

F.A.Q. projet Croix de Hesbaye

Table des matières :

Général

1. D'où vient le projet ?
2. Quel est le statut actuel des terrains environnants ?
3. Qu'est-ce qu'un certificat d'urbanisme et quels étaient les projets pour le site SNCB ?
4. Pourquoi choisir le terrain SNCB pour un nouveau projet ?
5. N'y a-t-il pas possibilité de développer le projet sur un autre terrain ?
6. Comment le projet contribuera-t-il au développement économique et social de la Commune et de la Région ?

Environnement

7. Ne détruit-on pas un des derniers espaces naturels sur le territoire de la Commune ?
8. N'y aura-t-il pas une perte de biodiversité située sur un couloir écologique (RAVeL) ?
9. Comment le projet affectera-t-il les ressources en eau (nappes phréatiques, cours d'eau, zones humides) ?

Nuisances

10. Quel est l'impact du projet en matière de trafic routier et stationnement aux abords de la Place de la Gare pendant et après les travaux ?
11. Quelles garanties la Commune offre-t-elle aux riverains en ce qui concerne les nuisances ?

Aménagement des voiries et bâtiments

12. Quelles seront les modifications apportées aux voiries existantes ?
13. Quelle est la vision architecturale et esthétique du projet ?
14. Quelles sont les considérations en matière de durabilité et d'efficacité énergétique pour le nouveau bâtiment ?

Fonctions

15. Quels types d'activités ou de services sont prévus dans le bâtiment de la gare réaménagée ?
16. Quels types d'activités économiques seront développées ?
17. Quel est l'intérêt de construire du logement ?

Gestion de projet et gouvernance

18. Quel est le calendrier prévu pour les différentes phases de développement du projet ?
19. Comment le projet est-il financé ?
20. Quelles opportunités de participation citoyenne seront offertes aux résidents locaux lors de la planification et de la mise en œuvre du projet ?
21. Pourquoi les voisins ne sont-ils pas écoutés alors qu'ils sont contre ?
22. Pourquoi avoir phasé le projet en plusieurs zones ?

Général :

1. D'où vient le projet ?

La Gare de Ramillies est une ancienne gare ferroviaire à la croisée des lignes 142 (Namur à Tirlemont) et 147 (Tamines à Landen) située sur le territoire de la Commune de Ramillies. Mise en service en octobre 1865, cette gare de marchandises (8 voies) et de voyageurs (5 voies) a fermé définitivement dans les années 1970.

Rachetée par des privés, elle fut le siège d'une supérette pendant quelques années. Vendue à nouveau, la Commune de Ramillies a pris contact avec l'Agence de Promotion Immobilière du Brabant Wallon (APIBW) qui a pu la racheter ce qui a permis de la remettre aux mains d'un pouvoir public.

Une convention de mise à disposition de la Commune existe et la Gare sert ponctuellement de salle de rencontre pour la Commune ou pour diverses associations ramilloises telles que l'Épicerie Solidaire.

Le projet vise à restaurer et redonner vie à ce bâtiment dans le respect de ses caractéristiques architecturales.

2. Quel est le statut actuel des terrains environnants ?

Les terrains qui se situent entre le RAVeL et la Gare appartenaient à la SNCB. Celle-ci les a vendus en 2020 par appel d'offres. L'appel d'offres fixait un prix minimal d'un million d'euros.

Ces terrains d'un peu plus de 2,5 hectares se situent au plan de secteur en zone blanche non affectée, mais disposaient d'un certificat d'urbanisme n°2 délivré **en décembre 2018**. Le fait d'être en zone blanche non affectée donne le pouvoir de décision des permis à la Région via le Fonctionnaire délégué. La Commune a remis un avis favorable à l'urbanisation en juillet 2018.

Ces terrains comprennent une servitude de passage reliant la Place de la Gare au RAVeL jouxtant la parcelle vendue et doit être maintenue en tout temps et de manière gratuite. Cet accès doit pouvoir accueillir un trafic piétonnier et cyclable.

3. Qu'est-ce qu'un certificat d'urbanisme et quels étaient les projets pour le site SNCB ?

Un certificat d'urbanisme permet de limiter le risque pour le propriétaire de se retrouver avec un bien difficilement utilisable ou revendable dans l'hypothèse où il serait confronté à un refus de permis **d'urbanisme**. Il donne donc une certaine garantie que le terrain est bien urbanisable.

Le projet octroyé en 2018, dans le CU n°2 prévoyait de **créer 47 logements** de typologie mixte mitoyens ou semi-mitoyens (29 maisons unifamiliales, 9 appartements et 9 duplex) sur le bien sis à l'arrière de la Gare de Ramillies à 1367 Ramillies. Le certificat d'urbanisme est limité dans le temps (deux ans).

Le projet de la Croix de Hesbaye ne sera pas aussi ambitieux en ce qui concerne les logements. Au stade actuel, il est envisagé entre 10 et 15 logements.

4. Pourquoi choisir le terrain SNCB pour un nouveau projet ?

Le Collège informé de la mise en vente du terrain de la SNCB a souhaité reprendre autant que possible la main sur ce dossier et y développer un projet répondant aux besoins des habitants de Ramillies.

Suite à un contact avec un entrepreneur ramillois, il a semblé utile de revoir le projet et y inscrire de la mixité (logement, économie, social).

Le Collège communal, a dès lors approché à nouveau l'APIBW pour le dépôt d'une offre d'achat que l'APIBW a remporté. Le site revient donc dans les mains d'un acteur public avec qui la Commune peut négocier et garder la maîtrise du projet, du foncier et de pouvoir l'orienter selon le souhait des habitants. Ce qui n'aurait pas pu être accompli avec un promoteur privé qui aurait pu déposer un projet dont nous ne connaissions pas l'ampleur.

L'APIBW a par ailleurs acquis des terrains également auprès de riverains pour y développer le projet. La surface actuelle concernée est de 3,86 ha dont 2 ha urbanisables.

5. N'y a-t-il pas possibilité de développer le projet sur un autre terrain ?

Le plan de secteur (outil de planification règlementaire de la Région wallonne) n'offre pas de possibilité de développement d'activité économique ailleurs sur notre territoire, aucune zone affectée à ce type d'activités n'y étant prévue.

La seule possibilité de répondre aux quelques entrepreneurs qui souhaitent développer leur activité sur le territoire est d'utiliser une zone, à ce jour, non affectée (zone blanche au plan de secteur) à de l'activité économique. Les terrains derrière la Gare sont les seuls à avoir cette caractéristique.

6. Comment le projet contribuera-t-il au développement économique et social de la Commune et de la Région ?

L'objectif du projet est de répondre aux besoins de services de la population et à la consolidation de l'emploi sur la Commune de Ramillies, d'une part par la mutualisation de services, espaces et équipements et d'autre part, par l'animation du lieu.

Par ailleurs, le projet s'inscrit dans la stratégie provinciale « *NPOW* » – Nouvelles Places de Travail – à proximité d'axes de mobilité douce. Il est le premier projet à sortir de terre dans le schéma de cohésion territoriale « *SCoTCH* », qui vise le développement d'une économie à portée de vélo dans l'est du Brabant wallon, grâce au réaménagement d'une vingtaine de sites en bordure des RAVeL.

A cet égard, le lieu a vocation à devenir un vivier économique et social, situé au cœur de la Commune. A terme, le projet fera partie d'un réseau structurant de lieux de travail dont les externalités dépasseront les limites communales.

Environnement

7. Ne détruit-on pas un des derniers espaces naturels sur le territoire de la Commune de Ramillies ?

Les espaces boisés sont effectivement réduits sur le territoire de la Commune vu les caractéristiques agricoles de la Commune. Agriculture qu'il faut maintenir et encourager.

Les surfaces boisées couvrent 122 hectares (on n'en a pas l'impression), surface qui n'a pas diminué depuis 2002.

Le site de la Gare n'est pas repris comme zone boisée, ni comme zone naturelle.

Parmi ces 122 hectares, 21,81 sont des bois communaux. Un Plan de Gestion Forestière a donc été établi avec le DNF (Département Nature et Forêts du SPW).

Ce plan vise à maintenir (et amplifier) ces zones et avoir un plan de gestion à long terme tout en introduisant une biodiversité plus grande dans les espèces à planter.

Pour le bois de Fagneton par exemple, les peupliers arrivés à maturité et abattus seront remplacés par des pousses naturelles d'aulnes, la plantation de 1.000 pieds de chênes et quelques fruitiers.

Nous rachetons également pour le moment des parcelles afin d'augmenter les surfaces publiques boisées.

8. N'y aura-t-il pas une perte de biodiversité située sur un couloir écologique (RAVeL) ?

Bien que friche industrielle (ancienne gare de triage), la nature a bien sûr repris le dessus et le site est devenu un espace naturel qui est devenu zone refuge pour certaines espèces. Située le long du RAVeL. Il joue donc un rôle à prendre en compte dans le maillage écologique.

Le site est cependant aussi un déversoir d'égouts des rues avoisinantes (près du pont, accompagné des odeurs caractéristiques lorsqu'il fait chaud) et est envahi par la renouée du Japon.

Vu l'activité économique ancienne, il faudra aussi des analyses de sol pour détecter et traiter d'éventuelles pollutions. Ces questions peuvent bien sûr être traitées sans pour autant y développer un projet d'urbanisation mais cela signifie qu'il faudra de toute façon des travaux sur le site qui viendront perturber à terme la faune et la flore.

Une **étude des incidences sur l'environnement** sera menée pour évaluer l'impact environnemental du projet dans son ensemble.

Il est prévu dans un premier temps d'assainir les sols pollués (ancienne gare de triage) et de se débarrasser des espèces invasives comme la renouée du Japon. La végétalisation du lieu sera un point important notamment pour ramener une biodiversité riche sur le site.

Par ailleurs, une attention particulière sera mise dans le projet pour maintenir des espaces verts et de la biodiversité. L'achat de terrains à des riverains permet de prévoir une zone tampon qui servira aussi de bassin naturel de rétention d'eau.

Notre réflexion actuelle nous amène à penser que la zone 1 devrait rester à terme une zone verte non constructible et favorable à la biodiversité. Les logements et services seraient regroupés sur la zone 2. L'étude des incidences doit prendre en compte ce scénario.

Une zone tampon est prévue également dans la zone 3 et peut servir pour une gestion écologique des eaux.

9. Comment le projet affectera-t-il les ressources en eau (nappes phréatiques, cours d'eau, zones humides) ?

Voir le plan d'inondations.

Nuisances :

10. Quel est l'impact du projet en matière de trafic routier et stationnement aux abords de la Place de la Gare pendant et après les travaux ?

Une fois les travaux achevés, les fonctions qui augmenteront significativement le charroi seront systématiquement exclues du projet. Il n'est pas question d'y implanter une société de livraison ou nécessitant un charroi fréquent lourd par exemple.

Par ailleurs, ce lieu aura – entre autres – comme vocation à favoriser les modes de transport doux. A cet égard, il est attendu que le lieu attire aussi bien les cyclistes et piétons que des automobilistes.

Des stationnements pour les voitures et les vélos seront disponibles pour les usagers au sein du lieu pour éviter au maximum le stationnement dans les rues voisines.

L'impact exact sur la circulation et le stationnement dépendra des fonctions incarnées par le lieu (et donc du public le fréquentant) et ne pourra être correctement évalué qu'à la mise en œuvre du projet.

L'étude des incidences doit prendre en compte le master plan mais aussi l'évolution de la réflexion vers la verdurisation de la zone 1, la zone 2 reprenant une dizaine de logements, services et locaux communautaires (place à l'arrière de la gare), une zone 3 relative à la petite activité économique artisanale.

11. Quelles garanties la Commune offre-t-elle aux riverains en ce qui concerne les nuisances ?

Les inquiétudes et questions exprimées par les riverains en matière de nuisances ont été relevées lors de diverses consultations (enquête en ligne, groupe de travail, réunions d'informations). Elles ont bien évidemment alimenté la réflexion sur le projet du Master plan et déjà permis de le faire évoluer.

La plupart de ces questions seront transmises à l'auteur de l'étude des incidences sur l'environnement (EIE), en vue d'y répondre – formalisation des impacts du projet – et d'adapter, si nécessaire, le projet. Le processus de conception du lieu est toujours en cours.

Nous rappelons que vos préoccupations et souhaits pourront encore être communiqués lors de la séance d'information publique préalable à l'EIE ou lors des consultations obligatoires dans le cadre des diverses procédures de permis (enquêtes publiques, ...). De nombreux moments de concertation et de possibilités de remettre son avis sur le projet seront également prévus.

Aménagements des voiries et bâtiments :

12. Quelles seront les modifications apportées aux voiries existantes ?

Actuellement, on retrouve la **N279** à proximité, qui dessert la Place de la Gare. Il n'est pas prévu de modifier cet axe.

L'accès principal du site dans un premier scénario se ferait à l'arrière, via une **nouvelle voirie aménagée également pour les cyclistes** (qui s'implante sur l'assiette du tracé actuel du RAVeL et qui rejoint la Chaussée Joseph Rowart). Des riverains demandent l'étude de scénarios alternatifs allant vers la rue Gilbert Detry.

Le tracé du **RAVeL sera modifié** sur le périmètre du projet de manière à se rapprocher du bâtiment emblématique de la gare, d'éviter les traversées des véhicules et de proposer aux promeneurs un nouveau point d'intérêt sur la ligne du RAVeL.

Aucune circulation de véhicules ne traverserait la zone projet. Les connexions et traversées entre la Place de la Gare et le projet sont uniquement cyclo-piétonnes et accessibles par les services de secours au besoin.

Une esplanade dédiée aux modes doux est créée, celle-ci assurera le maillage et la connexion entre le projet et le quartier existant.

13. Quelle est la vision architecturale et esthétique du projet ?

C'est l'Agence de Promotion Immobilière du Brabant Wallon (APIBW) qui manœuvre les travaux des bâtiments. L'APIBW veillera à conserver l'aspect historique de la Gare tout en lui apportant une touche de modernité. Une attention particulière sera portée à l'esthétisme et l'harmonie, notamment en ce qui concerne la végétalisation du lieu.

14. Quelles sont les considérations en matière de durabilité et d'efficacité énergétique pour le nouveau bâtiment ?

La Commune veillera à ce que le futur site soit exemplaire, notamment en termes d'énergie, de durabilité, de mobilité, de gestion des déchets, de biodiversité ou encore au niveau des matériaux qui seront utilisés dans la construction.

Fonctions :

15. Quels types d'activités ou de services sont prévus dans le bâtiment de la gare réaménagée ?

Le lieu répondra à des enjeux d'ordre alimentaire, social et économique.

Les fonctions précises incarnées par le lieu seront le résultat d'un travail de co-construction avec les acteurs publics, privés et habitants de l'Est du Brabant wallon.

Les différents exercices de captation des besoins ont permis de mettre en lumière une quantité significative de besoins exprimés par les Ramillois. Le travail se situe à présent à la priorisation de ces besoins en tenant compte des contraintes telles que l'espace disponible, le budget, la temporisation des besoin, l'intention d'implication d'acteurs privés, la cohérence entre les fonctions, etc.

Les fonctions définitives ne sont pas encore clairement établies mais devraient être connues d'ici la fin de l'année 2024.

16. Quels types d'activités économiques seront développées ?

Il s'agit d'une micro-zone d'activité économique de type artisanat. Les activités visées et admissibles au sein du périmètre d'une micro-zone seront dès lors les suivantes :

- Artisanat : artisan, menuisier, petit hall de stockage, petit entrepreneur, fabrication de chocolats ou de glaces, brasserie artisanale, atelier de couture, laboratoire biotechnologique, vitrine artisan, ...
- Services : sandwicherie, petit restaurant, espace de coworking, ...

Sont à contrario à exclure :

- L'activité de logistique
- Les commerces de détail (magasins exclus par le décret du 02 février 2017 relatif au développement des parcs d'activités économiques en son titre 1^{er} – article 1^{er} – 1^o)
 - La (grande) distribution (supermarchés exclus)
 - Les industries lourdes
 - La production à grande échelle
 - Un hôtel
 - Service à la population

Il n'est pas question d'avoir un supermarché, un magasin de bricolage, un magasin de vêtements ou même un MacDo dans la zone. Néanmoins un artisan qui produit quelque chose dans son atelier sur le site pourrait vendre ses produits sur la parcelle.

17. Quel est l'intérêt de construire du logement ?

La Province du Brabant wallon attire de plus en plus de nouveaux habitants. L'évolution démographique pousse les communes (dont Ramillies) à augmenter l'offre de logement disponible aux nouveaux arrivants.

Notons cependant que 26,6 % des ménages sont des isolés et que la population vieillit. Il y a également une difficulté pour les jeunes issus de la région (et plus généralement) d'avoir accès à un logement. C'est à ces besoins que le projet de la Gare doit répondre, l'idée étant d'y construire de 10 à 15 logements.

Le choix d'implanter du logement sur le site de la Gare permet d'éviter un étalement urbain et de ramener de la vie dans ce lieu. La proximité directe du logement avec les services et les espaces de travail permet de diminuer le phénomène du « cité dortoir ».

Gestion de projet et gouvernance :

18. Quel est le calendrier prévu pour les différentes phases de développement du projet ?

L'étude des incidences sur l'environnement (EIE) sera entamée prochainement par un bureau d'étude agréé, désigné par l'InBW. Une fois cette étude terminée, le projet de la micro-zone d'activité économique sera finalisé et le permis d'urbanisme de la micro-zone d'activité économique et des voiries sera déposé (mi-2025). Le délai de permis d'urbanisme est estimé de 6 à 8 mois.

Les premières constructions devraient commencer en 2029 après l'équipement du site, la construction des accès et l'obtention de permis d'urbanisme pour chaque bâtiment.

D'ici là, il est probable que le bâtiment de l'ancienne Gare serve ponctuellement à des associations, à la Commune, aux citoyens... pour des occupations temporaires.

19. Comment le projet est-il financé ?

Le projet sera le résultat d'un partenariat public-privé où chacun, en ses qualités respectives, apportera sa pierre à l'édifice.

Du **côté public**, l'Agence de Promotion Immobilière (APIBW) en sa qualité de propriétaire foncier financera les travaux de construction des nouveaux logements.

La Commune envisage le rachat du bâtiment de la Gare. Sa transformation sera donc prise en charge par la Commune, comme les travaux de voirie (hors zone artisanat).

L'intercommunale InBW financera les infrastructures de la micro-zone d'activité économique artisanale (zone 3).

Du **côté privé**, un appel à partenaires sera lancé pour répondre aux différentes fonctions du lieu. A ce stade, certaines pistes sont déjà envisagées par des partenaires privés qui souhaitent s'investir dans le lieu. Les partenaires effectifs se seront connus qu'après validation finale des fonctions des lieux.

Par ailleurs, certaines infrastructures, équipements et emplois du tiers-lieu (zone 2) pourront faire l'objet de financements ponctuels par **appel à projets**.

Une fois les briques posées, l'ambition est que le lieu atteigne une certaine **autonomie financière** par et pour son fonctionnement.

20. Quelles opportunités de participation citoyenne seront offertes aux résidents locaux lors de la planification et de la mise en œuvre du projet ?

Il est déjà possible de s'impliquer dans la phase de conception du projet en tant que riverain en s'inscrivant aux groupes de travail. Il en existe deux qui se tiennent de manière irrégulière, en fonction de l'avancement du projet et des besoins de validation.

- **Groupe de travail riverains** : son rôle est d'assurer que les craintes des riverains soient bien prises en compte afin que la Commune puisse apporter des garanties. Le GT-riverains est exclusivement réservé aux riverains de Ramillies.
- **Groupe de travail co-construction** : son rôle est d'inspirer, de valider et de remonter les besoins de toutes les parties prenantes (dont les riverains). Ce groupe accueille toute personne désireuse de s'impliquer dans la co-construction du lieu, qu'elle ait un intérêt direct ou indirect avec celui-ci.

Plus d'infos et inscription auprès de Line HERREMAN : l.herreman@commune-ramillies.be

Par ailleurs, plusieurs phases de **consultations légales** auront lieu tout au long du projet pour permettre aux riverains de s'exprimer.

21. Pourquoi les voisins ne sont-ils pas écoutés alors qu'ils sont contre ?

Des contacts ont eu lieu avec les riverains et une première réunion d'information a été organisée en janvier 2024. Cette réunion visait à présenter les premières intentions pour le site (master plan). Il ne s'agit pas d'un plan finalisé reprenant avec précision le nombre de bâtiments, les gabarits ni les types d'architecture.

Après cette réunion, des rencontres individuelles ont été organisées avec les riverains les plus proches du site. Tous les riverains ne sont pas totalement opposés au projet mais beaucoup d'inquiétudes et des questions ont été évoquées, auxquelles nous essaierons de répondre.

Ces remarques exprimées par les riverains en matière de nuisances ont été relevées lors de diverses consultations (enquête en ligne, groupe de travail, réunions d'informations). Elles ont bien évidemment alimenté la réflexion sur le projet du Master plan et déjà permis de le faire évoluer.

La plupart de ces questions seront transmises à l'auteur de l'étude des incidences sur l'environnement (EIE), en vue d'y répondre – formalisation des impacts du projet – et d'adapter, si nécessaire, le projet. Le processus de conception du lieu est toujours en cours.

Nous rappelons que vos préoccupations et souhaits pourront encore être communiqués lors de la séance d'information publique préalable à l'EIE ou lors des consultations obligatoires dans le cadre des diverses procédures de permis (enquêtes publiques, ...). De nombreux moments de concertation et de possibilités de remettre son avis sur le projet seront également prévus.

Bien qu'indépendant du projet, le redressement envisagé du **pont de la Rue de la Gare de Ramillies** pose également une question de sécurité. La crainte porte sur l'augmentation de la vitesse s'il est redressé. Ces remarques ont été communiquées au SPW qui a la maîtrise d'ouvrage sur sa réfection.

22. Pourquoi avoir phasé le projet en plusieurs zones ?

Fondamentalement, les zones sont pensées collectivement de manière à maximiser les synergies entre elles et assurer une complémentarité dans les fonctions et les profils d'usagers à travers tout le projet.

Du point de vue des visiteurs et usagers du lieu, la distinction entre les zones ne sera pas spécialement visible.

Le comité de gestion du projet a choisi néanmoins de faire la distinction entre les zones pour des questions de gouvernance et d'autorisation d'affectation.

Zone 1 & 2 : logement et tiers-lieu

La zone 1 désigne la zone non bâtie à gauche de la Gare. Le master plan prévoit de nouvelles constructions sur cette zone, principalement en vue d'augmenter l'offre de logements. Les logements sont manœuvrés par l'Agence de Promotion Immobilière qui ne peut faire que du logement.

Au vu des premières rencontres et réflexions, le scénario évolue vers la verdurisation de cette zone (espace naturel, zone récréative et de détente...). Le logement serait plutôt inscrit dans la zone 2, intégré dans une place à l'arrière de la Gare.

La zone 2 qui désigne le bâtiment existant de la Gare accueillera le tiers-lieu, un espace dynamique et attractif de services et de loisirs. Ses affectations sont aujourd'hui manœuvrées par la Commune de Ramillies dans sa phase de conception, en concertation avec la population et diverses parties prenantes. Pour

la phase de mise en œuvre, la gestion sera déléguée à la structure de gestion et d'animation créée spécialement à cet effet.

Dans les faits, la zone 1 et 2 seront regroupées (on retrouvera probablement du logement dans le bâtiment de la Gare comme c'est le cas aujourd'hui et du service au rez-de-chaussée des nouvelles habitations) même si les organismes en charge sont distincts.

Zone 3 : micro-zone d'activité économique

La zone 3 quant à elle aura un périmètre bien défini et sera gérée par l'intercommunale du Brabant wallon. En tant que micro-zone d'activité économique. Cette zone ne permet pas d'accueillir des commerces de détails, des loisirs, des logements ou encore des services.