OBJET

Cette note présente plusieurs observations personnelles concernant la demande de permis intégré introduite par la SPRL PROLOGE pour un projet à établir rue de Leumont à 4520 WANZE.

Le projet consiste en la démolition d'anciens entrepôts et la construction d'un immeuble mixte composé de 40 appartements répartis en 4 bâtiments, d'une zone commerciale d'une superficie brute de 2.120 m², 1120 m2 de bureaux occupant les étages des commerces, de 75 emplacements de parking extérieurs et 88 emplacements de parking intérieurs.
La partie commerciale du projet consiste en l'extension d'un ensemble commercial existant, dont la surface commerciale nette passerait de 3.932 m² à 5.769 m², et qui verrait l'implantation d'une halle alimentaire, d'une boulangerie et d'un magasin de vélo.
Une voirie établirait une liaison entre la rue de Leumont et l'espace commercial.
Une modification (élargissement) de la rue de Leumont fait partie du dossier de demande.

COMMENTAIRES SUR L'IMPLANTATION

Observation : Le projet présente une densité de logements trop importante par rapport à son environnement immobilier et routier.

L'auteur du projet prétend à une *densité cohérente avec la situation du terrain sur la base de la proximité du centre, des services et des transports en commun*[1] mais il ne tient pas compte de manière raisonnable de la densité des quartiers attenants dans lequel le projet souhaite s'insérer.
Le projet présente une densité de 41 logements/ha[2], soit **une densité très largement supérieure aux densités des quartiers attenants** : au Nord, le quartier Leumont–Tirlemont avec une densité évaluée à 24 logements/ha, et à l'Est, le quartier Gonthier – Maillard avec une densité évaluée à 15 logements/ha[3].

Cette densité élevée a immanquablement un **impact sur le nombre de véhicules en mouvement** (sur une voirie déjà surchargée) et demandant des **places de stationnement.**
L'impact sur la circulation ne peut être qualifié de minime sans revoir
- l'évaluation des mouvements de véhicules, qui est incomplète et erronée ;
- la comptabilisation des places de stationnement, qui est biaisée.

Une adaptation de l'implantation propre à réduire la densité permettrai également
- de remédier à la disposition de parkings inadéquate côté rue de Leumont;
- d'inclure un espace vert ;
- de positionner différemment la terrasse extérieure en liaison avec la halle ;
- d'inclure une liaison piétonne entre le quartier Charles Gonthier et les commerces de proximité.

[1] Notice d'évaluation des incidences sur l'environnement, page 10.
[2] Si l'emprise logements est complétée comme il se doit par 10% de surface en espace vert : 36 logements/ha.
[3] Evaluations sur base d'extraits du plan parcellaire cadastral. La densité minimum est de 15 logements /ha pour les nouveaux ensembles de logements dans la zone d'habitat concernée au SDC.

COMMENTAIRES SUR LE STATIONNEMENT

UN NOMBRE ELEVE D'EMPLACEMENTS : POUR QUI EXACTEMENT ? OU EXACTEMENT ?

Observation : L'auteur de projet dispose un nombre élevé de places de stationnement, en surface et en sous-sol, sans donner une vue claire, cohérente et motivée du nombre de places, de leur répartition, de leur destination en fonction du public cible et de la crédibilité de leur utilisation effective.

- Il y a un flou préjudiciable au fonctionnement et à la viabilité du projet concernant la répartition des emplacements de stationnement et leur utilisation par les différentes fonctions.
- Il y a une double comptabilisation des emplacements de stationnement côté rue de Leumont.

Plus globalement, le projet devrait aborder l'application du RCU concernant le nombre d'emplacements pour les habitants et les employés en mettant ce nombre en balance avec l'analyse d'éléments concrets concernant
- l'implantation pro active d'un système de véhicules partagés
- l'implantation pro active d'un système de vélos à assistance électrique partagés
- l'attractivité des places vélos (à couvert au rez-de-chaussée, alimentation électrique pour recharge des batteries, compatibilité avec les vélos « long tail » et les vélos cargo,…)

LES EMPLACEMENTS VOITURES POUR LES CLIENTS ET EMPLOYES DES NOUVEAUX COMMERCES

Le projet jouit également de 161 emplacements (…) soit une place de parking pour 35,8 m2 de surface commerciale nette, ou encore 27,9 places pour 1.000 m2 de surfaces commerciales nettes. Sur les 161, 91 sont déjà existantes et 70 sont prévues par le projet (…)[4]

Observation : Cette comptabilisation est contestable.
Les 161 emplacements, en fait dédiés aux logements, bureaux et nouveaux commerces, sont utilisés pour établir un ratio de stationnement pour l'ensemble du pôle commercial Aldi + nouveaux commerces (5770 m2).

Observation : Qu'en est-il si 70 places sont effectivement dédiées à la partie commerciale ?
La barrière placée à l'entrée de la voirie intérieure conduit à une partition des 73 emplacements de stationnement projetés en surface.
Les 43 emplacements en surface situés le long de la voirie en aval de la barrière sont dédiés et accessibles aux clients. Dès lors :
- 27 places de stationnement clients sont à trouver « quelque part ».
- cela implique l'utilisation quasi « obligatoire » du stationnement en sous-sol pour les résidents et pour les employés des bureaux et des commerces.

→ Clarifier la comptabilisation des places de stationnement, leur répartition et leur utilisation attendue en fonction des publics cibles.

[4] Demande de permis intégré – page 56

→ Expliciter s'il y a des règles d'utilisation en pratique des 161 places de stationnement.
Entre les usagers de la voirie, les clients des commerces, les employés des commerces, les résidents, les visiteurs des résidents et les employés des bureaux, qui *doit*, qui *peut* faire quoi ?
Comment ça marche ?
→ Analyser la crédibilité de cette répartition en fonction du comportement habituel des usagers.
→ Expliciter tout accord de principe ou projet de convention pour l'utilisation du parking Aldi (accès et/ou stationnement) par les usagers des nouveaux commerces.

UNE DOUBLE COMPTABILISATION DES 17 PLACES

17 places de stationnement extérieur situées rue de Leumont sont cédées à la commune. Ces places rendues publiques permettront de fluidifier le trafic dans la rue de Leumont et permettront d'éviter le parking sauvage.[5]

Observation: les 17 places de parking dites cédées au domaine public sont en fait comptabilisées dans le quota des 60 places de parking dédiées aux habitants des appartements.[6]

Les 17 places ne peuvent être comptabilisées à la fois comme une parade nécessaire visant à atténuer le problème existant de mobilité lié au stationnement public dans la rue de Leumont et susceptible d'être aggravé par le projet immobilier, **ET** comme places de stationnement nécessaires pour les habitants ou visiteurs des nouveaux logements de ce même projet immobilier[7].

Ce volume de parking 100% public est à soustraire des 60 places figurant au projet PROLOGE, ce qui, avec 43 places restantes, correspond suivant le RCU à **28 logements**[8].

→ Clarifier le nombre et le statut des places de parking (100% public et dédié habitants/visiteurs).
Démontrer l'adéquation avec la contrainte de fluidité de circulation rue de Leumont.
Démontrer le respect du nombre minimum d'emplacements requis suivant le RCU.
Adapter le nombre de logements si requis.

LES EMPLACEMENTS VOITURES POUR LES HABITANTS DES NOUVEAUX LOGEMENTS

« Pour les habitants des bâtiments B1 et B2, 10 places de parking extérieures sont accessibles depuis la rue de Leumont »[9].

Observation : la proportion de 10 places de parking réservées du côté des blocs B1 et B2 n'est pas cohérente avec la proportion de 60 places pour l'ensemble des 40 logements projetés.
Dans la configuration proposée seuls quelques habitants peuvent obtenir une place réservée. Sauf indication contraire, les autres habitants ne sont pas contraints d'utiliser les places en sous-sol ou les places le long de la voirie interne du côté des blocs B3 et B4.
Leurs visiteurs ne le peuvent d'ailleurs pas du fait de la barrière d'accès à la voirie.

[5] Formulaire général de demande permis environnement et permis unique : 1ière partie – présentation générale – 1.5 Urbanisme – page 22 et 2ième partie – effets du projet sur l'environnement – page 39
[6] Notice d'évaluation des incidences sur l'environnement – page 3
[7] Règlement Communal d'Urbanisme – nombre minimum d'emplacements pour les logements particuliers ou groupés : AD4 – 1,5 emplacement
[8] Ce qui ramènerait la densité à 28 logements/ha (ou 25 logements/ha si 10% d'espace vert complémentaire)
[9] Effets du projet sur l'environnement – page 39

Il faut donc craindre à juste titre un report sur les 17 emplacements cédés à la commune.
Cela annihilera *de facto* l'intérêt du dispositif imaginé pour fluidifier le trafic de la rue de Leumont.

→ Modifier l'implantation pour obtenir une répartition plus cohérente des emplacements de stationnement habitants/visiteurs nécessaires au projet PROLOGE suivant le RCU afin d'éviter un report vers le stationnement 100% public.

UN PARKING MAL IMPLANTE LE LONG DE LA VOIRIE

« 17 places de parking seront cédées à la commune pour offrir plus de stationnement aux habitations de la rue de Leumont et éviter le parking sauvage. »

Observation : L'implantation des places de parking à front de rue est mise en œuvre de manière impropre à atteindre le but d'améliorer la mobilité et elle nuit à la sécurité des usagers.

L'implantation perpendiculaire des emplacements n'est pas adaptée dans le cas présent :

- Ce type d'implantation est plutôt d'usage là où la circulation est réduite : aux parkings des supermarchés ou aux garages.
L'implantation perpendiculaire à la chaussée implique des **manœuvres de véhicules sur la chaussée** (déport nécessaire du côté opposé à l'emplacement ou manœuvre de marche arrière) ce qui nuit à la fluidité du trafic et rend la manœuvre difficile lorsque la circulation est dense, voire impossible lorsqu'une file est à l'arrêt[10].

- L'implantation perpendiculaire **multiplie les sources de danger pour les piétons,** exposés à autant de **traversées de trottoir** que d'emplacements[11], un véhicule pouvant quitter d'un coup son emplacement.

- **Les enfants se trouvent exposés au trafic** lorsqu'ils embarquent ou débarquent du véhicule.

Une implantation en épi avec voie d'accès et de manœuvre séparée du trottoir est plus adaptée car apte à répondre aux critères de sécurité des piétons et de fluidité du trafic :

- Le nombre de points d'accès et de sortie est limité.
- La zone de manœuvre est hors chaussée et trottoir.
- La zone de manœuvre peut servir de zone taxi ou dépose colis sans nuire au trafic.

De plus, dans le cas de la rue de Leumont,

- Le demi-tour est possible au rond point situé à quelques mètres.

→ Opter pour une implantation avec UNE zone de manœuvre commune, séparée de la chaussée et du trottoir, avec UN système d'accès commun.

[10] La situation de la circulation rue de Leumont est explicitée en annexe.

[11] Dans le cas de l'implantation projetée : 19 traversées ! (17 places de parking perpendiculaires à la rue + entrée/sortie du parking B1 B2 + entrée résidents et bureaux).

→ S'il s'agit d'une condition fixée par l'autorité compétente pour la voirie, alors la condition devrait préciser et motiver un type d'implantation de places de parking plus adapté et plus sûr.

Figure 1. Exemple d'implantation adéquate le long d'une chaussée, avec stationnement en épi.

<u>ABSENCE D'ESPACE VERT</u>

Observation: le projet ne comporte pas d'espace vert ouvert.

Le projet d'implantation ne donne pas d'indication très claire concernant l'accès au patio ou « *jardin intérieur prévu au sein du projet* ».
Rencontrer le besoin de logements par des appartements va de pair avec la nécessité d'espace vert de proximité accessible aux habitants de tous les étages des différents immeubles.
Un accès libre et une proximité immédiate sont favorables à limiter les mouvements.
Pour un projet d'habitat groupé dans la zone d'habitat concernée[12], 10% devraient être consacrés aux espaces verts, soit 1200 m^2.

→ Intégrer au projet un espace vert.

La partie côté Sud Est laissée à l'abandon, d'environ 2200 m^2 offre une opportunité d'espace vert et de détente pour les habitants des futurs appartements et pour les employés des commerces ou des bureaux.

[12] Zone d'habitat périphérique à Wanze Centre prioritairement résidentielles avec densité moyenne selon le Schéma de Développement Communal et plan d'affectation de la commune de Wanze.

C'est aussi une opportunité d'espace convivial extérieur, comme valeur ajoutée pour le projet commercial, car
- mieux orienté que le projet de terrasse à l'arrière de la halle, côté patio et donc source de nuisances pour les habitations ;
- susceptible de retenir la clientèle.

Le projet étant présenté comme permettant de *s'insérer adéquatement au cadre de vie du quartier,*[13] il serait opportun que les habitants des 30 maisons du quartier Charles Gonthier puissent avoir un accès direct à cet espace ainsi qu'au centre commercial via un chemin piétonnier équipé. Voir observation Accès Piétons.

COMMENTAIRES SUR LA MOBILITE

UNE VUE STEREOTYPEE

Observations : L'étude s'en tient aux moyens de transport classiques, avec une prééminence pour la voiture, sans prendre en compte la flexibilité offerte par les modes de mobilité alternatifs.

Les moyens alternatifs (voiture partagée, vélos à assistance partagés, …), en complément des transports publics et du taxi, favorisent une meilleure utilisation de l'espace public et aussi la mixité des catégories d'habitants.
Le budget voiture pèse lourdement sur le pouvoir d'achat d'un ménage**.**
Le système partagé combine la mobilité pour ceux qui ont encore besoin d'une voiture et une solution financière plus flexible et plus supportable en combinaison avec la location ou l'achat de l'appartement. Ce système permet également de limiter le nombre d'emplacements de parking.

→ Proposer des aménagements ou toute disposition pour l'installation différée de dispositifs en matière de mobilité partagée.

VEHICULES ELECTRIQUES

Observation : Il n'y a pas d'indication concernant les futurs emplacements et la faisabilité de raccordement de bornes de recharge de batterie de véhicule électrique au droit des parkings en surface ou en sous sol.
Il y a un risque de faire supporter à la collectivité des travaux ultérieurs et les nuisances associées.

→ Statuer et compléter l'information (notice d'évaluation des incidences sur l'environnement).

Observation : L'évaluation des mouvements de véhicules n'est pas en rapport avec le plan de circulation

Le tableau 2.6. « *Effets liés à la circulation des véhicules* [14]» doit être plus explicite.

Ce tableau est censé indiquer un nombre de mouvements de véhicules.
Les valeurs indiquées correspondent plutôt à l'estimation du nombre de véhicules en place.

[13] Demande de permis intégré – page 60
[14] Effets du projet sur l'environnement – page 39

Le nombre de mouvements (entrées/sorties) estimé pour 40 logements devrait au moins être de 40 x 2,5 soit 100 mouvements au lieu de 60.

Le tableau est global et ne tient pas compte de la répartition et de la fréquence des mouvements entre les deux zones de circulation (en entrée principalement rue de Leumont et en entrée/sortie par le centre commercial).

Le projet ne fournit pas de comptabilité des mouvements actuels en entrée/sortie du centre commercial. Le projet n'évalue pas l'impact de l'ajout des mouvements de véhicules de nouveaux habitants et des clients des nouveaux commerces sur le fonctionnement du carrefour de la rue Marie Guisse et de la chaussée de Tirlemont.

Les mouvements peuvent être déjà très intenses en entrée/sortie du centre commercial Aldi-Extra-Zeeman, en particulier le samedi.
Les mouvements de véhicules de nouveaux habitants (en sortie) et des clients des nouveaux commerces (boulangerie, halle alimentaire,… du projet PROLOGE) (en entrée/sortie) vont s'ajouter à cette situation.

Figure 3. Carrefour rue Marie Guisse – chaussée de Tirlemeont

→ Revoir le tableau 2.6 en explicitant les différents mouvements répartis suivant les deux zones de circulation, jours et horaires.

→ Evaluer l'impact de l'ajout des mouvements de véhicules de nouveaux habitants et des clients des nouveaux commerces sur le fonctionnement du carrefour de la rue Marie Guisse et de la chaussée de Tirlemont.

MOBILITE DOUCE

« *de nombreux aménagements pour la mobilité douce ont été prévus* »[15]

Observation : Les solutions de mobilité douce ne sont pas réellement développées dans le projet.

- Le projet laisse la place belle à la voiture.
- Le projet s'en tient à la situation actuelle pour la mobilité piétonne qui reste peu attractive en l'absence d'aménagements complémentaires.
- L'évolution de la mobilité vélo n'est pas prise en compte.

PIETONS : UNE SITUATION A AMELIORER

« *la localisation en plein centre de Wanze laisse supposer que les déplacements piétonniers seront favorisés* »[16]
Rien n'est moins sûr puisque le projet s'en tient à la situation actuelle pour les piétons.

Observation : L'implantation en elle-même est *a priori* favorable à la mobilité piétonne, mais le projet se contente de la situation existante des abords, inégalement sûrs en l'absence d'aménagements complémentaires, ce qui nuit à l'attractivité.

Les nouveaux commerces, boulangerie et halle alimentaire, sont de nature à drainer une nouvelle clientèle de proximité.

Les voies d'accès énoncées pour les personnes sont *« via la rue de Leumont ou via le chemin d'accès entre la rue Sous les Roches et la chaussée de Tirlemont* »[17]
L'étude se limite toutefois à l'accès des personnes à partir de la chaussée de Tirlemont[18], ayant explicitement recours à l'accès par le parking du centre commercial Aldi [19] - comme pour les voitures- négligeant d'étudier l'accès des personnes par la rue de Leumont.

Accès des piétons à partir de la chaussée de Tirlemont via le centre commercial Aldi

Il y a, à partir de la chaussée de Tirlemont en face du SPAR, une courte section de trottoir entre parterres, donnant accès à la zone de parking du centre commercial Aldi.
On peut voir des piétons traversant la chaussée de Tirlemont entre le SPAR et le site ALDI sans faire le détour par le passage piétons du carrefour situé à 70 mètres.

Le projet ne cite pas d'aménagement particulier visant à sécuriser la circulation des piétons sur le parking du centre commercial Aldi, sujet à d'intenses mouvements de véhicules.
Les trottoirs de la rue Marie Guisse s'arrêtent net à l'entrée du parking.

[15] Effets du projet sur l'environnement – page 40.
[16] Effets du projet sur l'environnement – p.44
[17] Notice d'évaluation des incidences sur l'environnement – page 10
[18] Demande de permis intégré ; iv Contribution à une mobilité plus durable – page 53
[19] Demande de permis intégré – page 61.

Figures 4 et 5. Passage à partir de la chaussée de Tirlemont. Parking Aldi.

AUTRES ACCES PIETONS

Observation : L'auteur de projet n'évalue pas l'accès piétonnier des clients aux nouveaux commerces à partir des zones de chalandise situées à proximité immédiate, côtés Nord (rue de Leumont) et Est (quartier Gonthier).

L'allée créée au départ de la rue de Leumont est un avantage pour les habitants des quartiers Nord et Est qui pourraient ainsi rejoindre directement les commerces de proximité, sans compter les nouveaux habitants et les employés qui rejoindraient à pied leur appartement ou leur bureau.
Malheureusement le cheminement dans la rue de Leumont n'est actuellement pas sûr pour les piétons.

Se reporter à l'annexe 1 consacrée au trafic et au stationnement rue de Leumont.

> L'intrusion des véhicules sur les trottoirs de la rue de Leumont met en danger et décourage les piétons. Sans mesures complémentaires, les clients opteront pour l'usage de la voiture, à contre sens de la stratégie communale de développement durable.

Suivant le Vade Mecum relatif aux implantations commerciales, il s'agit de *garantir une accessibilité adéquate du et vers le projet commercial sans nécessiter une intervention extérieure .*
L'auteur de projet ne considère l'accessibilité par la rue de Leumont que du point de vue des accès motorisés, en abordant la seule question de la fluidité du trafic.
Céder une zone de stationnement à la commune ne résout en rien la question de la sécurité d'accès pour les piétons rejoignant les nouvelles habitations, bureaux et commerces.

→ L'autorité compétente ne doit pas se limiter à la question de la mobilité des véhicules dans la section de voirie concernée par le projet mais doit inclure dans les conditions ou charges relatives à la rue de Leumont les moyens de sécurisation du cheminement des piétons sur la voirie conduisant à l'entré Nord menant aux logements, bureaux et commerces.

→ Dans le cadre de la demande de permis, l'auteur de projet se doit d'aborder avec l'autorité compétente les mesures de protection des piétons sur les voiries d'accès quel que soit le côté par lequel les piétons sont appelés à rejoindre les nouvelles habitations, les bureaux ou les commerces.

Observation : Il n'y a pas d'accès direct pour les piétons depuis le quartier Sous le Roches-Charles Gonthier.
Le nouveau quartier Charles Gonthier compte une trentaine d'habitations.
Aucun accès piéton direct au centre commercial Aldi n'a été créé.
Entre les numéros 16 et 18 de la nouvelle rue Charles Gonthier un double chemin rejoint un sentier (en antenne de la rue de Leumont, numéros 31 et 32), face au terrain joignant la voie de livraison Zeeman. A partir de là, il est opportun et facile de créer un accès direct au centre commercial.

Figures 6 et 7. Côté quartier Gonthier. Voie de livraison Zeeman

→ La demande de permis doit inclure la création d'un accès direct aux commerces de proximité (boulangerie et halle alimentaire) et au centre commercial pour les habitants du quartier Charles Gonthier, via un chemin piétonnier équipé, comme cela peut être demandé comme charge d'urbanisme pour un projet au-delà d'une surface d'1 ha.[20]

[20] Règlement Communal dUrbanisme – page 47 - 2.7.2 – charges d'urbanisme.

LA MOBILITE VELOS - COMMERCES

Voitures : « 70 [places] sont prévues par le projet »[21]
Vélos : « Le projet, prévoyant 34 emplacements de parking pour vélos devant les commerces (…) favorise le mode de transport doux. Vu qu'il s'agit d'achats courants spécialisés non encombrants, il est tout à fait possible de venir faire ses courses en vélo ».[22]

Observation: les emplacements devant les commerces sont trop étriqués pour pouvoir accueillir les vélos cargo.

Les emplacements vélo sont situés entre le trottoir bordant le bâtiment commerce-bureaux et dix places de stationnement pour les voitures. Les emplacements vélos sont non couverts.
Plutôt que le nombre, c'est l'emplacement et la facilité d'accès qui priment pour rendre attractif le recours au vélo pour les courses, en tenant compte de l'évolution du mode de transport en vélo à assistance électrique (vélos cargo).
Le centre commercial existant est quasi dépourvu d'emplacements pour les vélos, à l'exception d'un coin près des caddies Aldi.
L'extension du centre commercial peut suppléer à ce manque.

→ Dans l'attribution et la localisation des emplacements vélos, réserver un espace suffisant pour min. 10% de vélos cargos (0,90 x 2,60 m par emplacement).

LA MOBILITE VELOS – RESIDENTIEL ET BUREAUX

« Le projet, prévoyant (…) 6 boxes pour vélos à disposition du résidentiel »
Le plan d'implantation indique 10 emplacements couverts dans un entrepôt ainsi que des emplacements au sous-sol.

→ Prévoir un nombre d'emplacements vélos correspondant au nombre de chambres, avec 10% d'emplacements pour vélos cargos, ceux-ci étant au niveau rez-de-chaussée.

[21] Demande de permis intégré – page 62
[22] Demande de permis intégré – page 53

ANNEXE 1 **POUR UN ACCES PIETONS SÛR DU CÔTE LEUMONT**

Le projet PROLOGE prévoit

- une allée vers les commerces de proximité partant de la rue de Leumont
- la création de 17 places de parking en bataille en bordure de rue de Leumont
- l'intégration de la zone d'attente à l'arrêt de bus

Le projet prévoit un remaniement du trottoir dans la section face au projet immobilier mais ne s'intéresse pas à la circulation des piétons rue de Leumont.
Du fait du trafic intense et du parking sauvage, la rue de Leumont présente actuellement des caractéristiques dangereuses pour les piétons, que ce soit du côté des numéros 1 à 16 ou du côté des numéros 23 à 29 : pas de trottoir surélevé par rapport à la chaussée mais une bande asphaltée ou avec gravillons sur laquelle les véhicules empiètent et stationnent sans laisser de libre passage.
Il n'y a pas de marquage au sol délimitant les emplacements.[23]

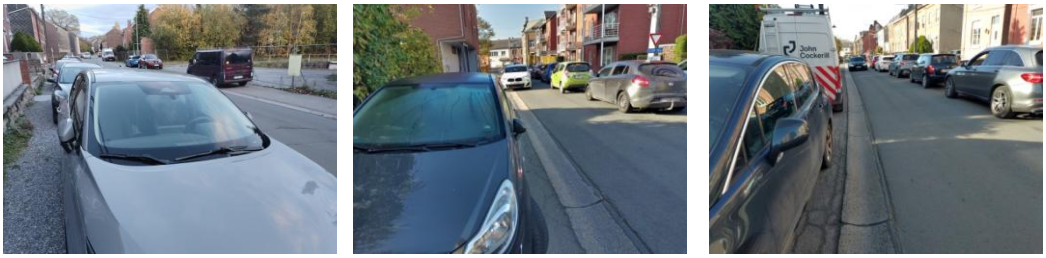

Figure 8. Rue de Leumont

Observation : Le dispositif de parking proposé par le projet conduit à un ensemble dépareillé, inefficace du point de vue de la sécurité des piétons et de la fluidité du trafic.

Sans dispositions complémentaires, la circulation des piétons dans la rue de Leumont restera dangereuse. Pire : le parking de 17 places en bataille aggraverait le danger pour les piétons sans atteindre l'objectif escompté.

Dans la situation antérieure où l'accès des véhicules était toléré sur les 400 mètres carrés de terre-plein privé pour le stationnement et les manœuvres, on pouvait malgré tout observer quantité de véhicules stationnant sur le trottoir des numéros 1 à 16 et forçant les piétons à emprunter la voirie.

Dans la disposition projetée, rien ne va empêcher les nouveaux habitants des appartements (principalement des 20 appartements B1 et B2) d'utiliser les 17 places.

Le report du stationnement des véhicules des habitants des numéros 1 à 16 vers les 17 places en bataille est donc illusoire.

[23] stationner sur un trottoir est considéré comme un stationnement gênant relevant des contraventions de 2e classe

Pour pouvoir prétendre encourager la mobilité douce, il faut prendre les mesures assurant la sécurité et le confort des piétons (parfois avec poussettes).

Mieux vaut **UN trottoir praticable de manière sûre et continue** plutôt que des espaces libres dispersés sur les deux côtés obligeant les piétons à s'exposer sur la chaussée.
Il est plus logique, réaliste et efficace d'opter clairement pour un stationnement autorisé sur un des trottoirs et interdit sur l'autre.

→ Réorganiser les emplacements pour avoir une zone de manœuvre commune et une seule entrée/sortie commune (voir commentaires sur le stationnement, « Un parking mal implanté »).

→ Instaurer et faire respecter une interdiction de stationner entre les numéros 40, 23 et 26 à 29 (côté de l'arrêt de bus).

→ Modifier/équiper le trottoir côté arrêt de bus pour assurer un cheminement sûr et continu pour les piétons depuis le carrefour avec la chaussée de Tirlemont et jusqu'au rond point (côté numéros 40, 23 et 26 à 29).

ANNEXE 2 <u>LE PROJET COMMERCIAL</u>

« *Aucune halle alimentaire regroupant des stands de producteurs locaux n'existe dans le bassin* [24]»

Observation : l'examen des projets locaux de développement ne mentionne pas la Halle de Huy située à 3km.

En 2021 un projet de halle des producteurs a été initié pour la rive gauche de la Meuse, sur le site de l'ancien Mestdagh (pôle synergie - bassin EFE de Huy-Waremme).
Il serait indiqué d'examiner ses caractéristiques et les enseignements qu'il faudrait en tirer pour le projet wanzois.

Observation : Il s'agit de la première halle alimentaire que développe PROLOGE.

Le projet de halle retient le principe de centralisation et de synergie pour la vente de produits locaux, avec possibilité de restauration et « *avec la volonté d'en faire un lieu convivial* »[25].
L'information paraît lacunaire concernant le mode de fonctionnement des artisans et commerçants indépendants locaux qui seraient réunis sous le même toit.
En général, un projet est d'autant plus pérenne lorsque les acteurs appelés à travailler ensemble sont associés dès le départ mais il n'y a pas d'indication allant en ce sens.
Cela peut avoir un impact sur les équipements du bâtiment (espaces frigorifiques communs, toilettes, …) voire sur son implantation.
Difficile dès lors d'évaluer si le projet aura un impact positif sur le tissu commercial existant.

Observation : la surface en avancée des nouveaux commerces est entièrement dédiée aux voitures et fournisseurs, ce qui va plutôt à l'encontre de la volonté de créer un lieu convivial.

Le traitement des abords proposé est similaire au caractère hyperfonctionnel du centre commercial Aldi. Le projet de première halle alimentaire PROLOGE apparaît ainsi inabouti du point de vue convivialité.
→ Toute proportion gardée, s'inspirer de projets ayant réussi une combinaison cohérente et conviviale « halle + abords ».

Fig 2 – Halle de l'Aubrière, Fondettes, Val de Loire (11000 habitants)

[24] Demande de permis intégré – page 59
[25] Demande de permis intégré – page 57.

Observation : L'emplacement de la terrasse associée à la halle, en bordure du patio des appartements pose question.

Le statut d'accessibilité de ce patio n'est pas clair.

→ Clarifier le statut du patio et l'utilisation de cette terrasse afin de pouvoir juger de l'adéquation par rapport à l'objectif annoncé de convivialité.
Voir l'observation relative à l'espace vert.