



## Extrait du Registre aux délibérations du Conseil Communal

Séance du 24 octobre 2023

Présents : Mme A. MASSON, Bourgmestre - Présidente ;  
MM. P. BRASSEUR, L. GILLARD, J.-P. HANNON, M. NASSIRI, G. AGOSTI,  
Mme K. MICHELIS, Echevins ;  
Mmes C. HERMAL, E. MONFILS-OPALFVENS, MM. B. THOREAU, R.  
WILLEMS, Ch. LEJEUNE, B. CORNIL, C. MORTIER, Mmes A. BOUDOUH,  
J. RIZKALLAH-SZMAJ, MM. B. PETTER, F. VAESSEN, L. DUTHOIS, Mme  
V. MICHEL-MAYAUX, MM. L. D'HONDT, J. GOOSSENS, Mmes M.-P.  
JADIN, M. MASSART, F. DARMSTAEDTER, M. P. PINCHART, Mme D.  
VAN PARIJS-LEBRUN, M. B. MASQUELIER, Mme A. HALLET, MM. D.  
SMOLDERS, B. RAUCENT, Conseillers communaux  
Mme C. GODECHOUL, Directrice générale

**Objet : Service de l'Urbanisme - Décret voiries - Suppression du chemin vicinal n°39, repris à l'Atlas des voiries vicinales de 1841 qui traverse le terrain depuis la chaussée des Collines à la chaussée Château de la Bawette et création d'un cheminement doux (dos. N° 23/01 pu2)**

LE CONSEIL COMMUNAL,

Vu le Code de la Démocratie Locale et de la Décentralisation ;

Vu le Code du Développement Territorial (CoDT) ;

Vu le Décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement ;

Vu le Décret du 6 février 2014 relatif à la voirie communale (ci-après le Décret voirie) ;

Considérant que la société **BVI.EU S.A, Prins Boudewijnlaan, 7 C bte 201 à 2550 Kontich** a introduit une demande en vue d'obtenir un permis unique de classe 2(projet mixte de catégorie B au sens de l'article D.29-1§4 b)du Code de l'environnement), visant la construction d'un village d'entreprises (Biotech Innovation Village), comprenant un pôle sciences de la Vie R & D (laboratoires, espaces de production), d'un pôle services (hôtel, restaurant, salle événementielle, deux conciergeries) et d'un pôle d'entreprises (bureaux, services, unités PME, activités économiques mixtes et de petite industrie) dans un bien sis dans le Parc d'activités Wavre Nord entre la Chaussée des Collines et la Chaussée de Bruxelles, présentement cadastré Wavre 1ère Division, Section D N° 3 B et 6 S.

Vu la situation du bien en zone d'activité économique mixte (révision du plan de secteur de Wavre-Jodoigne-Perwez approuvée par le Gouvernement wallon le 25 novembre 1999) ;

Vu l'étude d'incidences sur l'environnement jointe au dossier ;

Vu la demande de suppression d'un chemin vicinal et la création, sur un terrain privé, d'un cheminement doux à usage public ;

Vu la décision des fonctionnaires technique et délégué en date du 10 mai 2023 par laquelle :

- L'avis des communes d'Huldenberg et Overijse est sollicité, le projet pouvant avoir des effets transfrontières sur ces communes ;
- Le projet est soumis à enquête publique en vertu du Décret du 6 février 2014 relatif à la voirie communale, sur l'entité de Wavre et les communes limitrophes de Rixensart, Chaumont-Gistoux et Grez-Doiceau dans les modalités suivantes ;
- Par dérogation aux articles 87, alinéa 1er, 3°, et 90 du Décret du 11 mars 1999, l'enquête publique organisée dans le cadre du décret voirie porte également sur le projet mixte ;
- Par dérogation aux articles 8 à 20 et 21 à 26 du décret « voirie », l'enquête publique organisée dans le cadre de la demande de modification de voirie, l'est selon les modalités définies au Livre 1er du Code de l'Environnement (articles D.29-7 à D.29-19 et R.41-6 du Livre 1er du Code de l'Environnement) ;
- Par dérogation à l'article D. 29-13, § 2, alinéa 2, du Livre 1er du Code de l'Environnement, la durée de l'enquête publique conjointe correspond à la durée maximale requise par les procédures concernées, à savoir 30 jours ;

Vu les articles D.29-13 à D.29-19 du Livre 1er du Code de l'Environnement relatifs aux modalités d'organisation de l'enquête publique et de participation du public dans le cadre des demandes de permis d'environnement et permis unique ;

Considérant que l'enquête publique a eu lieu du 30 mai 2023 au 28 juin 2023 ; que 70 réclamations ont été introduites ;

Considérant que les remarques portent essentiellement sur :

#### Procédure

- Le regret des conditions dans lesquelles l'accès au dossier soumis à enquête publique est donné (privation de l'effet utile de l'enquête publique) ;
- Seulement la possibilité de consulter le dossier en ligne ;
- Pas de téléchargement possible rend l'analyse particulièrement inconfortable, peu précise et difficile ;
- Le caractère très volumineux du dossier et particulièrement certains éléments du dossier telle l'étude d'incidences ;
- La nécessité de pouvoir avoir accès à un support papier pour certaines personnes ;

- Le manque de clarté de l'enquête publique concernant la suppression du chemin vicinal numéro 39 ; l'estimation que l'enquête doit être recommencée ;
- Le questionnement sur les financements et subsides prévus pour ces nouvelles entreprises par les pouvoirs publics ?
- Des contrats sont-ils déjà signés avec des entreprises ?

### Environnement et biodiversité

- Questionnement sur une alternative : favoriser les sites désaffectés à réaménager afin de limiter l'artificialisation des sols ; ne serait-il pas préférable d'installer ce Biotech sur des terres agricoles ?
- L'étude d'ARIES ne répond pas de manière satisfaisante à la question concernant les gaz à effet de serre émis par le projet ;
- Le souhait de certains riverains à soutenir ou à tout le moins de ne pas s'opposer de façon radicale à tout projet qui s'inscrirait au maximum dans la préservation du site dans son état actuel ;
- L'affirmation que le projet est en écart au guide communal d'urbanisme en matière de bâtisse relatif à l'entretien des terrains bâtis ou non bâtis et du guide communal d'urbanisme relatif à la protection des arbres et des espaces verts : la quantité de végétation à abattre est colossale au regard de la qualité du site ;
- Doutes quant au bien-fondé du projet ; constructions au détriment d'un cadre verdoyant ;
- L'impact du projet dans sa version actuelle sur le cadre de vie des riverains situés à moins de 250 mètres à vol d'oiseau de leur domicile (mobilité, protection de l'environnement, aménagement du territoire, opportunités urbanistiques, impact visuel) ;
- L'abattage des 194 arbres ainsi que de tous les boisements compris sur le site (hormis les parties non aedificandi) ; les plantations compensatoires ne permettent pas de compenser l'abattage d'arbres anciens ;
- Apporter une attention particulière à l'entretien des nouveaux arbres dans leur phase de démarrage ;
- Le non-respect des engagements pour lutter contre les changements climatiques (plan d'actions en faveur de l'Energie durable et du Climat) ;

- L'engagement de la Ville de Wavre auprès de l'Europe à réduire de 40% ses émissions de gaz à effets de serre d'ici 2030 : limiter l'extension du zoning Nord ;
- Le non-respect des obligations dans l'aménagement du site (série d'obligations émises lors de la signature du compromis de vente en 2021 – obligation : les arbres actuellement présents devront être intégrés dans l'aménagement global du site et seront préservés au maximum ;
- Craintes sur le remodelage de la topographie en plateau qui accroît les différences de niveau entre l'intérieur du site et la N4 lorsqu'on descend vers le sud ; travaux de terrassement importants ; déboisement systématique du site ; le projet ne s'inscrit aucunement dans une politique de préservation de la biodiversité et de durabilité ;
- Doute sur l'atteinte de maturité des peupliers situés le long de la Chaussée des Collines ;
- Le demandeur de permis ne suit pas les recommandations de sa propre étude d'incidences qui recommande, pour une meilleure intégration du projet dans son environnement, le maintien du cordon boisé le long de la Chaussée de Bruxelles : souhait de préserver au minima le cordon boisé le long de la Chaussée de Bruxelles ainsi que l'alignement des 69 peupliers derrière Armasteel afin d'une part sauvegarder les qualités paysagères vues depuis le rond-point Mercedes et de la chaussée de Bruxelles et d'autre part, faire barrière aux ruissellements des eaux qui se dirigeront vers la Chaussée de Bruxelles et le fond du Ry ;
- Le souhait de conserver une bande de végétation importante et dense pour masquer toute construction qui serait autorisée à l'arrière du projet ;
- La lenteur de pousse des nouveaux arbres plantés pour compensation, notamment au regard des espèces choisies,
- Regret qu'aucune alternative ne soit envisagée en conservant davantage de végétation au bénéfice tant des riverains que de l'environnement ;
- L'atteinte grave à l'environnement ; plus de 40% d'un espace naturel vierge de toute construction et riche en biodiversité sacrifié ;
- Questionnement concernant les nombreux animaux et espèces protégées vus sur le site ; le rôle de l'administration sur le sujet ;
- Doutes sur le caractère complet de l'analyse de la faune réalisée par l'auteur de l'étude d'incidences ;

- Site du projet favorable au maintien des espèces de chauves-souris au nord de Wavre : l'importance de préserver leurs habitats au maximum ;
- Dédution que la Ville de Wavre planifiait la conservation du site comme espace vert naturel dû à la plantation d'arbres à haute tige ;
- La solution proposée sur la flore est davantage une solution qui s'intègre au projet plus que l'inverse : l'objectif n'est pas la préservation de l'environnement ;

### Intégration urbanistique

- Le souhait de supprimer l'effet mur que l'on pourrait avoir à partir de la Chaussée de Bruxelles ;

### Question des eaux

- Crainte sur l'imperméabilisation des sols, le risque d'inondation, de coulées de boue, de la formation de torrents d'eau sur les routes d'accès en pente vers la chaussée de Bruxelles ; la perte de plus de 50% des surfaces perméables ;
- Inquiétude concernant les rampes d'accès Nord et Sud du projet : pente = torrent d'eau ;
- Doute sur les solutions proposées concernant notamment la pose de cagettes d'infiltration placées sous les voiries : effet limité dans le temps, risque de colmatage à brève échéance ;
- Doute sur l'efficacité des bassins gravitaires créés afin de compenser l'imperméabilité des sols et de leurs entretiens ;

### Nuisances sonores

- Crainte de nuisances sonores engendrées par l'urbanisation du site ;
- Inquiétude sur la nuisance sonore de semi-remorques qui sévissent de nuit ;
- Crainte toute particulière concernant le déplacement des activités du Domaine du Blé sur le site ; implantation d'un pôle Services reprenant un

hôtel, un restaurant et un after-bar (diffusion de son amplifié sur la terrasse) ;

- Interdire purement et simplement toute diffusion de musique sur la terrasse de l'after-bar ;
- Le manque d'argument convaincant de l'étude d'incidences concernant le masquage du bruit dû au bruit routier sur les nationales N4 et N257 ;
- L'alternative au projet actuel consistant à aménager le pôle services le long de la Chaussée de Bruxelles afin d'assurer une transition plus douce depuis le centre de Wavre tendrait à intensifier les nuisances sonores au droit des zones résidentielles situées à proximité ;
- Le type d'établissement, « Le Domaine du Blé », dans sa conception actuelle (événements grand-public nocturne) n'a pas sa place au sein du parc d'activité économique ; manque d'éléments de réponses claires sur le changement éventuel de modèle d'entreprise et encore moins de garanties quant à l'absence de nuisances pour les autres occupant lors de la réunion d'information préalable ;

#### Pollution

- Crainte concernant la pollution de l'air due à de nombreux rejets d'air vicié ;

#### Mobilité

- Le questionnement quant aux autorisations préalables de la région concernant les interventions sur les voiries régionales (accès au site) ;
- L'augmentation du charroi (saturation du réseau structurant en période de pointe, la cohérence de refuser le projet aussi longtemps que son incidence n'est pas améliorée ?) ; la voiture reste le mode de transport le plus usité pour accéder au zoning nord ;
- L'absence de zone de stationnement à proximité du zoning ; le relatif éloignement de la gare de Wavre et l'offre limitée en matière de transport public ne permettent pas de réduire la pression induite par le trafic automobile ;
- L'incidence du projet est négative au regard du critère d'accessibilité surtout au moyen de modes alternatifs de mobilité ; site peu accessible par d'autres moyens de transport que la voiture individuelle ;
- L'augmentation de l'insécurité routière (la conception et la localisation du projet posent un problème) ;

- L'intégration du projet dans le Plan Communal de Mobilité (le projet présenté ne démontre pas en quoi il s'inscrit dans les objectifs de ce plan) ;
- Le souhait de revoir l'accès au site au Nord du Chemin de la Bawette pour éviter un double carrefour (source d'insécurité) ;
- La mise en évidence que l'étude du trafic induit par le projet a complètement négligé la question du trafic vers l'est du Brabant Wallon s'effectuant via la chaussée d'Ottembourg, la rue du Tilleul et Basse Wavre ;
- L'aggravation des problèmes de trafic sur la chaussée de Bruxelles ;
- L'impact sur la durée de trajet du personnel exerçant dans ce zoning (surcharge de trafic complémentaire) ;

### Économie

- La création d'emplois ne doit pas se faire au détriment de la qualité de vie des habitants de Wavre (destruction du cadre de vie, de la biodiversité, la pression automobile, le bruit, % important d'employés ne faisant que transiter par Wavre, etc.) ;

### Divers

- L'objectivité de la Commune sur le dossier au regard de la réglementation visée (vente de terrain communaux) ;
- Questionnement sur le coût supplémentaire pour les finances publiques concernant l'entretien d'une voirie qui passe d'un statut privé à celui de public ;
- Questionnement sur la balance des intérêts : l'opportunité de réaliser le projet / les inconvénients liés au projet ;
- Inquiétudes et opposition de riverains concernant l'expropriation d'une partie plus ou moins grande de leur jardin ;

Considérant qu'une réunion de concertation s'est déroulée en date du 12 septembre 2023 ;

(1) (2) (4) Considérant que le(s) service(s) ou commission(s) visé(s) ci-après - a - ont - été consulté(s) par les Fonctionnaires Technique et Délégué de la Région Wallonne :

- Agence wallonne de l’Air et du Climat ;
- Agence wallonne du Patrimoine – Direction opérationnelle de la zone centre ;
- SPW ARNE – DRCB – DDR – Cellule GISER ;
- SPW ARNE – DPA – Cellule Piscine ;
- CESE Wallonie – Conseil Economique Social et Environnemental de Wallonie – pôle Environnement ;
- CESE Wallonie – Conseil Economique Social et environnemental de Wallonie – pôle Aménagement du territoire ;
- Departement Omgeving – Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap – Département de l’élaboration des politiques et du soutien juridique (BJO) ;
- SPW ARNE – DEE – Direction des eaux de surface ;
- SPW TLPE – DEB – Direction de la Promotion de l’Energie durable ;
- SPW MI – DR Hainaut Brabant wallon – Direction des routes du Brabant wallon ;
- SPW ARNE – DNF – Direction de la Nature et des Espaces verts ;
- SPW ARNE – DEE – Direction de la Prévention des Pollution – Cellule bruit ;
- Gemeente Huldenberg ;
- Gemeente Overijse ;
- Provincie VlaamsBrabant ;
- Province du Brabant wallon ;
- SPW ARNE – DEE – DRIGM – Service RAM (risques d’accidents majeurs) ;
- SPW MI – DIL – Direction des Départements Doux et de la sécurité des aménagements de voiries – Cellule de coordination Déplacement doux – Ravel ;
- SHAPE Base Support Group – LNO – LTC VANDEPITTE Carl ;
- CCATM de Wavre ;
- Zone de Secours du Brabant wallon ;

Considérant que sur l'ensemble des services ou commissions consultés par les fonctionnaires Technique et Délégué, seuls les avis de la CCATM de Wavre et de la zone de secours du Brabant wallon nous sont parvenus ;

Considérant que les avis de la Zone de Secours du Brabant wallon émis en date du 04 juillet 2023 se présentent comme suit :

- Réf : WA0500-0875A/001/1SDE/RP : **défavorable** pour le bâtiment « A » tant que des mesures destinées à porter remède aux manquements soulevés au point 2 n’auront pas été prises ;
- Réf : WA0500-0875B/001/1SDE/RP : **défavorable** pour le bâtiment « B » tant que des mesures destinées à porter remède aux manquements soulevés au point 2 n’auront pas été prises ;



- Réf : WA0500-0875C/001/1SDE/RP : **défavorable** pour le bâtiment « C » tant que des mesures destinées à porter remèdes aux manquements soulevés au point 2 n'auront pas été prises ;
- Réf : WA0500-0875DE/001/1SDE/RP : **défavorable** pour le bâtiment « DE » tant que des mesures destinées à porter remèdes aux manquements soulevés au point 2 n'auront pas été prises ;
- Réf : WA0500-0875F/001/1SDE/RP : **favorable** pour le bâtiment « F » ;
- Réf : WA0500-0875G/001/1SDE/RP : **favorable** pour le bâtiment « G » ;
- Réf : WA0500-0875H2/001/1SDE/RP : **favorable** pour le bâtiment « H2- partie bureaux » ;
- Réf : WA0500-0875H3/001/1SDE/RP : **défavorable** pour le bâtiment « H3 » tant que des mesures destinées à porter remèdes aux manquements soulevés au point 2 n'auront pas été prises ;
- Réf : WA0500-0875IJ2/001/1SDE/RP : **favorable** pour le bâtiment « IJ- partie bureaux » ;

Considérant que les avis de la Zone de Secours du Brabant wallon émis en date du 05 juillet 2023 se présente comme suit :

- Réf : WA0500-0875PARK/001/1SDE/RP : **favorable** pour le bâtiment « ABC - FG » ;
- Réf : WA0500-0875M2/001/1SDE/RP : **favorable** pour le bâtiment « M2 - partie bureaux » ;
- Réf : WA0500-0875H/001/1SDE/RP : **défavorable** pour le bâtiment « H » tant que des mesures destinées à porter remèdes aux manquements soulevés au point 2 n'auront pas été prises ;
- Réf : WA0500-0875IJ/001/1SDE/RP : **défavorable** pour le bâtiment « IJ - partie industrielle » tant que des mesures destinées à porter remèdes aux manquements soulevés au point 2 n'auront pas été prises ;
- Réf : WA0500-0875M/001/1SDE/RP : **favorable** pour le bâtiment « M - partie industrielle » ;
- Réf : WA0500-0875P/001/1SDE/RP : **favorable** pour le bâtiment « conciergerie et son hangar, bâtiment P » ;
- Réf : WA0500-0875N/001/1SDE/RP : **défavorable** pour le bâtiment « N » tant que des mesures destinées à porter remèdes aux manquements soulevés au point 2 n'auront pas été prises ;
- Réf : WA0500-0875/001/1SDE/RP : **favorable** pour « les aménagements » ;
- Réf : WA0500-0875O/001/1SDE/RP : **favorable** pour le bâtiment « O - Hôtel » ;

Considérant que l'avis de la CCATM de Wavre émis en date du 08 juin 2023, est **favorable** ;

(1) (2) (4) Considérant que le(s) service(s) ou commission(s) visé(s) ci-après - a - ont - été consulté(s) par la Ville de Wavre :

Le service Mobilité Wavre ;

Le service Espace public Wavre ;

Le service Environnement Wavre ;

Considérant que l'avis du Service mobilité Wavre a été sollicité en date du 23 mai 2023 ; que son avis, émis en date du 19 juin 2023 est favorable conditionné et libellé comme suit :

« Caractéristique du projet »

*Le projet consiste en la construction d'un village d'entreprises « Biotech innovation Village » comprenant des espaces de bureaux, des laboratoires, des unités pour PME et des espaces de production, ainsi que des services liés au fonctionnement et à l'attractivité du village d'entreprises. Celui-ci s'organise en 3 pôles suivant la typologie de la parcelle :*

- *Le pôle sciences (R&D) : 7 bâtiments de laboratoires et bureaux dédiés au développement et à la recherche dans le secteur des sciences de la vie.*
- *Le pôle entreprises 5 ensembles de bâtiments accueillant des bureaux, des unités pour PME et activités semi-industrielles.*
- *Le pôle services comprenant*
  - *Un hôtel de 59 chambres, avec piscine, un restaurant de 60 couverts et une salle événementielle (after-bar).*
  - *Une conciergerie liée au fonctionnement et à la sécurité de l'hôtel, est intégrée à celui-ci.*
- *La construction d'une conciergerie supplémentaire adjacent à un hangar et ses locaux sociaux totalisant une superficie de 700 m<sup>2</sup> sont dédiés à la gestion et l'entretien des espaces verts (soit plus de 80.000 m<sup>2</sup>), de la sécurité et de la maintenance de l'ensemble du site (plus de 175.000 m<sup>2</sup>).*

*Etude d'incidence du projet jointe au dossier :*

*Accessibilité directe au site :*

*En matière de circulation automobile, le projet « Biotech Innovation Village » sera accessible via les chaussées de Bruxelles et des Collines, de la manière suivante :*

| Accès                            | Entrée au site                  | Sortie du site                  |
|----------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|
| [1] Chaussée des Collines        | Véhicules légers + Poids-lourds | Véhicules légers + Poids-lourds |
| [2] Chaussée de Bruxelles – Nord | Véhicules légers                | Véhicules légers                |
| [3] Chaussée de Bruxelles - Sud  | Véhicules légers + Poids-lourds | Véhicules légers + Poids-lourds |

*L'accès au droit de la chaussée des Collines (N257) disposera d'une bande de décélération sur une distance de 32 m ainsi qu'une bande de lancement sur une distance de 33 m.*

*L'accès nord au droit de la chaussée de Bruxelles (N4) disposera d'une bande de tourne-à-gauche sur une distance de 22,5 m en entrée de site et de 22,8 m en sortie de site.*

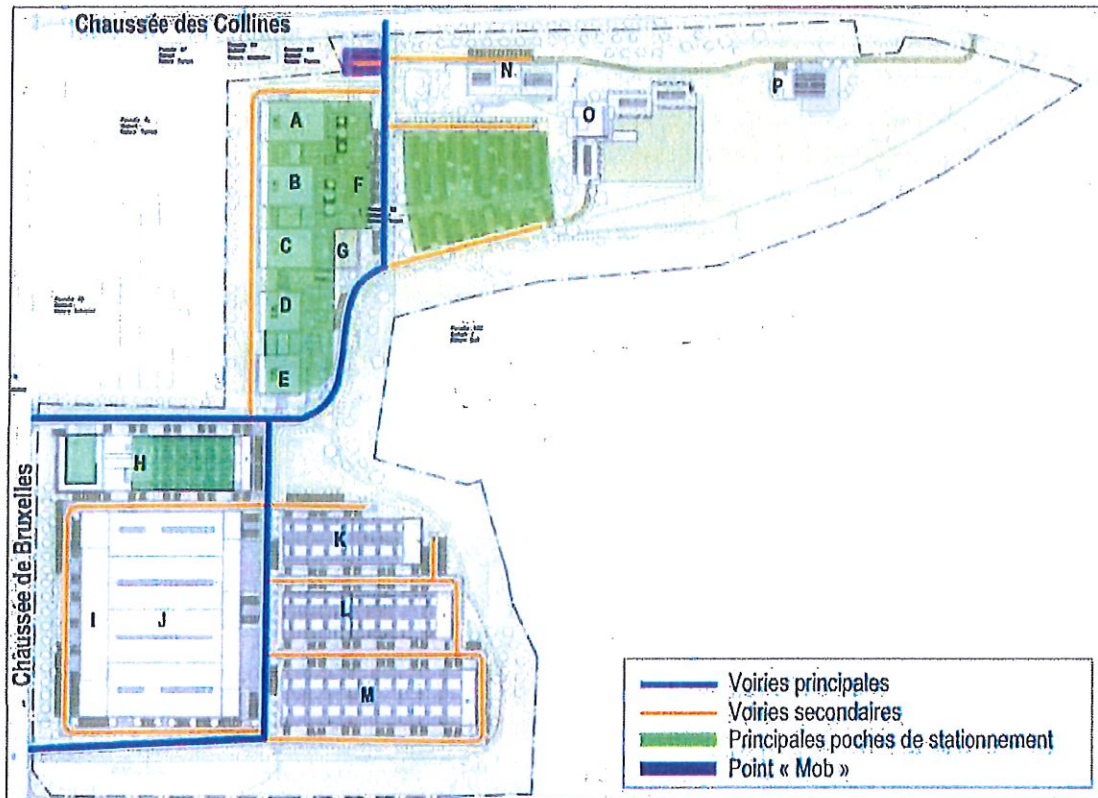
*L'accès sud au droit de la chaussée de Bruxelles (N4) disposera d'une bande de tourne-à-gauche sur une distance de 26,8 m en entrée de site et de 23,5 m en sortie de site.*

Au sein du village d'entreprises, la circulation automobile s'organise de la manière suivante (voir carte) :

Création d'une voirie principale privée (en bleu) desservant les pôles Services et Recherche et Développement ;

Création d'une boucle principale privée (en bleu), entre les deux accès de la chaussée de Bruxelles, desservant le pôle Entreprises ;

Création de voiries secondaires privées (en orange), desservant les bâtiments et les petites poches de stationnement.



#### Stationnement :

En matière de stationnements automobiles. Au total, 963 places seront aménagées au sein du projet. Dont 9 emplacements réservés aux personnes à mobilité réduite (PRM) et 6 emplacements équipés de bornes de recharge pour les véhicules électriques.

Ces places de parking sont réparties au sein de parkings souterrains (sous l'esplanade des bâtiments A à G et sous le bâtiment H), de parking en toiture (bâtiment H) et de parking hors sol (devant l'hôtel). Le solde des places est aménagé à proximité directe des bâtiments. Un point MOB sera aménagé à l'accès de la chaussée des Collines.

Il comprendra un parking à vélos couvert avec une station de réparation en self-service, des vélos partagés, un box vélo sécurisé, 8 places de parking pour les voitures avec une borne de recharge.

#### Modes doux :



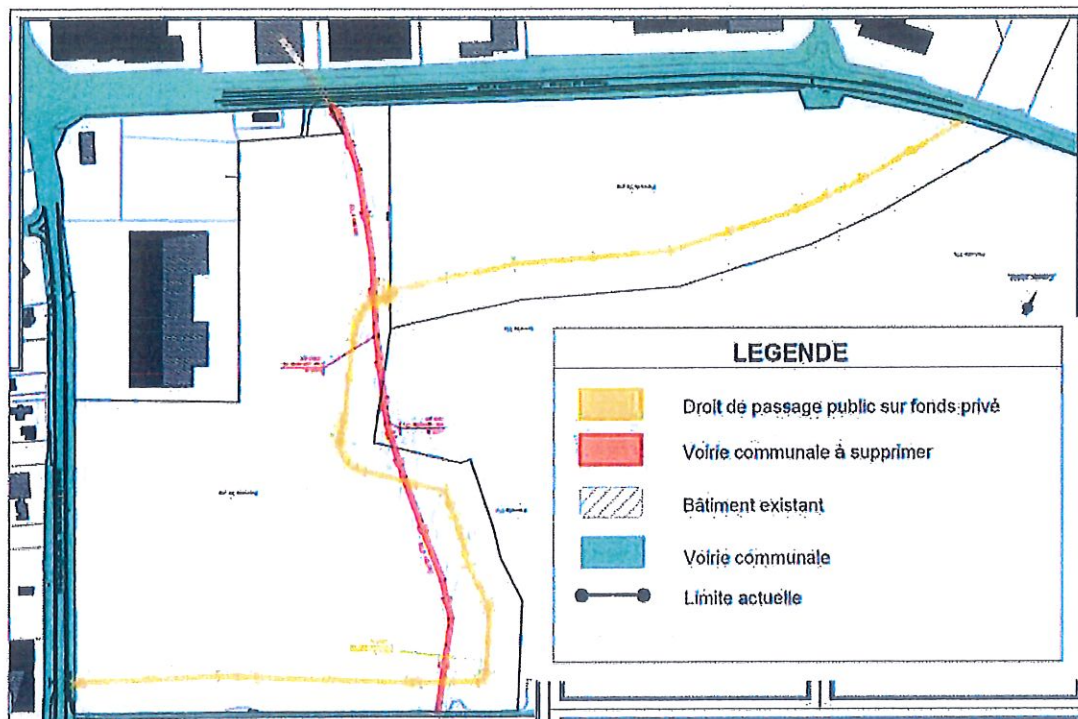
Il existe des infrastructures cyclables au droit de la N4 et la N257 permettant d'accéder, de manière sécurisée, aux différents points d'intérêts de la zone ainsi qu'au centre-ville de Wavre. Les piétons doivent, quant à eux, majoritairement utiliser les infrastructures cyclables, excepté aux abords des arrêts de bus. Par ailleurs, les liaisons vers les pôles d'habitats les plus proches sont relativement longues, soit plus de 20 minutes à pied. Par conséquent, l'accessibilité du site du projet pour les cyclistes est relativement bonne tandis qu'elle est relativement faible pour les piétons.

Le projet prévoit l'aménagement de plusieurs cheminements cyclo-piétons, tous séparés des voiries.

En respect du Décret relatif à la voirie communale datant du 06/02/2014, une demande d'ouverture et de suppression de voiries communales est jointe à la demande de permis. Cette demande inclue :

[1] La suppression du chemin vicinal n°39 repris à l'Atlas des voiries vicinales de 1841 (tronçon traversant le site du nord au sud) ;

[2] La création d'un cheminement cyclo-piéton, avec un droit de passage sur fonds privés. Ce dernier sera conçu sur une largeur de 2,50 m.



#### Transports en commun :

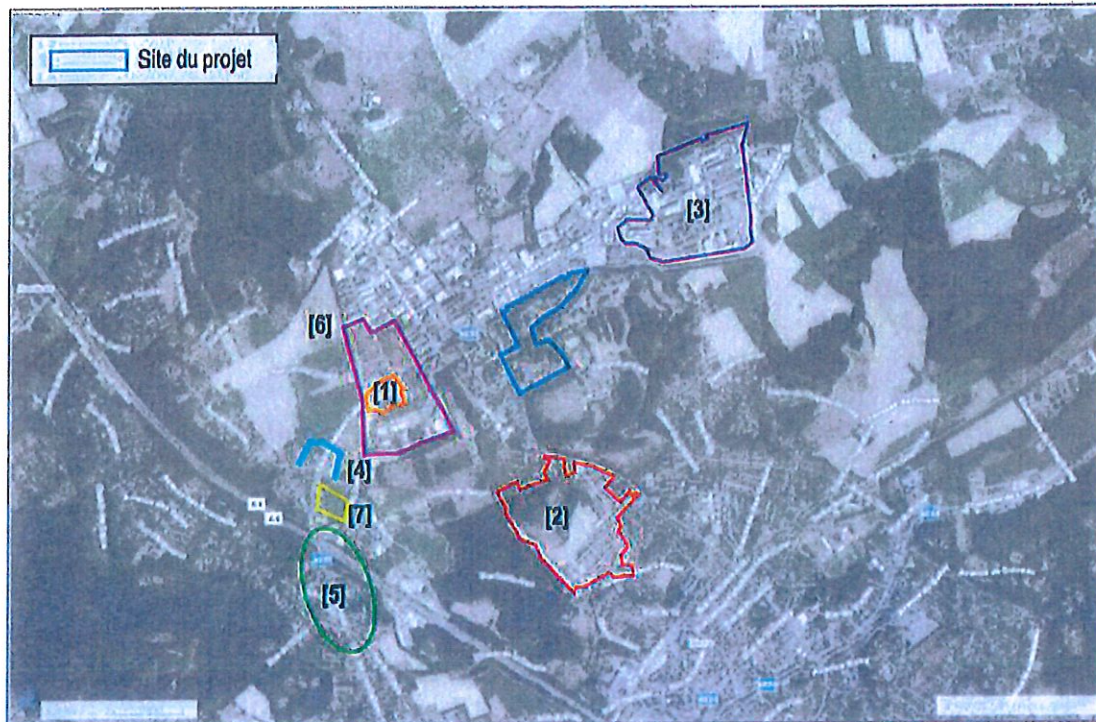
L'accessibilité en transports en commun du site du projet est relativement moyenne étant donné la distance séparant le site du projet de la gare la plus proche et au regard de la fréquence combinée à la variabilité des destinations proposées par les différentes lignes de bus faisant halte à proximité du site du projet.

Image  
Not Available

Flux de trafic : Il est important de rappeler, que selon les informations connues/disponibles et notamment transmises par la Ville de Wavre, plusieurs projets sont attendus dans l'environnement proche du site du projet. La situation



de référence est définie comme la situation future dans laquelle le projet se développerait. Elle est caractérisée par divers projets déjà autorisés mais actuellement non mis en œuvre (en tout ou en partie). En l'occurrence, plusieurs projets sont attendus sur le territoire communal et sont susceptibles d'influencer les conditions de circulation aux abords du site du projet.



Ces projets amèneront davantage d'allées et venues dans le zoning nord. L'accessibilité en transports en commun du site du projet est relativement moyenne étant donné la distance séparant le site du projet de la gare la plus proche et au regard de la fréquence combinée à la variabilité des destinations proposées par les différentes lignes de bus faisant halte à proximité du site du projet.

Le projet générerait  $\pm 3.945$  déplacements journaliers tous modes de transports confondus, dont  $\pm 475$  déplacements en pointe du matin (8h-9h) ainsi que  $\pm 380$  déplacements en pointe du soir (17h-18h), un jour ouvrable moyen. De même, il générerait  $\pm 855$  déplacements journaliers tous modes de transports confondus le week-end, soit  $\pm 20 \%$  du nombre de déplacements journaliers générés un jour ouvrable moyen.

La mise en œuvre de l'ensemble du projet (horizon 2029) impliquerait une évolution globalement significative de la charge de trafic au droit des différentes voiries. Cette situation impactera la fluidité de la circulation avec des remontées de files qui pourront s'étendre jusqu'au-delà de l'avenue Einstein au droit de la chaussée des Collines (N257) et jusqu'à l'accès nord du projet au droit de la chaussée de Bruxelles (N4) en pointe du matin (8h-9h). En pointe du soir (17h-18h), les remontées de files seront davantage récurrentes au droit de la chaussée des Collines (N257) avec, régulièrement, 10 à 15 véhicules en attente d'insertion sur le rond-point. L'aménagement d'un carrefour à feux à la place dudit rond-point ne permettrait pas de supprimer les remontées de files existantes et projetées mais permettrait une gestion préférentielle des mouvements à favoriser.

La mise en œuvre de l'ensemble du projet sera de nature à accentuer la congestion actuelle et attendue en situation de référence à l'approche et au

niveau de la sortie n°5(bis) « Bierges » de l'E411 avec un allongement des remontées de files qui impactera le rond-point entre la chaussée des Collines (N257) et la chaussée de Bruxelles (N4). Ces allongements de files sur l'autoroute auront également pour conséquence non négligeable d'accentuer le risque d'accident ainsi que le risque d'utilisation d'itinéraires de transit, notamment, via le village de Bierges.

Afin de contrer ces problèmes de congestions, plusieurs aménagements devraient être réalisés pour fluidifier le trafic dans le zoning nord aux heures de pointe. Parmi des aménagements proposés, nous retrouvons la création d'un by-pass sur la chaussée des collines et la reconfiguration de l'échangeur de Bierges.

#### Evaluation du projet

##### Impact sur le trafic routier

Le projet aura un impact important en heures de pointe sur la congestion du PAE Nord compte tenu du nombre de déplacements générés par le site, ce qui pourrait par la même occasion renforcer les itinéraires de transit déjà problématiques (chaussée d'Ottembourg).

Par ailleurs, des projets régionaux sont à l'étude pour améliorer la situation. Il nous semble impératif que les projets de la Région (optimisation de l'échangeur n° 5, bypass rue de Wavre) soient mis en œuvre avant la mise en œuvre complète du projet, ce qui permettrait d'absorber plus facilement une partie du trafic complémentaire, même s'il ne sera jamais possible de supprimer totalement les congestions aux heures de pointes.

On peut regretter que l'EIE n'ait pas étudié plus en profondeur des solutions qui vise à améliorer la fluidité du trafic depuis l'autoroute jusqu'au site compte tenu de son impact. L'EIE fait référence à la mise en place de feux tricolores sans pour autant évaluer leur impact réel sur la situation projetée.

##### Modes actifs

Nous émettons des réserves sur la suppression du chemin et la création d'une nouvelle voirie conventionnelle d'une durée limitée à 5 ans. Soit le cheminement doit être cédé à la ville soit la convention doit avoir une durée beaucoup plus longue. Le risque étant que le site soit fermé totalement au public après 5 ans. Nos demandes initiales étaient de conserver une possibilité de passage à travers ce site.

Concernant les déplacements cyclo-piétons interne au site, il faut connecter le nouveau chemin qui sera créé le long de la parcelle au réseau cyclo-piéton existant, notamment au sentier Tienne Ruwebaut. Afin de garantir une bonne perméabilité de l'espace, il serait également intéressant de relier ce sentier à la voirie principale du site dans le but d'avoir un second accès à la chaussée de Collines. Il faudrait par conséquent négocier avec l'entreprise l'accessibilité de leurs voiries principales aux piétons et cyclistes. Les heures d'accessibilité au public peuvent être restreintes (en maintenant les grilles ouvertes uniquement en journée, par exemple). De plus, il est nécessaire d'aménager un nouveau passage cyclo-piéton sur la N4 à proximité de l'accès nord comme il est recommandé dans l'EIE. Nous suggérons que la piste cyclo-piétonne reste prioritaire par rapport aux trois sorties du site et notamment sur la chaussée des Collines où les cyclistes perdent leur priorité au droit de l'accès au pôle recherche et développement.

La piste cyclable de la chaussée des collines est interrompue à hauteur du nouvel accès au site. Les cyclistes doivent céder le passage aux véhicules sortant du site. La chaussée des Collines étant l'axe prioritaire, nous estimons qu'il est

*nécessaire que la piste cyclable reste prioritaire par rapport aux usagers quittant le site du projet.*

*La recommandation de l'EIE de créer une connexion directe vers le passage piéton situé à hauteur de l'avenue de l'Eglantine nous semble très pertinente. Le tracé actuel génère un détour important pour les éventuels clients du pôle service qui souhaiterait s'y rendre depuis le reste du PAE. La motivation pour ne pas suivre cette recommandation ne nous convainc pas.*

*Si l'EIE analyse en profondeur les aménagements à l'intérieur du site, on peut regretter qu'elle ne se soit pas focalisée sur les jonctions vers le centre-ville et plus particulièrement le long de la N4 (chaussée de Bruxelles – avenue Mattagne) entre la chaussée de l'Orangerie et le carrefour du Fin bec où les aménagements cyclables sont inexistant, ce qui ne favorise pas l'utilisation du vélo - pour ceux qui le peuvent - pour les déplacements domicile-travail.*

*La Région Wallonne a prévu de traiter le tronçon compris entre le carrefour du Fin Bec et le passage à niveau de la N4. Le chaînon manquant (entre le passage à niveau et la chaussée de l'Orangerie) mériterait d'être aménagé et pourrait constituer selon nous une charge d'urbanisme pour réaliser l'ensemble de l'aménagement nécessaire pour favoriser les déplacements à vélo vers et depuis le site.*

*Les autorités publiques doivent également de leur côté continuer à équiper les routes nationales et communales d'aménagements cyclables (aménagement direct, fiable et sécurisé) mais également en faveur des piétons de manière à encourager la mobilité active notamment vers le PAE Nord.*

#### Stationnement

*Concernant le stationnement, les 963 places de parking sont suffisantes pour le projet étant donné qu'il y a 1.130 travailleurs par jour ouvrable et que tous ne se rendront pas au travail avec leur propre véhicule individuel. L'étude d'incidences présente un diagnostic de l'approximation des parts modales que l'on devrait observer après l'ouverture du site. 86,2% des employés devraient se rendre au travail en utilisant leur véhicule individuel et 9,4% devraient venir en faisant du co-voiturage. Compte tenu de l'évolution positive du télétravail, nous estimons que le nombre de places prévu par le demandeur est suffisant.*

*Au niveau du stationnement vélo, le nombre d'emplacement et leur localisation sont satisfaisants. Il conviendra de permettre l'agrandissement des parkings en cas d'augmentation de la part modale du vélo.*

#### Transport en commun

*Concernant les transports en commun, aucune des lignes de bus ne devrait être impactée par les travaux de construction du projet. Toutefois, nous nous posons la question de l'impact sur la régularité des lignes en cas d'augmentation de la congestion sur la N4 (tronçon sud).*

*Aucune mesure n'est proposée pour diversifier la demande en transport en commun et pour les favoriser compte tenu de l'augmentation de la congestion.*

*Enfin, aucune évaluation du confort d'attente aux arrêts n'a été réalisée, ce qui peut aussi contribuer à l'utilisation des transports en commun.*

#### Mobipoint

*L'aménagement du Mobipoint constitue une charge d'urbanisme. Le totem identifiant le Mobipoint selon les recommandations et prescriptions de la fiche sécurothèque n°163 font partie intégrante des charges. Le demandeur mettra sur le Mobipoint un service de voiture partagée pour le site et le reste du Parc d'activités économiques. Ces véhicules seront accessibles aux futurs utilisateurs*



du site mais aussi du reste du zoning dans le cadre des déplacements professionnels en lieu et place de voiture de service pour chaque société.

Un espace suffisant doit être prévu pour pouvoir installer à terme une offre de vélo partagé au niveau de ce Mobipoint.

Des services complémentaires tel que l'installation de casiers pour colis mériteraient aussi d'être étudiés (utilisation par les entreprises mais aussi le personnel du PAE pour la récupération de colis).

#### Mesure complémentaire

Parallèlement, les politiques internes à la société peuvent inciter les employés à venir au travail en transport en commun, en faisant du co-voiturage ou en prenant le vélo. Une plateforme interne à l'entreprise pourrait également être créée afin de mettre en relation les employés habitant dans la zone urbaine. Cette mesure peut encourager le co-voiturage.

Un Plan de Déplacement d'Entreprise pour l'entièreté du site devra être établi afin de mettre en œuvre des actions favorisant les déplacements autrement qu'en voiture individuelle (qui représenterait 83% des part modales selon les estimations !).

#### Conclusion

Le service Mobilité émet un **avis favorable sous condition** de :

- Revoir le phasage du développement du projet de manière à permettre la réalisation des projets régionaux qui visent à améliorer l'accessibilité du PAE Nord et à sécuriser la E411 au niveau de la sortie 5 ;
- Soit rétrocéder le cheminement cyclo-piéton qui traverse le site permettant la jonction entre la N4 et la N257 soit augmenter sensiblement la durée de la convention à minimum 20 ans ;
- Connecter le nouveau chemin qui sera créé le long de la parcelle au réseau cyclo-piéton existant, notamment au sentier Tienne Ruwebaut ;
- Suivre la recommandation n°MOB-04 de l'EIE relative à la création d'une liaison vers le passage piéton situé à hauteur de l'avenue de l'Eglantine ;
- Maintenir la piste cyclable de la chaussée des Collines prioritaire par rapport à l'accès au site ;
- Solliciter l'aménagement des pistes cyclables de la N4 - à titre de charge d'urbanisme - sur le chaînon manquant compris entre l'avenue des Mésanges et la chaussée des Nerviens pour assurer une liaison continue entre le centre de Wavre et le site du projet ;
- La création du Mobipoint constitue une charge d'urbanisme. Le totem d'identification conforme à la fiche sécuorthèque n°163 fait partie intégrante des travaux à réaliser.
- La mise à disposition pendant une durée minimale de 2 ans d'un service de voiture partagé équipera le Mobipoint du PAE Nord à destination des entreprises du site mais également de toutes les entreprises du PAE Nord qui désireraient en profiter ;
- Un espace suffisant permettant, à terme, la mise à disposition de vélo partagé doit être prévu dans l'aménagement du Mobipoint ; Des services complémentaires tel que l'installation de casiers pour colis mériteraient aussi d'être étudiés ;



- *Un Plan de Déplacement d'Entreprise devra être établi à l'échelle de l'ensemble du site. Il visera notamment à favoriser la multimodalité et les alternatives à la voiture individuelle dont le covoiturage ;*
- *La prise en charge des frais d'installation d'un système de caméra permettant de lutter contre le trafic de transit dans la chaussée d'Ottenbourg qui sera accentué suite au développement du projet » ;*

Considérant que l'avis du Service Espace Public Wavre a été sollicité en date du 23 mai 2023 ; que son avis, émis en date du 23 juin 2023 est **favorable conditionné** ;

Considérant que l'avis du Service Environnement Wavre a été sollicité en date du 23 mai 2023 ; que son avis, émis en date du 26 septembre 2023 est **défavorable** ;

(9) Considérant que la demande concerne la suppression du chemin vicinal n°39 et la création d'un cheminement doux ; que le projet présente les caractéristiques suivantes :

- La suppression du chemin vicinal n°39, repris à l'Atlas des voiries vicinales de 1841 qui traverse le terrain depuis la chaussée des Collines à la chaussée Château de la Bawette ; ce chemin vicinal est une voirie communale au sens du décret du 6 février 2014 ;
- La création d'une voirie publique conventionnelle sur terrain privé au sens de l'article 10 du décret précité (voir proposition de Convention en annexe). Ce chemin permettra l'accès piéton et cyclable entre la Chaussée de Bruxelles et la Chaussée des Collines ;

Considérant que la demande de suppression s'inscrit dans le cadre d'une demande de permis unique de catégorie B (D.29-1 §4 b 1° du Code de l'environnement) comportant un volet « urbanisme » et un volet « environnement » ;

Considérant qu'au niveau de l'urbanisme ; la demande de permis a pour objet la construction d'un pôle d'entreprises (Biotechnologie, TPE, PME, bureaux, laboratoires, hall de production, de stockage) et de services (hôtel, restaurant, salle événementielle/conférence et 2 conciergeries) comme suit :

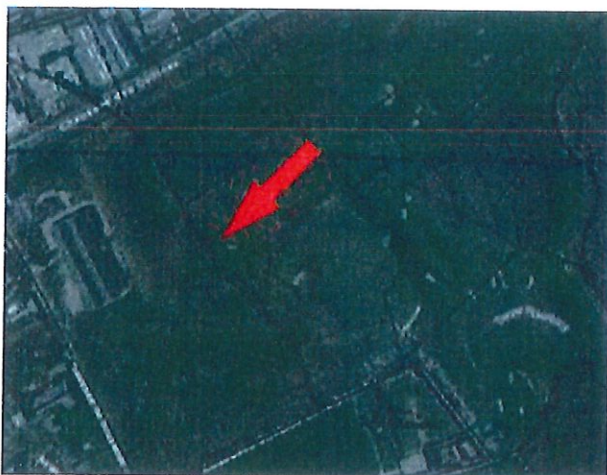
- Le pôle « sciences » (R&D) : 7 bâtiments de laboratoires et bureaux dédiés au développement et à la recherche dans le secteur des sciences de la vie ;
- Le pôle « entreprises » : 5 ensembles de bâtiments accueillant des bureaux, des unités pour PME et activités semi-industrielles ;

Le pôle « services » : un hôtel de 59 chambres, avec piscine, un restaurant de 60 couverts et une salle événementielle (after-bar) ; une conciergerie liée au fonctionnement et à la sécurité de l'hôtel, et intégrée à celui-ci ; la construction d'une conciergerie supplémentaire, adjacent à un hangar et ses locaux sociaux, totalisant une superficie de 700 m<sup>2</sup> dédiés à la gestion et l'entretien des espaces verts (soit plus de 80.000 m<sup>2</sup>), de la sécurité et de la maintenance de l'ensemble du site (plus de 175.000 m<sup>2</sup>) ;

Considérant qu'au niveau de l'environnement, le projet comporte diverses installations de classe 2 et a fait l'objet d'une étude d'incidences sur l'environnement ;

Considérant que le terrain concerné par la demande est situé à l'angle de la chaussée des Collines / chaussée de Bruxelles, à 1300 Wavre ; que le site concerné par le projet occupe les parcelles cadastrales suivantes : 1re division, section D n° 3B et 6S ; que ces deux parcelles sont actuellement vides de construction ;

Considérant que le chemin vicinal n°39 qui est concerné, traverse le terrain depuis la chaussée des Collines et rejoint la chaussée Château de la Bawette ; qu'en situation de fait, ce chemin n'existe plus et n'est donc plus utilisé ; qu'il est toutefois toujours repris à l'Atlas des voiries vicinales de 1841 ; qu'il a donc toujours une existence légale, même s'il n'existe plus dans les faits ;



*Figure 1. – Atlas des voiries vicinales de 1841 - WalOnMap*

Considérant que le site est repris en zone d'activité économique mixte au plan de secteur de Wavre-Jodoigne, tel qu'adopté par l'arrêté du Gouvernement wallon du 25/11/1999 (adoption de la révision définitive du plan de secteur - extension du zoning nord de Wavre) entré en vigueur le 25/12/1999 ; que l'affectation de cette zone est régie par les articles D.II.28 et 29 du CoDT. ;



Figure 2. – plan de secteur / source : WalOnMap

Considérant que ce chemin permettait de rejoindre le chemin n°1 se connectant ensuite sur la chaussée de Bruxelles ; que si cadastralement une mutation a été effectuée pour n'avoir que du domaine privé, l'atlas des chemins reprend le chemin n°39 en domaine communal ; que selon le demandeur, les différentes recherches n'ont pas abouti sur un PV de bornage permettant d'établir que le chemin a déjà subi une modification en son temps ;

Considérant qu'il est aujourd'hui question de supprimer la partie de chemin entre la chaussée Château de la Bawette et la chaussée des Collines ; que ce chemin avait une largeur de 3m30 ; que par l'urbanisation de la ville et l'industrialisation, les chemins au nord de la Chaussée des Collines ont déjà été supprimés ;

Considérant que la parcelle 17c et 3b faisait anciennement partie d'un tout sous la propriété du Golf ; que dès son installation, il n'a plus été question de trouver ce sentier traversant toute la propriété ; qu'aujourd'hui, la parcelle 3b fait l'objet d'une demande de permis d'urbanisme ; qu'aujourd'hui, il n'est pas sécuritaire, ni aisé d'emprunter ce chemin dont aucune trace au sol n'est encore visible et sur lequel de nombreuses zones végétalisées font barrage à la promenade ; qu'il est donc prévu de supprimer le chemin n'ayant plus d'utilité ;

Considérant que le projet « Biotech Innovation Village » prévoit la création de voiries internes au sein du site ; que ces voiries resteront privées et seront gérées par la copropriété du parc d'activité économique ; que celles-ci se raccorderont à la chaussée des Collines et la chaussée de Bruxelles ; qu'un tel raccord ne constitue pas une ouverture de voirie communale, dans la mesure où les voiries sont destinées à un usage exclusivement privé des propriétaires et locataires du site ;

Considérant que la suppression du chemin vicinal n°39 n'est pas de nature à mettre en péril le maillage existant ; que le projet prévoit la création d'un cheminement réservé aux mobilités douces, sur le pourtour du site ;

Considérant que le nouveau chemin proposé présente une largeur de 2.50 m et est composé selon les sections d'un revêtement en béton désactivé ou de dolomie de teinte beige ; qu'aucune bordure n'est prévue de part et d'autre pour permettre un écoulement et une infiltration naturels de l'eau de pluie ; que



l'implantation de cette voirie suivra le tracé des arbres existants ; qu'elle sera connectée au réseau cyclo-piéton du projet ;

Considérant que le projet permet un nouveau maillage dans un cadre verdurisé ; qu'il a pour objectif de préserver l'intégrité, la propreté, la sécurité, la viabilité et l'accessibilité ; que ce maillage sera et devra être entièrement maintenu ;

Considérant que pour permettre ce maillage entre la chaussée de Bruxelles et la chaussée des Collines, le projet prévoit une voirie publique sous convention ;

Considérant qu'à ce sujet l'avis du service Mobilité de la Ville est pertinent quant aux réserves émises sur la suppression du chemin et la création d'une nouvelle voirie conventionnelle d'une durée limitée à 5 ans ; le risque que le site soit fermé totalement au public après 5 ans ; qu'afin de pallier cette éventualité, deux solutions sont envisageables :

- Soit le cheminement doit être cédé à la ville, ce qui implique un entretien et des coûts supplémentaires à charge de la Ville ;
- Soit la convention doit avoir une durée beaucoup plus longue et être renouvelable à son terme ; qu'une durée de 20 ans serait plus appropriée permettant d'avoir une meilleure vision sur l'évolution de la mobilité du zoning Nord ; que cette option permettra de poser des diagnostics, de faire les bons choix, et de permettre au maillage local d'évoluer si nécessaire ; qu'en l'état, le projet de convention de création de voirie communale temporaire doit être revu ;

Considérant qu'une des réclamations, lors de l'enquête publique, portait sur le manque de clarté concernant la suppression du chemin vicinal numéro 39 ; que l'ensemble des pièces du dossier de la demande de permis étaient à disposition et consultables durant cette procédure ;

Pour ces motifs ;

**D E C I D E :**

Par 18 voix pour et 8 voix contre de MM. Ch. Lejeune, B. Petter, Mme V. Michel-Mayaux, M. J. Goossens, Mmes M-P Jadin, F. Darmstaedter, MM. P. Pinchart, B. Masquelier;

**Article 1er** – Le Conseil communal prend connaissance des résultats de l'enquête publique dans le cadre de la procédure administrative réalisée pour la demande de permis unique introduite en date du 10 mars 2023 par la société BVI.EU S.A, Prins Boudewijnlaan, 7 C bte 201 à 2550 Kontich en vue d'obtenir un permis unique de classe 2(projet mixte de catégorie B au sens de l'article D.29-1§4 b)du Code de l'environnement), visant la construction d'un village d'entreprises (Biotech Innovation Village), comprenant un pôle sciences de la Vie

R & D (laboratoires, espaces de production), d'un pôle services (hôtel, restaurant, salle événementielle, deux conciergeries) et d'un pôle d'entreprises (bureaux, services, unités PME, activités économiques mixtes et de petite industrie) dans un bien sis dans le Parc d'activités Wavre Nord entre la Chaussée des Collines et la Chaussée de Bruxelles, présentement cadastré Wavre 1ère Division, Section D N° 3 B et 6 S.

**Article 2** - Le chemin vicinal n°39, repris à l'Atlas des voiries vicinales de 1841 qui traverse le terrain depuis la chaussée des Collines à la chaussée Château de la Bawette est supprimé.

**Article 3** - La portion du chemin n°39 situé entre la nouvelle voirie projetée et la Chaussée Château de la Bawette sera intégrée à la nouvelle voirie projetée.

**Article 4** - La nouvelle voirie reliant la chaussée de Bruxelles à la chaussée des Collines et la portion du chemin n°39 dont question à l'article 3 ne seront pas reprises en tant que voirie communale, une convention de création de voirie communale temporaire devra être établie pour une durée de 20 ans et renouvelable à son terme.

**Article 5** - Expédition de la présente délibération sera jointe au dossier de demande de permis d'urbanisme avec les autres documents prescrits.

Délibéré en séance publique, à Wavre, le 24 octobre 2023.

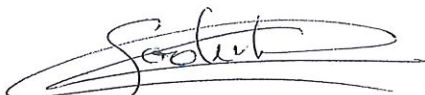
Par le Conseil Communal :

La Directrice générale  
sé. Christine GODECHOUL

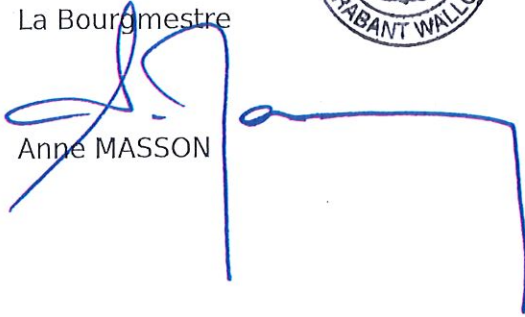
La Bourgmestre - Présidente  
sé. Anne MASSON

Pour expédition conforme :  
Wavre, le 08 NOV. 2023

La Directrice générale,

  
Christine GODECHOUL

La Bourgmestre

  
Anne MASSON





