 1410 Waterloo	eelboj@skynet.be	Habitant Waterloo
59	VANDEWEYER Pierre	Rue S. DURY 28 Waterloo	piervandeweyer@skynet.be	Habitant Concerme
60	HAQUENNE EDDY	RUE DE L'EGLISE 6 1410 N°20	EDDYHAQUENNE@GMAIL.COM	HABITANT TROCHE
61	MAZZA Ambrosino	Rue MATTOT 111 1410	Ambrosino.mazza@skynet.be	Riverain
62	MAZZA SERGIO	Rue EDILE DURY 103 1410	Sergio.MAZZA@skynet.be	Habitant Troche
63	DE LUCA MARGHERITA	Rue EDILE DURY 103 1410	MARGHERITA@skynet.be	Habitant Troche
64	DI DIER ANNE	Chemin des Fous 7410	anne.dieder@skynet.be	
65	FRÉTARD Cyrella	Rue Emile Dury 89 1410 N°20	Cyrella.fretard@skynet.be	Habitant Troche
66	BINET JF / CAP SUD	CHASSEGE BARA 148+1410 N°20	WATERLOO@CAP-SUD.COM	TRIBUNALIER
67	TEMMI SAN	Rue Emile Dury 105, 1410	Sad.Temmi.Bonai	Conseiller communal + Voilin
68	Contini zur Kannel	Rue Emile Dury, 220 1410	contini@skynet.be	Habitant Troche
69	Christine Repenach	37 AV Wellington 1410	christine.repenach@skynet.be	Habitant Waterloo
70	DUQUE PIERRE	103, rue de la Camp Ardennes 1410	PIERRE.DUQUE@HOTMAIL.COM	Habitant Troche
71	TEL Pierre	Rue de la Camp 20	TELP@SKYNET.BE	chinois
72	PAULUS Michel	AV. Gar Saleil 9	mpaulus3@skynet.be	Habitant Troche
73	Van den Bosch Brunecke	av. Feine 11	bruneckebosch@skynet.be	Conseiller communal
74				
75				

20

N°	Nom Prénom	Adresse postale	Adresse mail	Qualité (riverain, administration...)
151	Pierre BERNIER Architecte	77 Av. H. Bouygues - 1410 NATHIEUX	info@architecte-bernyer.be	Architecte
152	FINET Marie-Sophie	Rue Emile Dury - 142	marie.sophie.finet@gmail.com	Riverain
153	MILFAR Michel	Claude La Fabrie, 17	michel@mitelcom.be	généraliste
154	STEFFENS CHRISTIAN	53, rue de l'Église - 1410 W.	COMITE-CHEVENS@SONNET.BE	ASSOC. N°
155	Philippe DONTAINE	Rue AA CAMPAGNE 3, 1410	Philippe.DONTAINE@ARTLORSE4	RELOCAL.
156	Lévesque-Roppen Paul	r. F. Dury - 19 Watheloo		Riverain
157	GOURDET PIERRE	Ch. de Campagne 18, NATHIEUX	pierre.gourmet@hotmail.com	Riverain
158	VÉRAUST THOMAS	RUE NATROT 126	thomas@kardolog.com	Riverain
159	GUISSET CHRISTOPHE	ROE S. DURY 236	cguisset@gmail.com	Riverain
160	DE RIDDER Daniëlle	Rue St Germain 21 Watheloo	derridder.dany@hotmail.com	Riverain
161	Colin, J.	Mlle E Dury		Riverain
162	Colin, J.	Rue St-Germain, 14	julesin51@gmail.com	Riverain
163	DUBOIS P	rue Emile Dury 91		Riverain
164				
165				
166				
167				
168				
169				
170				
171				
172				
173				
174				
175				

N°	Nom Prénom	Adresse postale	Adresse mail	Qualité (riverain, administration...)
101	DETROZ Jascalie	4 Place de la Royale Blaincote 1420 BLA	parcalle.detroz@skynet.be	Riverain
102	Hellewille P.		philip.hellewille@gmail.com	
103	DEGEN Alexis	rue De Campagne 10.	alexis.degen@gmail.com	Riverain
104	LOUVIGNY Richard	9 Rue saint germain 1410	LOUVIGNY@SKYNET.BE	Riverain
105	DERMONT Willy	rue de la Cour, 31, 1420 BLA	w.i.dermont@gmail	CCATA BLA.
106	NOULLET Luc	5 av de Villepuey 1410	maillet.luc@skynet.be	CCATA Waterloo + RIVERAIN
107	HAMBURGIN Jean	238, 2. Emile Dreyfus 1410	hamburgen@skynet.be	riverain
108	VAN BEVER CORALIE	AV du TOURNEU 18, 1410W	CORALIE.VB@GMAIL.COM	Conseillère (Doman + RIVERAIN)
109	BOUBERT Godelieve	5 Rue Rombaut 1420 BLA	G.BOUBERT@GMAIL.COM	Conseillère (MIEHA + RIVERAIN)
110	Vokar Etienne	Rue Saint g germain n° 40	Etienne.vokar@gmail.com	
111	Hamburgen Jean	400 F. Dreyfus 1410	hamburgen@skynet.be	riverain
112				
113				
114				
115				
116				
117				
118				
119				
120				
121				
122				
123				
124				
125				