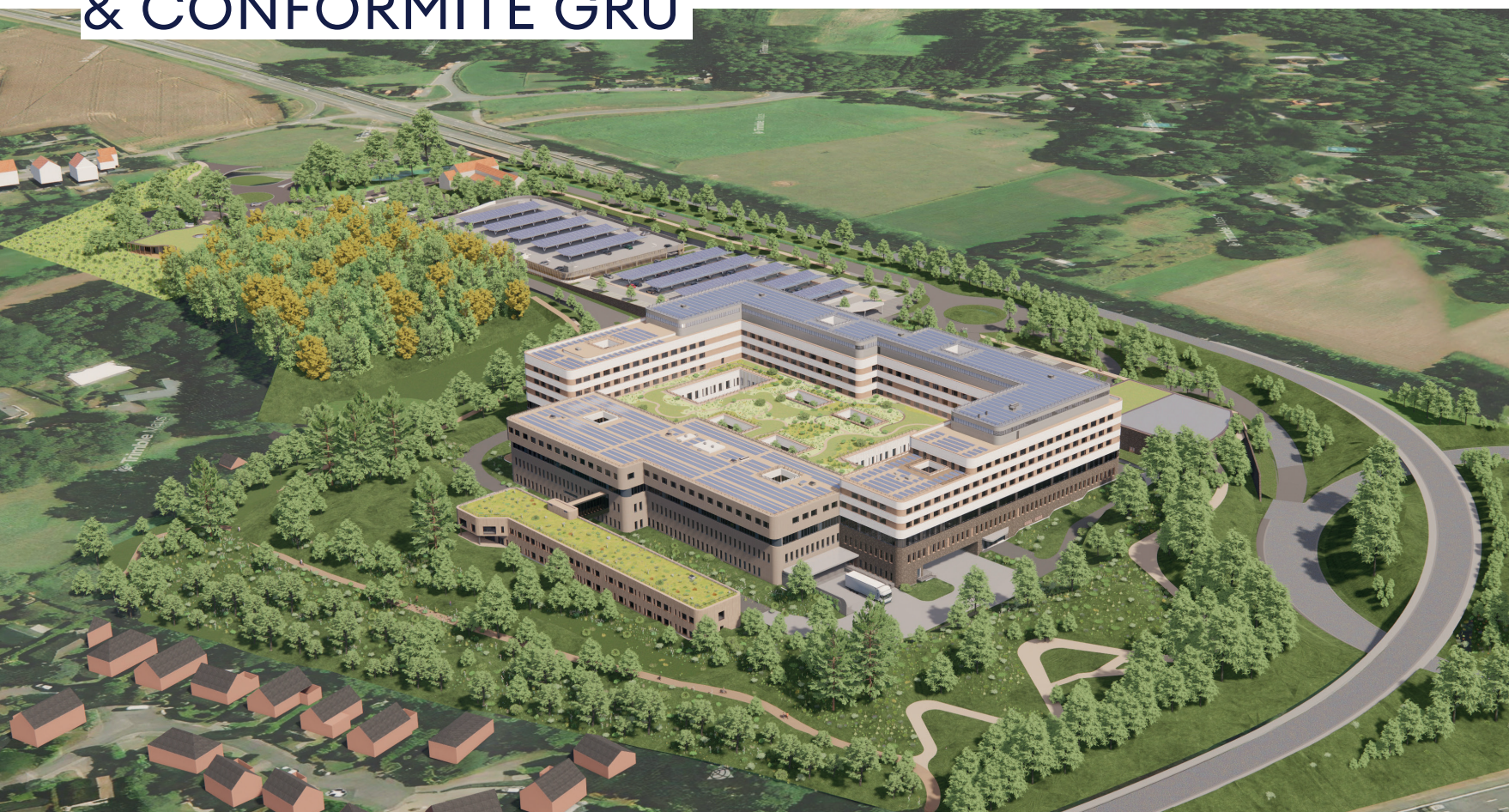




## Clinique Saint-Pierre - Site de Louvranges

# CONFORMITÉ DU PROJET AU S.O.L., ZACC «BOULEAUX-LOUVRANGES PARTIE NORD» & CONFORMITÉ GRU

# K.



Pour l'asbl Clinique St Pierre (CSP)

Dr PIERRE,  
Coordonnateur Général  
& Directeur Médical

**DocuSigned by:**

*Dr Philippe PIERRE*

59444DCE93A2412...  
Pour la SSAIG

Renaud CHEVALIER,  
Architecte  
& Mandataire SSAIG

**DocuSigned by:**

*Renaud Chevalier*

F0CA5973CFCE49E...

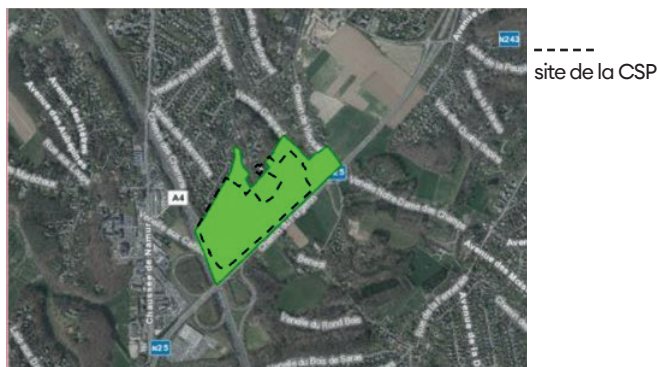


## CHAPITRE 1 :

# Conformité du projet par rapport au Schéma d'Orientation Local (SOL) « Bouleaux / Louvranges »

## PRÉAMBULE

Pour rappel, le SOL dont il est question a été approuvé par arrêté ministériel du 13/10/2021. Son auteur de projet est le bureau AGORA à l'initiative de la CSP, en vue de déterminer et d'encadrer la faisabilité d'utilisation de son terrain de 15,27 ha situé dans la partie limitrophe de la N25 et de la E411 afin d'y implanter la nouvelle Clinique. Le SOL concerne un terrain d'une superficie de 23,33 ha. Le site dédié à l'équipement hospitalier ne couvre qu'une partie du périmètre du SOL.



périmètre du SOL et du projet hospitalier

Dans son ensemble, à l'exception d'un écart que nous relèverons plus loin, le projet du nouvel hôpital est conforme tant aux objectifs du SOL repris en son chapitre 5 qu'aux indications contenues dans son chapitre 6.

Nous reprenons ci-après l'identification des objectifs et indications du SOL (point A) et justifions l'adéquation du projet par rapport à ceux-ci (point B).

Nous identifions et sollicitons 1 écart par rapport au SOL de référence et justifions celui-ci au regard des conditions de l'article D.IV.5 du CoDT (point C).

## A. IDENTIFICATION DES OBJECTIFS ET DES INDICATIONS DU SOL

### 1. LES OBJECTIFS DU SOL (CHAPITRE 5)

Le SOL reprend un objectif général et des objectifs spécifiques par thèmes, à savoir :

#### Objectif général :

5.1. L'objectif général est de mettre en place les conditions du développement d'une institution hospitalière importante au cœur du Brabant wallon en respectant un bon équilibre entre les fonctions existantes et nouvelles.

Il s'agit de définir pour le Brabant wallon un nouveau site de développement à court et plus long terme de son infrastructure hospitalière, en y associant les fonctions annexes et complémentaires requises aujourd'hui, en prévoyant de l'espace pour des besoins futurs et en assurant que le site soit multifonctionnel et durable.

À l'échelle locale, une bonne cohabitation de ces nouveaux équipements et des futures extensions avec le tissu urbain et paysager environnant et les réseaux de communication existants sera assurée. La vision d'un « hôpital dans la verdure » est un des fils conducteurs des aménagements futurs.

#### Objectifs spécifiques :

5.2 Objectif spécifique sous l'angle de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme.

5.3 Objectif spécifique sous l'angle environnemental

5.4 Objectif spécifique sous l'angle de l'intégration paysagère.

5.5 Objectif spécifique sous l'angle de la mobilité et du réseau viaire.

5.6 Objectif spécifique sous l'angle des infrastructures et du réseau techniques.

### 2. LES INDICATIONS DU SOL (CHAPITRE 6)

Le SOL reprend au chapitre 6 des indications. Plus précisément, il contient les 3 indications sur les thèmes suivants :

#### 6.1. Les gabarits :

- Aire d'équipements publics : maximum R+5+T
- Aire de transition : maximum R+3+T
- Aire à vocation principale d'habitat : entre R+1+T à R+2+T

#### 6.2. La structuration écologique et paysagère :

- Le couvert planté doit permettre l'ensoleillement des jardins des habitations existantes
- Un certain contrôle social en lien avec la présence de percées visuelles

#### 6.3. La structuration du réseau viaire :

- L'axe structurant motorisé principal a une largeur minimale de 10.00m. la voirie est encadrée par des espaces publics plantés
- Les axes cyclo-pédestres principaux :
  - Largeur minimale de 2,5m
  - Le réseau permet des liaisons nord-ouest et nord-est à travers le site et comporte des parcours alternatifs pour des chemins qui seraient amenés à être interrompus, en particulier le Chemin des Charrons
  - Les revêtements sont roulants
  - Du mobilier urbain agrémente les circulations et est localisé aux endroits stratégiques

## B. CONFORMITÉ DU PROJET AU REGARD DES OBJECTIFS ET INDICATIONS DU SOL

### 1. CONFORMITÉ DU PROJET AU REGARD DE L'OBJECTIF GÉNÉRAL (5.1)

Le projet entend implémenter l'objectif général du SOL à savoir le développement d'une institution hospitalière importante au cœur du Brabant wallon en respectant un bon équilibre entre les fonctions existantes et nouvelles. Comme il sera démontré au travers de l'analyse du projet au regard des différents objectifs spécifiques, le projet hospitalier est étudié dans une vision environnementale et porte une attention particulière quant à son intégration dans son contexte bâti et non bâti, le projet se concevant bien, de par sa conception comme un « hôpital dans la verdure », et ce notamment par ses aménagements paysagers, en lien étroit avec les aires et zones d'espaces verts paysagers existants (préservation du vallon le long du bois des châtaigniers et maintien du bois des châtaigniers).

Le projet est conçu pour un développement à court et plus long terme et prévoyant les équipements annexes comme une nouvelle crèche tout en ménageant la possibilité de besoins futurs.

### 2. CONFORMITÉ DU PROJET AU REGARD DES OBJECTIFS SPÉCIFIQUES SOUS L'ANGLE DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE L'URBANISME (5.2)

#### 2.1. Objectif 5.2.1 – Mettre en place différentes aires permettant l'aménagement harmonieux du périmètre

*Objectif 5.2.1.1 – Aire de service public et d'équipement communautaires*

Objectif.



L'objectif spécifique 5.2.1.2 est libellé comme suit :

*« Cette aire est destinée à l'accueil d'une infrastructure hospitalière importante et de ses accès. Elle comprend également la réalisation d'infrastructures complémentaires à l'échangeur autoroutier existant E411 # N25. Elle a pour objectif de répondre aux besoins supra locaux (Bi-pôle, Province BW).*

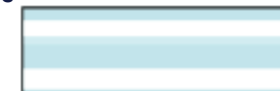
*L'infrastructure hospitalière est conçue en tenant compte de la qualité environnementale de la végétation environnante ».*

Justification.

Le projet entend mettre en œuvre le SOL et ce pour la fonction principale qu'il entend consacrer, soit l'implantation d'une infrastructure hospitalière complète. Les équipements qui y prennent place sont conformes à l'objectif de destination ainsi décrit.

Le projet a par ailleurs été conçu avec une attention aiguë à son environnement et notamment du bois des Châtaigniers et lequel (hors de la propriété CSP) sera intégralement conservé et protégé. Seul le boisement central (friche boisée) sur le site sera abattu compte tenu des contraintes d'implantation de l'équipement hospitalier. Il est qualifié par l'étude d'incidences comme présentant un état écologique mauvais et un potentiel faible pour la faune et la flore (EIE, Partie C (Analyse environnementale), Chapitre 7. Faune, flore et biodiversité, point 7.6.6.a). Nous renvoyons également à la justification du projet au regard des objectifs 5.4.1 à 5.4.3 (voir infra).

*Objectif 5.2.1.2 – Aire de transition d'équipements et de services*



Objectif.

L'objectif spécifique 5.2.1.2 est libellé comme suit :

*« Cette aire a pour objectif de répondre aux besoins connexes à l'équipement hospitalier et aux besoins de la ville de Wavre en termes de services à la population.*

*Elle assure une transition tant urbanistique que fonctionnelle entre la structure hospitalière à développer et le tissu environnant.*

*De manière à assurer une cohabitation entre la situation existante et la future activité hospitalière, d'autres activités compatibles peuvent y prendre place. Y seront proscrits les commerces de détail, la grande distribution et toute activité de loisirs qui n'ont pas une finalité thérapeutique.*

*Le long de la RN25, la résidence y sera strictement limitée à des besoins sociétaux ou de gardiennage. »*

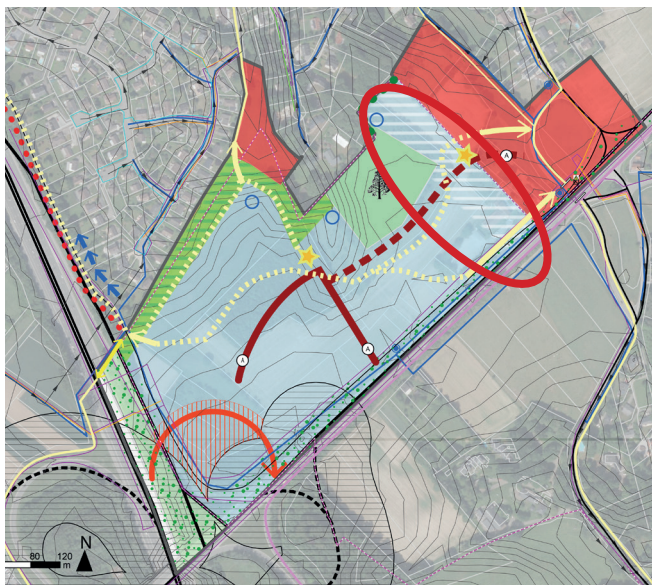
Justification.

Le projet est conforme à cet objectif dès lors qu'il prévoit d'y installer une crèche publique de 42 places et en réaffectant une partie de l'actuel Domaine du blé (ancienne partie hôtelière) en un espace dédié à l'unité du sommeil et à la médecine du travail ainsi qu'à des locaux de supports divers (bureaux polyvalents, salles de formation interne, ...).



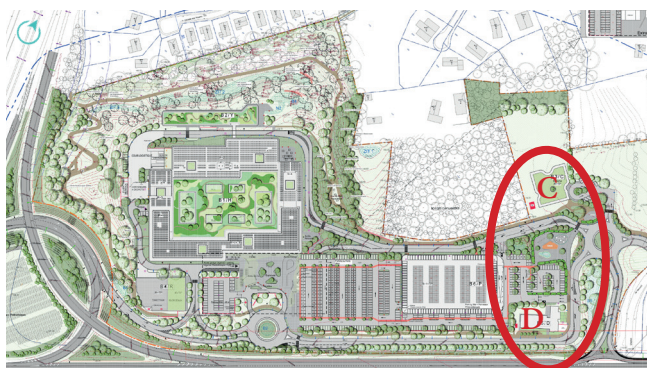
Entre le Domaine du Blé et la nouvelle crèche, un espace convivial de rencontre (espace de jeux) ainsi qu'un parking (dédié à la crèche et au bâtiment du Domaine du Blé réaffecté) sera également aménagé en transition entre le parking principal de l'hôpital et les zones d'habitat voisines.

Ces aménagements répondent, d'une part, aux besoins connexes de l'hôpital et, d'autre part, assurent une transition tant urbanistique que fonctionnelle entre l'hôpital et les fonctions environnantes (accès et habitats à l'est). Le gabarit limité des bâtiments envisagés - gabarits de R+1 (le Domaine du blé) et R (la crèche), les matériaux de type briques peintes en blanc (le Domaine du blé) et le bardage minéral de type rock-panel (la crèche), ainsi que l'encadrement de la limite de propriété par des végétations en mode structure palissée, haies et plantations di-



Extrait du SOL - 5.2.1.2. aire de transition d'équipements et de services

verses assureront également une transition avantageuse avec le tissu environnemental avoisinant. Les fonctions proscrites dans cette zone le sont également dans le cadre du projet.



5.2.1.2. C: crèche publique - B3/C  
D: Domaine du Blé - B5/D

### Objectif 5.2.1.3 – Aire d'habitat



#### Objectif.

L'objectif spécifique 5.2.1.3 est libellé comme suit :

« Cette aire peut accueillir toutes les activités conformes au plan de secteur pour la zone d'habitat.

Cette aire a pour objectif de pérenniser les possibilités prévues au plan de secteur, et d'assurer une transition harmonieuse avec les aires voisines de même affectation.

*Les activités de service et les équipements de services publics peuvent également y être autorisés pour autant qu'ils ne mettent pas en péril la destination principale de la zone et qu'ils soient compatibles avec le voisinage. »*

#### Justification.

Le projet entend également se conformer à cet objectif.

Au stade du permis déposé, le projet ne prévoit dans cette aire que la réalisation des voiries nécessaires à l'accessibilité aux futures infrastructures hospitalières, en lien avec le Chemin de Vieusart et la Venelle Gaspard, les nouvelles voiries et le rond-point permettant un accès direct depuis et vers la N25, comme illustré sur le plan, page suivante.

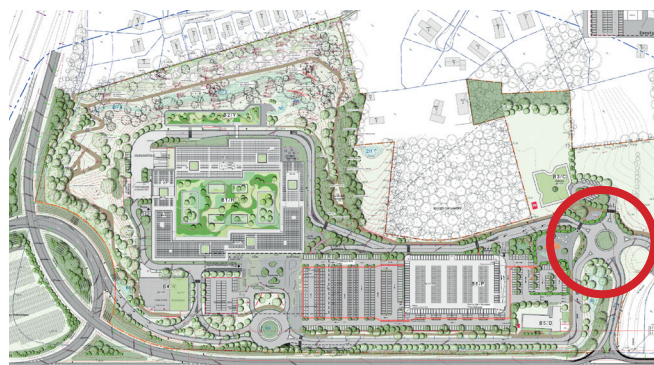
De telles voiries sont, par nature, compatibles avec la zone d'habitat du plan de secteur dès lors que par leur caractère public et secondaire, elles sont susceptibles de s'installer en toutes zones (D.II.23 du CoDT).

Par ailleurs, les équipements routiers prévus ne sont pas de nature à empêcher le développement du solde de cette aire d'habitat. Une partie importante de celle-ci (Nord-Est) ne figure pas dans le périmètre d'intervention de la présente demande.

De fait, il prévoit une amorce de voirie à partir du nouveau giratoire à l'entrée du site pour accéder à la crèche, et permettra une urbanisation potentielle de cette partie de l'aire, laquelle devra s'inscrire dans les objectifs définis par le SOL.



Extrait du SOL - 5.2.1.3. aire d'habitat



5.2.1.3. voiries d'accès à l'aire d'habitat

#### Objectif 5.2.1.4 - Aire d'espaces verts tampon.



##### Objectif.

L'objectif spécifique 5.2.1.4 est libellé comme suit :

« Cette aire est destinée au maintien, à la protection et à la régénération du milieu naturel. Elle contribue à la formation du paysage et constitue une transi-

tion végétale adéquate entre des aires dont les destinations sont différentes.

Son emprise varie entre 20 et 30 m environ et prend place au nord du périmètre et en zone d'habitat dans les parcelles inoccupées non habitées au sud du Chemin des Amandiers et du Chemin des Noyers.

Au sein de cette aire végétalisée, l'urbanisation est proscrite, exception faite :

- Des cheminements pour les piétons, PMR et cyclistes ;
- Des éventuels équipements et réseaux techniques ;
- Des dispositifs végétaux et techniques destinés à atténuer les nuisances sonores et visuelles issues des fonctions développées ;
- De l'implantation de mobilier à des fins didactiques, paysagères et récréatives.

Cette aire comporte des haies, des espaces enherbés, buissonnants ou arborés. Avec les éventuels équipements destinés à la temporisation des eaux de pluie, ils participent au développement de la biodiversité. »

##### Justification.

Le projet s'inscrit pleinement dans l'objectif de préservation et d'aménagement de cet espace tampon.

Au nord du périmètre du projet, cet espace est en cours d'aménagement conformément au permis délivré. Dans le cadre de la présente demande, certains aménagements et travaux viendront modifier

ponctuellement ceux précédemment autorisés (bâtiment psychiatrique, équipement du chemin correspondant à l'emprise du Chemin des Charrons déplacé, zones d'immersion temporaire, bassin de rétention, noues, etc.).

Le Thalweg sera replanté sur son versant Ouest par une végétation variée et renforcée dans un souci d'intégration paysagère afin de maintenir le maillage vert avec le bois des châtaigniers (cfr. Plan des plantations – plan 07/92). Il sera longé par le nouveau Chemin des Charrons (déplacé).

#### Objectif 5.2.1.5 – Aire d'espaces verts paysagers



##### Objectif.

L'objectif spécifique 5.2.1.5 est libellé comme suit :

« Cette aire est destinée à la conservation du bois de châtaigniers, en raison de son intérêt paysager et de sa participation à la biodiversité du site.

Au sein de cette aire, l'urbanisation est proscrite, en conservant néanmoins la possibilité d'y réaliser, de manière limitée, et uniquement en vue d'améliorer l'accessibilité aux promeneurs et/ou de compléter la protection des aires d'habitation voisines : (...) »

##### Justification.

Le périmètre du bois de Châtaigniers ne fait pas partie de l'emprise du projet, n'étant pas propriété du CSP.



Le projet n'implique aucune intervention sur ce périmètre. Les aménagements réalisés aux abords de ce bois le sont de manière à ne pas en perturber le maintien et le développement.

## 2.2. Objectif 5.2.2 - Assurer la transition avec l'infrastructure autoroutière en intégrant des zones du plan de secteur

### Objectif 5.2.2.1 - Zone d'espaces verts au plan de secteur



#### Objectif.

L'objectif spécifique 5.2.2.1 est libellé comme suit :

« Cette zone, à l'ouest du périmètre, a pour objectif d'assurer la transition entre l'infrastructure autoroutière, et les autres zones avoisinantes. La couverture végétale existante le long de la E411 est à redévelopper en intégrant la création d'une nouvelle sortie de l'autoroute E411 vers la N25 au départ de laquelle la nouvelle entrée principale du site devra s'intégrer. »

#### Justification.

Le projet se conforme à cet objectif dans la mesure où le projet n'entend pas empiéter sur cet espace à l'exception de deux voies d'accès accessibles exclusivement par les services d'entretien des panneaux photovoltaïques qui seront posés au cœur de la boucle, mais toujours en aire de services publics et d'équipements communautaires.

Le plan de plantation joint au dossier (cfr. Plan des plantations, 07/92) de demande de permis prévoit effectivement la pose d'un couvert végétal mixte une fois les aménagements terminés.

### Objectif 5.2.2.2 - Zone autoroutière



#### Objectif.

L'objectif spécifique 5.2.2.2 est libellé comme suit :

« Zone non affectée au plan de secteur («zone blanche») ».

#### Justification.

Cette zone est de fait réservée dans le projet aux aménagements autoroutiers prévus et notamment l'élargissement ponctuel de la E411 pour la réalisation de voies de croisement au droit du nouvel échangeur.

Cet objectif est également rencontré.

## 2.3. Objectif 5.2.3 - Garantir une occupation du sol respectueuse du périmètre

#### Objectif.

L'objectif 5.2.3 est libellé comme suit :

« Une superficie de 25 000 m<sup>2</sup> « d'espace vert » est imposée sur la superficie de l'ensemble des deux aires suivantes : l'Aire d'équipements publics et

de services communautaires & aire de transition d'équipements et de services.

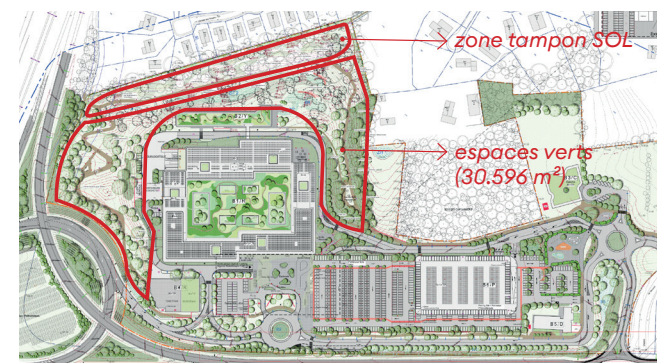
Pour l'aire d'habitat, en vue de rester en continuité avec le tissu existant voisin, et de tenir compte de l'éloignement du centre de Wavre, une densité brute maximale de 15 logements à l'hectare est imposée.

Cette densité maximale est également applicable aux logements implantés à titre secondaire à l'aire de transition d'équipements et de services. »

#### Justification.

Le concept du projet est celui d'un hôpital dans un écrin de verdure, entouré et encadré d'espaces verts ininterrompus. Hors zone tampon (= « aire d'espaces vert tampon »), le parc (espace vert) couvre une superficie de 30.596 m<sup>2</sup> sur « l'aire d'équipements publics et de services communautaires ».

Le projet répond largement à cet objectif, tel qu'illustré sur le plan suivant :





La recommandation liée à la densité préconisée n'est pas applicable au projet hospitalier dès lors qu'elle ne s'applique qu'à la fonction résidentielle, absente du projet.

## 2.4. Objectif 5.2.4 - Anticiper l'adaptabilité du site aux besoins futurs

### Objectif.

L'objectif spécifique 5.2.4 est libellé comme suit :

« La flexibilité des fonctions est envisagée dès la conception des bâtiments et espaces extérieurs, afin de favoriser l'adaptabilité du site aux besoins changeants.

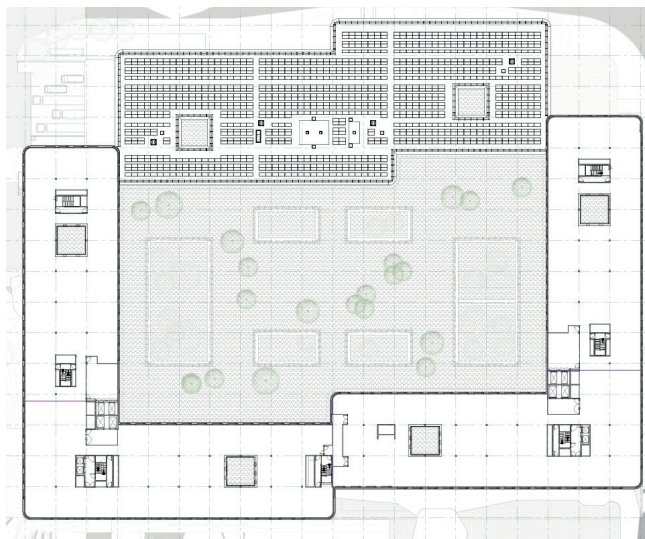
Les possibilités de mutualisation des espaces de stationnement seront recherchées. »

### Justification.

Le projet répond à cet objectif, ayant été conçu et réfléchi pour anticiper les adaptations du site aux besoins changeants. De même, les possibilités de mutualiser les espaces de stationnements ont été recherchées :

Premièrement, la conception structurelle du bâtiment permet d'adapter le site facilement. Le projet a été dessiné de manière à éviter tous les murs porteurs autres que les noyaux destinés aux flux verticaux qui jouent également leur rôle de contreventements et d'éléments structurels antisismiques. On parle ici « d'un plan libre », structuré par des colonnes et des poutres.

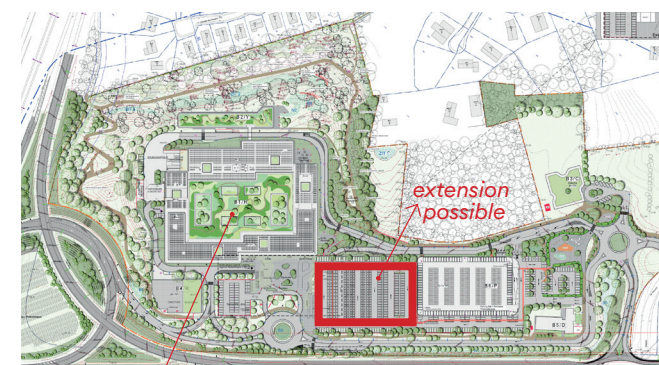
Cette « liberté » de plan, modulée sur une trame de 770 cm / 770 cm, permet d'adapter assez facilement les agencements intérieurs des étages des unités de soins pour d'autres fonctions telles des maisons de repos et soins, ou des logements, de l'hôtellerie, etc. La régularité dans le positionnement des châssis de fenêtres en façades participe à cette flexibilité d'usage.



Deuxièmement, le rez-de-chaussée, dévolu aux fonctions administratives, commerciales et de consultations, pourrait facilement être converti, par exemple, en surfaces de services ou de commerces, ou encore, espaces culturels. Les espaces qui s'articulent autour des patios, sources d'éclairage naturel, participent pleinement à ce que l'on attend aujourd'hui d'une aire multifonctionnelle publique.

Troisièmement, les 2 niveaux inférieurs, qui sont ceux le plus lourdement équipés d'infrastructures techniques, pourraient alterner fonctions logistiques et réserves (déjà prévus au R-2), avec des activités tertiaires (bureaux accessibles directement par le côté Est au R-2) et/ou sportives (salles de fitness).

Enfin, une possible extension du bâtiment serait également envisageable sur l'aire de parking extérieure, entre l'hôpital et le parking silo, situé dans la partie bleue du SOL le long de la N25, tout en respectant les limites de gabarits autorisés.



- R+1, R+2 et R+3 : MRS, logements, hôtel,...
- R0 : commerces et bureaux
- R-1, R-2 : salle de sport, salle de réunion (conférences), supports logistiques, ...





## 2.5. Objectif 5.2.5 – Privilégier une architecture durable

### Objectif.

L'objectif spécifique est libellé comme suit :

« *Le parti architectural doit être innovant tout en respectant les milieux bâtis existants et futurs. Il intègre l'objectif de réemploi des matériaux dans une vision durable (économie circulaire et écoconception).* »

### Justification.

Le projet entend se conformer à cet objectif. L'économie circulaire est articulée autour de 3 grands axes, chacun englobant les questions fondamentales suivantes :

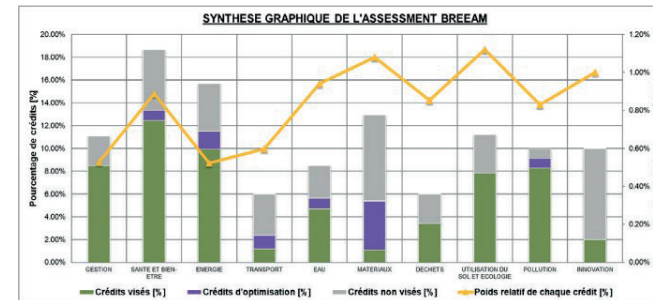
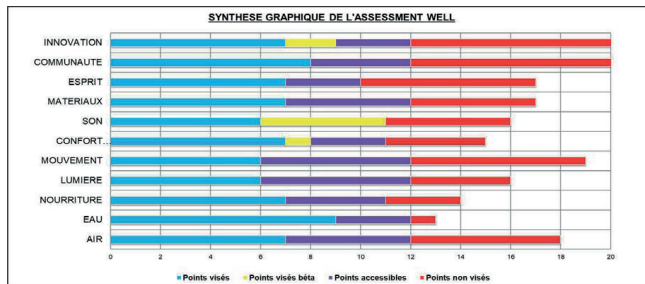
- Offre des acteurs économiques pour un approvisionnement durable, une éco-conception, une écologie territoriale, une économie de la fonctionnalité ;
- Demande et comportement responsables des consommateurs, allongement de la durée d'usage ;
- Gestion des déchets et recyclage.

Le projet de la nouvelle clinique apporte des réponses à ces questions, entre autres avec l'objectif d'obtenir des certifications de l'évaluation de la performance environnementale, sociale et économique par le biais de 2 référentiels internationaux reconnus : le BREEAM et le WELL.

On vise ici le classement BREEAM (référentiel anglais pour Building Establishment Environmental Assessment Method) de niveau Very good, et le classement WELL (référentiel américain pour évaluer la qualité de conception et d'exploitation des bâtiments au regard de la santé et du bien-être des utilisateurs) de niveau Platinum.

Les critères auxquels doit répondre le projet sous de multiples aspects, tant conceptuels, que constructifs et techniques sont analysés sous la loupe de la durabilité et choisis en fonction du critère le plus performant.

Cela peut se résumer par les tableaux suivants :



	Objectif visé	Résultat maximal théorique	Résultat global du pré-assessment suivant la version	
			BASE	OPTIMISEE
Score BREEAM :	VERY GOOD	OUTSTANDING	VERY GOOD	VERY GOOD
	★★★☆☆	★★★★★	★★★☆☆	★★★☆☆
	Suivant choix de conception	100%	59.38%	69.12%
		142	80	92



### 3. CONFORMITÉ DU PROJET AU REGARD DES OBJECTIFS SPÉCIFIQUES SOUS L'ANGLE ENVIRONNEMENTAL (5.3)

#### 3.1. Objectif 5.3.1 - Viser à atténuer les nuisances sonores

##### Objectif.

L'objectif spécifique 5.3.1 est libellé comme suit :

*« L'urbanisation du périmètre doit tenir compte de la problématique sonore induite par le trafic automobile (E411 – N25) et les fonctions développées.*

*L'implantation des affectations et des futurs bâtiments vise à former un écran entre ces infrastructures routières majeures, et les aires de résidence à proximité ainsi qu'à l'intérieur du périmètre.*

*La localisation des bâtiments de plus grand gabarit du côté des chaussées fréquentées est à privilégier, en envisageant une rugosité des façades réduisant les effets de la réflexion du bruit routier.*

*Des mesures d'isolation acoustique et/ou des aménagements de dispositifs antibruit complémentaires devront accompagner toute demande de permis et dé-montrer leur efficacité, en particulier dans les zones à fortes contraintes en bordure de la N25 de l'aire d'habitat.*

*Il faut prévoir un recul minimum de 30 mètres pour l'aire d'habitat.*

*Les mouvements de terre devront être valorisés pour la réalisation de merlons afin de protéger au mieux le périmètre du SOL et les quartiers environnants.*

*À l'occasion des travaux de construction de bâtiments, des aménagements routiers et des travaux de raccordements des impétrants, une attention particulière sera apportée en bordure de la N25, de la E411 le long du Chemin des Charrons et autour de l'échangeur E411 – N25 réaménagé.*

*Parmi les fonctions développées sur le site, en particulier le centre hospitalier envisagé, la création d'un hélicoptère n'est pas souhaitée. »*

##### Justification.

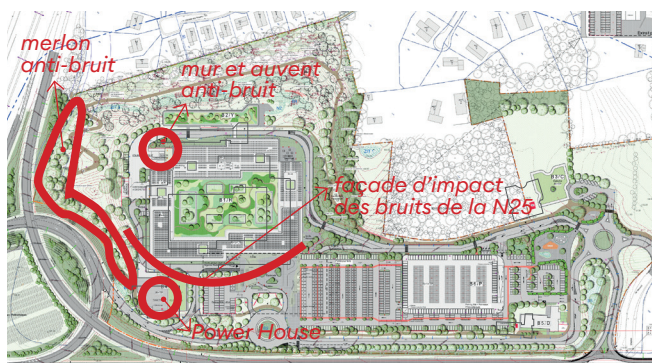
Le projet se conforme à cet objectif dès lors qu'il a tenu compte des nuisances sonores engendrées par les voiries de circulation (autoroute et N25) ainsi que par l'hôpital lui-même pour implanter le projet de manière à localiser les bâtiments les plus grands du côté des voiries et à former un écran acoustique entre ces installations routières et les quartiers environnants. Ainsi, pour les riverains du quartier des Venelles, le bâtiment principal constituera un écran acoustique appréciable vis-à-vis du bruit généré par la Power House bien que l'étude démontre que pour les bruits générés par la N25 et de la E411, la configuration de notre projet n'amène pas d'évolution sensible.

L'impact acoustique du projet a fait l'objet d'études approfondies menées par un bureau d'experts. Elles ont donné lieu à des modélisations de la situation existante calibrées à partir de plusieurs points de mesure. Les modèles numériques d'étude ont alors intégré le développement du site et simulé l'évolution attendue en intégrant les sources de bruits potentielles générées par le projet (circulation et équipements techniques).

De même, des mesures spécifiques ont été intégrées au projet (voir à ce sujet, Note descriptive – volet E-Aspects acoustiques) :

- a) Les différents et principaux flux de véhicules engendrés par les activités de l'hôpital (Visiteurs, personnel, urgences, radiothérapie, dialyse, laboratoire, transports en commun,...) ont été positionnés en amont du site, entre les nouveaux bâtiments et la N25. Les seuls flux qui contournent le bâtiment principal sont ceux des fournisseurs, de la morgue et du passage des véhicules du service incendie. Pour ces flux, dans l'aire de manœuvre située à l'Ouest, la voirie est intégrée dans le terrain en contrebas d'un merlon de plusieurs mètres de haut. Cette aire de manœuvre est également équipée d'un mur et d'un auvent antibruit. Le tracé de cette voirie logistique est idéalement positionné entre le bâtiment principal et le pôle psychiatrique. Ces voiries ont été définies pour rester dans des valeurs de faible pente afin de limiter également le bruit du trafic montant. De même, ces voiries seront utilisées à très faible vitesse (20 ou 30 km/h) sachant que le bruit généré par la circulation est en lien direct avec la vitesse de passage.
- b) Concernant les bruits routiers existants en provenance de la N25 vers les zones résidentielles le long du Chemin des Amandiers et du Chemin de Louvranges, en contre bas du versant Nord, l'étude acoustique (Voir Note descriptive – volet E-Aspects acoustiques, conclusions), relève que la présence de la clinique CSP sur le site de Louvranges a un effet neutre voir positif sur l'exposition au bruit bien que les différences entre la situation existante et future ne sera pas perceptible pour l'oreille humaine.

Afin de réduire également le bruit en provenance de la desserte d'accès de la N25 vers la E411, un merlon est prévu en guise de soutènement le long de cette des-erte. Le plan 15/92 indique la création de ce merlon le long de la limite de propriété, entre le chemin PMR et la bretelle, soit un talus de 3m au point haut (niv 122 / 125) à plus de 4m au point bas (niv 115 / 119).



5.3.1. mesures pour atténuer les nuisances sonores

- c) Les sources de bruit qui proviennent des installations techniques de l'hôpital sont principalement celles en provenance des pompes à chaleur (PAC) situées sur le toit de la Power House. C'est une des raisons pour laquelle la Power House a été installée en amont du site, entre l'hôpital, la N25 et sa sortie vers la E411, afin que l'impact de ses sources sonores se retrouve dans un lieu plus confiné. Le choix des PAC a fait l'objet d'une sélection pointue en fonction du niveau de bruit à la source. En outre, un capotage acoustique de chacune des machines est prévu et fait partie des données calculées dans le modèle de simulation acoustique développé pour le projet. Cet ensemble ainsi conçu permet de rester dans des valeurs de bruit acceptables.

Il n'est de même pas prévu l'installation et l'exploitation d'un hélicoptère sur le site.

Nous signalons enfin que l'impact acoustique du projet et du modèle qui l'accompagne a fait l'objet d'une évaluation poussée au travers de l'étude d'incidences sur l'environnement, celle-ci ayant notamment conclu que :

« Du fait d'un trafic routier important sur l'autoroute E411 et la nationale N25, le projet aura un impact négligeable sur l'environnement sonore avec des variations attendues inférieures à 1dB(A) (inaudible par l'oreille humaine).

Grâce à une vitesse réduite sur le site, le trafic routier interne et notamment celui sur la route logistique aura un impact négligeable au regard du bruit déjà généré par l'autoroute et la nationale.

L'utilisation des sirènes sera limitée aux voiries en de-hors du site. L'impact sonore attendu est donc faible, car en grande partie masqué par le bruit du trafic routier existant (...) » (EIE, Partie C (Analyse environnementale), Chapitre 3. Bruit et vibrations, point 3.5.3.).

### 3.2. Objectif 5.3.2 - Favoriser la biodiversité et la création d'un réseau écologique

#### Objectif.

L'objectif spécifique 5.3.2 est libellé comme suit :

« Le développement de l'aire végétalisée au nord, la zone d'espaces verts, les dispositifs techniques, architecturaux et végétaux des bâtiments, ainsi que

les espaces verts attendus au sein des différentes aires d'urbanisation sont des éléments favorables au développement de la biodiversité. Il y a lieu de développer une diversité de milieux écologiques (zones plantées, espaces enherbés ou encore zones humides).

Un maillage des fonctions entre les espaces développés au sein des aires d'urbanisation et l'aire végétalisée est attendu. Il y a lieu de substituer à la disparition de la plupart des zones de liaison (boisements), des zones de développement de la biodiversité en dé-ployant sur le site une nouvelle trame verte, diversifiée, alternant espace ouvert et espace fermé (massif boisé d'essences indigènes), en relation avec la trame bleue des eaux de ruissellement.

Le bois de châtaigniers, à conserver d'un seul tenant, offre diverses opportunités de jouer un rôle majeur dans l'intégration positive à cette trame verte et doit faire partie de ce réseau écologique, avec la trame bleue des eaux de ruissellement et en continuité d'un réseau interconnecté. »

#### Justification.

Concernant le développement de la biodiversité, ce point est abondamment développé dans le cadre de la note descriptive C (réponses aux recommandations de l'EIE), au chapitre « Faune, flore et biodiversité ». Pour rappel de quelques points :

- Création de passages pour la faune ;
- Préservation d'arbres morts sur pied ;
- Pose de nichoirs ;



- Création de plans d'eau ;
- Création de massifs arbustifs ;
- Création d'abris ;
- Etc.

Dans le cadre du présent projet de la nouvelle Clinique Saint-Pierre, nous pouvons citer quelques points, non exhaustifs qui permettent d'affirmer le respect de cet objectif :

- Mise en valeur des caractéristiques naturelles du paysage par la création de perspectives induites du Thalweg, des merlons, des noues ;
- Préservation et développement de l'écosystème existant après travaux étant donné les très nombreuses plantations prévues en partenariat avec une écologue (tel que demandé par le WELL ou le BREEAM).
- Végétalisation importante d'une partie des surfaces plates des bâtiments (toitures, terrasses, ...

Ces points font tous l'objet d'études particulières dont les résultats trouvent leur application dans la mise en forme du projet.

L'aménagement des abords de l'hôpital cherche à intégrer un maillage écologique complet, avec un ensemble de mesures pour, notamment :

- Limiter le risque de collision (gestion des surfaces vitrées) pour la faune ou encore les nuisances dues à l'éclairage
- Assurer le développement d'un couvert végétal ambitieux reprenant une occupation végétale de type naturel et subnaturel, et de productions agricoles et sylvicoles (prairies, champs, haies, bois).
- Assurer une gestion active de la fauche

Si le nouvel aménagement général du site devra assurer les aspects fonctionnels propres aux besoins hospitaliers, sa périphérie proche des habitations sera préservée et la végétation du Thalweg sera renforcée.

Les Plans d'implantation du site CSP et aménagement des abords (6/92) et de plantations (07/92) détaillent largement l'ensemble des aménagements prévus.

### 3.3. Objectif 5.3.3 – Gérer les eaux de ruissellement

#### Objectif.

L'objectif spécifique 5.3.3 est libellé comme suit :

*« Les effets de la déclivité du périmètre sont gérés afin de limiter les quantités d'eaux reprises par les canalisations.*

*L'infiltration naturelle est privilégiée par la création de plusieurs dispositifs de retenues d'eau à ciel ouvert et/ou infiltrations via le sol tels que notamment : zones de tamponnement végétalisées, noues/fossés enherbés ou plantés, utilisation de matériaux perméables, créant une trame bleue liée à la gestion des eaux de ruissellement, afin d'éviter tout ruissellement vers les quartiers environnants.*

*Le Godru n'a pas vocation à reprendre les eaux de ruissellement excédentaires.*

*Les bâtiments comportent des dispositifs de collecte et de réutilisation des eaux pluviales (toitures végétalisées, citernes, ou encore des parkings végétalisés. »*

#### Justification.

Le projet est conforme à cet objectif. La gestion des eaux de ruissellement est effectivement étudiée afin de privilégier une infiltration complète et naturelle de celles-ci, au travers d'une série d'aménagements tels que :

- L'aménagement de 7 bassins de rétention et d'infiltration (B1 à B7);
- 3 zones d'immersion temporaire (ZIT 1 à 3) ayant pour fonction de retenir et infiltrer les eaux de ruissellement des aménagements paysagers ainsi que les eaux provenant des trop-pleins des bassins de rétention et d'infiltration.
- Le tout alimenté par un réseau de caniveaux, conduites et noues.
- Implantation de citernes de 150 m<sup>3</sup>.

Le dispositif prévu exclut bien le « Godru ».

Ces aménagements sont le résultat d'une étude sur la gestion des eaux pluviales et de ruissellement réalisée par le Bureau Almadius, et ce, après tests d'infiltration. (Dossier de demande – documents administratifs \_4 Écoulement eaux). Ils ont été pris en considération et évalués dans le cadre de l'étude d'incidences sur l'environnement et laquelle a conclu que ceux-ci sont suffisants pour éviter tout risque de débordement qui pourrait « nuire aux riverains les plus proches » (EIE, Partie C (Analyse environnementale) 4, Chapitre 6. Hydrologie et égouttage, point 6.3.5. et Partie D (Analyses croisées, synthèses et conclusions), Chapitre 4. Conclusion).



#### 4. CONFORMITÉ DU PROJET AU REGARD DES OBJECTIFS SPÉCIFIQUES SOUS L'ANGLE DE L'INTÉGRATION PAYSAGÈRE (CHAPITRE 5.4)

##### 4.1. Objectifs spécifiques 5.4.1.- 5.4.2. et 5.4.3.

###### Objectifs.

Les 3 objectifs sont libellés de la manière suivante :

###### 5.4.1 - S'inscrire dans les lignes de force du paysage

« La configuration du plateau, le long de la N25 en bordure de la ligne de crête au sud du site, est privilégiée pour la localisation des équipements hospitaliers.

Les pentes existantes côté nord induisent une évolution du bâti en gradients successifs.

La vision d'un hôpital « dans la verdure » qui assure le bien-être et accélère la guérison des patients doit être le guide d'un maillage vert et bâti associant ces deux mondes et multipliant les surfaces d'interaction entre ceux-ci.

Le Thalweg, débouchant face à la Venelle des Amandiers, offre des opportunités en ce sens, avec un possible remodelage du relief au sein de l'Aire de services publics et d'équipements communautaires, en créant, le cas échéant, de nouveaux gradients paysagers dans la partie amont du Thalweg débouchant dans le prolongement du Chemin de Louvranges.

*La zone tampon au nord du site s'allonge en parallèle à ce Thalweg et forme le point bas du périmètre du SOL. Cette aire végétalisée suit en parallèle le tracé de l'ancien ruisseau du Godru. Ils forment ensemble dans le site la ligne de force paysagère est/ouest.*

*Le bois de châtaigniers, à conserver d'un seul tenant, offre un point d'appui majeur pour le caractère naturel, vert et végétal du site. »*

###### 5.4.2 – Inscrire les constructions et les réseaux de communication dans le relief existant

« L'implantation des différents éléments bâtis et des réseaux de communication s'efforce de tenir compte de la topographie existante. Les cheminements routiers et cyclo-pédestres s'implantent préférentiellement le long des courbes de niveau. ».

###### 5.4.3 – Inscrire les constructions dans un écrin de verdure

« Il importe de maximaliser, en particulier aux abords des bâtiments, les plantations avec plusieurs strates végétales (haies, buissons et arbustes, arbres – effet filtrant). On veillera à respecter le concept d'un hôpital dans la verdure sur l'ensemble des constructions au sein du périmètre du SOL.

*On veillera à maintenir intégralement le bois de châtaignier (pas de modification du relief du sol et du tapis herbacé, ou de réduction de son emprise); les aménagements nécessaires pour accueillir les cheminements cyclo-pédestres sont admis dans la totalité du périmètre ; on maintiendra une cohérence dans la structure du paysage (cime visible). »*

###### Justification.

Ces objectifs sont, en l'espèce, atteints.

- Une implantation de l'ensemble des équipements hospitaliers, en ce compris les voiries d'accès, les parkings, la crèche, le domaine du blé reconverti ainsi qu'une partie de l'hôpital a bien été privilégiée de manière linéaire le long de la N25 en bordure de la ligne de crête au sud du site, comme cela ressort sur la figure ci-dessous.



Cette configuration du plateau a donc été privilégiée pour y intégrer un maximum d'équipements hospitaliers, et ce, bien que le bâtiment principal ait dû s'inscrire dans le relief existant, au-delà de la crête. Ce dernier s'intègre néanmoins sur le site en tenant compte du relief du sol dès lors qu'il prévoit des volumes dégressifs du sud au nord (psychiatrie) et répond ainsi à l'objectif.

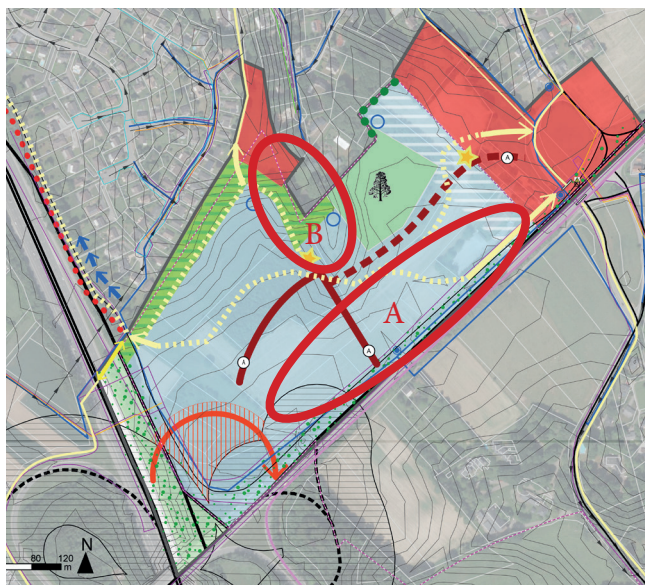


L'hôpital a été implanté de manière compacte au centre du site pour la raison essentielle tenant à la conception fonctionnelle d'un hôpital. Une implantation plus compacte offre une fonctionnalité de type centrifuge avec des flux courts et rapides. Un bâtiment compact affiche également une inertie plus élevée et, par conséquent, est plus économe en termes de consommations énergétiques. Il permet des déplacements plus ergonomiques pour les patients et l'ensemble du personnel.

On soulignera également que la CSP a sollicité officiellement une dérogation à la réglementation régissant les reculs imposés pour les constructions aux abords des domaines autoroutiers et des routes express (loi du 12 juillet 1956, arrêté royal du 4 juin 1958 et circulaire du 5 février 1975) pour permettre notamment une implantation des constructions à 10m des limites définies par la N25 au lieu des 30m imposés. De même, la Power-House est positionnée au plus près de l'angle formé par les limites de la N25 et du domaine autoroutier (E411).

- L'aménagement des abords entend pleinement se conformer à ces objectifs, le régime de plantations prévoyant une très large variété de végétations implantée en strates (cfr Plan des plantations n° 7/92) et participant au concept d'« hôpital dans la verdure » comme postulé à l'objectif 5.1 (auquel nous renvoyons ainsi qu'aux considérants déjà émis plus haut (objectifs 5.2.3 repris au point 2.3. et 5.3 repris au point 3. de la présente note).
- Comme déjà précisé, le bois des châtaigniers sera intégralement préservé et les abords prévoient de même un large réseau de chemins de liaisons cyclo-piétonnes réalisant un maillage avec le réseau existant.

De même, la qualité paysagère du Thalweg et du bois des châtaigniers qui le borde sur le flanc Nord-Est est préservée et mise en valeur dans une perspective d'ensemble.



Extrait du SOL - 5.4.1.

A. implantation linéaire le long de la N25

B. Thalweg existant

- L'interaction entre les équipements et le parc l'entourant est constante de par l'accessibilité de ce dernier au moyen d'un réseau dense de cheminements possibles, équipés et accessibles aux modes doux sur l'ensemble du pourtour du projet hospitalier.

## 4.2. Objectif spécifique 5.4.4 - Développer des volumétries et des gabarits tenant compte du relief existant

**Objectif. 5.4.4.1 – Aire d'équipements publics et de services communautaires**

**Objectif.**

L'objectif 5.4.4.1. est libellé comme suit :

« Cette aire autorise une volumétrie plus imposante et peut également intégrer quelques éléments de type repère situés dans les perspectives visuelles de la N25 ou de la E411.

Les hauts gabarits sont à situer de préférence du côté de ces deux grandes infrastructures routières. Une diminution progressive des gabarits en direction des milieux bâtis existants et futurs (nord et est du périmètre) est imposée.

Afin d'atténuer leur volumétrie, certains niveaux peuvent être enterrés ou semi-enterrés.

L'impact paysager vers et depuis les quartiers habités environnants, incluant le Chemin des Amandiers et ses abords, la chaussée de Namur, le Chemin de Vieusart et les parties élevées de la Chaussée de Huy sera réduit au maximum. »

**Justification.**

Cet objectif spécifique est ici rencontré.

Comme déjà souligné pour l'objectif 5.3, une implantation de l'ensemble des équipements hospita-



liers, en ce compris les voiries d'accès, les parkings, la crèche, le domaine du blé reconverti ainsi qu'une partie de l'hôpital a bien été implantée de manière linéaire le long de la N25 en bordure de la ligne de crête au sud du site.

Cette configuration du plateau ayant donc été préférentielle, elle a permis de développer les volumes du bâtiment principal en mode semi-enterré dans le relief existant du versant Nord, au-delà de la crête pour les 2 niveaux R-1 et R-2. Le profil compact de l'hôpital épouse la ligne du relief du sol par une succession de volumes dégressifs du sud au nord : R+4 > R+3 > R+2 > R+1 > Pavillon en R-2 et R-1.

#### **Objectif 5.4.4.2 - Aire de transition d'équipements et de services**

##### **Objectif.**

L'objectif 5.4.4.2. est libellé comme suit :

« Cette aire autorise des gabarits moyens, ils permettent d'assurer la transition entre les gabarits des aires d'équipement public et l'aire d'habitat.

*Afin d'atténuer leur volumétrie, certains niveaux peuvent être enterrés ou semi-enterrés.*

*Pour garantir la transition entre les futures activités dans cette aire et l'aire d'habitat, une haie et/ou une bande arborée devront être aménagées en bordure de la Zone d'habitat au plan de secteur. »*

##### **Justifications.**

Le projet est conforme à cet objectif dès lors que

seuls deux bâtiments, de gabarits petits et moyens, sont implantés dans cette aire de transition d'équipements et de services et permettent d'assurer une transition avec l'aire d'habitat. Cette transition est d'ailleurs affirmée d'une part par les gabarits limités desdits bâtiments et par le traitement des abords végétalisés et plantés.

En effet, l'aire de transition urbanistique décrite dans le SOL est assurée par les deux bâtiments de gabarit réduit, à savoir la nouvelle crèche (un seul niveau) et le bâtiment existant du Domaine du blé (partie hôtelière), ce dernier renvoyant à la mémoire du lieu.

L'espace de transition a fait également l'objet d'une attention particulière au niveau paysager. Une végétalisation en bordure des équipements et en limite de zone, par le biais de haies composées de mix d'arbustes et autres essences diverses, est prévue partout où c'est matériellement possible. Nous renvoyons à cet égard au plan de plantations-aménagement des abords (voir Plan de plantations n° 7/92).

#### **Objectif 5.4.4.3 - Aire à vocation principale de résidence**

##### **Objectif.**

L'objectif 5.4.4.3. est libellé comme suit :

« Cette aire autorise des gabarits bas et moyens en lien avec le tissu environnant. Afin d'atténuer leur volumétrie, certains niveaux peuvent être enterrés ou semi-enterrés ».

##### **Justification.**

Le projet ne porte pas sur la construction de bâtiments à vocation résidentielle. Le projet ne prévoit dans cette aire que la réalisation des voiries nécessaires à l'accessibilité aux futures infrastructures hospitalières, en lien avec le Chemin de Vieusart et la Venelle Gaspard, les nouvelles voiries et le rond-point permettant un accès direct depuis et vers la N25, comme illustré sur le plan suivant.

De telles voiries sont, par nature, compatibles avec la zone d'habitat du plan de secteur dès lors que par leur caractère public et secondaire, elles sont susceptibles de s'installer en toutes zones (D.II.23 du CoDT).

#### **4.3. Objectif spécifique 5.4.5. - Assurer un aménagement végétal participant à la structuration écologique et paysagère : le couvert planté.**



##### **Objectif.**

L'objectif 5.4.5 est libellé comme suit :

« Il s'agit de réaliser une végétalisation sous forme de couvert planté tout en opérant une transition avec les principaux axes routiers en limite du périmètre :

- le long de la N25 par des solutions végétales permettant d'assurer les nouvelles connexions et accès

au périmètre tout en assurant une transition visuelle et fonctionnelle entre le site et cette grande voirie ;

- du côté de la E411 pour reconstituer si nécessaire après travaux une végétalisation dense qui encadre visuellement les nouveaux raccordements de voirie réalisés.

Par couvert planté, on entend :

- soit des plantations haute tige assurant une couverture verte des infrastructures au sol et formant une limite visuelle reconnaissable,
- soit des plantations arbustives et/ou couvre-sol assurant une séparation visuelle voire physique entre ces voiries exclusivement destinées au trafic motorisé, et les abords de l'aire voisine d'équipements ou de résidence qui accueillent tous les types d'usagers.

Les deux types de plantations peuvent être utilisés alternativement ou conjointement selon les besoins».

#### Justification.

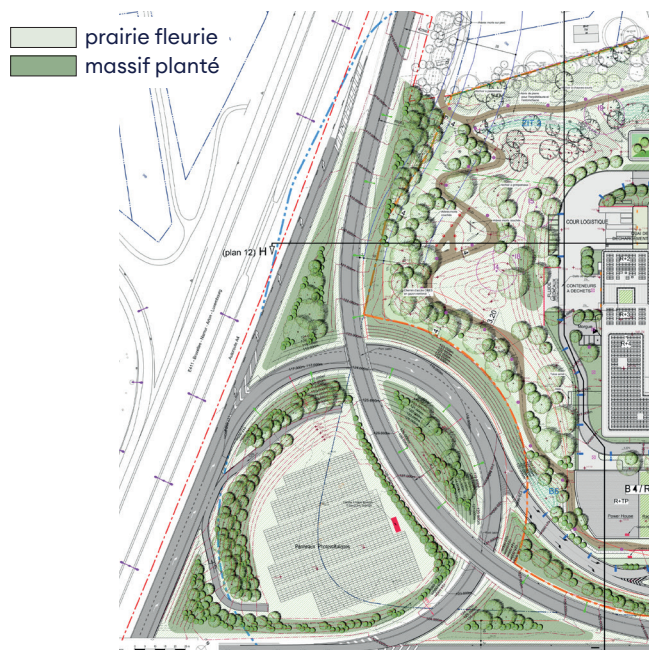
Cette aire végétale longeant une partie du site et plus particulièrement l'autoroute et la N25, dans leurs premiers mètres, est aménagée afin de garantir sa fonction de transition entre les équipements hospitaliers et les principaux axes routiers. Cette zone de transition n'entend par ailleurs pas recouvrir l'ensemble de l'emprise de la nouvelle bretelle.

Le long de l'autoroute, le projet prévoit de planter des massifs arbustifs. Plus loin, au droit de la bretelle, il sera prévu un couvert végétal sous la forme d'une prairie fleurie. Seule une partie très marginale de l'équipement en panneaux photovoltaïques s'implante dans cette aire végétale, l'essentiel de cet

équipement se situant en aire de services publics et d'équipements communautaires. La limite de cette zone n'est par ailleurs volontairement pas fixée au SOL avec précision, ce qui laisse une marge d'appréciation importante.

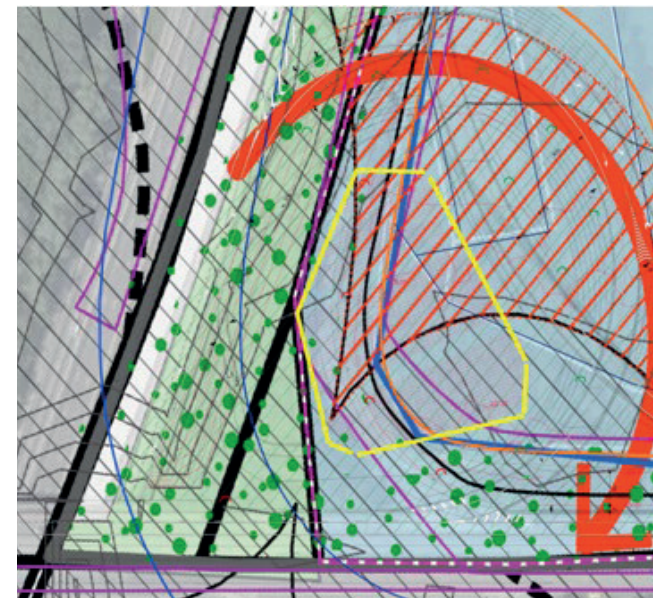
Par ailleurs, ces panneaux seront toutefois implantés sur un couvert planté (prairie fleurie) en respectant cet objectif.

Le long de la N25, le projet prévoit un accotement de 2m, lequel sera planté. Au-delà de cet accotement, à la limite de propriété, le projet prévoit de planter des arbres et plantes indigènes, à savoir des saules, chênes, tilleuls, bouleaux, érables, etc. (voir plan des plantations n° 7/92).



5.4.5 – extrait plan d'implantation

Les aménagements végétalisés projetés (couvert planté, arbres, massifs arbustifs, etc.) dans cette aire végétale répondent à l'objectif de la végétaliser sous forme de couvert planté tout en opérant une transition avec les principaux axes routiers.



5.4.5 Extrait du SOL avec périmètre en jaune de l'emprise des panneaux photovoltaïques

Le projet répond à cet objectif.





## 5. CONFORMITÉ DU PROJET AU REGARD DES OBJECTIFS SPÉCIFIQUES SOUS L'ANGLE DE LA MOBILITÉ ET DU RÉSEAU VIAIRE (5.5)

### Introduction

Les objectifs spécifiques vus sous l'angle de la mobilité et du réseau viaire (5.5) sont les suivants :

1. Respecter le principe STOP et intégrer les PMR
2. Développer un axe structurant modes actifs
3. Relier le site aux quartiers environnants pour les modes actifs
4. Développer l'offre en transports publics et les réseaux cyclables et pédestres
5. Assurer une accessibilité motorisée respectueuse de son environnement
6. Organiser la mobilité interne du site
7. Organiser le stationnement des véhicules motorisés tout en réduisant au maximum l'impact paysager

Comme très amplement décrit dans la Note descriptive - volet D - Aspects mobilité, ces 7 points sont autant des focus qui ont conditionné toute l'étude du projet faisant en sorte que ce dernier ne soit pas seulement considéré sous son angle « architecture hospitalière », mais aussi et surtout comme un tout dans lequel l'humain et son environnement participent ensemble à une seule et unique vision.

### 5.1. Objectif 5.5.1 - Respecter le « Principe STOP » et intégrer les PMR

#### Objectif.

L'objectif spécifique 5.5.1 du SOL est libellé comme suit :

*« Les projets s'inscrivent dans la démarche de la Région Wallonne de respecter le «principe STOP» à savoir, favoriser en priorité les modes les plus durables (marche, vélo et transports en commun) avant les modes motorisés individuels. Les équipements et installations seront systématiquement conçus en vue de garantir un usage aisé par les PMR (personnes à mobilité réduite). ».*

#### Justification.

Malgré les contraintes liées au concept même d'équipement hospitalier et qui impose une accessibilité optimale pour différents types de véhicules motorisés, le projet entend bien s'inscrire dans l'objectif ainsi décrit.

La conception et la philosophie globale de l'accessibilité au nouvel hôpital et à ses différents points d'accès ont été étudiées pour assurer une organisation hiérarchisée et intuitive pour tous les utilisateurs : modes actifs cyclo-pédestres, transports en commun, véhicules motorisés (Visiteurs, Personnel, Urgences, Logistique, ...).

Nous renvoyons aux différents schémas repris dans la note descriptive – volet D, qui identifient les différents types de flux suivant la catégorie d'usagers ainsi que les aménagements prévus pour l'accessibilité des PMR.

Conformément au principe « STOP » développé et approuvé par décret par la Région Wallonne, le projet prévoit la réalisation de voies piétonnes et de pistes cyclables sur tout le pourtour du site. Ces voies n'auront pas pour seul but et seule destination le nouvel hôpital, mais contribueront au développement du Plan Communal de Mobilité en faveur des liaisons entre les principaux pôles urbains de la région (Wavre – Ottignies – Louvain-la-Neuve). Voir plus de précisions ci-après au point 5.2.

Pour l'accessibilité des PMR, selon le guide d'aide à la construction d'un bâtiment accessible, pour les bâtiments qui n'ont pas pour mission première l'accueil des personnes handicapées, 3% du nombre total d'emplacements (arrondis à l'unité supérieure) doivent être atteints pour les places PMR. Ce chiffre est respecté dans le cadre du projet, car :

- Parking principal : 3% \* 1200 places = 36 places, et 48 places PMR sont prévues (45 places pour le parking central, 3 places pour le parking crèche);
- Parking dialyse/radiothérapie/urgence : 3% \* 94 places = 3 places, et 7 places sont prévues (3 places au niveau R-1, 4 places au niveau R+0) ;
- Le stationnement des places PMR est prévu côte à côte, et la largeur des places est de 330 cm, comme conseillé dans le guide des bonnes pratiques. Avec un stationnement côte à côte, la longueur de la place est classique (500 cm) ;
- Toutes les places sont situées au plus proche des entrées afin de faciliter le cheminement et limiter les déplacements du public cible.



Au niveau de l'accès aux bâtiments :

- Un passage libre de 105 cm min sera assuré ;
- Une ouverture coulissante automatique (si possible) avec système ouvrant anti-panique en poussée intérieure (pour sortie) est prévue ;
- Une vidéo-parlophonie pour les accès sécurisés (accueil de nuit, radiothérapie, urgences, dialyse, morgue, etc ...) est de même prévue.

Comme développé par ailleurs amplement dans la note descriptive – volet D, le projet entend également s'inscrire pleinement dans les recommandations formulées par le guide des «Hôpitaux accessibles pour tous» édité par l'Administration et la Direction des Infrastructures médico-sociales.

## 5.2. Objectif 5.5.2 - Développer un axe structurant modes actifs

**Objectif.**

L'objectif spécifique 5.5.2 du SOL est libellé comme suit :



« Les différentes aires d'urbanisation sont interconnectées via la création d'un maillage « modes actifs », qui relie les différents accès du site entre eux. Il peut être indépendant, ou associé à d'autres voiries, en assurant la sécurité et le confort des usagers.

L'axe structurant les modes actifs est connecté aux chemins et sentiers recensés en situation existante, avec pour objectif de faciliter les échanges « modes

*actifs » avec les quartiers environnants, et avec le réseau viaire sur le site.*

*Le réseau permet des liaisons est-ouest et nord-sud à travers le site et servira, entre autres, d'alternative aux chemins qui seraient amenés à être interrompus, en particulier le Chemin des Charrons. Le réseau reprend également le cheminement de fait établi en limite nord du site entre le point bas du Chemin des Charrons au nord-ouest du périmètre et le Chemin de Louvranges, ainsi qu'au moins une liaison de ce cheminement vers le centre du site et son réseau de voirie.*

*Il est impératif de mettre en œuvre des liaisons de qualité entre les deux extrémités du Chemin des Charrons en sens est-ouest, et de raccorder le site en liaisons modes actifs au Chemin de Louvranges, à la Venelle Gaspard (infrastructures sans aucun trafic motorisé) et au Chemin de Vieusart.*

*Les différentes indications d'itinéraires sur le plan et au sein du présent document sont indicatives et suggestives. Elles ne préjugent pas des parcours définitifs à mettre en œuvre, lesquels devront impérativement prendre en compte les nécessités d'atténuer les dénivelés induits par le relief, et les impératifs d'implantation des bâtiments et des voiries.*

*Il sera tenu compte des plans de mobilité définis par les différentes instances (Région, Province et Communes). » (nous soulignons)*

**Justifications.**

Le projet est conforme à cet objectif.

Le projet répond à cet objectif en ce qu'il prévoit un

axe structurant modes actifs permettant de lier le site d'ouest-est et nord-sud en apportant une liaison avec les chemins existants (Chemin des Charrons, Venelle Gaspard et Chemin de Louvranges).

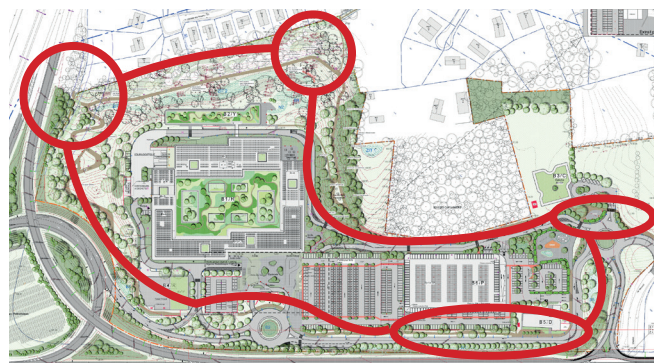
Plus précisément, le projet développe un axe structurant pour les flux en modes actifs selon un tracé double comme suit :

- a) Parcours doux propice aux PMR avec des pentes inférieures à 5%, ponctué d'aires de repos. Ce parcours démarre à l'entrée de l'actuel Chemin des Charrons au Nord, serpente le côté Ouest de l'hôpital, traverse l'esplanade multi-modale face à l'entrée principale de la Clinique. Un point d'arrêt est aménagé avec une zone pour stationner les vélos. Ce parcours se poursuit au-delà, en longeant la N25 sur une voie qui lui est spécialement dédiée, contourne le Domaine du Blé et rejoint le chemin provenant du Thalweg (nouveau tracé du Chemin des Charrons).
- b) Du côté Nord, par le nouveau tracé du Chemin des Charrons, une bifurcation est possible pour rejoindre le Chemin de Louvranges par le bas. Le parcours sur le site, quant à lui, contourne l'hôpital par l'Est et rejoint le départ de la Venelle Gaspard au droit du nouveau rond-point d'accès au site pour tous les utilisateurs. Le parcours retrouve ensuite l'actuel Chemin des Charrons existants au-delà du Chemin de Vieusart. Ce chemin constitue le nouveau tracé officiel du Chemin des Charrons (Voirie communale avec statut de servitude publique sur coffre privé) et fait l'objet d'une procédure d'ouverture de voirie communale comprise dans la demande de permis unique.



Extrait du SOL - 5.5.2. développer un axe structurant « mode actif »

Les aménagements proposés dans le cadre du projet sont compatibles avec les options définies dans le plan « cyclostrades » en développement (corridor vélos le long de la N275 et E411) ainsi que dans le Schéma Directeur Cyclable Wallon (SDCW 2019) et l'axe de liaison entre pôles passant par le Chemin de Vieusart. Il a de même été tenu compte des recommandations, options et plans d'actions repris au Plan Provinciale de Mobilité (PPM 2011) et le Plan Communal de Mobilité de la ville de Wavre (PCM 2018).



5.5.2. plan flux « modes actifs »

### 5.3. Objectif 5.5.3 - Relier le site aux quartiers environnants pour les modes actifs

#### Objectif.

L'objectif 5.5.3 est libellé comme suit :

« Le site sera relié aux quartiers environnants par des infrastructures piétons et vélos, autant que possible à réaliser sous la forme de chemins réservés sans trafic motorisé. Y seront impérativement inclus :

- Une liaison nord majeure vers le Chemin des Charrons, côté N4, en vue de rencontrer les demandes potentielles d'accès depuis Wavre via la N4 chaussée de Namur, et depuis le projet de future véloroute nord-sud parallèle à l'autoroute E411 en direction de Bruxelles ;
- Une liaison vers le Chemin de Louvranges, ouvrant l'accès au site à pied et à vélo pour les habitants du quartier ;
- Une liaison vers la Venelle Gaspard, à maintenir dans son rôle d'axe de promenade non motorisé sous sa couverture végétale ;
- Un lien vers le Chemin de Vieusart, donnant accès tant à sa section nord vers Les Bruyères et les Quatre Sapins, que vers sa section sud (hameau de Vieusart, et cheminement N25 vers la chaussée de Huy) ;
- Concernant le passage inférieur sous l'autoroute: si une solution satisfaisante par le passage inférieur existant s'avère réalisable, le passage sera officialisé et aménagé de manière à être praticable (revêtement, luminosité, propreté, et sécurité) par les usagers quotidiens. Il constitue un élément permettant potentiellement un raccourci intéressant pour assurer la

connexion du périmètre à la N4 et au réseau piéton/cyclable existant vers Louvain-la-Neuve.» (nous soulignons)

#### Justifications.

Le projet est conforme à cet objectif.

Les infrastructures de liaison pour les vélos et les piétons sont bien assurées aux différents points d'accès suivants :

- Liaison Nord vers le Chemin des Charrons prévue en bouclage autour du bâtiment de l'hôpital. Ce double parcours rencontre les demandes de liaisons d'accès depuis Wavre et depuis le projet de future véloroute.
- Liaison d'accès vers le Chemin de Louvranges à partir du point Nord-Est du terrain, lieu de passage déjà existant.
- Liaison vers la Venelle Gaspard, comme axe de promenade, assurée par l'aboutissement du nouveau tracé du Chemin des Charrons.
- Liaison avec le Chemin de Vieusart dans sa partie Nord, assurée par un aménagement de contournement du nouveau giratoire.

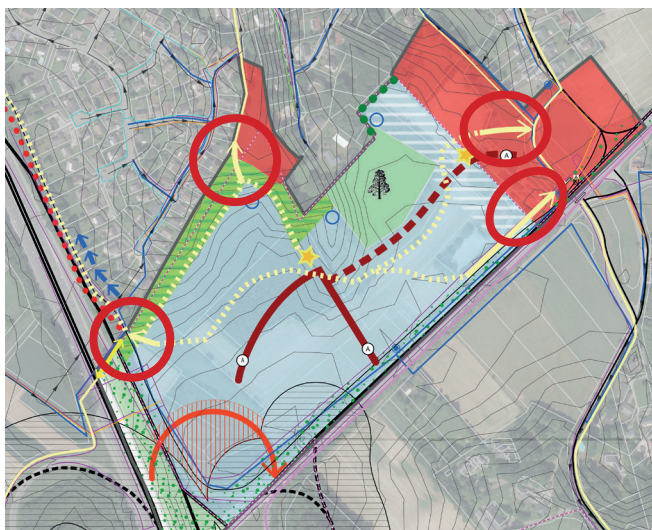
Le point de liaison figurant au SOL, dans la partie Sud du Chemin de Vieusart, vers le hameau du même nom est bien prévu dans les aménagements bien que déplacé vers le nord au droit du nouveau giratoire, et ce pour des raisons techniques (différence de niveaux) et de sécurité (présence des nouvelles voiries d'accès).



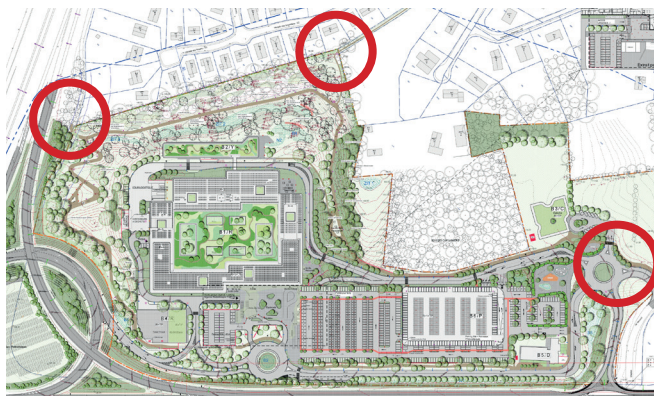
e) Les nouvelles voiries et le nouveau giratoire prévus permettent un accès direct automobile depuis et vers la N25. Ainsi, on évite un trafic automobile dans les zones d'habitat voisines, ce qui est au bénéfice de ces dernières. Il est dès lors difficile d'implanter à cet endroit un chemin « modes doux » sécurisé.

f) En ce qui concerne le passage cyclo-pédestre sous l'autoroute (au « pertuis » Nord-Ouest dans lequel se trouve la canalisation des eaux pluviales existantes en provenant des zones Ouest au-delà de la E411), cet accès est en dehors des limites de notre site.

Par ailleurs le débouché ouest de ce passage ne permet pas une connexion évidente et sécuritaire avec le tracé envisagé pour la cyclostrade en développement sur la zone.



Extrait du SOL - 5.5.3. Relier le site aux quartiers environnants pour les modes actifs



5.5.3. Les points de connexions avec les voiries existantes

#### 5.4. Objectif 5.5.4 – Développer l'offre en transports publics et les réseaux cyclables et pédestres afin de limiter les flux routiers de et vers le périmètre

Objectifs 5.5.4.1 – 5.5.4.2 – 5.5.4.3.

##### Objectifs.

Ces objectifs sont libellés comme suit :

« 5.5.4.1 - Développer des espaces destinés à la multimodalité

*Le périmètre est équipé d'espaces multimodaux. Ils sont localisés à l'intersection des axes structurants motorisés et cyclo-pédestres, et au sein des futurs espaces publics prévus dans les trois aires urbanisables au sein du périmètre : l'aire d'équipements publics et de services communautaires, l'aire de transition d'équipements et de services et l'aire à vocation principale de résidence.*

*Les espaces multimodaux sont accessibles aux PMR.*

*5.5.4.2 - Proposer des solutions adaptées aux nouvelles pratiques*

*Les aménagements permettent la mise en place de navettes, encouragent le recours aux modes actifs pour des trajets de courte distance et sont adaptés aux PMR. Ils proposent un pôle vélos - stationnement, une station de gonflage, etc.*

*5.5.4.3 - Prolonger et adapter les réseaux de communication de transports publics*

*En concertation avec les opérateurs de transport en commun TEC, un ou plusieurs arrêts de transports publics sont à développer. Ils sont à localiser préférentiellement à proximité de l'entrée principale des équipements, et/ou des espaces destinés à la multimodalité. Des liaisons efficaces via et/ou vers le site sont mises en place notamment entre les deux gares SNCB / TEC de Louvain-la-Neuve et de Wavre ».*

##### Justification.

Le projet se conforme bien à cet objectif.

a) Le projet prévoit l'implantation des 2 espaces publics multimodaux requis directement liés aux connexions des flux motorisés et modes doux :

- L'esplanade principale face à l'entrée de l'hôpital est le lieu de toutes les convergences. Elle représente sans aucun doute le point de focus architectural comme signal d'appel visuel ;
- La seconde place est située à l'entrée du site du côté de Vieusart. Place de rencontre et de ren-



dez-vous favorisée pour cela par la proximité de la crèche et du Domaine du Blé. Le lieu est à proximité aussi du terrain Nord-Est, le long de la Venelle Gaspard, réserve foncière propice à de futurs aménagements (non envisagés à ce stade). C'est un traitement essentiellement végétal qui encadre cette place et ses environs.

b) Le projet tel que conçu est de nature à encourager aisément le recours aux modes actifs pour les courtes distances compte tenu des points de connexion créés avec les voiries existantes et des aménagements proposés (notamment, parkings vélo séparés (total de 184 emplacements) pour le personnel et les visiteurs et stations de gonflage). Ces aménagements répondent également au souci d'accessibilité pour les PMR en permettant un accès aux infrastructures au départ et vers le Chemin des Charrons (au Nord-Ouest) et le Chemin de Louvranges (au Nord-Est), et ce via le chemin adapté contournant le bâtiment principal par l'Ouest et le Sud. Nous renvoyons à la Note descriptive -Volet D – Aspects Mobilité et les schémas de circulation.

c) Le projet est accessible pour les transports publics. Des discussions ont été entamées avec l'opérateur TEC. Un arrêt sera prévu à proximité directe de l'esplanade principale sur la voirie principale de desserte interne. De même, le projet a été adapté afin de permettre la présence simultanée de 2 bus sur le site, ceci permettant d'envisager le passage de lignes existantes sur le site mais également d'accueillir le projet d'une nouvelle liaison entre les 3 gares ferroviaires les plus proches (Wavre-Ottignies et LLN). L'ensemble des voiries et la zone de stationnement des bus ont fait l'objet d'un dimensionnement adapté et vérifié par la Direction des Services Techniques du TEC.

## 5.5. Objectif 5.5.5 – Assurer une accessibilité motorisée respectueuse de son environnement

### *Objectif 5.5.5.1 – Proscrire les accès motorisés depuis et vers le nord du périmètre*

#### Objectif.

Cet objectif est libellé comme suit :

*« L'objectif est d'empêcher du charroi motorisé supplémentaire ainsi que le stationnement parasite au sein et depuis les voiries locales des quartiers résidentiels situés au nord du périmètre.*

*Le trafic de transit sera découragé sur le réseau local de voiries, en particulier sur le Chemin de Vieusart, dans sa section nord vers Les Bruyères et les Quatre Sapins, et sur les voiries des quartiers La Réserve et Bruyère Sainte-Anne, de manière à y assurer la tranquillité des riverains ».*

#### Justification.

Le projet est conforme à cet objectif, le dispositif de voiries de dessertes interne au projet ayant été conçu pour décourager tout trafic de transit sur le site.

L'ensemble des flux sont organisés pour que les véhicules en sortie soient directement dirigés vers la N25 via le nouveau giratoire et non vers les autres voiries locales. Pour l'accès au site, celui-ci se fait uniquement au départ de la E411 ou de la N25.

À l'exception des ambulances, services incendie et bus TEC, l'accès et tout transit via le Chemin de

Vieusart est interdit en entrée et sortie au départ et vers la boucle du Chemin de Vieusart au départ de la Venelle Gaspard afin de réduire le charroi de et vers le Nord. Un système de barrières empêchera le flux des personnes non autorisées par la boucle de Vieusart.

Les différentes poches de parking prévues sur le site ont été dimensionnées pour éviter tout stationnement parasite sur les voiries locales. L'étude d'incidences sur l'environnement considère également l'offre en stationnement (1314 emplacements au total) adapté à la demande (EIE, Partie C (analyse environnementale), Chapitre 2. Mobilité, points 2.3.7. et 2.3.10).

**Objectif 5.5.5.2 – Assurer l'accessibilité du périmètre en créant des connexions vers et depuis les infrastructures routières et autoroutières tout en réduisant au maximum les nuisances de circulation pour les riverains**

#### Objectif.

L'objectif est libellé comme suit :

*« L'accessibilité routière du site répond à l'impératif de départs rapides des véhicules d'urgence vers l'ensemble du Brabant wallon, en se situant au croisement des deux grands axes nord-sud (E411) et est-ouest (N25) de la Province. Elle répond aussi à l'échelle supra-locale aux besoins d'accès aisé depuis toutes les directions pour la patientèle et pour le personnel du futur équipement hospitalier.*

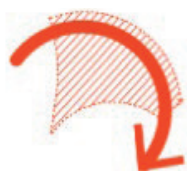
*La localisation à proximité des principales voiries régionales du Brabant wallon doit aussi permettre*



*d'éviter d'avoir à recourir de manière significative à des voiries de desserte locale à Wavre. »*

Il comprend les objectifs suivants :

**5.5.5.2.1 – Créer un nouvel accès principal au site depuis la E411**



*Ce nouvel accès a pour objectif de répondre aux besoins, en permettant à la fois de rejoindre le site depuis la E411 et la N25 sans recourir au réseau local.*

*Il permettra simultanément de compléter l'échangeur en y ajoutant une bretelle autorisant des mouvements directs vers le nord de Louvain-la-Neuve et les divers établissements de la chaussée de Namur à Wavre via le giratoire du Décathlon. Il limitera fortement l'impact de la mobilité liée aux services et équipements développés sur le réseau de desserte locale proche du site, tout en répondant à la demande de mobilité nouvelle.*

*Compte tenu des contraintes techniques, la nouvelle sortie d'autoroute nécessite une aire de réservation nouvelle pour la création de la sortie de la E411 qui a une ampleur plus large que la zone autoroutière actuelle.*

**5.5.5.2.2 – Développer d'autres accès au site**



*Un nouvel accès entrée/sortie depuis la N25 depuis Grez-Doiceau/Leuven et en direction de Louvain-la-Neuve/Wavre et la E411 (A sur la carte d'orientation) répond à la nécessité de permettre des départs aisés du site vers le réseau routier majeur, tout en offrant un 2<sup>e</sup> accès depuis Grez-Doiceau via la N25 sans passer par le Chemin de Vieusart.*



*Un nouvel accès entrée/sortie, à usage limité, depuis le Chemin de Vieusart (A sur la carte d'orientation). Par usage limité, représenté en pointillé, on entend la possibilité d'un éventuel accès par les modes actifs et les transports en commun, les véhicules d'urgence, certaines catégories de personnel, certaines livraisons, et un accès de secours occasionnel en cas d'indisponibilité des accès principaux. »*

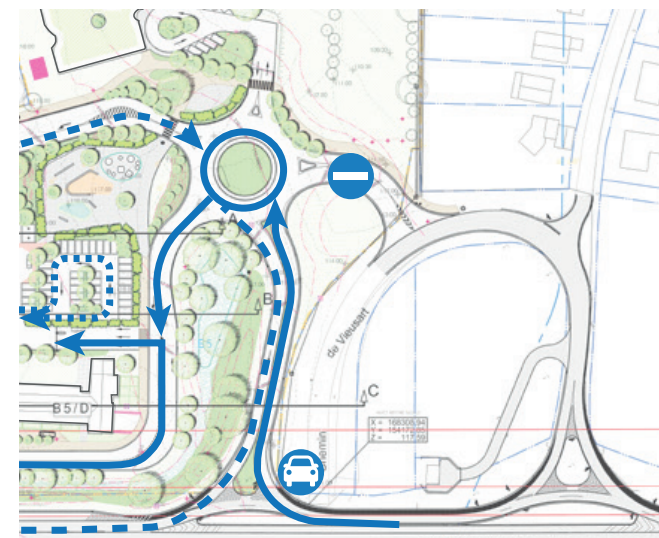
**Justification.**

Le projet entend précisément mettre en œuvre cet objectif de par l'insertion dans le projet de la boucle autoroutière sur l'échangeur E411/N25 ainsi que par l'organisation des accès-sorties sur l'axe de la N25, permettant d'éviter tout accès de et vers le réseau local.



Extrait du SOL

**Cependant**, contrairement à ce qui est prévu à la carte d'orientation, cet accès n'est pas prévu en prise directe avec la N25 au droit du projet, mais situé plus à l'Est, au droit de l'échangeur de Vieusart avec la construction de nouvelles infrastructures d'accès organisées autour d'un nouveau giratoire.



**Un écart est sollicité par rapport à cet objectif (5.5.5.2.2).** Cet écart est nécessité par les distances d'entrecroisement minimales entre la E411 et la N25 compte tenu du nouvel échangeur. Il sera justifié et motivé ci-dessous (voir ci-dessous, point C).

Enfin, comme expliqué dans la justification apportée à l'objectif 5.5.5.1, le projet a bien prévu un accès (entrée) à usage limité au départ du Chemin de Vieusart conçu pour décourager tout trafic de transit sur le site. Ainsi, à l'exception des ambulances, service incendie et bus TEC, l'accès y sera interdit.

## 5.6. Objectif 5.5.6 – Organiser la mobilité interne du site

### Objectif 5.5.6.1 - Développer un axe structurant principal à aménager



#### Objectif.

Cet objectif est libellé comme suit :

« Il conviendra de dimensionner les voiries internes au site de manière à ne pas provoquer de remontées de files sur les grands axes, et en positionnant les accès en prenant en compte les besoins de longueurs d'entrecroisement sur la N25 et la E411.

Les voiries internes au site vers les divers équipements s'y greffent et elles participent à la structuration des lieux en desservant les différents espaces d'urbanisation, et de stationnement.

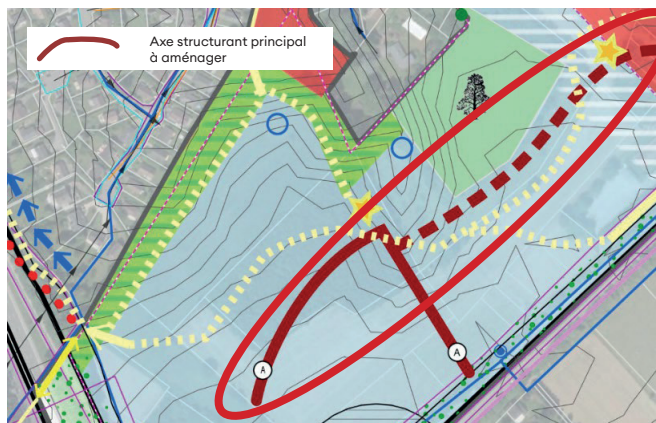
La configuration des voies de circulation est lisible et reconnaissable. Elle propose des profils permettant les circulations voire, le cas échéant, le stationnement, des différents modes de transport. »

Un axe structurant est-ouest traverse le périmètre. Cet axe se développe entre les accès au site.

#### Justification.

Le projet est conforme à cet objectif.

Le projet est effectivement structuré au départ d'un axe interne principal Ouest-Est reliant la nouvelle



5.5. Extrait du SOL – axe structurant

bretelle et les accès/sortie sur la boucle du Chemin de Vieusart au niveau du nouveau giratoire.

La localisation est justifiée d'un point de vue technique et sécuritaire, et ce compte tenu notamment de la disposition du plateau, son dénivelé et les caractéristiques propres à un équipement hospitalier tel que celui ici développé.

Bien que situé un peu plus au Sud le long de la N25, afin de permettre une implantation maximale des équipements sur le plateau, cet axe répond aux objectifs par ailleurs décrits par le SOL, à savoir :

- Qu'il tienne compte des besoins de longueur d'entrecroisement sur la N25 et la E411.
- Que sur cette base, il traverse bien le périmètre et se développe entre les accès au site.
- De par ses dimensions, il irrigue le site et organise les différents équipements.
- Une voirie plus secondaire (accès parking, logistique et certains services) vient s'y greffer.



5.5.6.1 – axe structurant

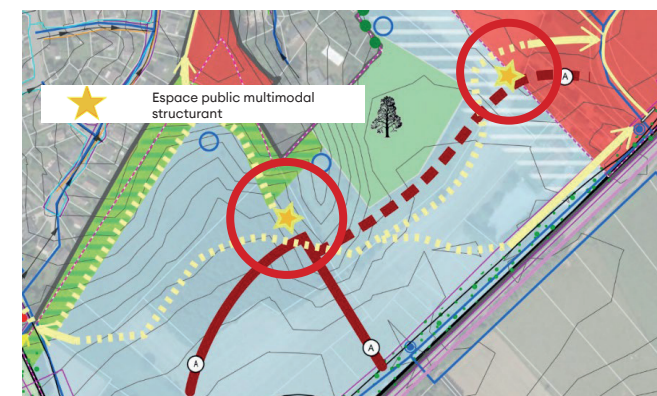
### Objectif 5.5.6.2 - Créer des espaces publics

#### Objectif.

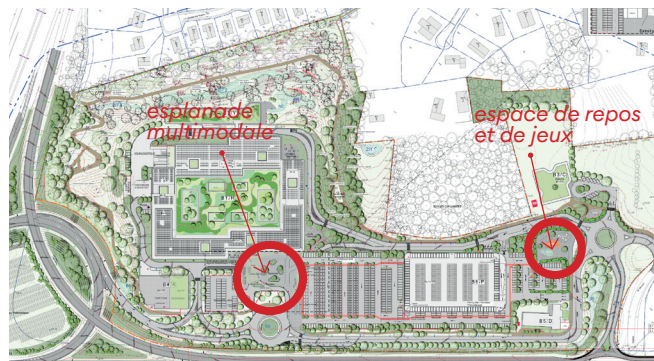


Cet objectif est libellé comme suit :

« Ils s'implantent au sein des différentes aires urbanisées et constituent des espaces de respiration, de séjour et de végétalisation. Ces espaces sont connectés aux réseaux modes actifs et par ailleurs destinés à la multimodalité (en lien avec les § 5.5.2 et § 5.5.6). »



5.5.6.2. Extrait du SOL - espaces publics multimodaux structurants



5.5.6.2. localisation des espaces publics



5.5.6.2. perspective de l'Esplanade

### Justification.

Le projet est conforme à cet objectif.

Le projet prévoit l'implantation de 2 espaces publics multimodaux directement liés aux connexions des flux motorisés et modes doux :

- L'esplanade principale face à l'entrée de l'hôpital est le lieu de toutes les convergences. Elle représente sans aucun doute le point de focus architectural comme signal d'appel visuel. Il configure l'esplanade où se retrouvent et se croisent de nombreux flux et fonctions : accueil, terrasse publique pour la cafétéria, entrée de la dialyse, du laboratoire, passage des promeneurs (piétons et cyclistes), visiteurs et/ou membres du personnel, en provenance du nouveau chemin, arrêt de bus, ...
- La seconde place est située à l'entrée du site du côté de Vieusart. Elle est traitée en mode «espace de repos et de jeux», à proximité immédiate de l'aire d'habitat, entre la crèche et le Domaine du Blé.

Le projet prévoit un raccord possible de la voirie vers cette aire.

Une des raisons justifiant sa localisation tient aussi de la volonté de préserver la perspective du Thalweg comme espace verdurisé et accroître un espace «tampon» avec les quartiers d'habitat voisin en éloignant l'animation générée par cet espace public.



5.5.6.2. perspective de l'espace public en entrée Est du site

## 5.7. Objectif 5.5.7 – Organiser le stationnement des véhicules motorisés tout en réduisant au maximum l'impact paysager

### Objectifs 5.5.7.1 et 5.5.7.2.

#### Objectif.

Pour l'aire d'équipements publics et de services communautaires & aire de transition d'équipements et de services (5.5.7.1), l'objectif est libellé comme suit :

*« L'offre en stationnement est adaptée aux différents besoins rencontrés par les équipements et services. L'impact du stationnement sur les espaces de circulation doit être minime. Le parcage le long des voiries dans les aires d'équipement est à proscrire. Il faut également veiller à ce que les quartiers voisins ne soient pas impactés par du stationnement parasite en offrant des emplacements de parking en suffisance avec une gestion adéquate. »*

*Toutes les formes de stationnement sont autorisées. En cas de stationnement « à l'air libre », celui-ci est aménagé sous la forme d'un parking paysager et végétalisé. Il conviendra d'étudier la faisabilité de mutualiser les parkings (parking à plusieurs fonctions. »*





### Justification.

Le projet est conforme à cet objectif.

Le projet propose au total 1314 emplacements de parking répartis de la manière suivante :

répartition	place parking	PMR	total
pleine terre	325	53	378
crèche	9	1	10
radio./dialyse/urgences	87	5	92
smur (-1)	2	0	2
police (-1)	4	0	4
morgue	3	1	4
technique	9	0	9
silo étage +0	278	0	278
silo étage +1	244	0	244
silo étage +2	247	0	247
motos	46		46
<b>total</b>	<b>1254</b>	<b>60</b>	<b>1314</b>
	95%		100%
vélo	186		186

5.5.7 - Extrait EIE, Partie C, Chapitre 2. Mobilité, point 2.3.7.c.1, Tabl30

La même étude a considéré que : « L'analyse qui précède a montré que le pic de stationnement est d'environ 1200 véhicules. Les jours de forte affluence (pluie, grève des transports en commun, etc.), cette demande pourrait s'élever jusqu'à 1300 véhicules. L'offre prévue dans le projet de 1314 emplacements semble donc adaptée à la demande. »

Les emplacements ne sont pas organisés le long des voiries, mais dans une infrastructure ou poches dédiées à cet usage.

## 6. CONFORMITÉ DU PROJET AU REGARD DES OBJECTIFS SPÉCIFIQUES SOUS L'ANGLE DES INFRASTRUCTURES ET RÉSEAUX TECHNIQUES (CHAPITRE 5.6)

### Objectifs 5.6.1 - 5.6.2 - 5.6.3

#### Objectifs.

Ces objectifs sont libellés comme suit :

#### « 5.6.1 - Réaliser un réseau d'égouttage séparatif

*Le périmètre est équipé d'un réseau d'égouttage séparatif. Les solutions de type gravitaire sont privilégiées.*

*Les eaux usées sont rejetées vers les réseaux d'égouttage existants c'est-à-dire :*

- soit sur le Chemin des Charrons, N4 chaussée de Na-mur par voie gravitaire vers le collecteur de la vallée de la Dyle,
- soit vers d'autres collecteurs, en fonction de leur accessibilité technique, sous réserve de la vérification de leur capacité et de leur bon état,
- soit, en cas d'impossibilité technique démontrée de ces options gravitaires, via une station de pompage vers le collecteur Pisselet sur le territoire de Chaumont-Gistoux au sud ».

#### 5.6.2 - Prolonger et adapter les différents raccordements

*Différents raccordements sont à opérer compte tenu du fait que la majorité du périmètre n'est pas*

*urbanisée. Les réseaux de distribution sont adaptés et pro-longés depuis le réseau existant. Les réseaux sont enterrés sauf contraintes techniques. Dans la mesure du possible, des équipements hors sol tels que cabines électriques et armoires sont évités, ou intégrés à d'autres constructions.*

#### 5.6.3 - Prévoir des zones de rétention des eaux pluviales

*Leur localisation sur la carte est purement indicative. Elles s'implantent en fonction des besoins effectifs des projets en amont de la zone de résidence au plan de secteur au pied des pentes présentes sur le périmètre. »*

#### Justification.

Le projet est également conforme à ces 3 objectifs.

a) Le site se trouve en zone de régime d'assainissement collectif. Aucun réseau d'égouttage n'est actuellement présent sur le site ni sur les limites de son périmètre. Le Domaine du Blé, non raccordé, comprend un assainissement à la parcelle (fosse septique). Le projet entend récolter l'ensemble des eaux de ses installations par système séparatif et gravitaire pour le connecter au réseau existant au niveau du Chemin de Louvranges (continuité de la Venelle des Amandiers, vers le nord). Le raccordement se fera via la Venelle le long de la parcelle 112A.

Le réseau collecteur, en bon état général et sans dépôt divers, est dirigé ensuite à la station d'épuration de Basse-Wavre.



Le Domaine du Blé, pour sa part, comprend un rejet vers un collecteur existant à hauteur du Rond-point de Vieusart (identifié sur le plan 09/92 par RE 13).

En ce qui concerne les eaux usées de la crèche, le rejet est prévu sur ce même collecteur existant (repère RE 12).

b) Les raccordements nécessaires aux infrastructures du site seront réalisés et seront enterrés.

A noter que la Power House qui constitue le cœur énergétique de l'hôpital est externalisée et non intégrée dans le bâtiment central pour des raisons de normes de sécurité. Conçue pour permettre des raccordements enterrés, elle abritera la centrale de traitement d'air pour la radiothérapie, la production de froid et chaud pour l'hôpital, la cabine HT, l'installation de secours critique et non-critique, la production de vide et d'air comprimé. Cette intégration en un lieu permet d'éviter la multiplication d'équipements individuels hors-sol.

c) Concernant les eaux pluviales, la collecte des eaux de ruissellement est prévue pour les zones artificialisées du projet et se réalisera principalement via des caniveaux et des conduites enterrées. Des noues seront également présentes pour collecter et amener les eaux vers les bassins de rétention et d'infiltration.

Les eaux de ruissellement collectées sont acheminées vers des bassins de rétention et d'infiltration répartis sur l'ensemble du site.

Au total, sept bassins (B1 à B7) sont prévus, deux sont enterrés et cinq sont à ciel ouvert dont trois sont munis de puits d'infiltration.

Trois ZIT sont également prévues sur le site ayant pour objectif de retenir et infiltrer :

- les eaux de ruissellement des aménagements paysagers ;
- les eaux provenant des trop-pleins des bassins de rétention et d'infiltration dans le cas où ces ouvrages déborderaient.

## 7. CONFORMITÉ DU PROJET AU REGARD DES INDICATIONS DU SOL (CHAPITRE 6)

### 7.1. Indication 6.1 - Les gabarits

**Indication.**

L'indication 6.1 du SOL est libellée comme suit :

*« Aire d'équipements publics et de services communautaires : un gabarit maximum R+5+T.*

*Aire de transition d'équipements et de services : un gabarit maximum R+3+T ».*

**Justification.**

Le projet respecte cette recommandation :

a) Le bâtiment principal (B1 – Hôpital), dans la zone d'équipements publics et de services communautaires, est un R (référence de l'esplanade d'accueil au niveau de la N25) +3 étages +T, et 2 niveaux inférieurs (R-1 et R-2). Selon les normes incendies, le bâtiment est de type BM (Bâtiment Moyen), soit une hauteur inférieure de 25.00 m mesurée en son point extérieur le plus bas (passage des véhicules incendie) au point accessible au public le plus haut (plancher du R+3). Les autres bâtiments dans la même aire (B2, B3, B4) sont tous des BB (Bâtiments Bas) de 2 niveaux maximum.

b) Dans l'aire de transition d'équipement et de services se retrouvent la crèche (BB de 1 seul niveau hors sol) et le Domaine du Blé (BB de 2 niveaux + T).



En termes de configuration de ces gabarits dans le site, l'hôpital est conçu en paliers successifs décroissants pour accompagner le profil du terrain.

## 7.2. Indication 6.2 – La structuration écologique et paysagère

### Indication.

L'indication 6.2 au SOL est libellée comme suit :

« Le couvert planté doit permettre :

- L'ensoleillement des jardins des habitations existantes ;
- Un certain contrôle social (en lien avec la présence de percées visuelles).

Des équipements extérieurs appropriés devraient y être implantés afin de proposer des espaces de rencontres à destination des occupants. L'aménagement de revêtement drainant au sein des espaces publics est préconisé. »

### Justification.

La couverture du sol reprend une occupation végétale de type naturel et subnaturel, et de productions agricoles et sylvicoles (prairies, champs, haies, bois). Nous pouvons la définir comme un paysage bocager.

Le projet respecte cette indication dès lors que le couvert végétal :

- N'aura pas d'effet sur le maintien de l'ensoleillement sur les habitations situées en contre-bas du

projet, une attention soutenue ayant porté tant sur le choix des essences, leur caractéristiques et leur localisation ;

- Prévoit des percées visuelles à différents endroits le long du double parcours cyclopédestre ;



6.2 - perspectives visuelles : vue du Chemin des Charrons (haut) et du Thalweg (bas)

Le projet prévoit la création d'une esplanade ainsi qu'un second espace de rencontre (voir ci-dessus, objectif 5.5.6.2).

Différentes natures de matériaux constitueront les revêtements des espaces publics (pavés drainants, gravillons, etc) selon le type d'utilisateurs prévus.

## 7.3. Indication 6.3 - La structuration du réseau viaire

### Indication.

L'indication 6.3 au SOL est libellée comme suit :

« L'axe structurant motorisé principal a une largeur minimale de 10 mètres. La voirie est encadrée par des espaces publics plantés.

Pour les axes cyclo-pédestres principaux :

Les zones de circulation ont une largeur minimale de 2.5 mètres.

Le réseau permet des liaisons est-ouest et nord-sud à travers le site, et comporte des parcours alternatifs pour des chemins qui seraient amenés à être interrompus, en particulier le Chemin des Charrons.

Les revêtements sont roulants et présentent une cohérence d'ensemble.

Du mobilier urbain agrément les circulations (bancs, parkings couverts pour les cyclistes, etc.) et est localisé aux endroits stratégiques, tels que les croisements ou lieux d'intermodalité avec les bus. ».



### **Justification.**

Ces recommandations sont respectées par le projet.

L'axe structurant a bien une largeur minimum de 10 mètres comprenant la route et ses dépendances, et est encadré par une esplanade et un espace de rencontre reliés au niveau de l'axe par des cheminements piétons et cyclables.

Les zones de circulation ont une largeur de 3,20 au minimum, ceci répondant à une recommandation de l'étude d'incidences sur l'environnement.

Le Chemin des Charrons ne sera pas interrompu, mais déplacé. Le réseau permettra des liaisons Est-Ouest et Nord-Sud. Nous renvoyons à cet égard à la justification du projet au regard des objectifs 5.5.2 et 5.5.3.

En outre, pour ce qui concerne le réseau cyclo-pédestre, le tronçon qui contourne l'hôpital par l'Ouest, est conçu selon les directives d'accessibilité PMR: pentes < 5%, aires de repos avec mobilier urbain et éclairages adaptés, revêtements roulants et perméables, etc.

K. conformité du projet au SOL, ZACC «Bouleaux-Louvranges Partie Nord» et conformité GRU

## C. JUSTIFICATION D'UN ÉCART A LA CARTE D'ORIENTATION DU SOL (ARTICLE D.IV.5 DU CODT)

Comme relevé au point B, nous identifions un écart par rapport aux prescriptions graphiques du SOL, à savoir l'objectif 5.5.5.2.2. – Développer d'autres accès au site.

### Objectif.

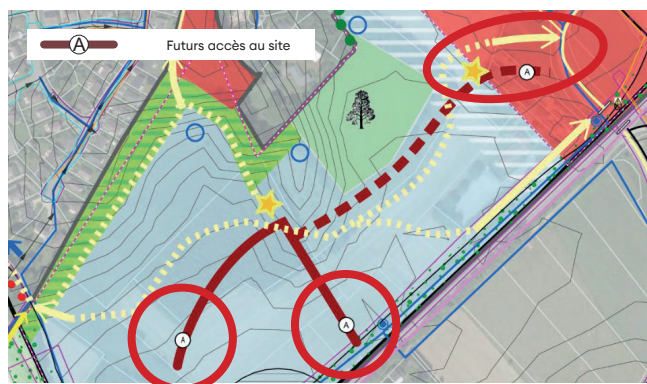
L'objectif 5.5.5.2.2 énoncé dans le chapitre 5.5 dédié aux objectifs spécifiques sous l'angle de la mobilité et du réseau viaire énonce notamment que :

« Un nouvel accès entrée/sortie depuis la N25 depuis Grez-Doiceau/Leuven et en direction de Louvain-la-Neuve/Wavre et la E411 (A sur la carte d'orientation). Il répond à la nécessité de permettre des départs aisés du site vers le réseau routier majeur, tout en offrant un 2e accès depuis Grez-Doiceau via la N25 sans passer par le Chemin de Vieusart (...) ».

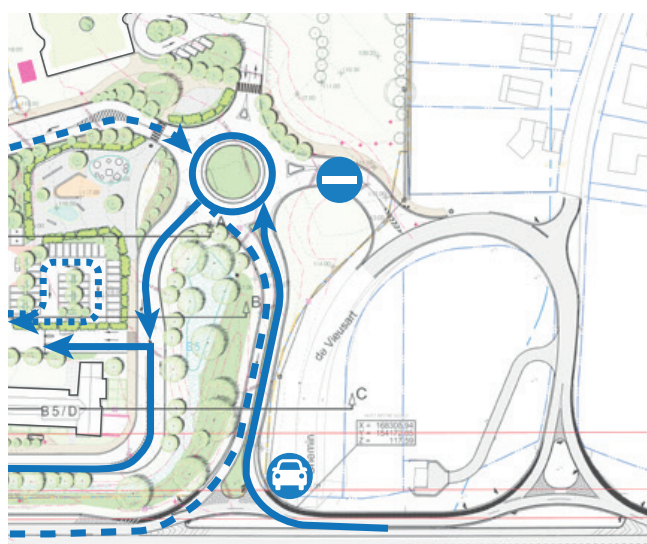
Un nouvel accès entrée/sortie, à usage limité, depuis le Chemin de Vieusart (A sur la carte d'orientation). Par usage limité, représenté en pointillé, on entend la possibilité d'un éventuel accès par les modes actifs et les transports en commun, les véhicules d'urgence, certaines catégories de personnel, certaines livraisons, et un accès de secours occasionnel en cas d'indisponibilité des accès principaux. ».

En l'espèce, contrairement à ce qui est prévu à la carte d'orientation et laquelle a, pour rappel, valeur indicative, cet accès n'est pas prévu en prise directe avec la N25 au droit du projet, mais situé plus à l'Est, au droit de l'échangeur de Vieusart avec la construction de nouvelles infrastructures d'accès organisées autour d'un nouveau giratoire.

Sur le plan des affectations du SOL, les nouveaux accès sont localisés de la manière suivante :



Extrait du SOL



L'accès entrée/sortie depuis la N25 n'est pas formellement localisé à l'endroit prévu sur la carte d'orientation du SOL, en accès direct depuis la N25.

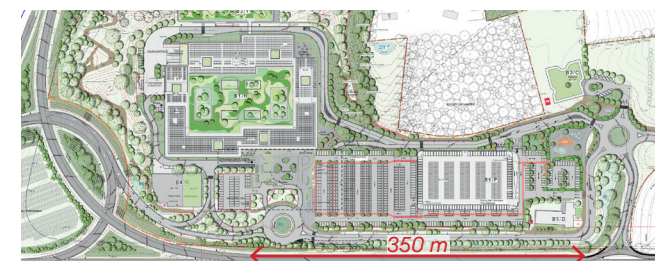
### Justification technique.

Ce déplacement s'explique par une problématique de sécurité qui n'a pas été prise en compte dans le SOL dans le cadre de cet objectif.

En effet, la localisation de l'accès N25 prévue dans ce dernier ne permet pas d'être suffisamment à distance de la boucle d'échangeur plus à l'ouest. Les études qui ont été réalisées avec le SPW concluaient à l'impossibilité technique de réaliser un accès à cet endroit sur le N25 compte tenu de son caractère accidentogène.

Une voie d'entrecroisement doit être proposée pour permettre aux usagers à la fois de s'engager sur la N25 depuis le site de la CSP et de quitter la N25 pour rejoindre la E411 (direction Bruxelles). Cette voie doit, pour des raisons de sécurité, être à minima longue de 350 m, alors qu'elle n'en ferait qu'environ 200 selon le SOL.

Prévoir une sortie directement sur la N25 (giratoire) implique donc de proposer un accès déplacé d'au moins 150 m vers l'est par rapport au plan du SOL. Ce point a par ailleurs été validé par l'étude d'incidences sur l'environnement (EIE, Partie C (Analyse environnementale), Chapitre 2. Mobilité, point 2.3.7.a.2)».





Par ailleurs, l'alternative d'un accès direct de et au départ de la N25 par la réalisation d'un carrefour giratoire a été étudiée dans le cadre de l'étude d'incidences sur l'environnement. Cette hypothèse ne se démarque pas en termes de fluidité du trafic en entrée, en circulation interne et en sortie de site (EIE, Partie C (Analyse environnementale), Chapitre 2. Mobilité, 2.4.3. alternative d'accès : carrefour giratoire sur la N25).

**Justification du respect des conditions visées à l'article D.IV.5 du CoDT**

#### Rappel des conditions de l'écart

L'article D.IV.5 du CoDT permet à l'autorité d'accorder un permis s'écartant des prescriptions du SOL à condition de démontrer que le projet :

*« 1° ne compromet pas les objectifs de développement territorial, d'aménagement du territoire ou d'urbanisme contenus dans le schéma, la carte d'affectation des sols, le guide ou le permis d'urbanisation ;*

*2° contribue à la protection, à la gestion ou à l'aménagement des paysages bâtis ou non bâtis. »*

#### En l'espèce

a) L'accès tel que retenu dans le cadre du projet n'est pas de nature à compromettre l'objectif du SOL qui est d'assurer un accès depuis la N25.

- Le projet prévoit bien deux accès entrée/sortie de l'hôpital via la E411 et la N25, certes de manière dé-calée pour ce dernier accès compte tenu des normes de sécurités exigées.  
Le projet prévoit également un bouclage complet du site par des cheminements en modes actifs permettant de créer un maillage interconnecté et sécurisé tant pour la des-erte interne du projet que pour les connexions avec le réseau existant.
- Le projet ne remet pas en cause enfin l'objectif de pouvoir assurer l'accessibilité aux équipements suivant le principe de deux accès principaux de et vers l'E411 et la N25 ainsi qu'un accès vers le Chemin de Vieusart et lequel sera comme prévu par le SOL, réservé à des catégories limitées d'usagers.
- On relèvera que l'accès retenu peut se combiner avec l'objectif 5.5.6.11 – Développer un axe structurant principal - qui précise que *« Il conviendra de dimensionner les voiries internes au site de manière à ne pas provoquer des remontées de files sur les grands axes, et en positionnant les accès en prenant en compte les besoins de longueurs d'entrecroisement sur la N25 et la E411. »*.

L'accès tel que projeté nécessite la réalisation d'infrastructures plus conséquentes, lesquelles prennent entièrement place en aire d'habitat au SOL, soit en dehors des aires dévolues aux espaces verts.

En conséquence, la première condition de l'article D.IV.5 est respectée.

**b) Le projet, avec cet écart, contribue à la protection, à la gestion ou à l'aménagement des paysages bâtis et non bâtis.**

**b.1. Suivant ce qui est précisé dans le SOL de référence, les lignes de force du paysage peuvent être décrites de la manière suivante :**

- La N25 et l'autoroute E411 au sud ;
- Un relief marqué par une dénivellation de + de 20m entre le nord-ouest et le sud-est ;
- D'un Thalweg au nord du site à proximité de la zone d'habitat ;
- De la zone tampon au nord longeant le quartier résidentiel situé en bordure du périmètre du projet et ;
- Le bois du châtaignier repris en aire d'espaces verts paysagers au plan d'affectation du SOL.

**b.2. En situation existante, le site n'est concerné par aucun périmètre d'intérêt paysager (PIP), qu'il soit réglementaire (indiqué au Plan de Secteur) ou indicatif (périmètre ADESA).**

Nous pouvons par ailleurs reprendre différents passages de l'étude d'incidence sur l'environnement pour décrire le paysage en situation existante (EIE, Partie C (Analyse environnementale), Chapitre 1. Cadre bâti, patrimoine et paysage, point 1.2.1.) :

- *« Le site, tout comme la commune de Wavre, est repris dans l'ensemble paysager des vallonnements brabançons. »*
- *« Il se compose de bois sur les pentes les plus fortes, quelques poches agricoles et une urbanisation intense avec des habitats groupés. »*



- « Le périmètre est peu visible depuis l'extérieur du site, des écrans boisés étant présents sur ses bordures sud, ouest et nord. Il est ainsi masqué depuis les axes E411 et N25, et depuis les zones résidentielles de Bierges et du sud de Wavre situées au nord du périmètre. Les écrans végétaux donnent au site une ambiance plus paisible et plus naturelle, laissant l'impression que les axes routiers sont plus lointains qu'ils ne le sont en réalité. »
- « Bien que peu visible depuis les voies d'accès, le site présente un intérêt paysager étant donné la zone végétalisée importante qu'il représente grâce à sa proximité directe avec les lotissements et sa localisation en amont des axes routiers majeurs (lui permet-tant d'être réellement inscrit physiquement dans l'ensemble urbain de Wavre qui est encadré par plusieurs grands axes routiers). »
- « Le terrain est vallonné. Le Thalweg présent sur le site dans la parcelle cadastrale 109A est un élément d'intérêt paysager notable, car il offre une perspective ascendante en direction du centre du site. »
- « Le site surplombant la Venelle des Amandiers, il offre certaines perspectives sur le quartier résidentiel notamment depuis la lisière de la zone boisée. »
- « Comme illustré, le paysage au sein du site lui-même est un mélange de paysage agricole et de paysage forestier assez ouvert avec des perspectives visuelles sur le quartier situé au nord. Depuis la partie haute du site, la vue est d'ailleurs assez dégagée et l'on peut apercevoir à l'horizon les bâtiments du zoning de Wavre-Nord. »

**b.3. Au niveau de ses incidences sur le paysage, le projet envisagé a été conceptualisé pour composer ou structurer les lignes de force du paysage.**

Sur le principe, l'implantation des équipements hospitaliers (voiries, parkings, domaine du blé reconverti) de manière linéaire le long de la N25, l'implantation de l'hôpital au centre de l'aire dédiée aux services publics et équipements communautaires ainsi que la structure dégressive des gabarits du sud au nord du site permettent de :

- Respecter autant que possible le relief et la topographie du site et ses particularités de manière intégrer l'hôpital dans le paysage et à limiter l'impact visuel de ce dernier sur les quartiers voisins ;
- Maintenir le bois du châtaignier ;
- Maintenir le Thalweg ;
- Renforcer la zone tampon située au nord.

Nous pouvons relever de l'évaluation des incidences du projet les appréciations suivantes (EIE, Partie C (Analyse environnementale), Chapitre 1. Cadre bâti, patrimoine et paysage, point 1.4.) :

- Concernant l'implantation générale des équipements, « Une importance est donnée à l'intégration des différents éléments bâtis et des réseaux de communication du projet afin de tenir compte de la topographie et de la végétation existante. Les cheminements routiers et cyclo-pédestres s'implantent dans cette logique.
- Le nouveau projet entraînera des modifications plus ou moins importantes du relief naturel du sol au centre du site par l'implantation du bâti, l'emprise des voiries et des parkings. »

- Concernant la modification du relief et de la végétation, « Les terres provenant des déblais suite aux excavations, seront replacées au maximum sur le site pour limiter leur déplacement vers des endroits de stockage. Elles seront remplacées par la création de merlons (sortes de talus de terre), en particulier dans la zone tampon au nord », en cours d'aménagement. « Cela permettra de diminuer l'impact visuel du socle du bâtiment sur le paysage et les vues sur et vers les parcelles voisines.
- Concernant la zone tampon au nord : « (...) Au nord, une zone tampon est en cours d'aménagement conformément aux prescriptions du SOL (recul imposé de 20 m à 30 m dans le SOL, zone mise en œuvre de 40 à 80 m dans le projet), comme aire d'espaces verts intégrant des éléments végétaux et la continuité de la promenade cyclopédestre (nouveau tracé du chemin existant dans le pré). Son relief sera modifié par rapport à l'existant afin de contribuer au masque végétal pour les habitations au nord du site, lequel conservera la majorité des plantations existantes et sera augmenté. Le volume déblayage/remblayage est équilibré (dans la zone tampon uniquement), de telle sorte que toutes les terres resteront sur site. Quelques dépressions et noues seront modelées pour stocker l'eau lors d'épisodes pluvieux importants. (...) Par ailleurs, il est prévu l'abattage de 3 arbres de 7m de haut et de buissons ainsi que la plantation de 88 arbres (espèces indigènes ou naturalisées) dont la hauteur finale maximale s'établit entre 8 et 40m : érable, bouleau, charme, châtaignier, pin, merisier, chêne, saule, sorbier, tilleul. Des buissons et arbustes compléteront ce paysage, ainsi que des haies bocagères (refuges de biodi-



versité). Les zones enherbées comprendront une diversité de fleurs indigènes. La taille lors de la plantation des arbres sera de 5 à 6m. ».

- « (...) Sur la partie sud, côté N25, les volumes de l'hôpital et les plantations qui l'accompagnent conserveront une dominante horizontale, c'est-à-dire plus étalé en longueur qu'en hauteur. Le talus le long de la A4/E411 sera modifié en fonction de la nouvelle bretelle et sera replanté pour conférer une dominante végétale dans cette zone particulièrement consacrée aux voiries. »
- « (...) Le bois des Châtaigniers sera intégralement conservé (comme prévu dans le SOL), ainsi que les arbres en bord du site, permettant de conserver un écran végétal majeur entre le site de l'hôpital et les zones d'habitation au nord-est. »
- « (...) La proposition d'implantation vise à conserver au maximum le Thalweg. La végétation existante sera maintenue et renforcée par endroits afin de garantir un maillage écologique. La périphérie aux habitations et au bois sera préservée. Au sud-est, le talus du Thalweg sera complètement préservé de ses éléments ligneux et garantira la préservation du bois des Châtaigniers et de son habitat. »
- « (...) L'ensemble des espaces extérieurs autour de l'hôpital comportent des aménagements paysagers, environnementaux, de gestion des eaux et des flux, ... Un sentier piéton permet de faire le tour du site et notamment, de se promener dans la zone de parc au nord du site, à proximité de la zone tampon. Cette barrière végétale permet de procurer des vues agréables et propices à la détente depuis et autour de l'hôpital. (...) ».

**Au niveau de la volumétrie des bâtiments**, comme le relève également l'étude d'incidences sur l'environnement, il n'est pas contesté que la volumétrie générale du projet est imposante en raison de l'emprise au sol du bâtiment principal, qualifiée de «*franche et massive*».

Cependant, une attention est portée à diminuer progressivement les volumes selon la pente du terrain pour limiter la perception de hauteur du bâtiment. «*La distinction d'un pavillon pour deux des services de l'hôpital (administration et psychiatrie) permet de garder une échelle humaine de transition entre les volumes du lotissement et l'hôpital.* » (EIE, Partie C (Analyse environnementale, Chapitre 1. Cadre bâti, patrimoine et paysage, point 1.4.2,a) :

**Les façades du bâtiment principal** seront lues en raison de la distinction de matériaux comme un socle (R-2 et R-1) surmonté d'un niveau (RDC) puis d'étages (R+1 à R+3). Ces derniers s'inscrivent dans des tons neutres (blanc, ardoise, terre).

Plusieurs possibilités de matériaux sont étudiées pour marquer les étages. Les niveaux en sous-sol auront une teinte marron issue d'un parement en brique, figurant l'ancrage au sol (visibles sur les façades nord, est et ouest du bâtiment). Les ouvertures seront verticales et ordonnancées de manière régulière.

**Concernant l'impact du déplacement de l'accès vers le carrefour de Vieusart (écart)**, il a été jugé par l'étude d'incidences sur l'environnement que : « (...) l'absence de la création de bretelle permettrait de renforcer le masque végétal entre les voiries passantes (N25 et E411) l'hôpital, améliorant quelque peu la qualité paysagère. Pour le reste, cette alternative ne modifie que peu les aspects urbanistiques

et paysagers du projet. » (EIE, Partie 3C (Analyse environnementale), Chapitre 1. Cadre bâti, patrimoine et paysage, point 1.5.3.).

**b.4. En conclusion**, si la perception visuelle depuis les quartiers environnants sera à certains endroits (identifiés par l'EIE) importante compte tenu essentiellement du vallonnement du périmètre et du dénivelé du site, le projet de par sa recherche de conception n'est pas de nature à compromettre notablement les aspects les plus significatifs ou caractéristiques du paysage tel que préexistant.

Il en va également de même concernant la gestion et l'aménagement de ce paysage, et ce compte tenu de l'ensemble des actions prises par le maître d'ouvrage dans une perspective de développement durable (Note descriptive - volet C - Aspects environnementaux / Intégration dans le site / Faune et flore).

En conséquence, la seconde condition de l'article D.IV.5 est respectée.





## CHAPITRE 2 :

### Conformité du projet au Guide régional d'urbanisme – Chapitre 4 :

**Règlement général sur les bâtisses relatif à l'accessibilité et à l'usage des espaces et bâtiments ou parties de bâtiments ouverts au public ou à usage collectif par les personnes à mobilité réduite.**



Dans le cadre du projet, il est sollicité une dérogation sur pied de l'article D.IV.12 et 13 du CoDT.

## 1. RAPPEL DE LA RÈGLE

Suivant l'article D.IV.12 du CoDT : « *Un permis ou un certificat d'urbanisme n°2 peut être octroyé en dérogation aux normes d'un guide régional d'urbanisme.* »

Suivant l'article D.IV.13 du CoDT : « *Un permis ou un certificat d'urbanisme n°2 peut être octroyé en dérogation au plan de secteur ou aux normes du guide régional d'urbanisme si les dérogations :*

- *1° sont justifiées compte tenu des spécificités du projet au regard du lieu précis où celui-ci est envisagé ;*
- *2° ne compromettent pas la mise en œuvre cohérente du plan de secteur ou des normes du guide régional d'urbanisme dans le reste de son champ d'application ;*
- *3° concernent un projet qui contribue à la protection, à la gestion ou à l'aménagement des paysages bâtis ou non bâtis. »*

Le GRU – Chapitre 4 : Chapitre 4 - Règlement général sur les bâtisses relatif à l'accessibilité et à l'usage des espaces et bâtiments ou parties de bâtiments ouverts au public ou à usage collectif par les personnes à mobilité réduite, stipule quant à son champ d'application (article 414, § 1<sup>er</sup>.) que « *le présent chapitre s'applique aux actes et travaux soumis à permis d'urbanisme en vertu de l'article 84,*

*§ 1<sup>er</sup> (lire article D.IV.4 alinéa 1<sup>er</sup> du CoDT), et relatifs aux bâtiments, parties de bâtiments ou espaces suivants :*

*(...)*

*2° les hôpitaux et cliniques ;*

*(...)* »

## 2. IDENTIFICATION DE LA DÉROGATION

La note descriptive – volet D contient une description exhaustive des mesures prises dans le cadre de la conception du projet et concernant l'adéquation du projet au regard de l'accessibilité et à l'usage des espaces et bâtiments ou parties de bâtiments ouverts au public ou à usage collectif par les personnes à mobilité réduite. Nous renvoyons notamment au tableau y figurant et récapitulant (voir note descriptive, volet D).

Nous identifions dans le cadre du projet hospitalier une dérogation par rapport à la norme fixée à l'article 415/2 du Règlement, ce dernier précisant que :

*« Toutes les portes extérieures et intérieures des locaux présentent un libre passage de 85 centimètres minimum. L'usage exclusif des portes à tambour est interdit.*

*La longueur du mur situé dans le prolongement de la porte fermée, du côté de la poignée, est de 50 centimètres minimum.*

*Les sas, les couloirs et les dégagements présentent une aire de rotation de 1,5 mètre minimum hors débatement de porte éventuel. »*

## 3. JUSTIFICATION DE LA DÉROGATION AU REGARD DES CONDITIONS DE L'ARTICLE D.IV.13 DU CODT

### 3.1. Le non-respect de la prescription 415/2 est justifié compte tenu des spécificités du projet au regard du lieu précis où celui-ci est envisagé

Dans la grande majorité des cas, la longueur du mur située dans le prolongement de la porte fermée respecte les 50 cm afin de permettre à une personne en chaise roulante d'accéder à la béquille d'ouverture.

Cependant, cette exigence ne peut être suivie pour l'ensemble des locaux dès lors que pour certains de ceux-ci, pour des raisons d'usage et/ou de contraintes structurelles, il n'est pas possible de la mettre en œuvre.

On relève principalement les cas suivants (sans être exhaustifs) :

- Pour les cages d'escaliers : logiquement les cages d'escalier ne sont pas équipées pour des personnes en chaises roulantes, même si l'ensemble des autres prescriptions sont suivies (cfr art 415/3) et permettent leur utilisation par d'autres personnes en handicap. La circulation des personnes en chaises est donc assurée, en temps normal, par les ascenseurs (visiteurs et personnel) et, en évacuation d'urgence, en transitant d'un compartiment coupe-feu vers un autre compartiment coupe-feu.



- Les logettes sanitaires et cabines de déshabillage : compte tenu du nombre de logettes et de cabines nécessaires pour l'ensemble du projet, il n'est pas économiquement réaliste de les concevoir toutes en mode PMR. Dans ces cas, sont prévues des logettes spécifiques (tant pour le personnel que pour le public) et des cabines (pour les patients) adaptées permettant à une personne en chaise d'accéder et d'y manœuvrer (aire de giration de 150 cm).
- Espaces techniques au R-2 et au R+4 : le travail de manutention des groupes de ventilation et autres équipements techniques est difficilement gérable par des personnes en handicap physique, en particulier, le local technique au R-2, situé 150 cm plus bas que le restant du plateau, accessible uniquement par des escaliers. Celui du R+4 peut néanmoins être accédé par un ascenseur de service.
- Locaux du personnel : les quelques locaux destinés au personnel qui dérogent à la règle sont en majeure partie ceux des techniciens de surface pour lesquels il est nécessaire de manipuler des outils de travail tels des chariots de nettoyage et autres accessoires d'entretien physique (réserves, utility sales, stockages, ...).
- Locaux médico-techniques aigus : pour des raisons d'usage pratique pour le personnel soignant, les salles d'opération et quelques chambres middle-care (au R-1), les chambres de l'hôpital de jour (au R0) et les chambres de la néonatalogie sont prévues avec des portes coulissantes. La prise manuelle est alors assurée soit par des cuvettes encastrées soit automatique.

Par conséquent, la première condition est respectée.

### **3.2. La dérogation n'est pas de nature à compromettre la mise en œuvre cohérente des normes du guide régional d'urbanisme dans le reste de son champ d'application**

La dérogation sollicitée est uniquement liée à des situations et des locaux spécifiques et pour les raisons explicitées ci-dessus et qui tiennent aux nécessités d'une utilisation rationnelle des ressources et locaux. La dérogation concerne effectivement certains cas spécifiques et n'a aucune portée générale, étant limitée par son ampleur.

Le GRU – Chapitre 4, dans les objectifs qu'il fixe n'est en rien dénaturé quant à sa portée et ses objectifs au travers de la dérogation, sollicitée le nouvel hôpital se voulant par ailleurs exemplaire à l'ensemble des mesures prises par ailleurs au regard de ce règlement et ce comme explicité dans le cadre de la Note descriptive – volet D, et valant tant pour le stationnement, que les accès ou encore, les circulations, l'utilisation des locaux et l'évacuation de ceux-ci, conformément au Guide d'aide à la conception d'un bâtiment accessible (Edition CAWaB 2020).

De même, elle n'est pas de nature à altérer la volonté du demandeur et sa capacité à pourvoir fondamentalement à l'accueil tant des visiteurs que du personnel PMR. Pour les cas où la disposition de l'article 415/2 ne peut être strictement respectée, ces personnes disposeront également d'un accompagnement médical qualifié.

Par conséquent, la deuxième condition est respectée.

### **3.3. La dérogation concerne un projet qui contribue à la protection, à la gestion ou à l'aménagement des paysages bâtis ou non bâtis.**

Comme démontré plus haut lors de la justification de l'écart à la carte d'orientation du SOL, la dérogation concerne bien un projet qui entend s'intégrer de manière optimale à son environnement étant entendu qu'elle n'a en elle-même aucune incidence particulière à cet égard, compte tenu de sa nature.

En conclusion de ce qui précède, la demande de dérogation est admissible au regard des exigences du CoDT.