



WAVRE

Schéma de Développement Communal

Rapport synthétique d'analyse contextuelle
Décembre 2021

PRÉAMBULE ET DÉFINITION SDC

JNC international s.a. a été désigné comme auteur de projet pour la réalisation du Schéma de Développement Communal (SDC) de Wavre.

Le SDC est un document d'orientation qui vise à définir la stratégie transversale de développement futur et d'aménagement du territoire communal, les objectifs et ses principes de mise en œuvre et la structure territoriale.

L'objet du SDC est de définir la stratégie territoriale pour l'ensemble du territoire communal sur la base d'une analyse contextuelle, à l'échelle du territoire communal. Il peut comporter des mesures de gestion et de programmation relatives aux principes de mise en oeuvre de la structure territoriale et identifier des propositions de révision du Plan de secteur, en ce compris les zones d'enjeu communal et des schémas d'orientation locaux et guide communal à élaborer, à réviser ou à abroger, en tout ou en partie.

Le document se compose de deux parties principales : l'analyse contextuelle et la définition de la stratégie territoriale.

L'analyse contextuelle comporte les principaux enjeux territoriaux, les perspectives et les besoins en termes sociaux, économiques, démographiques, énergétiques, patrimoniaux, environnementaux et de mobilité ainsi que les potentialités et les contraintes du territoire. **Il ne s'agit pas d'un inventaire mais plutôt d'un diagnostic orienté. Pour cette raison, toutes les données récoltées entre 2019 et 2020 ne sont pas mises à jour à la date de finalisation de ce dossier. L'actualisation de ces données n'est pas déterminante pour la définition des enjeux du territoire communal.**

La stratégie territoriale du SDC définit :

- **les objectifs communaux de développement territorial et d'aménagement** du territoire à l'échelle communale, et la manière dont ils déclinent les objectifs régionaux ;
- **les principes de mise en œuvre des objectifs** (lutte contre l'étalement urbain et l'utilisation rationnelle du territoire et des ressources, le développement socio-économique et de l'attractivité territoriale, la gestion qualitative du cadre de vie et la maîtrise de la mobilité)
- **la structure territoriale** : identifiée et exprimée cartographiquement, comprend la structure bâtie et paysagère, les pôles à renforcer, les réseaux de communication et de transport de fluides et d'énergie.

Le présent document rentre dans le cadre de la première phase de ce projet, qui vise à la mise en place d'une analyse contextuelle.

Cinq autres phases suivront.

Phase 2 : élaboration de l'avant-projet de Schéma de Développement Communal.

Phase 3 : évaluation des incidences sur l'environnement via la réalisation d'un Rapport d'Incidences Environnementales (RIE) puis adoption du projet par le Conseil communal.

Phase 4 : élaboration du projet de Schéma de Développement Communal.

Phase 5 : adaptations éventuelles du projet suite aux remarques et aux avis (rapport final et conclusions), déclaration environnementale en vue de son adoption définitive par le Conseil communal.

Phase 6 : adaptation éventuelle du projet et du Rapport d' Incidences Environnementales suite à l'envoi au Fonctionnaire Délégué et au Gouvernement wallon pour approbation.

MÉTHODOLOGIE DU DOCUMENT

Ce document aborde les principaux enjeux territoriaux, les perspectives et les besoins en termes sociaux, économiques, démographiques, énergétiques, patrimoniaux, environnementaux et de mobilité ainsi que les potentialités et les contraintes du territoire.

Ce document est divisé en différents chapitres qui parcourent le paysage naturel et artificiel: le sol, l'eau, les chemins, les limites, l'habitat, les personnes et le ciel.

Sol

La terre, ou encore sol ou substrat, s'impose comme premier matériau de paysage. Ce socle sur lequel les arbres et les villes prennent racines au propre comme au figuré, est pour l'urbaniste-paysagiste la première clef pour comprendre le rapport fondamental qui relie l'homme et la nature, et permet de restaurer le lien vital entre ville et nature.

Eau

L'eau participe à sculpter le paysage et marque le territoire de son empreinte. Elle est un élément structurant, qui participe sous différentes formes à la vie de tout paysage. Dans ce chapitre l'eau est reconsidérée non pas comme une contrainte mais comme une source de bénéfices multiples.

Personnes

A la fois sujets et objets de paysage, les personnes participent doublement à donner vie aux paysages. Les réintégrer dans les projets urbains permet de concilier la complexité et la richesse des individus et de leur faire prendre part au processus paysager.

Habitat

La ville est aujourd'hui considérée comme le principal habitat de l'homme. La nature est le domicile privilégié de toutes les autres espèces vivantes. Ce chapitre aborde la dichotomie nature-ville et la façon dont les notions de diversité, densité et ouverture sont intimement liées.

Chemins

Ce chapitre analyse comment les traces, les sentiers, les chemins, les routes, les rues ou les lignes de transport qui connectent et structurent villes et villages conditionnent les déplacements humains, mais également ceux des autres espèces vivantes.

Limites

Généralement perçues comme ruptures ou fractures, les limites entre des milieux urbains ou naturels peuvent aussi être présentées comme des articulations et des transitions dans un paysage. La valorisation de ces limites permet un renforcement mutuel des bénéfices écologiques et socio-culturels des milieux qui se jouxtent, tout en renforçant l'identité des paysages auxquels elles participent.

Ciel

Cette ligne infinie et inaccessible présente dans tous les déplacements est l'ultime matériau de paysage. Il crée une relation sensible entre plein et vide ainsi qu'entre point de vue et perspective, une double articulation sensible qui relie le ciel et la terre, ainsi que le proche et le lointain.

Les conclusions de chaque chapitre seront résumées dans un tableau AFOM (Atouts - Faiblesses - Opportunités - Menaces).

Parallèlement à notre analyse, ces thématiques ont été soumises aux habitants qui se sont exprimés dans le cadre des ateliers de **consultation citoyenne** organisés par le bureau Tr@me SCRL et JNC International. Les résultats de cette consultation ont été **croisés avec nos analyses au sein des conclusions des différents chapitres**.

PRÉSENTATION DE L'ÉQUIPE DE CONCEPTION

La présente étude a été confiée à **JNC International s.a.**, bureau d'études actif depuis 1968 dans le domaine de l'aménagement de l'espace.

Chaussée d'Alseberg 993 bte 4 B-1180 Bruxelles

T + 32 2 347 56 60

F + 32 2 345 58 55

e-mail : jnc@jnc.be

Directeur du bureau d'études

Guillaume van der Vaeren, Administrateur délégué - Ingénieur civil - Architecte, urbaniste

Cellule technique

Guillaume van der Vaeren, Administrateur délégué - Architecte et paysagiste

Guillaume Herr-Zekanowski, Responsable de projets - Urbaniste (OPQU)

Giovanna Pittalis, Chargée de missions - Ingénieur-Architecte et Urbaniste

Giuseppe Macaluso, Assistant de projet - Graphiste et Architecte

Administration

Mélanie Scherding – Responsable Communication

CO-TRAITANTS

ARIES Consultants est un bureau de conseils et d'études dans les domaines de l'environnement, de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme et de la mobilité.

Rue des Combattants 96, 1301 Bierges

T +32 10 430 110

e-mail : info@ariesconsultants.be

Cellule technique

François Halbardier, Directeur - Géographe - Conseiller en Mobilité

Natalia Rieznik Lamana, Cheffe de projet - Ingénieur-Architecte et Urbaniste

Tr@me SCRL est une société coopérative belge spécialisée dans l'accompagnement d'administrations publiques, de collectivités, de groupements de collectivités ou de sociétés privées à l'élaboration de stratégies de développement de leur territoire ou de leur activité.

Rue de Liège 83 - 4357 Limont

T +32 (0)19 54 60 51

e-mail : info@trame.be

Responsable de la participation citoyenne

Laurent Turneer, Chef de projet- Administrateur

TABLE DES MATIÈRES

- Préambule et définition.....	2
- Méthodologie du document.....	3
- Présentation de l'équipe de conception.....	4

SYNTHESE

INTRODUCTION.....	7
-------------------	---

I.SOL

PARTICIPATION CITOYENNE: CARTE SOL.....	8
CONCLUSIONS/PERSPECTIVES.....	9
TABLEAU AFOM.....	10
CARTES SOL.....	12

II.EAU

PARTICIPATION CITOYENNE: CARTE EAU.....	24
CONCLUSIONS/PERSPECTIVES.....	25
TABLEAU AFOM.....	26
CARTES HYDROGRAPHIE.....	28

III.PERSONNES

CONCLUSIONS/PERSPECTIVES.....	32
TABLEAU AFOM.....	35

IV.HABITAT

PARTICIPATION CITOYENNE: CARTE HABITAT ET HABITANTS.....	36
CONCLUSIONS/PERSPECTIVES.....	37
TABLEAU AFOM.....	39
CARTES TISSUS ET ACTIVITES.....	40

V.CHEMINEMENT ET MOBILITE

PARTICIPATION CITOYENNE: CARTE CHEMINEMENTS ET MOBILITE.....	44
CONCLUSIONS/PERSPECTIVES.....	45
TABLEAU AFOM.....	47
CARTES MOBILITE.....	50

VI.LIMITES ET FRANGES

CONCLUSIONS/PERSPECTIVES.....	54
TABLEAU AFOM.....	55

VI.LIMITES ET FRANGES

PARTICIPATION CITOYENNE: HORIZON.....	56
CONCLUSIONS/PERSPECTIVES.....	57
TABLEAU AFOM.....	58
CARTE CIEL.....	60

CROISEMENT DES ENJEUX.....	62
CARTE DE SYNTHESE.....	64

INTRODUCTION

Wavre est, depuis ses origines, un centre stratégique pour le commerce, favorisé par sa situation géographique et la proximité d'importantes voies de communication.

Aujourd'hui, Wavre continue d'être un centre d'activités économiques et commerciales, **complété par la ville voisine d'Ottignies-Louvain-la-Neuve**. Cette dernière se subdivise en deux entités différentes, qui bien que faisant partie d'un même territoire communal, diffèrent par leur histoire et leur spécialisation économique.

On peut donc parler d'**un bipôle**, dans lequel **Wavre a une vocation industrielle, commerciale, administrative** (services du Gouverneur et de la Province) **et d'enseignement primaire et secondaire ; Louvain-la-Neuve de recherche, d'enseignement universitaire et de pôle commercial ; Ottignies, de pôle administratif et de services de santé.**

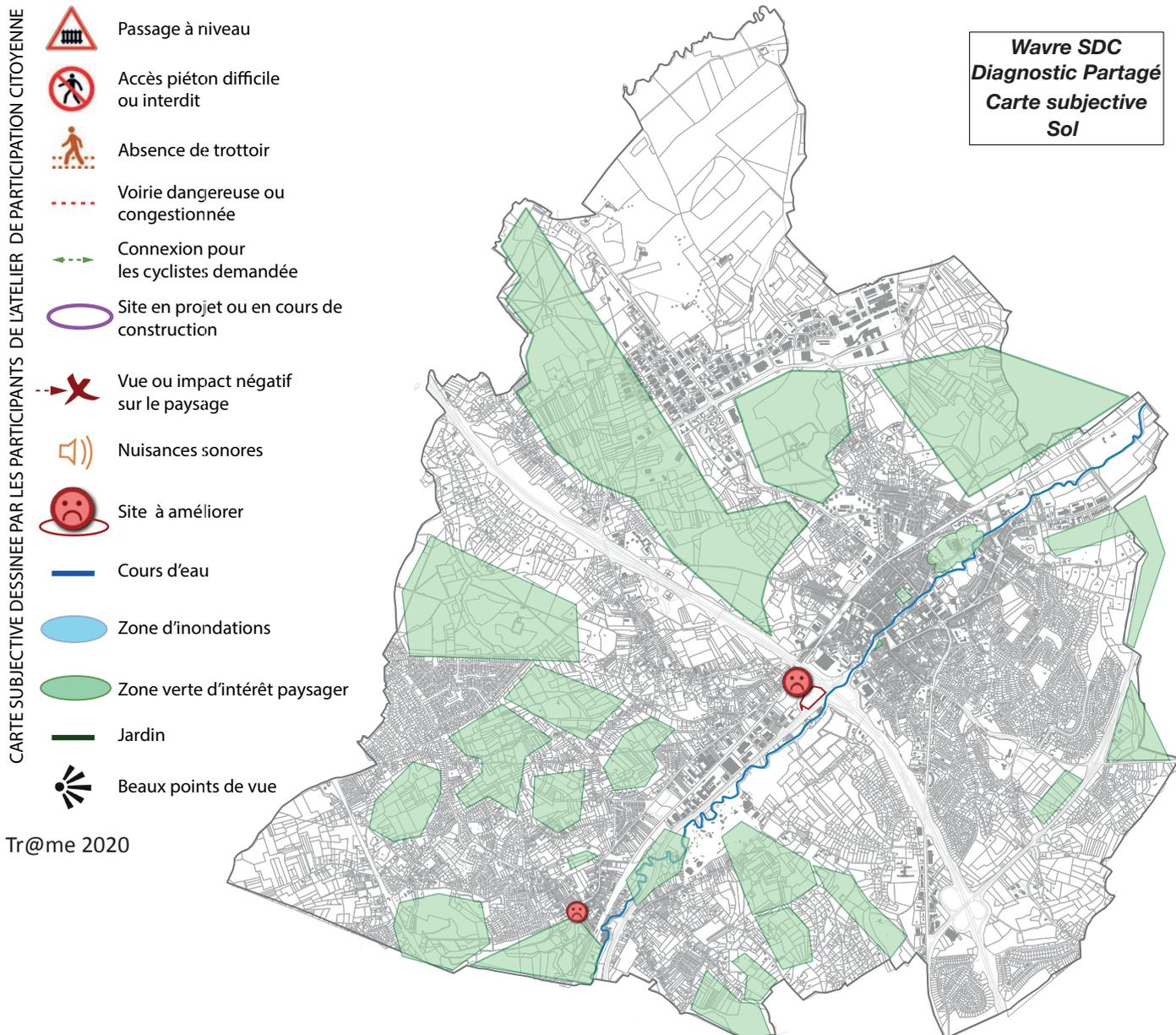
Concernant les questions relatives aux transports et à la structure spatiale, ces deux entités (Ottignies et Louvain-la-Neuve formant une entité), évoluent en se complétant et en s'équilibrant mutuellement.

Il est également à noter, que **l'entité de Wavre est le résultat de la fusion (1977) des territoires de la ville de Wavre et des villages de Bierges et Limal**. Ces villages, ainsi que les anciennes implantations rurales, autrefois séparées de Basse-Wavre et Profondsart préservent, malgré un fort développement résidentiel, leur caractère villageois.

Cet aspect devra être pris en compte lors de la rédaction du Schéma de Développement Communal afin de maintenir et de définir les spécificités qui font vivre aujourd'hui le principe de complémentarité entre ces différentes entités.

I.SOL

PARTICIPATION CITOYENNE: CARTE SOL



Cette carte est le **résultat graphique des consultations citoyennes avec les habitants du territoire de la commune de Wavre**. Ces réunions ont été organisées et coordonnées par le bureau Tr@me SCRL, accompagnateur de dispositifs d'intelligence collective, et JNC International, architectes du paysage et urbanistes.

Selon les habitants, de nombreux types de paysages différents de haute valeur se trouvent à Wavre. Ils soulignent, d'une part, la présence de villages autour des zones paysagères dont le caractère rural et villageois est très apprécié.

Ils considèrent, d'autre part, que cette diversité est mise en danger par l'étalement urbain et l'artificialisation des espaces verts et agricoles. Parmi les dangers perçus, on peut citer notamment le projet du contournement Nord et les grands lotissements. L'utilisation massive de la typologie «4 façades» est considérée comme excessive.

ATOUTS

- Respect et protection des zones vertes
- Urbanisation des anciennes friches
- Importance de garder les espaces verts et boisés encore existants
- Diversité du paysage

FAIBLESSES

- Étalement urbain et perte du caractère villageois
- Imperméabilisation du sol, perte des espaces verts et agricoles
- Préoccupation pour le projet du Contournement Nord et des grands lotissements
- Excessive utilisation du type «4 façades»
- Manque de constructions groupées avec un mélange social et générationnel
- Pollution de la décharge de Basse-Wavre

CONCLUSIONS // PERSPECTIVES

Le territoire de la commune de Wavre, situé sur le Massif Limoneux du Brabant wallon, est délimité par les vallées de la Lasne, par la vallée du Pisselet, et est traversé par la vallée de la Dyle dans laquelle s'est développée la ville.

La **topographie** avec des pentes douces détermine le paysage, classé comme l'ensemble paysager des vallonnements brabançons. Sa caractéristique principale consiste en une **succession de vallonnements de profondeur de l'ordre de la trentaine de mètres** où alternent, sur les pentes les plus fortes, des boisements et, sur les lambeaux de plateaux et les pentes douces, des poches agricoles résiduelles. Cet **ensemble paysager est marqué aussi par une urbanisation intense** et un habitat regroupé dans le fond des vallées, au pied des versants et le long des grands axes de communication.

Aujourd'hui, le territoire autrefois couvert de forêts, est fortement peuplé et utilisé à des fins productives, notamment agricoles. L'évolution s'est faite par une sorte d'inversion naturelle / artificielle, par laquelle **les longues lignes vertes qui flanquaient les cours d'eau, ont été remplacées par une continuité artificielle.** Cette continuité artificielle, composée de zones résidentielles, productives et d'infrastructures, a **fragmenté les espaces à usage forestier.** Aujourd'hui, Wavre dispose de **9 Sites de Grand Intérêt Biologique (SGIB) et de 4 parcs publics : le Parc Nelson Mandela, le Parc des Carmes ou Parc Houbotte et le Parc Marial et le Parc de l'Orangerie (Ch. des Gaulois).**

Concernant le **potentiel foncier**, il est constaté un **déséquilibre entre les Zones d'Habitat et celles destinées aux activités économiques.** Pour les développements résidentiels, plus de **400 ha** sont encore à urbaniser (**en comptant aussi les terrains non artificialisés inscrits en ZACC**). Tandis que les **Zones d'activité économique industrielle, disposent encore de 14 ha non urbanisés.** Les **Zones d'activité économique mixte** ont plus de disponibilité, en comptant des étendues libres de **62ha**. Les Zones d'Activité **peuvent aussi compter sur les deux Zones d'Aménagement Communal Concerté à Caractère Industriel, pour un total de surface libre de 30 ha.**

Selon le Plan de secteur, les **Zones de services publics et équipements communautaires se concentrent surtout dans le centre-ville (sauf pour le site RTBF, 97ha).** Cependant, cette distribution ne respecte pas complètement la situation d'occupation du sol, où les activités sont éparpillées sur le territoire communal. Les **Zones d'espaces verts et les Zones agricoles** ont une correspondance plus précise entre la situation de droit et de fait.

Suite à une analyse de l'**occupation des sols**, on ne constate pas de grands contrastes entre la situation de droit et de fait, exception faite pour certaines zones. Le site RTBF, par exemple, est inscrit en **Zones de services publics et équipements communautaires, mais il est à usage agricole, ainsi que l'Aventure Parc qui se trouve en Zone forestière.** Les parcelles à usage agricole sont regroupées, en majorité,

au Nord de la commune, à proximité de la frontière régionale. **D'autres parcelles agricoles, plus ou moins fragmentées**, sont localisées **au Sud-Ouest et au Sud-Est.** On y trouve principalement des céréales assimilées (froment et orge), des productions fourragères (maïs fourragé) et, dans une moindre mesure, des cultures de pommes de terre, de plantes à fibres (lin), des cultures horticoles et maraîchères. **Plus de la moitié (53%) sont des terres arables et des cultures permanentes.** Le reste des terres sont des surfaces enherbées et des friches agricoles.

Au total, environ **200-250 ha des parcelles agricoles ne sont pas localisés en Zone agricole au Plan de secteur, et sont donc potentiellement menacés de disparition à l'avenir.**

En ce qui concerne les contraintes du sous-sol, la zone de Wavre n'est pas recensée par la Direction des Risques Industriels, Géologiques ou Miniers (DRIGM). Ces zones indiquent la présence de carrières souterraines, de puits de mines, de mines de fer ou de phénomènes karstiques susceptibles d'avoir une influence sur la stabilité des sols ou des constructions.

Le risque de pertes en terres est particulièrement important au niveau des axes de concentration naturelle des eaux de ruissellement mais dans ces axes, des contraintes urbanistiques sont imposées pour assurer le passage de l'eau sans risques. Les axes à risques élevé et moyen sont actuellement occupés par des aménagements très divers sur le terrain : des voiries, des zones non bâties boisées ou de pâtures/espaces ouverts, etc.

ENJEUX

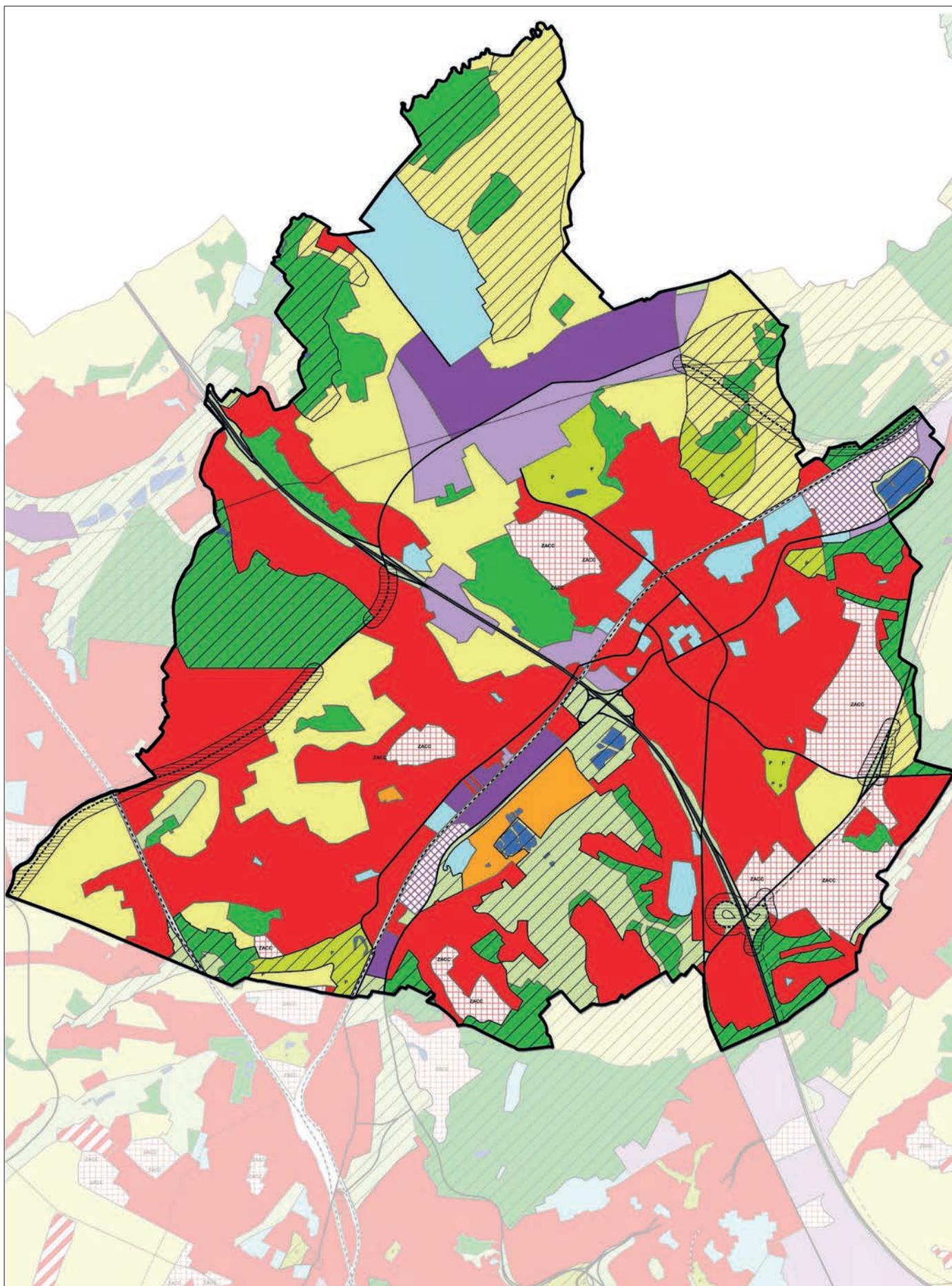
- **Paysage vallonné à revaloriser**
- **Structure paysagère naturelle à préserver, à réagencer et à valoriser**
- **Aménager et gérer les zones pour les activités économiques**
- **Préserver les surfaces agricoles existantes**
- **Gestion intégrée et assainissement des terrains pollués**

TABLEAU AFOM

SOL	Atouts	Faiblesses	Opportunités	Menaces
Paysage	Qualité des paysages (partie de l'ensemble paysager des vallonnements brabançons) localisés dans le secteur Nord-Est et Sud-Ouest.	Le fort développement urbain a morcelé la continuité des couloirs verts et crée une nouvelle continuité artificielle.	L'intégration dans le paysage de zones d'activités économiques et industrielles, agricoles et de services.	L'urbanisation intense d'habitat regroupé dans le fond des vallées, sur les pieds de versants et le long des grands axes de communication. Construction du contournement Nord de Wavre pour les ensembles préservés du Nord-Ouest.
Plan de secteur et Carte Occupation du Sol	La réelle occupation des sols respecte le Plan de secteur. Pourcentage important de surfaces verdurisées et perméables sur les Zones d'habitat.	Le Site RTBF (97 ha) en Zone de services publics et d'équipements communautaires est à usage agricole. Fragmentation des zones forestières.	Mise en valeur des surfaces vertes perméables privées sur les Zones d'habitat. Organisation des Zones de services publiques et d'équipements communautaires pour trouver une cohérence entre le Plan de secteur et la Carte Occupation du Sol. Le Site RTBF (97 ha) en Zone de services publics et d'équipements communautaires est à usage agricole.	Artificialisation ultérieure sans stratégie globale au détriment des espaces verts à valeur paysager et des terrains agricoles. Fragmentation et destruction d'espaces verts.
Potentiel foncier	400 ha non urbanisés disponibles en Zone d'habitat et ZACC. 106ha sont disponibles pour les activités économiques (ZAEI, ZAEM, ZACC CE). 104 ha disponibles pour la Zone de services publics et d'équipements communautaires dont 97 sur le site RTBF. Nombreuses propriétés publiques.	Foncier des Zones d'activité économique industrielle près de l'épuisement: 14 ha sont encore disponibles. Des terrains non urbanisés en Zones d'activité économique mixte (ZAEM) se trouvent à proximité de zones à haute valeur paysagère. Carence de surfaces dédiées à l'espace vert public	Réflexion sur un modèle d'usage des parcelles des ZAEI plus parcimonieux. Possibilité d'un changement d'usage pour le site RTBF. Augmentation des surfaces dédiées aux espaces verts publics.	Epuisement des terrains en ZAEI. Disparition de grandes surfaces vertes à valeur paysagère (RTBF, Golfinger et la parcelle près du golf Club de la Bawette). Disparition de terrains à usage agricole qui se trouvent en Zone d'habitat.

Ressources du territoire	Les surfaces boisées, les Sites de Grand Intérêt Biologique (SGIB) et les Zones Humides d'Intérêt Biologique (ZHIB).	34 ha de surface boisée risquent de disparaître.	L'utilisation des sols comme ressource dans les stratégies de développement durable.	L'artificialisation du sol. Réalisation de projets éparpillés sur ZACC et SOL.
Espace vert urbain	L'amélioration de la qualité des réseaux écologiques et des espaces pour les citoyens.	Sur tout le territoire communal il y a 4 parcs à usage public de taille modeste et peu équipés.	La renaturalisation de grandes surfaces imperméabilisées (par exemple, les stationnements du Walibi).	Une présence encore plus dominante des réseaux de transport automobile et du bâti éparpillé.
Espace vert productif	Le paysage agricole. La composition du sol permet une grande variété des cultures. Certaines parcelles agricoles sont regroupées dans la partie Nord. Cela permet une continuité des espaces destinés à la production agricole.	Un paysage agricole morcelé plus difficile à encadrer dans une stratégie globale.	47% sont des surfaces enherbées et des friches agricoles. Ces zones sont potentiellement des couloirs verts. Autonomie alimentaire: développement de ceintures alimentaires de qualité et de proximité.	200-250 ha des parcelles agricoles ne sont pas localisés en Zone agricole au Plan de secteur et seront donc potentiellement menacés de disparition à l'avenir. Construction du projet contournement Nord de Wavre.
Ecologie environnementale	Des mesures et un suivi ont été mis en œuvre au regard de la pollution pour la zone des pipeline de l'OTAN, près du terrain du Golf.	Fragmentation des zones vertes et des habitats naturels. Absence d'une stratégie globale de préservation de biodiversité locale.	Réagencement des zones pour leur faire gagner en cohérence.	La présence potentielle de pollution des sols sur des sites spécifiques identifiés : le Parc d'activité de Wavre Nord, la zone traversée par le pipeline de l'OTAN, la zone de la STEP de Basse-Wavre et de l'ancienne décharge voisine.
Risques ruissellement pertes en terres	Sur les couloirs de ruissellement, des contraintes urbanistiques sont imposées pour assurer le passage de l'eau sans risques.	Les axes à risques élevé et moyen sont actuellement occupés par des voiries, des zones non bâties boisées ou pâtures/espaces ouverts, etc.	Structuration du paysage bâti pour des respirations liées au maintien de ces couloirs.	Accroissement de l'érosion des sols du fait d'une augmentation des ruissellements.

1.1 SOL ET PAYSAGE. PLAN DE SECTEUR EN VIGUEUR

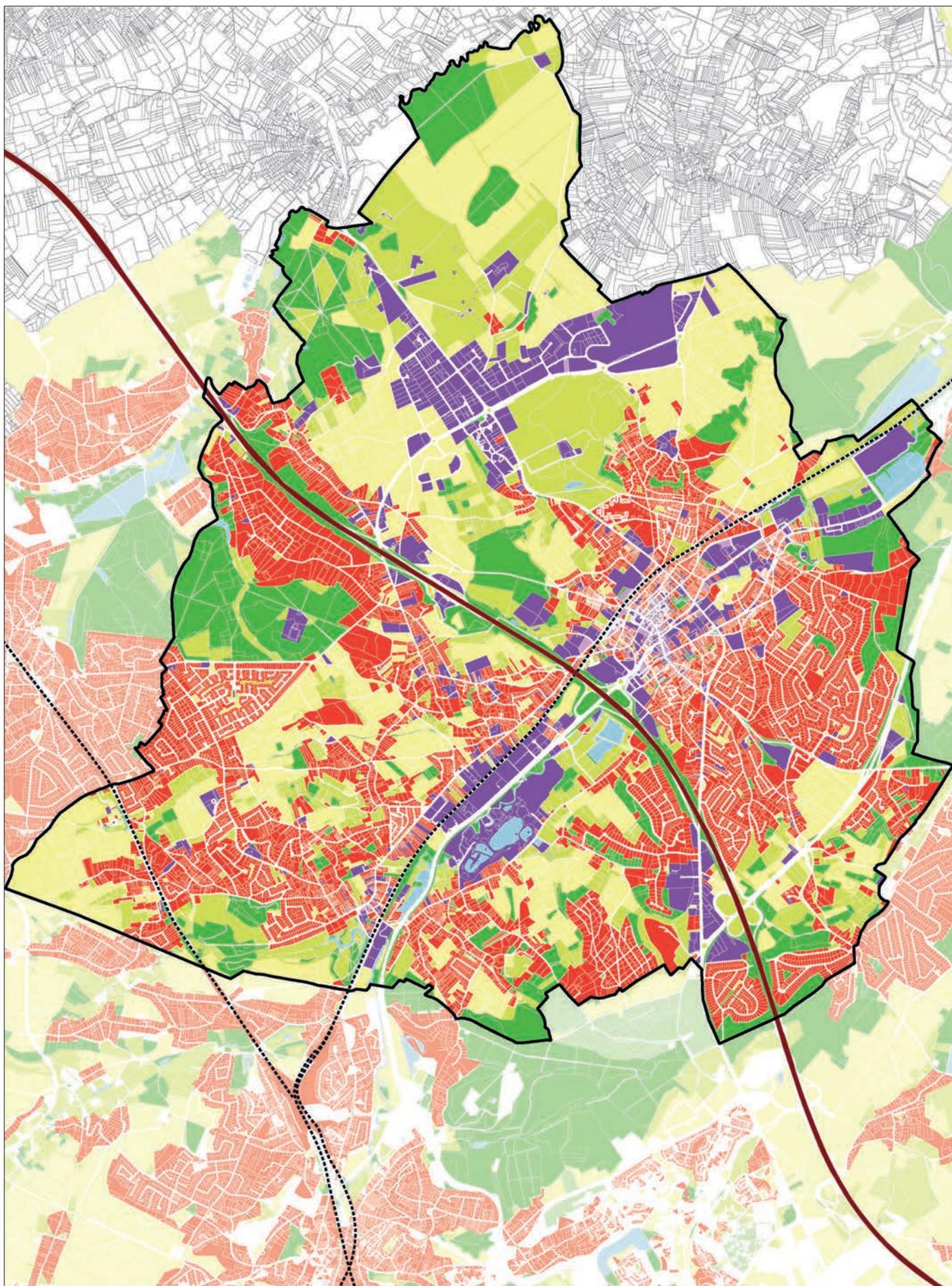


LEGENDE

-  Zone d'habitat
-  Zone d'habitat à caractère rural
-  Zone de services publics et d'équip. communautaires
-  Zone de loisirs
-  Zone d'aménagement communal concerté
-  Zone d'activité économique mixte
-  Zone d'activité économique industrielle
-  Zone d'aménagement communal concerté à caractère indust
-  Zone agricole
-  Zone forestière
-  Zone d'espaces verts
-  Zone de parc
-  Plan d'eau
-  Périmètre d'intérêt paysager
-  Périmètre d'intérêt culturel, historique ou esthétique
-  Périmètre de réservation

-  Autoroute existante
-  Autoroute en projet
-  Route de liaison
-  Route de liaison en projet
-  Ligne ferroviaire existante
-  Ligne ferroviaire en projet
-  Voie navigable existante
-  Voie navigable en projet
-  Ligne électrique à haute tension existante
-  Ligne électrique à haute tension en projet
-  Canalisation existante
-  Canalisation en projet

**1.2 SOL ET PAYSAGE.
CARTE OCCUPATION DU SOL**



LEGENDE

-  Autoroute
-  Chemin de fer
-  Ilot urbain et tissu bâti
-  Activité économique, service, équipement
-  Stationnement public
-  Réseau hydrographique
-  Forêt
-  Vert urbain, prairie, lande
-  Terre arable

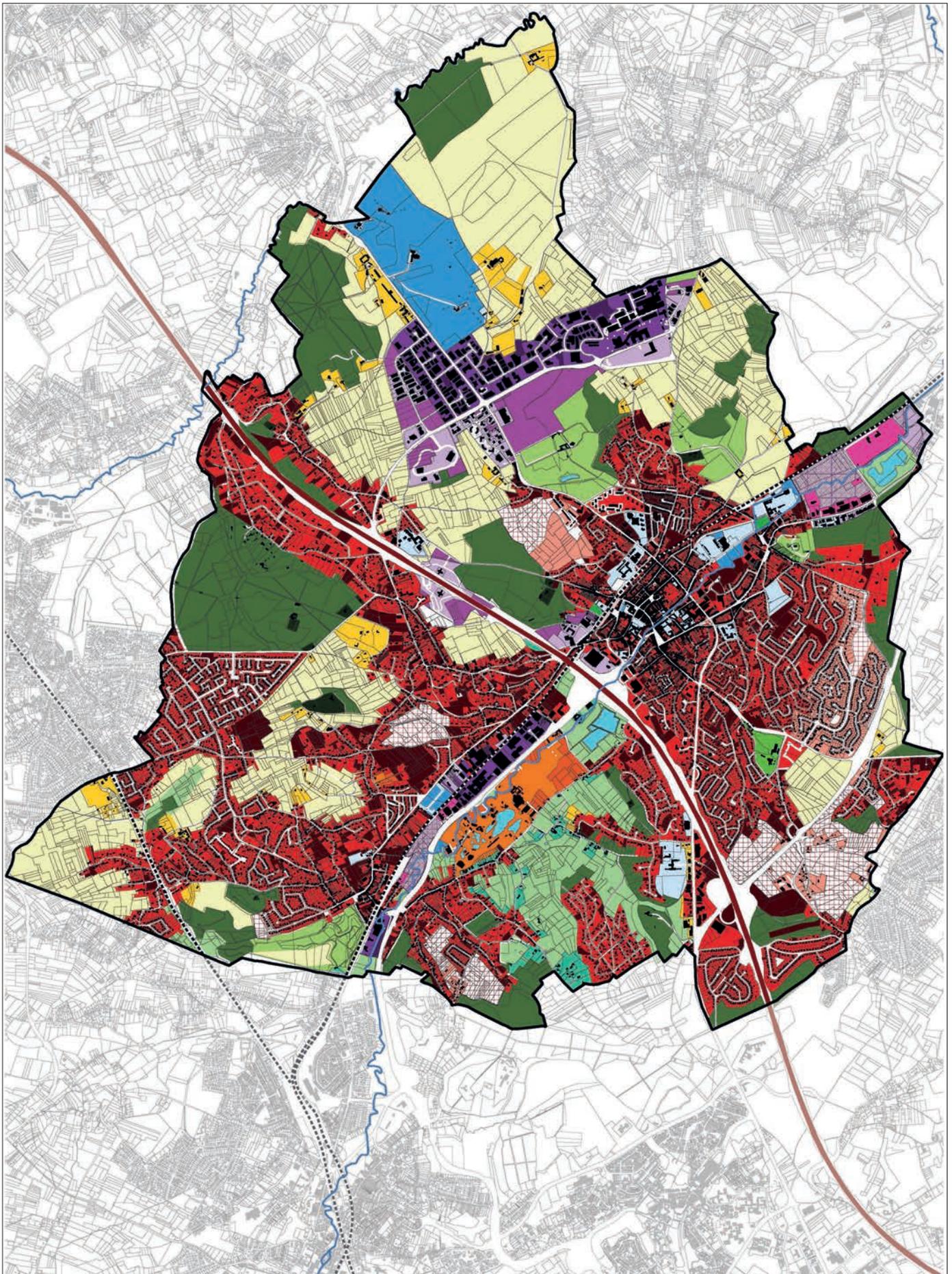
1.3 SOL ET PAYSAGE.
CARTE OCCUPATION DU SOL NON BÂTI



LEGENDE

	Autoroute
	Chemin de fer
	Réseau de voiries locales
	Réseau hydrographique
	Vallée de la Dyle (Zone inondable)
	Espaces verts urbains
	Terrains de sports, parcs de loisirs et d'attraction
	Terres arables (type non spécifié)
	Cultures sarclées
	Cultures non sarclées
	Jachères
	Cultures maraichères et horticoles
	Pépinières
	Vergers
	Prairies permanentes nues
	Prairies temporaires
	Bandes enherbées
	Friches agricoles
	Forêts (type non spécifié)
	Forêts de feuillus
	Pelouses et pâturages naturels
	Landes et broussailles

1.4 SOL ET PAYSAGE. ZONES D'AFFECTATION ET POTENTIEL FONCIER



LEGENDE

ZONE D'HABITAT

	Artificialisé	Surf: 1100 ha
	Non artificialisé	Surf: 285 ha

ZONE DE LOISIRS

	Artificialisé	Surf: 57 ha
	Non artificialisé	Surf: 3,4 ha

ZONE DE SERVICES PUBLICS ET EQUIPEMENTS COMMUNAUTAIRES

	Artificialisé	Surf: 65 ha
	Non artificialisé	Surf: 104 ha
	Vert	Surf: 1,8 ha

ZONE D'AMENAGEMENT COMMUNAL CONCERTÉ (ZACC)

	Artificialisé	Surf: 75 ha
	Non artificialisé	Surf: 124 ha

ZONE D'AMENAGEMENT COMMUNAL CONCERTÉ A CARACTERE ECONOMIQUE

	Artificialisé	Surf: 21 ha
	Non artificialisé	Surf: 30 ha

ZONE D'ACTIVITE ECONOMIQUE MIXTE (ZAEM)

	Artificialisé	Surf: 80 ha
	Non artificialisé	Surf: 62 ha

ZONE D'ACTIVITE ECONOMIQUE INDUSTRIELLE (ZAEI)

	Artificialisé	Surf: 113 ha
	Non artificialisé	Surf: 14 ha

ZONE AGRICOLE

	Artificialisé	Surf: 51 ha
	Non artificialisé	Surf: 786 ha

ZONE FORESTIERE

	Artificialisé	Surf: 15 ha
	Non artificialisé	Surf: 390 ha

ZONE D'ESPACES VERTS

	Artificialisé	Surf: 28 ha
	Non artificialisé	Surf: 152 ha

ZONE DE PARC

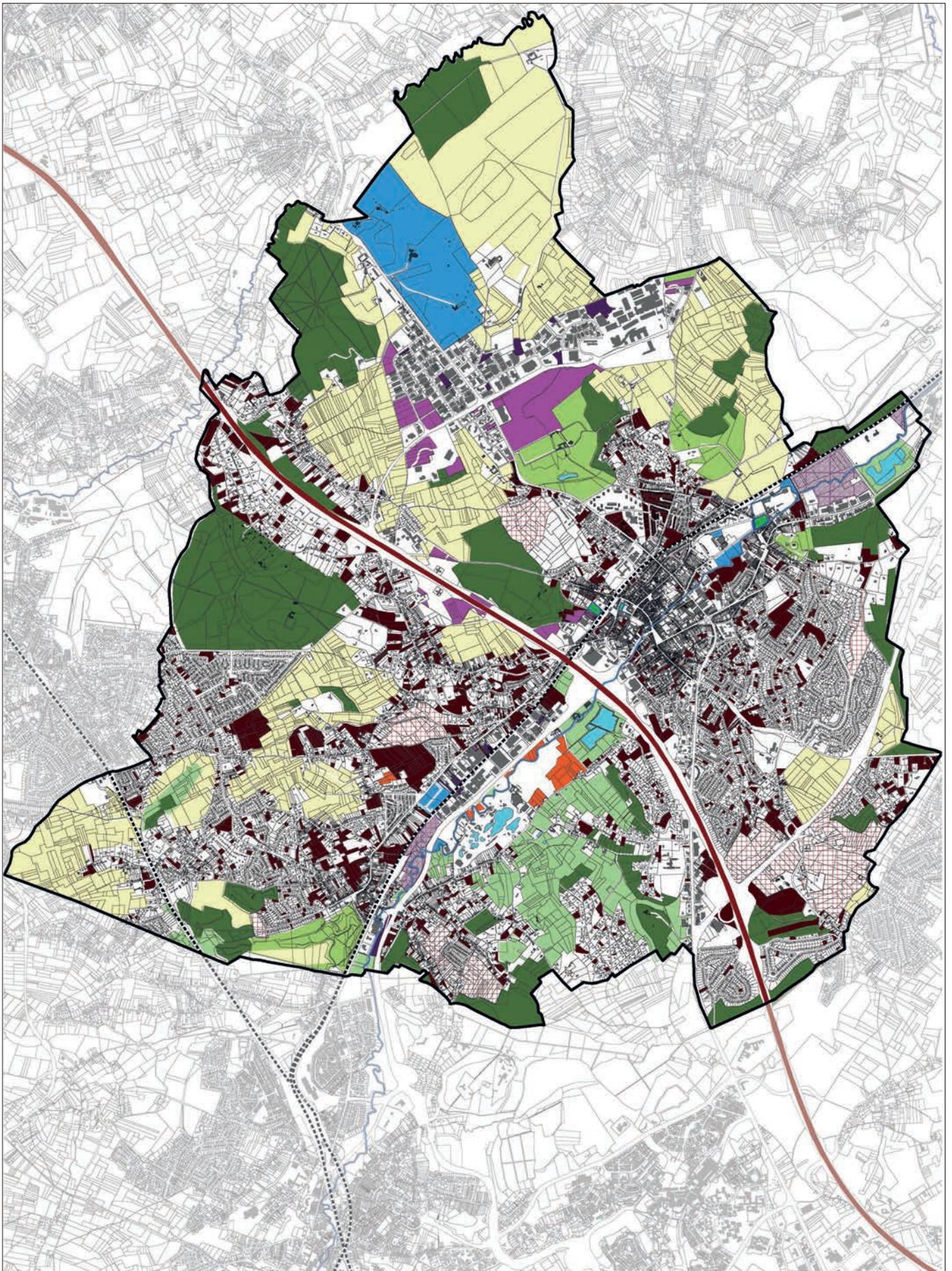
	Artificialisé	Surf: 15 ha
	Non artificialisé	Surf: 110 ha

PLAN D'EAU



1.5 SOL ET PAYSAGE.

ZONES D'AFFECTATION ET POTENTIEL FONCIER. ZONES NON ARTIFICIALISEES.



LEGENDE

ZONE D'HABITAT

 Non artificialisé Surf: 285 ha

ZONE DE LOISIRS

 Non artificialisé Surf: 3,4 ha

ZONE DE SERVICES PUBLICS ET EQUIPEMENTS COMMUNAUTAIRES

 Non artificialisé Surf: 104 ha

 Vert Surf: 1,8 ha

ZONE D'AMENAGEMENT COMMUNAL CONCERTE (ZACC)

 Non artificialisé Surf: 124 ha

ZONE D'AMENAGEMENT COMMUNAL CONCERTE A CARACTERE ECONOMIQUE

 Non artificialisé Surf: 30 ha

ZONE D'ACTIVITE ECONOMIQUE MIXTE (ZAEM)

 Non artificialisé Surf: 62 ha

ZONE D'ACTIVITE ECONOMIQUE INDUSTRIELLE (ZAEI)

 Non artificialisé Surf: 14 ha

ZONE AGRICOLE

 Non artificialisé Surf: 786 ha

ZONE FORESTIERE

 Non artificialisé Surf: 390 ha

ZONE D'ESPACES VERTS

 Non artificialisé Surf: 152 ha

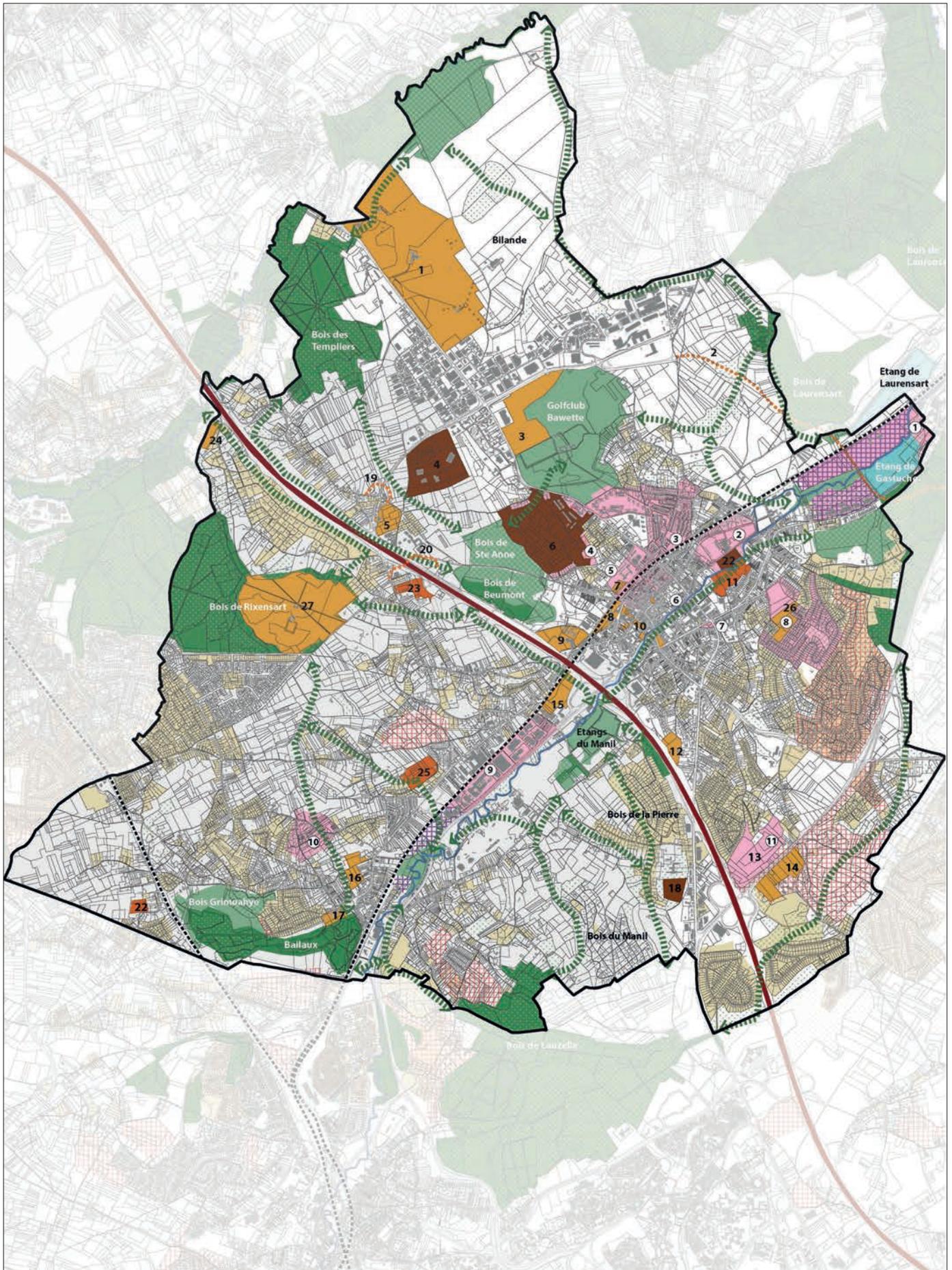
ZONE DE PARC

 Non artificialisé Surf: 110 ha

PLAN D'EAU



1.6 SOL ET PAYSAGE. PRESSION DE L'ACTIVITÉ HUMAINE SUR L'HABITAT NATUREL



LEGENDE

-  Autoroute
-  Chemin de fer
-  Réseau écologique - Liaison écologique
-  Réseau écologique - Zone centrale
-  Réseau écologique - Zone de développement
-  Forêt
-  Projet de nouvelles voiries
-  Site sujet à réflexion
-  Projets en cours de discussion
-  Projets en cours de réalisation
-  Lotissement
-  SOL
-  ZACC
-  ZACC à caractère économique
-  Zone d'initiative privilégiée ZIP

Noms des sites objet de réflexion et des projets

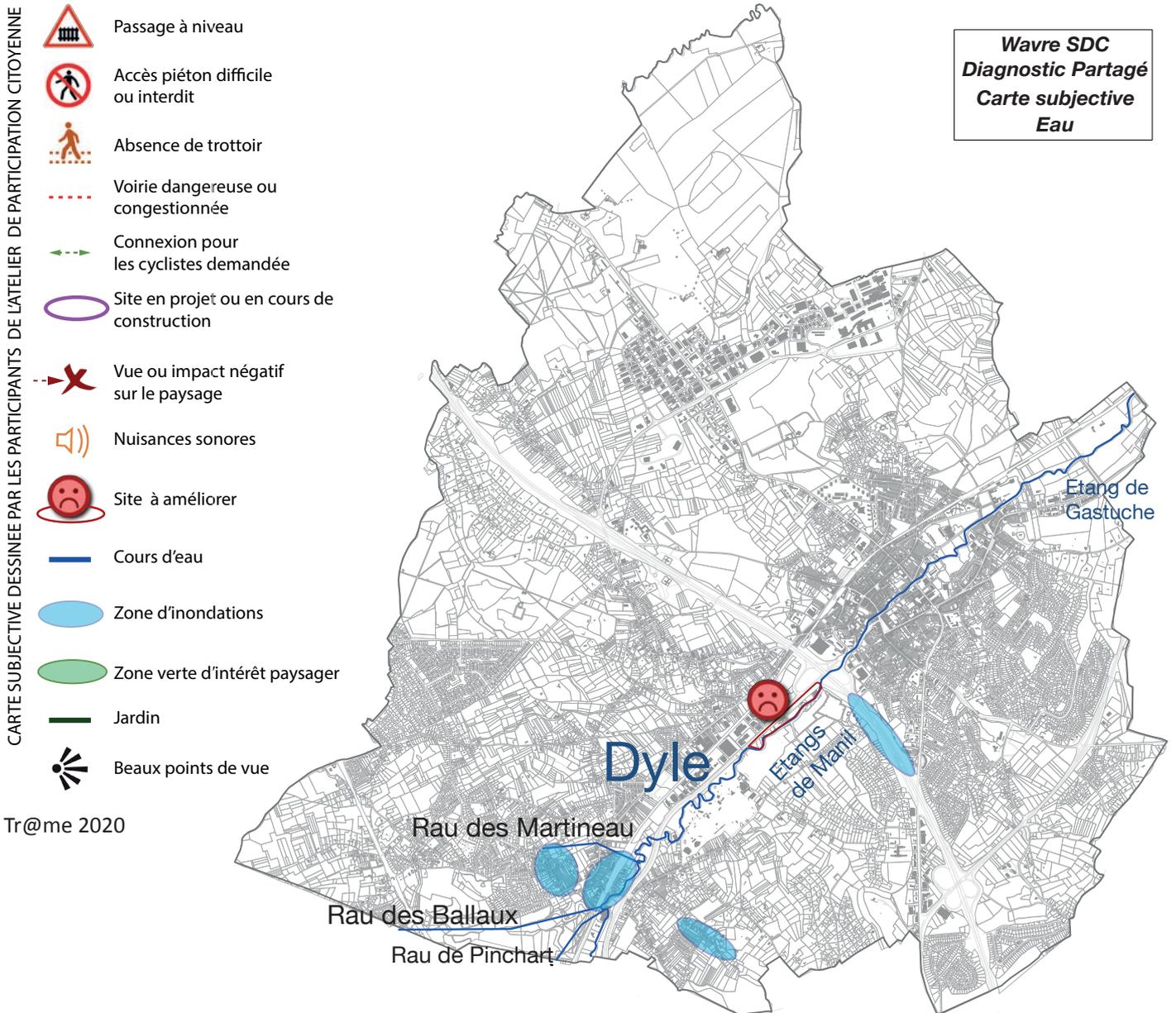
1. Site RTBF
2. Contournement Nord
3. Golfinger
4. Bierges Activités
5. Champlés
6. Champ Sainte-Anne
7. Parking Mésanges
8. Aires Chemin de fer et gare de bus
9. Sucrierie
10. Centre (Galerie Carmes, Carabinies, Fontaines)
11. Rive Verte
12. Vallon de mays
13. Bouleaux Louvranges (Clinique)
14. Louvranges Sud
15. Site La Wastinne. Pôle technique et administratif
16. Limal Martineau
17. Limal Château
18. Résidence Bois du Manil
19. Bypass de Bierges
20. Pont de Bierges
21. Centre sportif de Wavre. Stade de hockey
22. Profondsart (Matexi)
23. Champlés 2 (Matexi)
24. Terrain communal Rues d'Angoussart et Ferme du Plagniau
25. Chemin de Iris / Avenue du Domaine
26. Extension du cimetière
27. Domaine de l'Etoile. Projet activités récréatives et sportives en plein air

Schémas d'Orientation Locaux (SOL)

- ① SOL 20. L'industrie
- ② SOL 5 et 10. Camp sportif sportive
- ③ SOL 27. Champ des Saules - L'Orangerie
- ④ SOL 30. Champ Sainte Anne
- ⑤ SOL 6. Point des Amours
- ⑥ SOL 29. L'Abattoir
- ⑦ SOL 3. Rue Benoît Bohy
- ⑧ SOL 23. Le Grand Tour
- ⑨ SOL 4. Zoning industriel
- ⑩ SOL 3. La Bourse
- ⑪ SOL Louvranges Bouleaux (Clinique)

II.EAU

PARTICIPATION CITOYENNE : CARTE EAU



Cette carte est le **résultat graphique des consultations citoyennes avec les habitants du territoire de la commune de Wavre**. Ces réunions ont été organisées et coordonnées par le bureau Tr@me SCRL, accompagnateur de dispositifs d'intelligence collective, et JNC International, architectes du paysage et urbanistes.

Les habitants considèrent qu'il y a plusieurs sources d'eau de qualité à Wavre. La richesse des cours d'eau serait une opportunité idéale pour favoriser la biodiversité. Cependant, ils trouvent que la relation des citoyens avec l'eau a été perdue. La Dyle, partie de l'identité historique de la ville, n'est plus perçue et est peu accessible. La qualité de l'eau est aussi jugée mauvaise.

ATOUTS

- Sources d'eau de qualité
- Biodiversité
- La rivière et l'identité historique de la ville.

FAIBLESSES

- Manque de mise en valeur des cours d'eau
- Mauvaise qualité de l'eau
- Inondation de certaines zones (indiquées sur la carte)
- Manque de relation avec la Dyle
- Manque d'activités liées à l'eau
- Égouttage insuffisant
- Inaccessibilité à la rivière

CONCLUSIONS // PERSPECTIVES

Le territoire de Wavre est traversé par plusieurs cours d'eau, de différentes tailles et catégories.

Wavre compte 19 cours d'eau, 10 sites de grand intérêt biologiques (SGIB) dont 2 zones humides d'intérêt biologique (ZHIB) inventoriées par le Portail de Biodiversité de Wallonie et 6 ZHIB inventoriées par le Contrat de Rivière Dyle-gette.

La rivière la plus importante est la Dyle (1ère catégorie) qui traverse du Sud-Ouest au Nord-Est le territoire, aujourd'hui fortement artificialisé et entouré d'infrastructures.

Le réseau hydrographique n'est pas valorisé ni considéré dans les espaces de vie quotidienne des habitants. Les seuls points où l'interaction est possible avec la rivière sont des lieux de passage tels que ponts et passerelles. Les autres ruisseaux sont également invisibles pour le quidam.

L'utilisation du réseau hydrographique n'est pas respectueuse de la biodiversité locale (Contrat de Rivière Dyle-Gette): culées de ponts, de longues canalisations, des barrages, des obstacles, des moulins et des vannes, etc. entravent son cours.

12% du territoire communal se trouve en zones inondables. Cette aire comprend des zones reprises en aléas d'inondation moyen et élevé telles que celles du chemin de fer, du Boulevard de l'Europe (rue des Prés et alentours), Wavre Sud, des zones du centre de Wavre, ainsi qu'une bande d'habitat à Limal et la zone d'aléa faible du Parc Walibi. **S'y ajoutent deux grandes zones à aléa élevé, situées aux extrémités de la Dyle, actuellement occupées essentiellement par des prairies. Cependant, celles-ci sont en partie reprises dans des zones urbanisables au Plan de secteur.**

Il existe un protocole d'accord entre des acteurs publics et privés ayant pour objectif de concilier les multiples fonctions et usages des cours d'eau, de leurs abords et des ressources en eau du bassin : le **contrat de rivière Dyle-Gette (CRDG)** et son plan d'action pour la période 2020-2022. La commune de Wavre fait partie du territoire de 950 km² concerné par ce contrat.

L'objectif est de garantir l'amélioration de la qualité des eaux et des berges, la protection de l'environnement des cours d'eau et recenser les 'points noirs'. **Plusieurs problèmes de rejets d'eaux usées dans les cours d'eau et de dépôts de déchets ont été mis en évidence** au sein du territoire communal lors du recensement de novembre 2016.

L'état écologique de la masse d'eau DGO2R, évalué en 2013, a été jugé 'mauvais' tout comme celui des masses d'eau **DGO3R et DGO4R**. Pour y remédier, un programme de mesures sur chaque masse d'eau a été fixé par la Région wallonne.

Deux types de régimes d'assainissement/eaux usées sont prévus par le PASH à Wavre :

- **Autonome** (les habitations doivent être équipées d'un système d'épuration individuel agréé). On trouve des petites zones au niveau de l'aire d'auto-route de Bierges, autour de l'émetteur de la RTBF/VRT et au niveau de la Bruyère Saint-Job.

- **Collectif** (les communes sont tenues d'équiper les agglomérations en égouts et les habitations sont tenues d'y être raccordées pour évacuer leurs eaux usées). La grande majorité de la commune de Wavre est concernée par le régime d'assainissement collectif.

La station d'épuration de Basse-Wavre (STEP) traite la grande majorité des eaux usées de la commune. L'ensemble des eaux usées et des eaux pluviales récoltées par les avaloirs des voiries sont dirigées vers la vallée de la Dyle où elles sont concentrées dans un collecteur de grande dimension qui longe la rivière jusqu'à la station d'épuration. Cette gestion des eaux fait que le cours d'eau est privé des apports d'eau claire, et qu'au contraire il subit des rejets d'eaux usées en période de saturation du collecteur.

Malgré les problèmes rencontrés, de nombreuses initiatives ont déjà été prises pour préserver, corriger et améliorer la situation de l'approvisionnement en eau, telles que: le contrat de rivière Dyle-Gette (CRDG), le programme de mesures de la Région wallonne (contrôle de surveillance, contrôle opérationnel, contrôle additionnel et contrôle d'enquête) pour l'état écologique et le Plan d'Assainissement par Sous-bassins Hydrographique (PASH). Les wateringues 'des Trois Moulins' et 'des Templiers' ne sont plus actives tandis que la wateringue de la Dyle est encore active. Les wateringues inactives ou en dissolution devront être supprimées par le Gouvernement wallon conformément au Code de l'Eau.

Il serait intéressant de repenser également les espaces de production et les infrastructures routières en tenant compte de l'adaptation au changement climatique et notamment des risques liés à l'eau.

ENJEUX

- **Valoriser le réseau hydrographique et la présence de la Dyle**
- **Lutter contre les inondations**
- **Gérer les zones inondables**
- **Gestion alternative et intégrée des eaux pluviales**
- **Gérer les couloirs de ruissellement**
- **Garantir la qualité des eaux**
- **Protéger l'environnement des cours d'eau**
- **Repenser les espaces de production et des infrastructures routières en tenant compte de l'adaptation au changement climatique et des risques liés à l'eau**

TABLEAU AFOM

EAU	Atouts	Faiblesses	Opportunités	Risques
Paysage	Le paysage est structuré autour de la rivière principale, la Dyle.	La Dyle traverse un territoire fortement artificialisé et entouré d'infrastructures. Les ruisseaux ne sont pas valorisés; Cours d'eau quasi inaccessible donc absence de la vie locale.	Repenser l'espace du centre, les entrées au centre de Wavre depuis le Bd de l'Europe et les zones d'activités productives de Wavre Sud et Basse-Wavre.	Prioriser des projets aux dépens des ruisseaux et des zones protégées.
Aléas d'inondation	La plupart des zones reprises en aléa d'inondation moyen et élevé ne sont pas bâties.	12% du territoire communal se trouve en zones inondables (y compris Basse-Wavre, les centres de Wavre et de Limal). Cette aire comprend des zones reprises en aléas d'inondation moyen et élevé tels que celles du chemin de fer et du Bd de l'Europe, Wavre Sud ainsi qu'une bande d'habitat à Limal. Deux zones urbanisables au Plan de secteur se trouvent en zone d'aléa élevé.	Repenser les espaces de production et d'infrastructures routières en tenant compte des eaux et de l'adaptation au changement climatique. Possibilité de créer des zones d'immersion temporaire sur les terrains non bâtis.	Fréquence plus élevée des inondations, due au changement climatique. Urbanisation de zones en aléa élevé. Accroissement des ruissellements.
Les ressources du territoire	Nombreux cours d'eau: le réseau hydrographique classés de la Dyle ; 19 ruisseaux classés ; 6 Zones Humides d'intérêt biologiques (ZHIB), 2 Sites d'intérêt Biologique (SGIB).	Pollution des cours d'eau. Artificialisation des berges. Manque de relation avec la ville. Mauvaise qualité des eaux.	Possibilité d'établir des relations spatiales en augmentant la qualité de vie et de la biodiversité.	Menace pour la biodiversité locale. Pollution des eaux claires.

Eaux de surface	Grand nombre de cours d'eau, de différentes catégories.	L'état des masses d'eau (DG02R) Dyle II, (DG03R) Lasne, (DG04R) Pisselet est "mauvais".	Exploiter de manière soutenable et durable la grande quantité d'eau disponible. Réduction des émissions de substances polluantes.	Une mauvaise gestion pourrait entraîner une baisse de la qualité.
Ecologie environnement	Les 19 ruisseaux classés ; 10 SGIB, 6 ZHIB sont des lieux clés pour la protection de la biodiversité.	Obstacles : des culées de ponts, de longues canalisations, des barrages, des cascades, des moulins et des vannes.	Réaliser des systèmes de franchissement ou contournement pour permettre aux poissons locaux de se déplacer; Repenser les projets liés à la mobilité.	Augmentation de l'artificialisation; Pollution potentielle du sol.
Assainissement des eaux	La capacité maximale de la STEP de Basse-Wavre n'a jamais été atteinte.	Eaux pluviales collectées avant d'arriver à la Dyle ; Les eaux usées et pluviales sont récoltées ensemble dans le même collecteur; Cela prive la Dyle des eaux claires et sature le collecteur qui rejette les eaux usées directement dans le milieu; Le STEP de Basse-Wavre peut se saturer en période de pluie.	Utiliser les eaux pluviales de manière soutenable et pour différents propos (irrigation des espaces verts publics, embellissement).	Hausse des éléments polluants : les eaux pluviales peuvent également être polluées en ruisselant sur les routes.

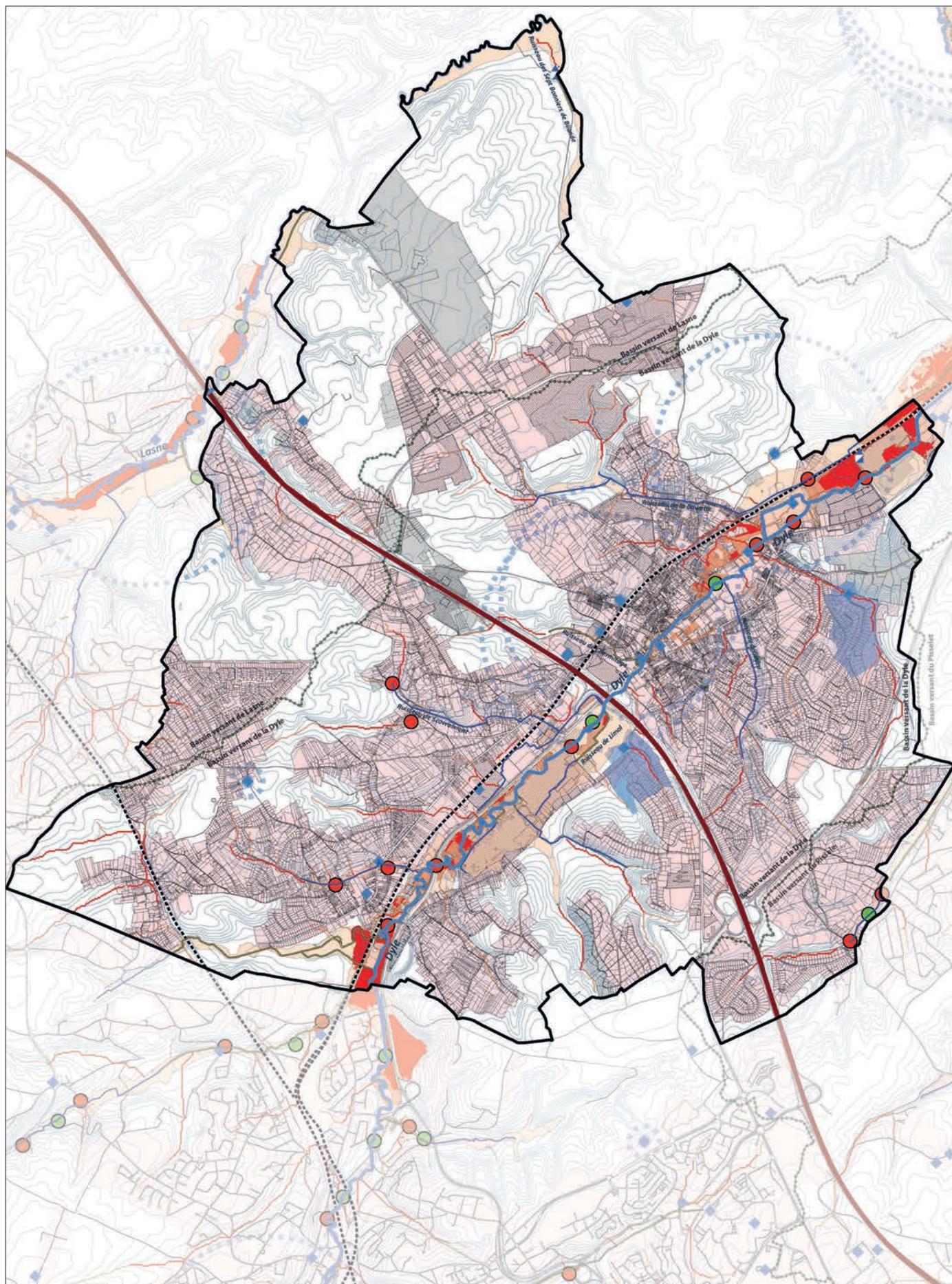
LEGENDE

-  Autoroute
-  Chemin de fer
-  Cours d'eau non navigable - 1ère catégorie
-  Cours d'eau non navigable - 2ème catégorie
-  Cours d'eau non navigable - 3ème catégorie
-  Limite de bassin hydrographique
-  Pente

-  Zone Humide d'Intérêt Biologique
-  Aléa d'inondation - risque élevé
-  Aléa d'inondation - risque moyen
-  Aléa d'inondation - risque faible
-  Aléa d'inondation - risque très faible

-  ERUISSOL - zone à risque de ruissellement concentré faible
-  ERUISSOL - zone à risque de ruissellement concentré moyen
-  ERUISSOL - zone à risque de ruissellement concentré élevé

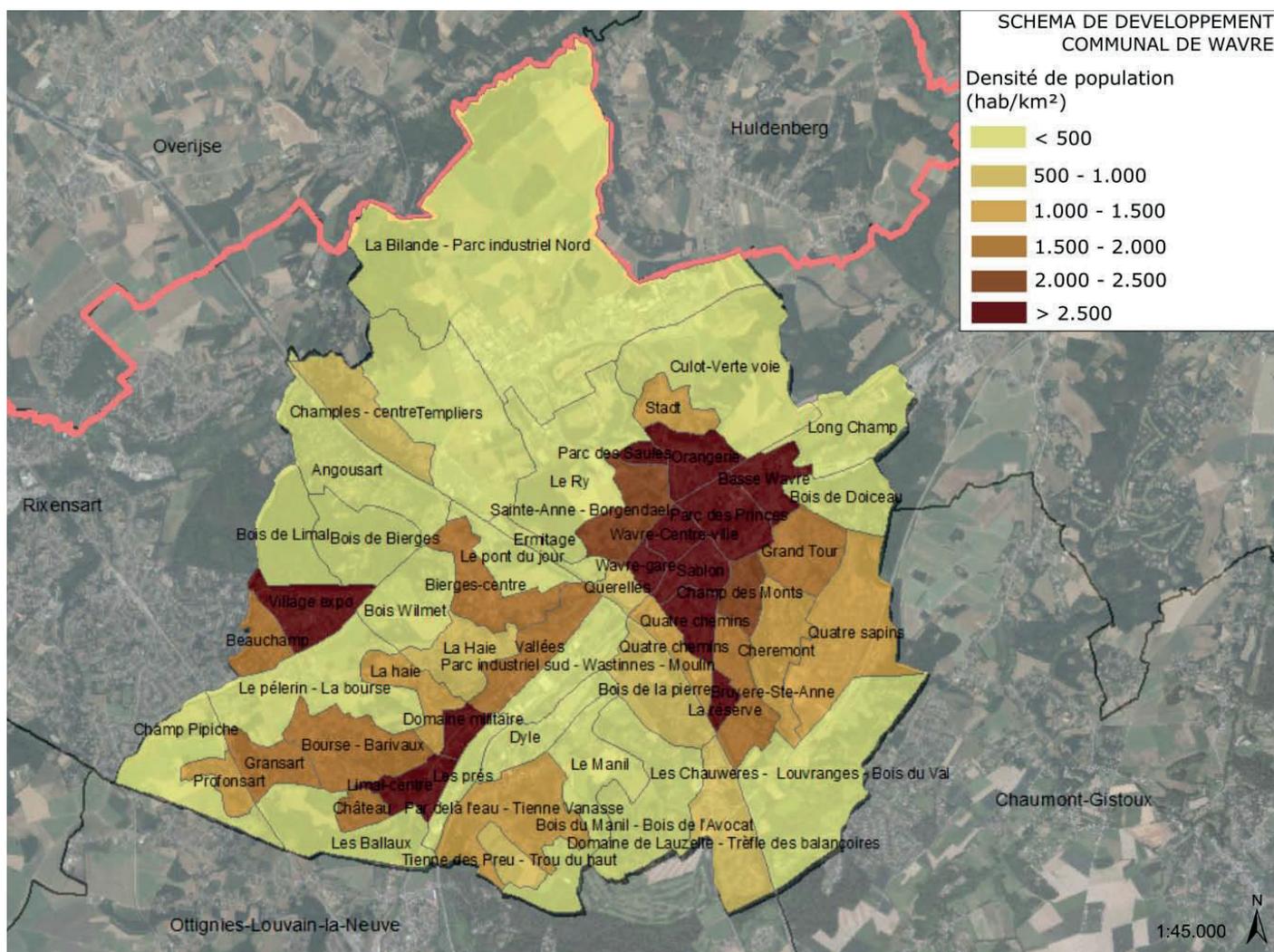
2.2 PAYSAGE HYDROGRAPHIQUE. RISQUES HYDRIQUES LIÉS AUX ACTIVITÉS HUMAINES



LEGENDE

-  Autoroute
-  Chemin de fer
-  Cours d'eau non navigable - 1ère catégorie
-  Cours d'eau non navigable - 2ème catégorie
-  Cours d'eau non navigable - 3ème catégorie
-  Limite de bassin hydrographique
-  Aléa d'inondation - risque élevé
-  Aléa d'inondation - risque moyen
-  Aléa d'inondation - risque faible
-  BDES - Parcelle pour laquelle des démarches de gestion des sols ont été réalisées ou sont à prévoir
-  Captage des eaux souterraines
-  Protection des captages - zone de prévention forfaitaire
-  Protection des captages - zone de prévention arrêtée
-  PASH- station d'épuration publique
-  PASH - régime d'assainissement - collectif
-  PASH - régime d'assainissement - autonome
-  Point Noir - rejet d'eaux usées (Contrat de rivière Dyle-Gette)
-  Point Noir - dépôt de déchets (Contrat de rivière Dyle-Gette)

III.PERSONNES



Densité de population par secteur statistique de la commune de Wavre au 1er janvier 2019 (Statbel, 2019)

CONCLUSIONS // PERSPECTIVES

La population de **Wavre (34.396 habitants)** a un **âge moyen de 42,9 ans** et une tendance au vieillissement qui augmente d'environ 0,2 ans/année. Il s'agit principalement de couples mariés avec ou sans enfant(s) et de femmes isolées (19,5%) qui habitent en ménages de 2,34 personnes.

Les perspectives d'évolution de l'âge moyen de la population ne sont connues qu'à l'échelle provinciale. Celles-ci montrent une augmentation annuelle de l'âge moyen qui décroît au fil des années. En effet, selon les prévisions, l'âge moyen pour le Brabant wallon augmentera de 2 ans entre 2019 et 2035 et seulement de 0,8 an entre 2035 et 2050.

La majeure partie de la population est concentrée (817 habitants/km²) dans la partie Sud du territoire communal, dans le centre urbain de Wavre et dans les centres des villages de Bierges et Limal.

Au cours de la décennie **2009-2019, la population a augmenté de 1.659 personnes (5,1%)**, une valeur inférieure à la moyenne de la province du Brabant wallon (+7,4%).

Les **perspectives d'évolution** citées se basent seulement sur des données démographiques, sans prendre en compte les projets immobiliers en cours, ni toute dynamique particulière en matière d'aménagement du territoire.

La population pourrait avoir une évolution plus lente que l'ensemble de la population du Brabant wallon et devrait **augmenter** :

- **de +6 % en 2033 (+2.058 habitants),**
- **de +16% en 2050 (+5.489 habitants),**
- **de +25% d'ici 2070 (+8.485 habitants).**

Il est également **prévu +11% du nombre de ménages en 2033** (+1.643 ménages) par rapport à 2018 (14.423 ménages) avec une taille qui tendrait à diminuer jusqu'à 2,26 personnes/ménage en 2033.

En matière économique, la commune de Wavre compte **huit Zones d'activité économique (industrielle ou mixte)** et **deux Zones d'aménagement communal concerté à caractère économique**, d'une surface totale de **320 hectares**. Sur le territoire communal, **la surface totale des réserves foncières à potentiel économique** selon le Plan de secteur, **est d'environ 106 ha** (dont 14 ha pour les Zones d'activité économique industrielle).

Le taux d'occupation des parcs d'activité économique, estimé à 72%, est relativement important à Wavre. Selon l'inBW, la demande d'implantation de nouvelles entreprises est plus importante que la disponibilité des terrains. Cette **inadéquation entre besoin et réserve** doit faire l'objet d'une réflexion sur l'emplacement stratégique des futurs espaces d'activité.

Concernant le **marché du travail**, les données sur Wavre sont généralement meilleures à la moyenne par rapport aux communes voisines et provinciales et indiquent que le marché du travail est très dynamique.

En **2018**, la part des **postes salariés** dans le **secteur privé** était de **85,5% (24.892)**, soit une part plus importante que celle observée dans les communes limitrophes wallonnes, ce qui représente **19% des postes salariés de la province du Brabant wallon**.

Sur une période de **5 ans (2013-2018)**, **le nombre de postes salariés a augmenté de 18,5% à Wavre**, tandis que l'augmentation ne dépassait pas les 10% dans les communes limitrophes wallonnes.

Les 24.892 postes de travail salarié comptabilisés en date du 30 juin 2018 sont principalement dans les secteurs :

- De l'industrie (31,8%) ;
- Du commerce, transports et HoReCa (24,1%) ;
- De l'administration, de la défense, de l'enseignement, de la santé et du social (19,2%) ;
- Des services spécialisés et administratifs (17,17%).

Dans le secteur de l'industrie manufacturière, près de **80% des postes de travail de la commune appartiennent à l'industrie pharmaceutique (GSK)**. Viennent ensuite la fabrication d'équipement électriques (3,4%), la métallurgie et la fabrication de produits métalliques.

En 2018, **42,2% des indépendants exerçaient des professions libérales** (médecins, avocats, architectes, etc.) :

- industrie et artisanat (34,9%),
- commerce et services (18,5%).

L'attractivité de la ville génère un **flux de navetteurs** important :

- **10% des personnes salariées travaillant à Wavre habitent dans la commune de Wavre ;**
- **20% des travailleurs salariés domiciliés à Wavre travaillent dans la commune de Wavre**, soit 1 travailleur sur 5.

Le reste des salariés travaille principalement, soit à Bruxelles (27%), soit dans une commune wallonne hors de la province du Brabant wallon (24%), soit dans une autre commune du Brabant wallon (21%).

Aux navetteurs-travailleurs, il faudra ajouter le flux généré par l'offre commerciale globale du pôle d'Ottignies-Louvain-la-Neuve-Wavre.

Si **Wavre** dispose d'environ **124.000 m² d'espaces destinés au commerce (2013)**, sa principale **polarité commerciale** se situe dans son **centre**, ce qui en l'état génère des **problèmes supplémentaires d'accessibilité** tandis qu'à **Ottignies-Louvain-la-Neuve**, celle-ci se situe dans le **centre commercial de l'Esplanade**.

L'offre commerciale respective des principales polarités d'Ottignies-Louvain-la-Neuve et de Wavre n'est pas structurée de la même manière. **L'offre commerciale du centre-ville de Wavre présente une répartition plus équilibrée des différents types d'équipements**, avec

une proportion plus importante d'équipements courants (alimentation) et d'équipement lourds. Une preuve supplémentaire de l'exhaustivité de l'offre commerciale est fournie par le **Schéma de Développement Commercial (2015)** qui indique que la distance moyenne parcourue pour l'achat par les ménages de la commune est en effet inférieure à 10 km. La densité commerciale permet également de limiter très fortement l'évasion du pouvoir d'achat, notamment vers Bruxelles. Il est toutefois à noter que la distance séparant le centre-ville de Wavre de Louvain-la-Neuve est inférieure à 10 km.

En termes de **points de vente** et de surface de vente nette, la principale polarité commerciale est le **centre-ville** (plus de **50.000 m²** de surface de vente nette et plus de 500 points de vente).

L'offre commerciale au sein de la commune de Wavre se concentre en **quatre nodules distincts** (Atlas du commerce en Wallonie 2013). Le centre-ville de Wavre est soutenu par le nodule de **Bierges** qui s'est développé **autour d'un hypermarché**, profitant de la bonne accessibilité routière (N238 et E411). L'offre commerciale de la commune est complétée par **deux nodules spécialisés en équipement semi-courant lourd situés en périphérie, sur la chaussée de Namur** (concessions automobiles, mobiliers...) **et sur la chaussée de Louvain à Basse-Wavre** (concessions automobiles, etc.).

Malgré une offre variée couvrant de nombreux secteurs, le centre-ville de Wavre **compte de nombreuses cellules vides et le taux de vacance commerciale y atteint 18,6%**, soit un taux nettement supérieur aux taux relevés dans les polarités commerciales concurrentes telles que Waterloo ou l'Esplanade de Louvain-la-Neuve. Ce taux important de cellules vides **s'explique en partie par la présence de la Galerie des Carmes** tombée aujourd'hui en désuétude (reconversion en cours de réflexion).

Selon le Schéma de développement commercial, bien que pouvant être considéré comme satisfaisant sur le plan quantitatif ainsi que sur celui de la diversité, le tissu commercial souffre d'un déficit d'attractivité pouvant s'expliquer par:

- des **tailles de cellules** commerciales généralement **limitées** ;
- le **stationnement en voirie** ou sur les places qui **réduisent la visibilité des commerces** et rendent les espaces publics peu conviviaux ;
- **un choix qui reste restreint pour les commerces de proximité** (boucherie, boulangerie, librairie, etc.) et d'équipement de la personne.

Dans son plan d'action, le **Schéma de développement commercial** de Wavre établit les bases d'une **redynamisation du tissu commercial du centre-ville**. Cette redynamisation passe notamment par la **création d'une «boucle commerciale», construite sur la base de 3**

polarités commerciales structurantes de l'hypercentre : la place Cardinal Mercier, la Galerie des Carmes et la Place Bosch.

Enfin, le **Plan Qualité Tourisme** se limite au centre historique de la ville de Wavre et n'inclut pas des **projets ultérieurs**, tels que **Wavre 2030, l'étude pour l'embellissement du centre, le Schéma de Développement Commercial ou le Plan Communal de Mobilité.**

Le territoire communal dispose déjà d'importantes **attractions touristiques récréatives** (Walibi, Aqualibi, etc.) qui, chaque année, attirent **plus d'un million de visiteurs**. Cependant, l'offre d'hébergement est réduite en comparaison au grand nombre de visiteurs. En effet, on observe une **réduction du nombre d'établissements** durant les dernières années alors même que le nombre de visiteurs continue à augmenter.

Ce contraste dénote un **manque d'alternatives qui donneraient envie aux touristes de passer la nuit à Wavre**. L'offre touristique est **plutôt concentrée sur l'aspect récréatif et spatialement localisée près de l'autoroute**, c'est-à-dire donnant la possibilité de rapidement accéder (et partir) en voiture de ces attractions touristiques.

Cependant, il existe d'**autres ressources** qui, si elles étaient valorisées, pourraient accroître l'attractivité touristique : **les espaces naturels** tels que l'étang de Gastuche, le bois de Rixensart, le **réseau dense de chemins et de sentiers, les villages, etc.** Ces ressources pourraient être des alternatives à l'offre monosectorielle actuelle en ouvrant vers les secteurs de la culture et de la nature.

ENJEUX

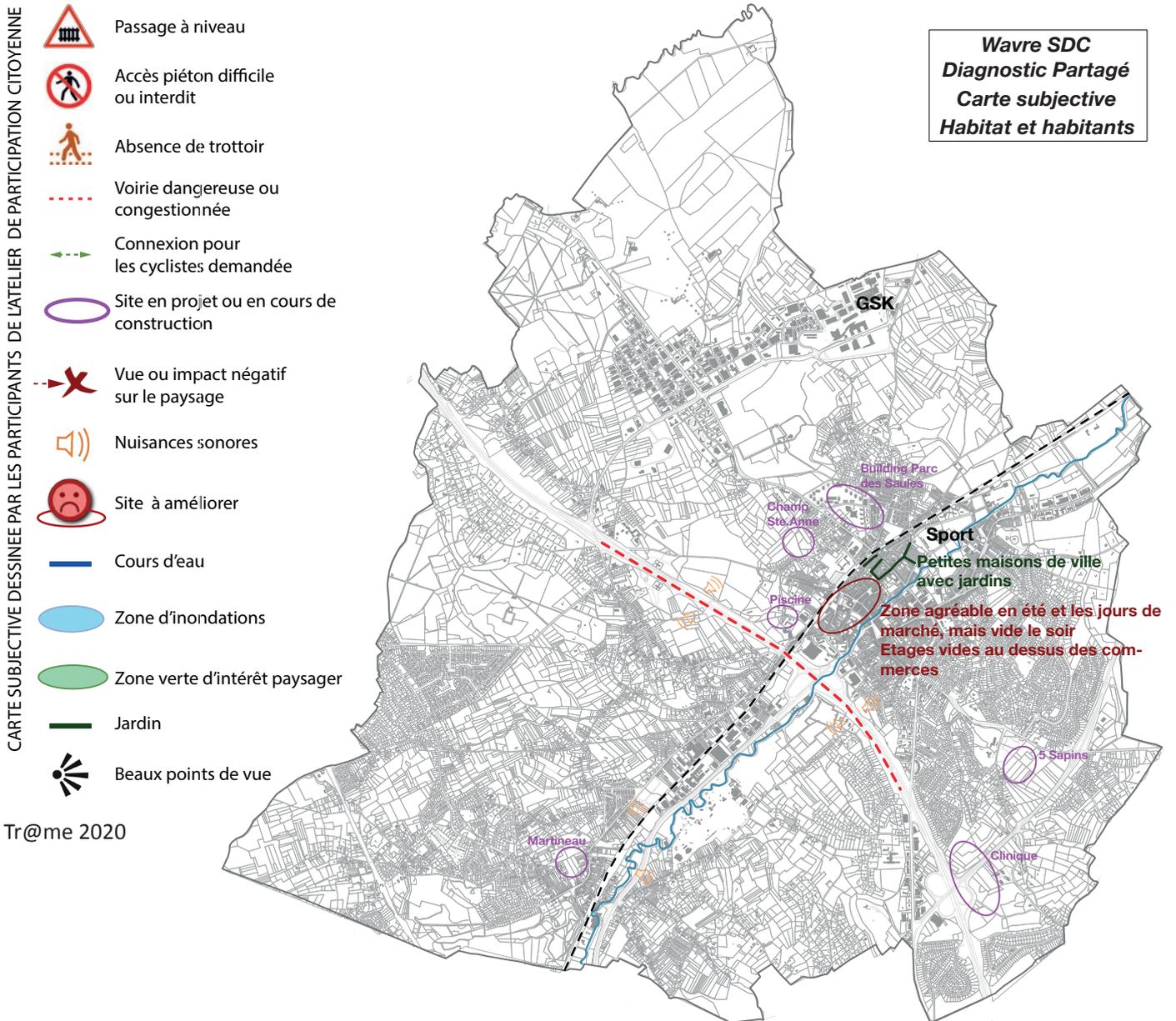
- **Répondre aux besoins d'une population vieillissante**
- **Veiller à une répartition des services cohérente avec les densités existantes**
- **Réorganiser l'offre commerciale dans le centre**
- **Lutter contre la désertification du centre**
- **Développer la spécificité du commerce wavrien**
- **Offrir des alternatives à l'accessibilité automobile**
- **Valoriser le potentiel touristique**

TABLEAU AFOM

PERSONNES	Atouts	Faiblesses	Opportunités	Risques
Population	La plupart de la population est concentrée dans le centre urbain de Wavre et les centres des villages de Bierges et Limal.	Tissu résidentiel diffus sur le territoire communal.	Possibilité de mieux répartir la densité.	La distribution des densités et ses effets sur l'accès aux services.
Activités mixtes et industrie	Huit zones d'activité économique (industrielle ou mixte).	La demande des entreprises souhaitant s'implanter est largement supérieure à l'offre en terrains disponibles. Foncier vers l'épuisement.	Sites inoccupés et en attente de reconversion.	Développement sur zones inondables. Saturation du trafic.
Marché du travail	Grande attractivité, sur 5 ans (2013-2018) : nombre de postes salariés en augmentation de 18,5%.	Grand flux de navetteurs. 80% des salariés travaillent pour la même industrie (GSK).	Augmentation de population en journée qui participe à l'animation des espaces.	Grande partie de l'offre d'emploi est concentrée dans un seul secteur (pharmaceutique).
Commerce	124.000 m ² d'espaces destinés au commerce (2013). Exhaustivité de l'offre commerciale. Répartition équilibrée des différents types d'équipements.	Nombreuses cellules vides surtout dans le centre-ville. Vacance commerciale de 18,6%. Montant élevé des loyers.	Possibilité de diversifier les secteurs. Réflexion sur de nouvelles formes de mixité d'activités. De nombreux travailleurs sur Wavre.	Concentration de grands commerces en périphérie. Absence de suivi de stratégie de reconversion des cellules vides.
Activité touristique	Zones naturelles et protégées. Réseau de sentiers, RaVel. Bonne accessibilité. Grande offre d'événements, services de sport, loisirs, shopping. Le centre-ville ancien avec ses venelles et perspectives.	Manque de disponibilité d'hébergement. Offre touristique surtout focalisée sur les parcs d'attractions. Manque de valorisation du territoire en dehors de «l'urbain» et des villages.	Diversification des secteurs d'emploi. Redynamisation du centre; Augmentation de l'offre touristique dans autres secteurs que les parcs d'attraction.	Absence de valorisation dans l'ensemble du territoire communal. Offre touristique monosectorielle.

IV.HABITAT

PARTICIPATION CITOYENNE : CARTE HABITAT ET HABITANTS



Cette carte est le **résultat graphique des consultations citoyennes avec les habitants du territoire de la commune de Wavre**. Ces réunions ont été organisées et coordonnées par le bureau Tr@me SCRL, accompagnateur de dispositifs d'intelligence collective, et JNC International, architectes du paysage et urbanistes.

Selon la perception des habitants, dans le centre-ville, il y a nombreuses cellules commerciales vides et un espace excessif occupé par les voitures. L'appréhension principale concerne l'étalement urbain, avec la perte d'espaces verts en faveur d'une architecture résidentielle de plus en plus banale. Cependant, ils indiquent de nombreux endroits à valoriser: les ruelles du centre, le caractère villageois de Bierges et de Limal.

Ils sont aussi satisfaits par la grande offre d'emplois, de services et d'équipements, notamment la grande offre d'écoles.

ATOUTS

- Petites ruelles typiques à valoriser
- Patrimoine à conserver
- Ville tranquille, diversifiée et à taille humaine
- Caractère villageois
- Diversité sociale de la commune
- Large choix d'écoles
- Parcs d'activité économique bien organisés, bien structurés, fournisseurs d'emploi

FAIBLESSES

- Décadence du centre-ville
- Cellules commerciales vides
- Excessive présence de parkings au détriment des espaces publics
- Préoccupation pour le développement futur surtout sur le type «4 façades»
- Monofonctionnalité
- Banalité de l'architecture

En effet, une des **causes majeures de la chute générale de la biodiversité que l'on observe actuellement est la fragmentation des habitats et l'isolement des populations.**

Le **réseau écologique** est constitué par :

- des **zones centrales**, composées des sites de grand intérêt biologique **SGIB, des ZHIB et des zones Natura 2000 ;**
- des **zones de développement**, définies sur base des affectations au Plan de secteur, de la situation existante de fait (photos aériennes 2018), des données issues des études d'incidences réalisées sur le territoire de la commune et des propositions des sites humides d'intérêt repris dans le cadre du Contrat rivière de la Dyle ;
- des **zones de liaison** : couloirs, corridors, voies de pénétration, éléments linéaires ou sites relais isolés (talus, berges, haies, petits habitats relais). Ces zones jouent un **rôle fondamental en permettant les échanges et l'interpénétration des communautés vivantes et en améliorant la cohérence des systèmes naturels.**

En ce qui concerne les **zones centrales**, on trouve :

- **2 Zones Natura 2000** (Vallée de la Lasne, Vallée de la Dyle à Ottignies),
- **5 Zones Humides de Grand Intérêt Biologique ZHIB,**
- **6 Zones de Grand Intérêt Biologique SGIB** (bois, landes, prairies).

Pour ce qui concerne les **zones de développement**, on trouve :

- **4 cours d'eau,**
- **des zones humides à coté de la Dyle,**
- **la vallée de la Dyle,**
- **4 bois et ses zones humides.**

Les **zones centrales et de développement du réseau écologique** sont actuellement séparées par des territoires urbanisés ou destinés à l'agriculture.

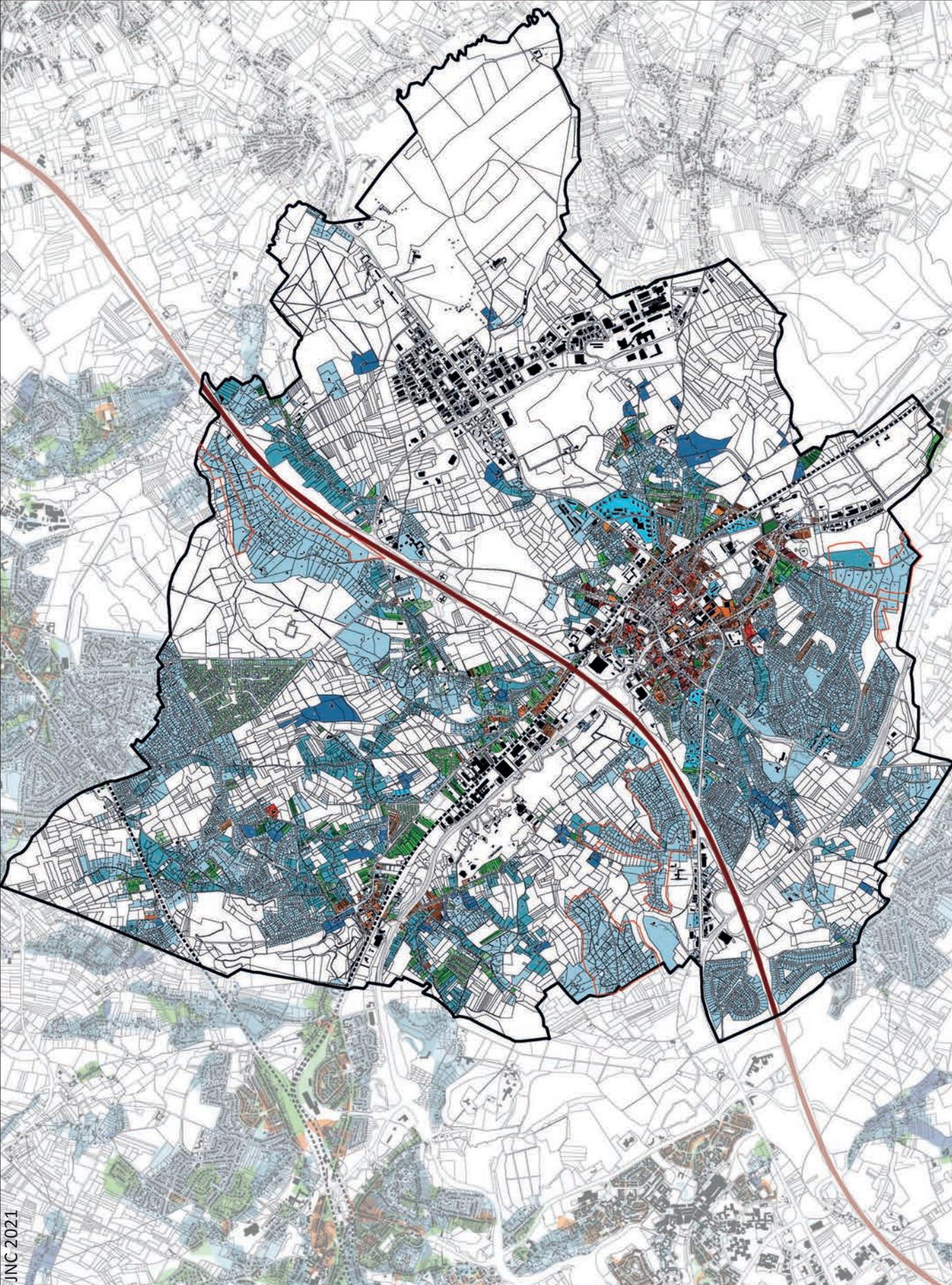
ENJEUX

- **Limiter l'étalement de la ville**
- **Limiter la fragmentation de l'habitat**
- **Encourager l'occupation des étages au-dessus des commerces**
- **Répondre aux besoins de logements publics.**
- **Prévoir des équipements qui répondent à l'augmentation de la population**
- **Intensifier les tissus urbains en limitant le développement monofonctionnel et monotypologique**
- **Évaluer la pertinence de mettre en œuvre un Plan communal de développement de la nature**
- **Maintenir et renforcer un réseau écologique continu et de qualité**
- **Réaliser une politique communale soutenue en matière de qualité et d'attractivité de l'espace public**
- **Améliorer la qualité de vie**

TABLEAU AFOM

HABITAT	Atouts	Faiblesses	Opportunités	Risques
Densité bâti	Population concentrée dans les centres.	Bâti éparpillé avec une faible densité sur une grande partie du territoire (5-12 log/ha).	Localisation d'espaces urbanisés à fort potentiel d'intensification des tissus, rénovations.	Artificialisation plutôt que reconversion. Développement des tissus non durables.
Tissus résidentiels	Hétérogénéité des typologies des tissus.	Fragmentation. Manque de perméabilité transversale dans certains secteurs. Typologie consommatrice de surface au sol. Étalement urbain au détriment de la structure paysagère et naturelle.	Variété des solutions spatiales possibles. Grandes surfaces interstitielles non bâties. Nombreux types de logements selon un modèle d'habitat durable.	Manque d'intégration du réseau de mobilité douce. Étalement urbain. Manque d'espaces publics de qualité.
Logements	Un parc immobilier résidentiel récent.	Monofonctionnalité et prédominance du type «4 façades».	Augmenter la mixité des fonctions par une intensification des tissus.	Persistance de la monofonctionnalité. Manque de mise en valeur des bâtiments à caractère patrimonial.
Logements publics	Le nombre de candidatures actives pour un logement public est relativement constant pour la commune de Wavre.	Besoin de 250 logements.	Reconversion des bâtiments. Possibilité d'y ajouter des espaces verts publics. Adapter les logements existants aux personnes âgées.	Erreurs dans la définition des besoins réels selon l'évolution démographique.
Équipements communautaires	Wavre est un pôle éducatif important (maternel, primaire et secondaire) répondant aux besoins locaux et supra-locaux. Accueil préscolaire assez élevé et bonne capacité d'accueil actuelle pour les personnes âgées. Bonne offre d'équipements sportifs.	Capacité d'accueil des personnes âgées faible par rapport aux besoins projetés. Déficit d'activités telles que cinémas, discothèques, bowlings, etc.	Comblent le déficit d'activités existant à Wavre (cinéma, bowling, etc.).	Difficulté de bien calculer les besoins et de satisfaire la demande.
Réseau écologique	Présence des zones de grand intérêt biologique et naturel (Zones Natura 2000, ZHIB, SGIB).	Les zones centrales et de développement du réseau écologique sont actuellement séparées par des territoires urbanisés ou destinés à l'agriculture.	Créer des couloirs, corridors, voies de pénétration, éléments linéaires ou sites relais isolés, tels que talus, berges, haies et petits habitats relais.	L'absence de connexion entre les zones pourrait causer des dommages à la biodiversité.

**3.1 HABITAT.
MORPHOLOGIE DU TISSU RÉSIDENTIEL**

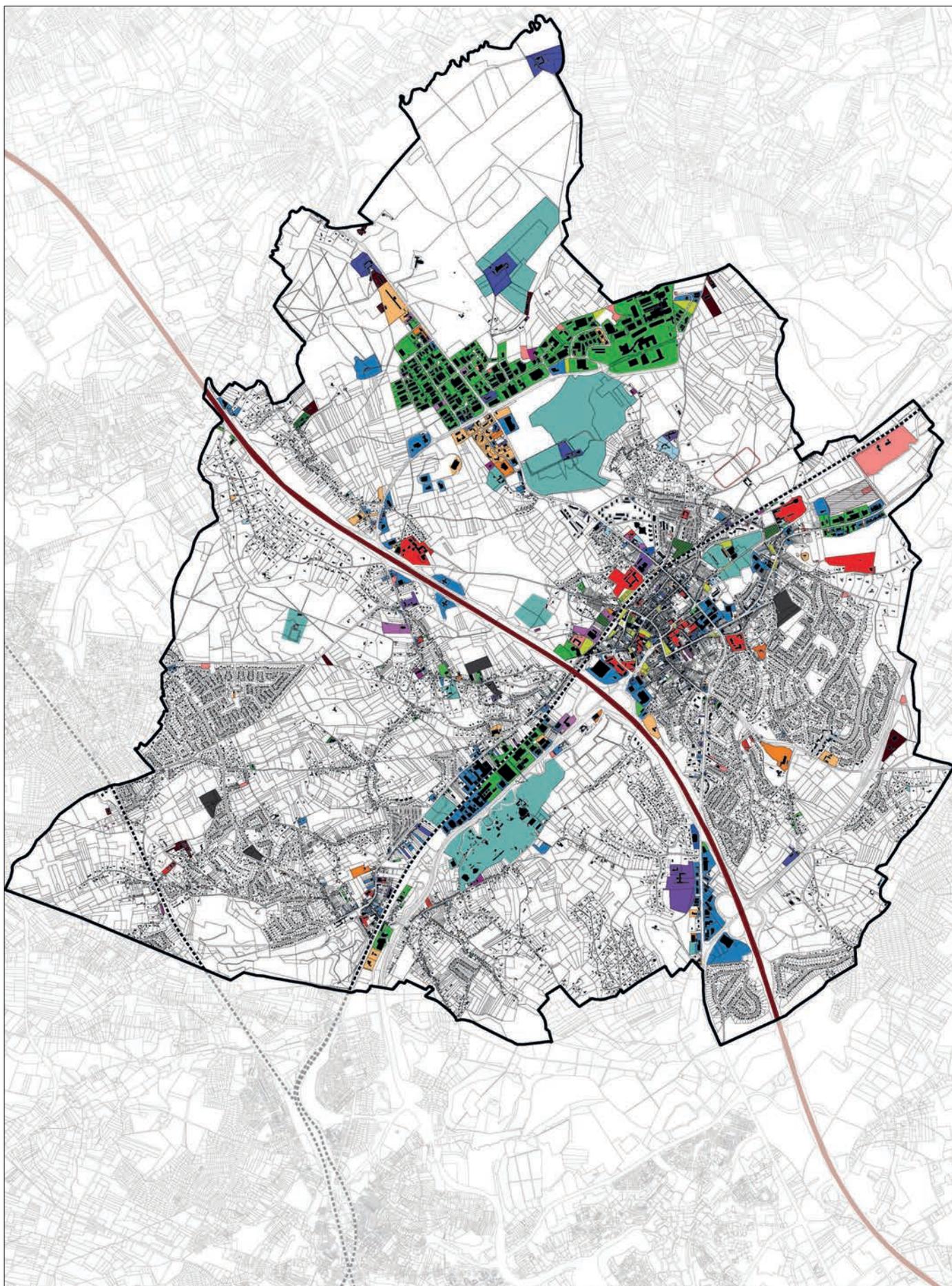


JNC 2021

LEGENDE

-  Autoroute
-  Chemin de fer
- Tissus
-  Continu ancien
-  Continu d'extension
-  Continu récent
-  Semi-continu ancien
-  Semi-continu d'extension
-  Semi-continu récent
-  Ouvert ancien
-  Ouvert en ruban
-  Ouvert récent
-  Ouvert haut
-  Zoneparc résidentiel
selon le PS 1979

3.2 HABITAT. EQUIPEMENTS, SERVICES ET ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES

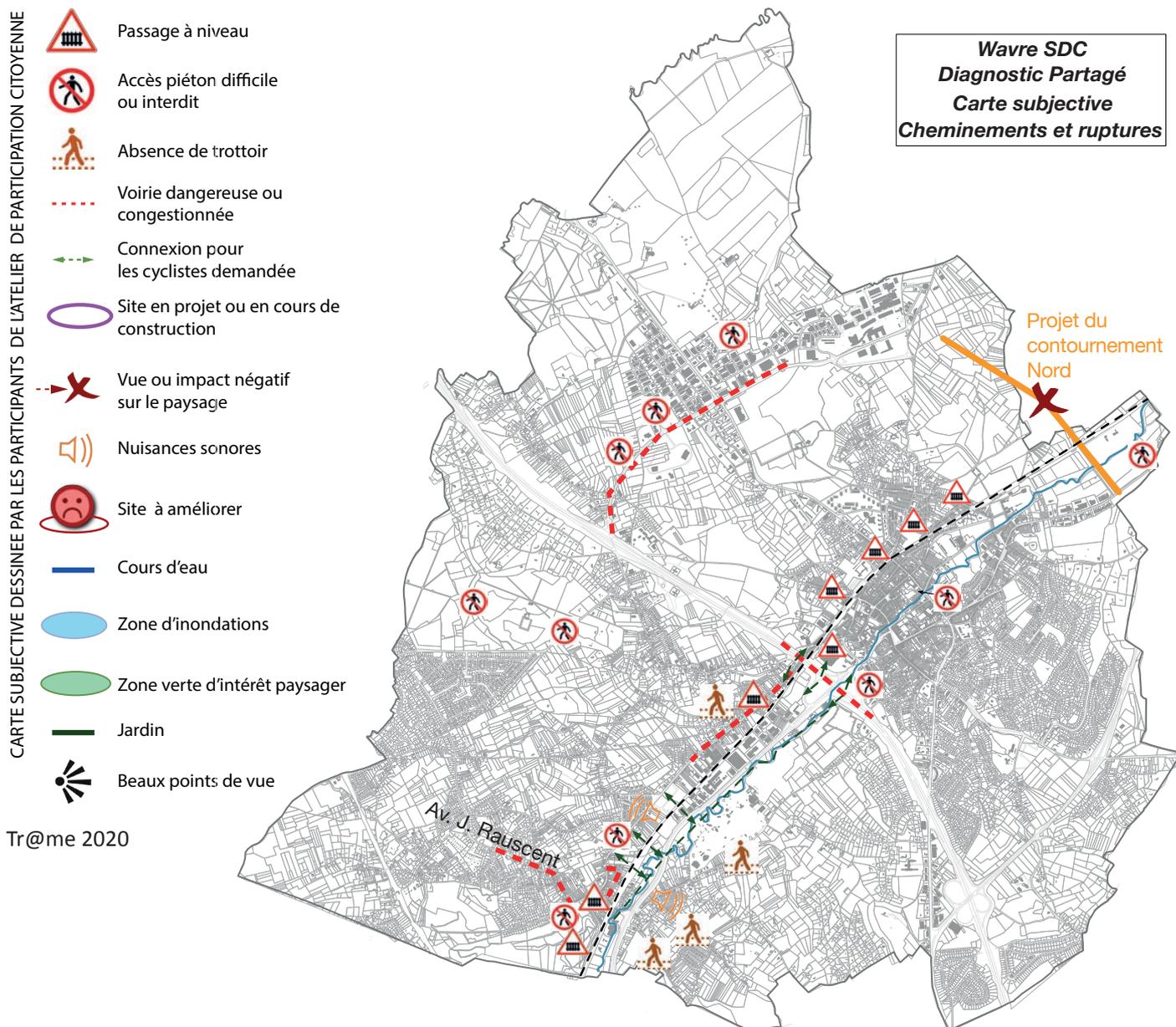


LEGENDE

	Autoroute
	Chemin de fer
	Activité industrielle
	Activité agricole
	Service administratif
	Commerce
	Equipement de culte
	Sport, loisir, attraction
	HoReCa
	Service social et santé
	Entrepôt
	Equipement socio-culturel
	Equipement scolaire
	Equipement technique
	Equipement sportif/récréatif couvert
	Service et bureau
	Stationnements publics
	Parc urbain
	Cimetière
	Villa Gallo-Romaine
	Ancienne décharge

V.CHEMINEMENTS ET MOBILITE

PARTICIPATION CITOYENNE : CARTE CHEMINEMENT ET RUPTURES



Cette carte est le **résultat graphique des consultations citoyennes avec les habitants du territoire de la commune de Wavre**. Ces réunions ont été organisées et coordonnées par le bureau Tr@me SCRL, accompagnateur de dispositifs d'intelligence collective, et JNC International, architectes du paysage et urbanistes.

Les citoyens comptent parmi les avantages de la ville la facilité d'accès en voiture ainsi que la présence d'itinéraires intéressants et de promenades le long de la Dyle. Cependant, ils se plaignent de la fragmentation des chemins piétonniers et des trottoirs difficilement praticables. La présence massive des voitures et des stationnements cause une diminution de la qualité de l'espace pour les cyclistes et les piétons.

Le trafic sur l'autoroute est aussi source de forte pollution sonore.

ATOUTS

- Bien accessible en voiture
- Sentiers longeant la Dyle
- Nombreux chemins de promenades et de beaux coins à découvrir

FAIBLESSES

- Les trottoirs difficilement praticables
- Bruit de l'autoroute
- Moins de voitures et parkings
- Plus d'aménagements pour les cyclistes
- Manque de chemins aménagés

CONCLUSIONS // PERSPECTIVES

Le parc de véhicules wallon compte 80,58% de voitures individuelles privées (Wallstat, 2019). Afin d'inciter à **limiter l'usage de l'automobile**, il est vital de développer des **stratégies de mobilité efficaces et adaptées aux modes de déplacements doux**.

Ceci implique de **contrer l'étalement urbain**, généré par un usage du sol peu parcimonieux et un modèle de développement urbain favorisant le déplacement individuel. Aujourd'hui, l'automobile est l'élément central du paysage urbain.

Le **Plan Communal de Mobilité** est divisé en **trois grands domaines d'intervention** :

- à grande échelle, il prévoit des **interventions sur l'autoroute E411** ;
- à l'échelle urbaine, la **suppression des passages à niveau** et interventions connexes ;
- à l'échelle du quartier, il prévoit des **interventions sur les zones historiques et commerciales du centre historique**.

Les propositions à l'échelle de la ville et des quartiers, mettent la sécurité, la qualité spatiale et la qualité de vie au premier plan et jettent les bases d'un changement radical de la mobilité urbaine.

Afin de libérer l'espace, le Plan Communal Mobilité et la vision Wavre 2030 proposent une **décentralisation des parkings longue durée, hors du périmètre du centre-ville**. La présence de nombreuses **venelles est également un atout** à mettre en avant pour permettre aux flâneurs de se promener en site propre. En effet, **l'aménagement d'un réel maillage de sentiers piétons permettrait la mise en place d'un réseau alternatif pour les déplacements doux**.

Concernant la **saturation des axes liés au trafic**, étant donné que le flux est **principalement dirigé vers et depuis le centre-ville** (Plan Communal Mobilité), le stationnement et le phénomène de dépose-minute devraient être limités à des zones spécifiques situées en bordure du centre historique de Wavre (ex Parking de l'Usine électrique en la rue du Moulin, zoning commercial sur l'Av. des Princes, Parking de la Sucrerie, Parking des Mésanges, à proximité du projet Rive Verte et pôle sportif). De cette manière, le trafic serait dirigé (ce dernier étant plus important que le trafic sortant, sauf pour Wavre Nord) sur les zones mentionnées ci-dessus.

Pour mémoire, le dépose-minute représente 10% du trafic aux heures de pointes du matin et le trafic de transit représente 23% le matin et 25% le soir.

Certains quartiers sont traversés par du trafic de transit aux heures de pointe, tant le matin que le soir. Cela souligne la nécessité de sécuriser les voiries mais aussi d'**élargir l'offre en termes de types de véhicules** et en termes d'efficacité réelle du réseau multimodal.

La mobilité à grande échelle devrait aussi changer. Vu la

prédominance des déplacements privés, le volume de voitures en circulation n'est plus adapté aux infrastructures routières. Les problèmes principaux sont: le **sous-dimensionnement** de l'échangeur n°5 de Bierges et de la **dangerosité** du tronçon entre les échangeurs n°5 et n°8 de Louvranges.

Le projet du contournement Nord est considéré comme l'un des plus urgents par le **Plan Provincial Mobilité (PPM)**. **Des incohérences existent entre le ce projet et les macro-objectifs du PPM** :

- Réduire la part modale de la voiture et encourager l'usage de modes alternatifs (point 3.1.3) ;
- Garantir une structure spatiale cohérente des activités, de l'habitat et des espaces verts (point 3.1.5) ;
- Préserver le cadre rural de l'activité agricole (point 3.1.9).

Un permis pour la construction du Contournement Nord avait été délivré en septembre 2019. Le Conseil d'Etat a reconnu que les impacts sur l'environnement n'ont pas été assez justifiés. **Pour cette raison, le Conseil d'Etat a cassé le permis en décembre 2021.**

Toutefois, **le projet est basé sur des scénarii de croissance du nombre de voitures sans envisager la possibilité de développer des actions pour favoriser leur décroissance**, ainsi que :

- la multimodalité,
- le respect des espaces naturels,
- rééquilibrer le partage entre les modes de déplacement ,
- encourager des comportements permettant de réduire le trafic et les émissions de polluants,
- la mise en œuvre de politiques de réduction du nombre de véhicules ou d'accords avec les entreprises vers lesquelles la plupart du trafic est dirigée.

La composante environnementale et la prise en compte de la nature en tant que ressource, en revanche, sont mises en retrait. Le prolongement de la route pourrait entamer un processus d'étalement urbain plus poussée. Ce qui pourrait constituer une menace pour le réseau de corridors naturels, les habitats des zones protégées et la réserve de terres agricoles.

La diminution du volume de trafic sur le tronçon et les échangeurs ne semble pas garantie, car si ce projet pourrait résoudre des problèmes de circulation à l'Est, cela ne semble pas évident pour le trafic venant de l'Ouest.

Le réseau de transport en commun est suffisamment développé sur le territoire communal.

Cependant, en ce qui concerne le **transport par autobus**, il devrait être étendu aux secteurs localisés loin des axes principaux de communication. Certains quartiers résidentiels sont peu couverts, en termes de nombre d'arrêts, de fréquence et d'horaires.

En ce qui concerne le **transport ferroviaire**, il est bien développé. Il sera renforcé sur l'axe Profondsart-Bruxelles avec les travaux du RER. Cependant, **les arrêts SNCB, localisés sur la vallée de la Dyle, pourraient être mieux connectés transversalement** et en termes de multimodalité. Cet aspect pourrait être intégré dans le cadre des projets (en phase de conception et discussion) de **sécurisation et suppression des passages à niveau**.

En ce qui concerne la **mobilité douce**, le SDC pourra être l'occasion de **faire de Wavre une commune à la mesure des cyclistes et des piétons. Le réseau existant de voiries locales pourrait être le point de départ pour compléter le système de cheminements doux** et développer des alternatives à la voiture individuelle.

Il sera également un moyen d'**assurer une meilleure gestion du stationnement et plus généralement une meilleure gestion de l'espace et de la circulation des voitures à travers le centre-ville**.

La Ville a déjà commencé à réfléchir à la **multimodalité** avec le développement d'un réseau de MOBIPoints. Ils pourraient être complétés par la mise en place d'autres outils de Smart mobility (gestion dynamique du parking autopartage, etc.).

L'**amélioration du cadre de vie** doit être envisagée de manière transversale. De la stratégie qui sera mise en place en matière de mobilité, découlera le niveau de qualité de vie, notamment du point de vue de la qualité des espaces dans le centre-ville, de la sécurité pour les usagers faibles, de la qualité de l'air, de l'environnement sonore.

En ce qui concerne la **consommation énergétique**, selon le Plan Air-Climat-Énergie (PACE), si aucune mesure n'était prise, les émissions ne vont pas diminuer sur toute la période allant jusqu'à 2030. Le plan prévoit des **mesures transversales, dans différents secteurs** et on y retrouve les obligations européennes sur l'énergie/climat.

D'après les données de l'IEWPS, **la consommation énergétique finale totale de la commune de Wavre diminue progressivement depuis 2010**. Cette évolution est **en cohérence avec la tendance** observée dans la Province du Brabant wallon. Rappelons que l'objectif visé par la Déclaration de Politique Régionale du Gouvernement wallon, est d'**obtenir une neutralité carbone au plus tard en 2050, avec une étape intermédiaire de réduction des émissions** de gaz à effet de serre de 55 % par rapport à 1990 d'ici 2030.

Le Schéma de Développement Communal de Wavre **devra prendre en compte les indications du Schéma de**

Développement de l'Espace Régional (SDER 1999) mais aussi celles du **Schéma de Développement du Territoire (SDT, approuvé en 2019 mais pas encore d'application)**.

La transition énergétique et l'adaptation au changement climatique sont deux des dix enjeux identifiés.

Les territoires devraient être aménagés selon une vision et une **stratégie (2030 et 2050) qui combineront transversalement fonctions, activités et ressources**. La lutte contre le réchauffement climatique, l'efficacité énergétique et l'amélioration de la qualité de l'air vont se coordonner avec la limitation de l'étalement urbain, l'utilisation parcimonieuse des ressources, le développement économique, la gestion de la mobilité et l'amélioration de la qualité de vie.

Pour cette raison, dans la mobilité devraient être **intégrés les couloirs écologiques et les axes de connexion entre les différentes zones d'intérêt écologique et à potentiel écologique du réseau vert/bleu**. Différentes menaces à leur continuité ont été identifiées. Par exemple, **certaines liaisons traversent des zones agricoles ou sont coupées par des axes routiers/ferroviaires et parcs d'activité**.

ENJEUX

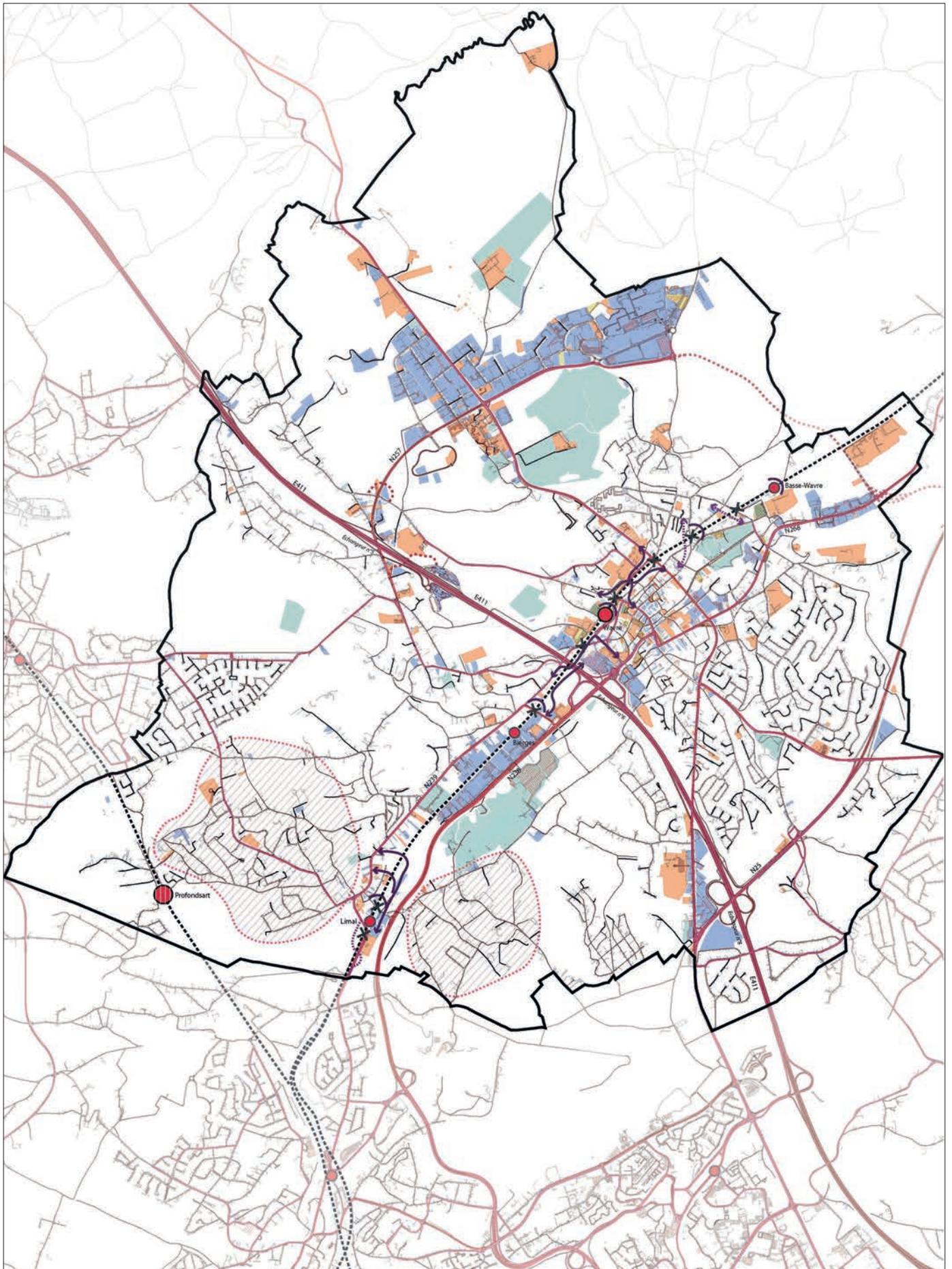
- **Améliorer l'accessibilité à la ville et au territoire communal**
- **Proposer des alternatives à la mobilité exclusivement automobile (multimodalité)**
- **Identifier les points multimodaux**
- **Sécuriser les réseaux de transports**
- **Atténuer la coupure constituée par la présence du chemin de fer et des passages à niveau**
- **Adapter l'urbanisation à la capacité du réseau public de voirie**
- **Maximiser les efforts en vue de parvenir à un réseau cyclable et partagé hautement efficace**
- **Envisager la mobilité pas uniquement sous l'angle du déplacement de personnes ou transport, mais aussi comme corridors naturels pour la biodiversité**
- **Lutter contre le réchauffement climatique**
- **Poursuivre les initiatives d'amélioration environnementale**

TABLEAU AFOM

CHEM.MOB	Atouts	Faiblesses	Opportunités	Risques
Réseau routier	Un réseau routier est développé à tous les niveaux (national-local).	<p>Aménagement du territoire qui favorise une mobilité fortement basée sur la voiture.</p> <p>Congestion de certains quartiers par le trafic de transit.</p> <p>Saturation des échangeurs de la E411 et du stationnement dans certaines zones.</p> <p>Basse qualité spatiale des espaces liés au réseau de transports (gares, stations service, stationnements...)</p>	<p>Agencer les fonctions, les densités et les typologies de manière à favoriser une mobilité alternative à la voiture privée.</p> <p>Aménagement de pôles multimodaux.</p> <p>Réalisation de franchissements transversaux et sécurisés.</p>	<p>Absence de coordination entre les entreprises (politique des voitures aux employés, etc.) et les politiques d'aménagement du territoire.</p> <p>Augmentation du nombre des voitures.</p> <p>Dangerosité des voiries.</p> <p>Résistance de la population par manque d'alternatives lisibles et accessibles.</p>
Réseau de transports en commun	Relativement bonne couverture en transports en commun.	<p>Difficulté de circulation sur certains tronçons.</p> <p>Coupure constituée par le chemin de fer.</p> <p>Réduction importante de la desserte pendant le week-end.</p> <p>Manque de transport en commun à partir de 20h.</p> <p>Manque de couverture autobus sur les secteurs éloignés des axes principaux.</p> <p>Accessibilité relative pour la desserte des pôles périphériques.</p>	<p>Résolution des points noirs de circulation des transports en commun.</p> <p>Amélioration de la desserte en transports en commun de Wavre-Nord, via une réflexion complémentaire au Plan Communal Mobilité.</p> <p>Mise en place d'un système multimodal efficace.</p>	Manque de coordination efficace et de politiques supracommunales d'aménagement du territoire.
Réseau des modes actifs	<p>Présence de tronçons cyclables.</p> <p>Le caractère convivial de Wavre est propice à la mobilité active.</p>	<p>Faible présence d'infrastructures destinées à une mobilité alternative.</p> <p>Tronçons cyclables non reliés entre eux.</p> <p>Grande variabilité de l'état/de la présence d'infrastructures piétonnes et de leur continuité.</p> <p>Les espaces publics n'encouragent pas aux déplacements piétonniers.</p>	<p>Projet d'autoroute à vélo.</p> <p>Itinéraires cyclables.</p> <p>Installation de pôles multifonctionnels et multimodaux.</p> <p>Réaménagement des espaces centraux selon la vision Wavre 2030.</p>	<p>Absence de coordination intercommunale;</p> <p>Manque d'accessibilité et sécurité dans les parcours cyclables.</p>

Climat	Volonté de changement; Documents récemment approuvés fixant des objectifs et lignes directrices (PACE 2016-2022, PACE 2030).	Le transport routier privé reste dominant Les émissions de gaz restent stables sans diminuer.	Mettre en place une stratégie transversale en tenant compte des objectifs du SDER et du SDT.	Manque de coordination, résistance des personnes. Manque de traduction des objectifs globaux dans des mesures concrètes et effectives.
Economie circulaire	Présence de zones d'activité économique.	Pas de mesures prises à ce jour.	Les zones d'activité économique pourraient accueillir des activités de transformation et trouver éventuellement des interactions en termes d'économie circulaire.	Statu quo.
Energie	Améliorations en cours (augmentation de l'utilisation des énergies renouvelables, réduction de la consommation totale).	Les améliorations sont encore loin des objectifs fixés. Le type résidentiel le plus courant est la maison 4 façades. Ce type est très énergivore.	Intérêt croissant pour la mise en place de mesures. Outils mis à disposition des communes.	Difficulté à faire évoluer les dynamiques existantes.
Maillage écologique	4 unités du réseau écologique identifiées: Zones humides, boisées de la vallée de la Dyle au Nord et au Sud, zones humides et boisement de la vallée de la Lasne, du Ruisseau du Pré Maillart et de Sainte-Anne – Bawette.	Barrières à la continuité du réseau écologique : 1. Centre de Wavre, 2. Parc d'activité économique Wavre Sud/Walibi, 3. Parc d'activités économiques de Wavre Nord, 4. L'autoroute E411, 5. N25, 6. N238-N268, 7. Projet contournement Nord.	Utiliser le réseau routier comme un système de liaison entre les zones centrales et de développement du maillage écologique. S'appuyer sur les trames vertes existantes.	Mise en œuvre de projets susceptibles d'endommager les zones vertes.

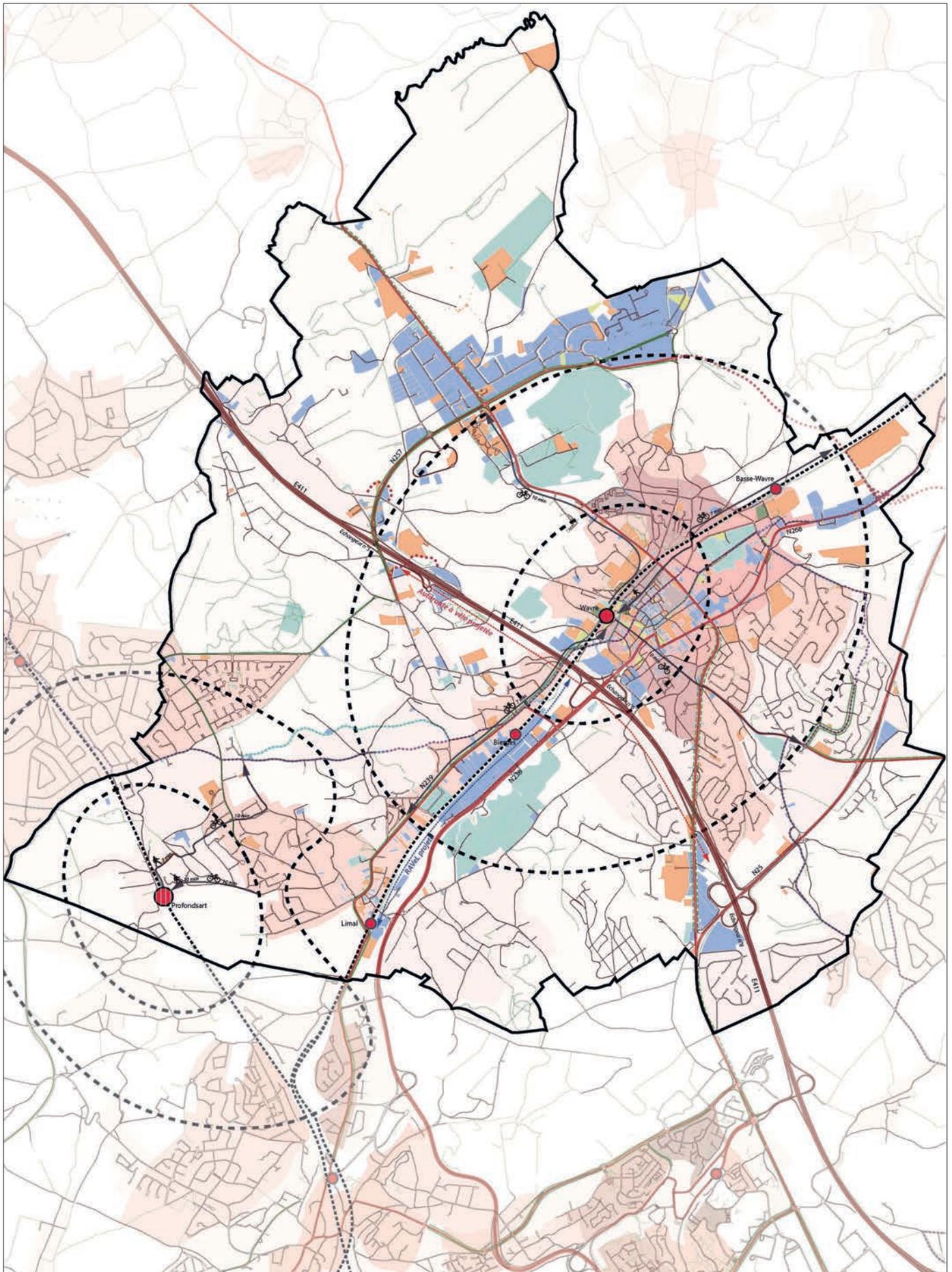
4.1 MOBILITÉ



LEGENDE

-  Autoroute
-  Route nationale
-  Réseau de voiries locales
-  Impasse
-  Projet nouvelles voiries
-  Chemin de fer
-  Gare RER, intermodale
-  Gare SNCB
-  Passage à niveaux
-  Projet de franchissement carrossable du chemin de fer (en discussion)
-  Projet de franchissement carrossable souterrain du chemin de fer (en discussion)
-  Projet de franchissement piéton du chemin de fer (en discussion)
-  Réseau de bus (TEC)
-  Secteur à voirie contrainte
-  Activité économique
-  Equipement et service
-  Sport, loisir, attraction
-  Stationnement public
-  Parc urbain

4.2 ACCESSIBILITÉ. MODES ACTIFS



LEGENDE

-  Autoroute
-  Route nationale
-  Projet nouvelles voiries
-  Chemin de fer
-  Gare RER, intermodale
-  Gare SNCB
-  Piste cyclable séparée
-  Piste cyclable marquée
-  Autoroute à vélo projetée (en discussion)
-  RAVel projeté (en discussion)
-  Itinéraire cyclable régional
-  Itinéraire cyclable potentiel
-  Sentier
-  Distance conseillée pour un déplacement confortable piéton
-  Distance conseillée pour un déplacement confortable en vélo
-  Parcours exemple
-  Activité économique
-  Equipement et service
-  Sport, loisir, attraction
-  Stationnement public
-  Parc urbain

Densité de population par secteur statistique (hab/Km²)

-  7.000 -10.000
-  4.500 -7.000
-  2.500 - 4.500
-  1.500 - 2.500
-  600 -1.500
-  < 600

VI.LIMITES ET FRANGES

CONCLUSIONS // PERSPECTIVES

Le grand paysage du territoire de Wavre est marqué par la présence d'axes de communication importants. L'aménagement de l'autoroute E411, des routes régionales et du chemin de fer ont nécessité des **modifications de la topographie**. Plusieurs passages souterrains, ponts, talus et barrières architecturales marquent des points stratégiques pour assurer la connexion transversale. Ainsi, si **ces infrastructures représentent des ruptures à l'échelle territoriale et urbaine, dans le grand paysage et dans l'espace quotidien des habitants**, elles pourraient être des **points clés à étudier** dans la définition de la stratégie du Schéma de Développement Communal.

Le **bruit** est principalement lié à l'**activité économique de la commune et à sa position stratégique sur les axes de déplacement supra communaux**. La perception du son est le résultat d'un système complexe de facteurs tels que la direction des vents, le flux plus ou moins important des véhicules, etc. **Il faudrait tirer profit de la topographie pour atténuer les nuisances sonores**. En effet, une masse boisée ou un talus, en exploitant les **différences de hauteur**, pourraient constituer des **obstacles naturels à la propagation du son**.

L'**analyse des franges**, des bordures des ensembles, des masses qui structurent le territoire, est basée sur l'étude de l'habitat urbain et naturel et du paysage à grande échelle. Le processus de développement du territoire de Wavre a généré un conglomérat urbain typique des zones périurbaines, avec un tissu bâti aux caractéristiques banales et avec des limites diluées. **La faible densité, le profil bas des bâtiments, la présence dispersée d'activités commerciales, industrielles ou de services de diverses natures, rendent impossible de distinguer au sein des limites territoriales une identité très claire**, Profondsart, Limal, Bierges, Wavre et Basse-Wavre.

La question de l'**identité** ne va pas nécessairement se focaliser sur la seule question architecturale, mais plutôt pourrait s'appuyer sur des solutions qui, à partir de l'état actuel, pourraient renforcer la perception harmonieuse de la structure urbanisée. **Le front urbain pourrait être lu non pas tant comme une «ligne d'horizon» architecturale, mais aussi comme un profil composé d'éléments naturels**. Ces éléments naturels **font déjà partie du paysage vallonné**, par exemple les lignes d'arbres ou les vallons, pourraient contribuer à **marquer l'identité d'un espace**.

De plus, **le paysage de la région de Wavre pourrait être structuré par des points de référence**: points de jonction dans le grand paysage, lignes d'arbres, intersections, entrées à la ville qui sont autant de «vitrines» des qualités du territoire.

ENJEUX

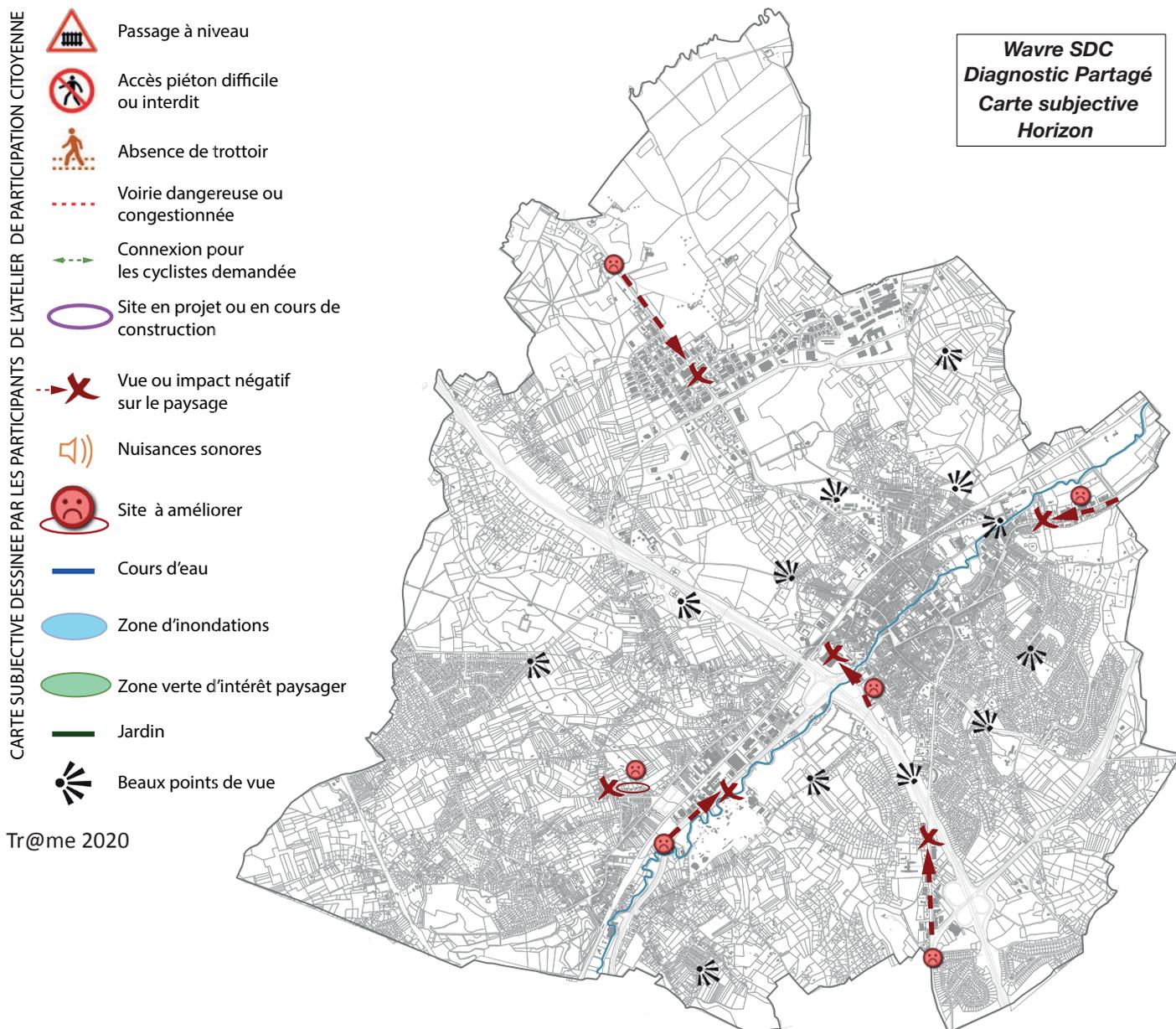
- **Développer un système de franchissement perméable et transversal sur les axes de communication**
- **Réduire les nuisances sonores liées aux infrastructures routières**
- **Redéfinir les limites de l'urbanisation par le paysage**
- **Renforcer la lecture des entrées de ville**

TABLEAU AFOM

RUP/LIM/FR	Atouts	Faiblesses	Opportunités	Risques
Ruptures paysagères	Présence de points stratégiques le long les axes de communication.	Limite à la connexion transversale. Présence de plusieurs passages souterrains, ponts, talus et barrières architecturales qui marquent des points stratégiques. Limites diluées de la ville et des villages.	Structurer la liaison écologique en exploitant le réseau de transports. Développer un système de connexion transversale.	Déconstruction de la structure territoriale.
Nuisances sonores		Nuisance liée au trafic motorisé et aux activités économiques.	Possibilité de diminuer la perception du son en utilisant la topographie et des barrières végétales.	Hausse du nombre de véhicules.
Entrées	Nombreux accès au territoire communal et au centre-ville.	Espaces anonymes. Centrées sur les activités liées à la voiture.	Renforcer/recomposer l'identité d'un lieu. Créer des points de repère.	Banalisation de la structure et de l'image de la ville.
Fronts urbains	La structuration du paysage s'appuie sur les vallonnements qui caractérisent le territoire de Wavre.	Impossibilité d'identifier des limites claires du développement urbain. Manque d'identité claire. Tissu bâti avec caractéristiques banales et des limites diluées.	Structurer et valoriser le paysage. Définir une identité de façade urbaine par l'utilisation d'éléments verts. Créer des corridors verts, accroître la biodiversité en exploitant un environnement très artificiel comme le réseau routier.	Manque d'identité claire. Banalisation des paysages.

VII.CIEL

PARTICIPATION CITOYENNE: CARTE HORIZON



Cette carte est le **résultat graphique des consultations citoyennes avec les habitants du territoire de la commune de Wavre**. Ces réunions ont été organisées et coordonnées par le bureau Tr@me SCRL, accompagnateur de dispositifs d'intelligence collective, et JNC International, architectes du paysage et urbanistes.

Les rencontres avec les citoyens ont mis en évidence l'importance des paysages du territoire de Wavre. Ils reconnaissent la valeur des espaces verts et de ses vallonnements.

Cependant, ils soulignent le manque d'espaces verts publics et le manque de qualité de ceux existants. De plus, certaines infrastructures, telles que la voie ferrée du RER de Profondsart, les zones d'activité économique le long de la Dyle et les talus de la E411, sont perçues comme des obstacles au milieu du paysage.

Le projet du contournement Nord inquiète les habitants pour le possible impact négatif sur le paysage.

ATOUPS

- Beaux paysages
- Présences d'espaces verts à préserver
- Harmonie, région vallonnée, rivière, bois, prairies
- Jolies gares à conserver et à réhabiliter

FAIBLESSES

- Le chemin de fer RER à Profondsart est perçu comme une barrière
- Manque d'espaces verts
- Aspects paysagers nul: manque de fleurs, plantations de couleurs, potagers partagés
- Le contournement Nord
- Le centre-ville manque d'espaces verts et d'arbres

CONCLUSIONS // PERSPECTIVES

Afin de mettre en œuvre un **développement durable**, au sein du territoire urbanisé, il serait intéressant de chercher les moyens d'**intensifier les tissus urbains**. De cette façon, il sera possible de **limiter l'étalement urbain et de ne pas affecter le paysage et l'environnement naturel**.

L'intensification, vue comme une augmentation spontanée d'activités résidentielles et économiques en un lieu ou, plus précisément, la somme des habitants et des emplois par rapport à une certaine surface urbanisée (surface artificialisée d'un territoire après déduction de tous ses espaces non bâtis à usage public : places, parcs, voiries, réseau bleu, etc.) **permettrait d'augmenter la mixité fonctionnelle et d'offrir aux habitants, une plus haute qualité de vie**.

Par ailleurs, **les lignes d'horizon et les perspectives acquièrent une valeur particulière** car elles participent au marquage des entrées de ville, des voies de passage fréquentées, des sentiers de grande randonnée, etc.

L'analyse de l'association A.D.E.S.A. (asbl Action et Défense de l'Environnement de la vallée de la Senne et de ses Affluents) **a identifié des périmètres d'intérêt paysager (PIP) et des points et lignes de vue remarquables (PLVR) qui pourraient être protégés dans le cadre de la préservation du réseau écologique et des scénarii du Béton Stop 2050** (selon le Schéma de Développement du Territoire, approuvé en 2019 mais pas encore en application).

ENJEUX

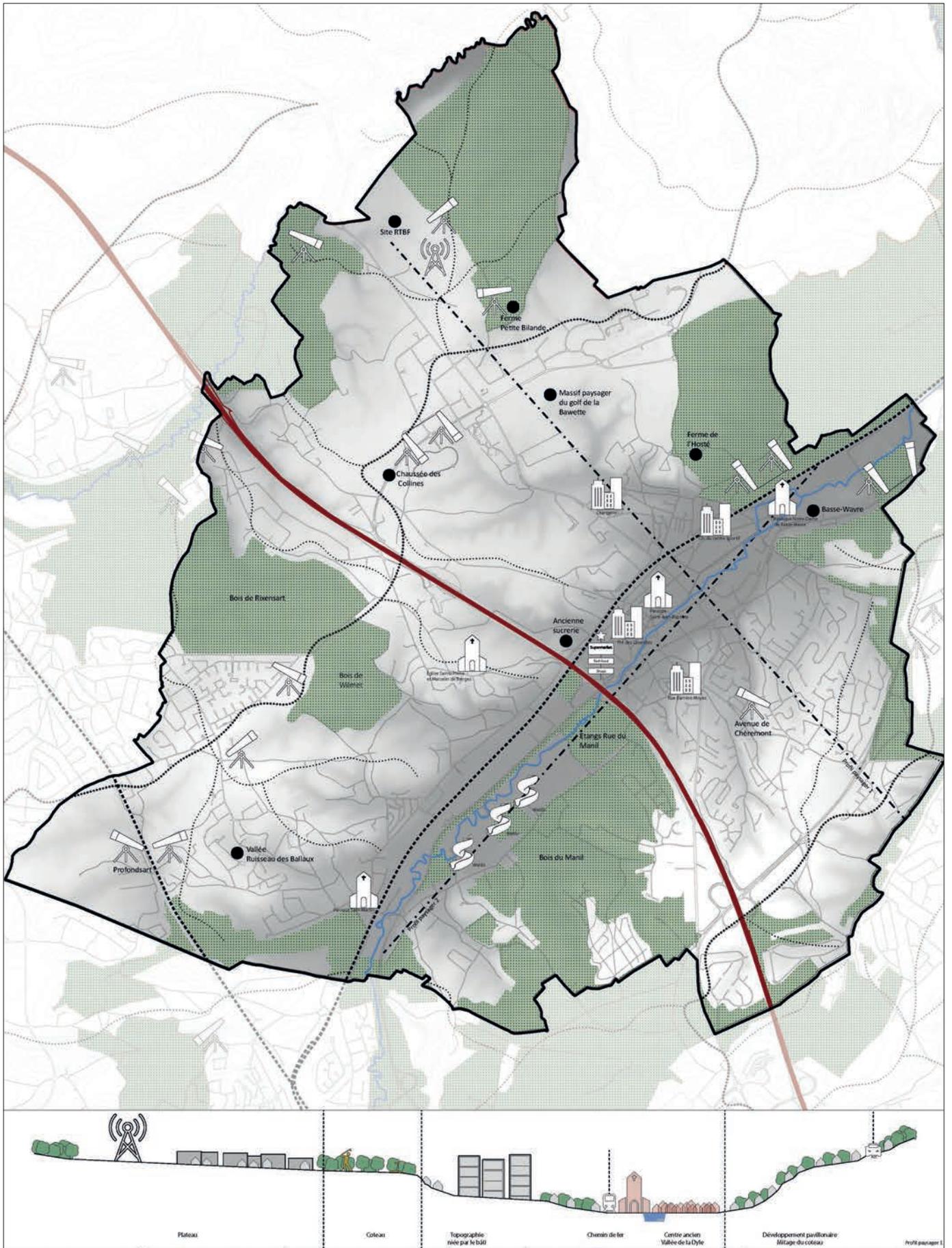
- Intensifier les tissus urbanisés
- Améliorer la qualité de l'air
- Préserver les vues et les sites à haute valeur paysagère
- Améliorer le paysage urbain par une meilleure gestion des enseignes

TABLEAU AFOM

CIEL	Atouts	Faiblesses	Opportunités	Risques
Points et lignes de vue	La topographie vallonnée offre de nombreux points de vue et périmètres de valeur paysagère.	Étalement urbain et fragmentation des espaces verts et boisés. Présence d'immeubles tours.	Valorisation du paysage. Préservation des couloirs écologiques et de l'environnement naturel. Intensification des tissus de manière à limiter l'étalement urbain et améliorer la qualité de vie.	Utilisation d'un modèle de développement urbain (typologies de bâtiments et de tissus) et non durable.
Air	Améliorations dans les mesures disponibles.	Manque de données à l'échelle communale.	Amélioration de la qualité de l'air comme critère pour la mise en place des stratégies de développement durable.	Basse qualité de l'air.

5. CIEL

POINTS DE REPERE ET QUALITE PAYSAGERE



LEGENDE

-  Autoroute
-  Chemin de fer
-  Rivière
-  Ligne de crête
-  Synthèse de Périmètre d'intérêt paysager (Plan de secteur, ADESA)
-  Point de repère dans le grand paysage
-  Point de vue remarquable
-  Ligne de vue remarquable
-  Element signal le long de la voirie
-  Eglise
-  Tour résidentielle
-  Emetteurs
-  Walibi

CROISEMENT DES ENJEUX

PRIORITES Codt, art. D.II.2 §2		ENJEUX
1	La lutte contre l'étalement urbain et l'utilisation rationnelle du territoire et des ressources	<ul style="list-style-type: none"> - Revaloriser le paysage vallonné (Sol) - Préserver, réagencer et valoriser la structure paysagère naturelle (Sol) - Préserver les surfaces agricoles existantes (Sol) - Gérer de façon intégrée et assainir les terrains pollués (Sol) - Valoriser le réseau hydrographique et la présence de la Dyle (Eau) - Lutter contre les inondations (Eau) - Gérer de façon alternative et intégrée les eaux pluviales (Eau) - Garantir la qualité des eaux (Eau) - Protéger l'environnement des cours d'eau (Eau) - Limiter l'étalement de la ville (Habitat) - Limiter la fragmentation de l'habitat (Habitat) - Intensifier les tissus urbains en limitant le développement monofonctionnel et monotypologique (Habitat) - Évaluer la pertinence de mettre en œuvre un Plan Communal de développement de la nature (Habitat) - Maintenir et renforcer un réseau écologique continu et de qualité (Habitat) - Redéfinir les limites de l'urbanisation par le paysage (Lim. et Fr.) - Renforcer la lecture des entrées de ville (Lim. et Fr.) - Intensifier les tissus urbanisés (Ciel) - Préserver les vues et les sites à haute valeur paysagère (Ciel)
2	Le développement socio-économique et de l'attractivité territoriale	<ul style="list-style-type: none"> - Aménagement et gestion des zones pour les activités économiques (Sol) - Gérer les zones inondables (Eau) - Gérer les couloirs de ruissellement (Eau) - Repenser les espaces de production et des infrastructures routières en tenant compte de l'adaptation au changement climatique et des risques liés à l'eau (Eau) - Veiller à une répartition des services cohérente avec les densités existantes (Personnes) - Développer la spécificité du commerce wavrien (Personnes) - Réorganiser l'offre commerciale dans le centre (Personnes) - Lutter contre la désertification du centre (Personnes) - Valoriser le potentiel touristique (Personnes) - Encourager l'occupation des étages au-dessus des commerces (Habitat) - Réaliser une politique communale soutenue en matière de qualité et d'attractivité de l'espace public (Habitat)
3	La gestion qualitative du cadre de vie	<ul style="list-style-type: none"> - Répondre aux besoins d'une population vieillissante (Personnes) - Offrir des alternatives à l'accessibilité automobile (Personnes) - Répondre aux besoins de logements publics (Habitat) - Prévoir des équipements qui répondent à l'augmentation de la population (Habitat) - Améliorer la qualité de vie (Habitat) - Adapter l'urbanisation à la capacité du réseau public de voirie (Mob. et Chem.) - Lutter contre le réchauffement climatique (Mob. et Chem.) - Poursuivre les initiatives d'amélioration environnementale (Mob. et Chem.) - Réduire les nuisances sonores liées aux infrastructures routières (Lim. et Fr.) - Améliorer la qualité de l'air (Ciel) - Améliorer le paysage urbain par une meilleure gestion des enseignes (Ciel)

4	La maîtrise de la mobilité	<ul style="list-style-type: none"> - Offrir des alternatives à l'accessibilité automobile (Personnes) - Améliorer l'accessibilité à la ville et au territoire communal (Mob. et Chem.) - Proposer des alternatives à la mobilité exclusivement automobile (multimodalité) (Mob. et Chem.) - Identifier les points multimodaux (Mob. et Chem.) - Sécuriser les réseaux de transports (Mob. et Chem.) - Atténuer la coupure constituée par la présence du chemin de fer et des passages à niveau (Mob. et Chem.) - Maximiser les efforts en vue de parvenir à un réseau cyclable et partagé hautement efficace (Mob. et Chem.) - Envisager la mobilité pas uniquement sous l'angle du déplacement de personnes ou transport, mais aussi comme corridors naturels pour la biodiversité (Mob. et Chem.) - Développer un système de franchissement perméable et transversal sur les axes de communication (Lim. et Fr.)
---	----------------------------	---

VERS UNE STRATEGIE TRANSVERSALE

Le croisement des enjeux, selon les priorités du Code de Développement Territorial (CodT), tel que présenté dans le tableau ci-avant, permet de **prendre la pleine mesure de l'interdépendance des enjeux relatifs aux sept thématiques** abordées (sol, eau, personnes, habitat, cheminement et mobilité, limites et franges, ciel).

L'objectif principal du Schéma de Développement Communal, suite à l'analyse par thématiques du territoire communal et de ses enjeux, **est, en effet, le déploiement d'une réponse globale et d'une stratégie transversale** pour un développement futur durable.

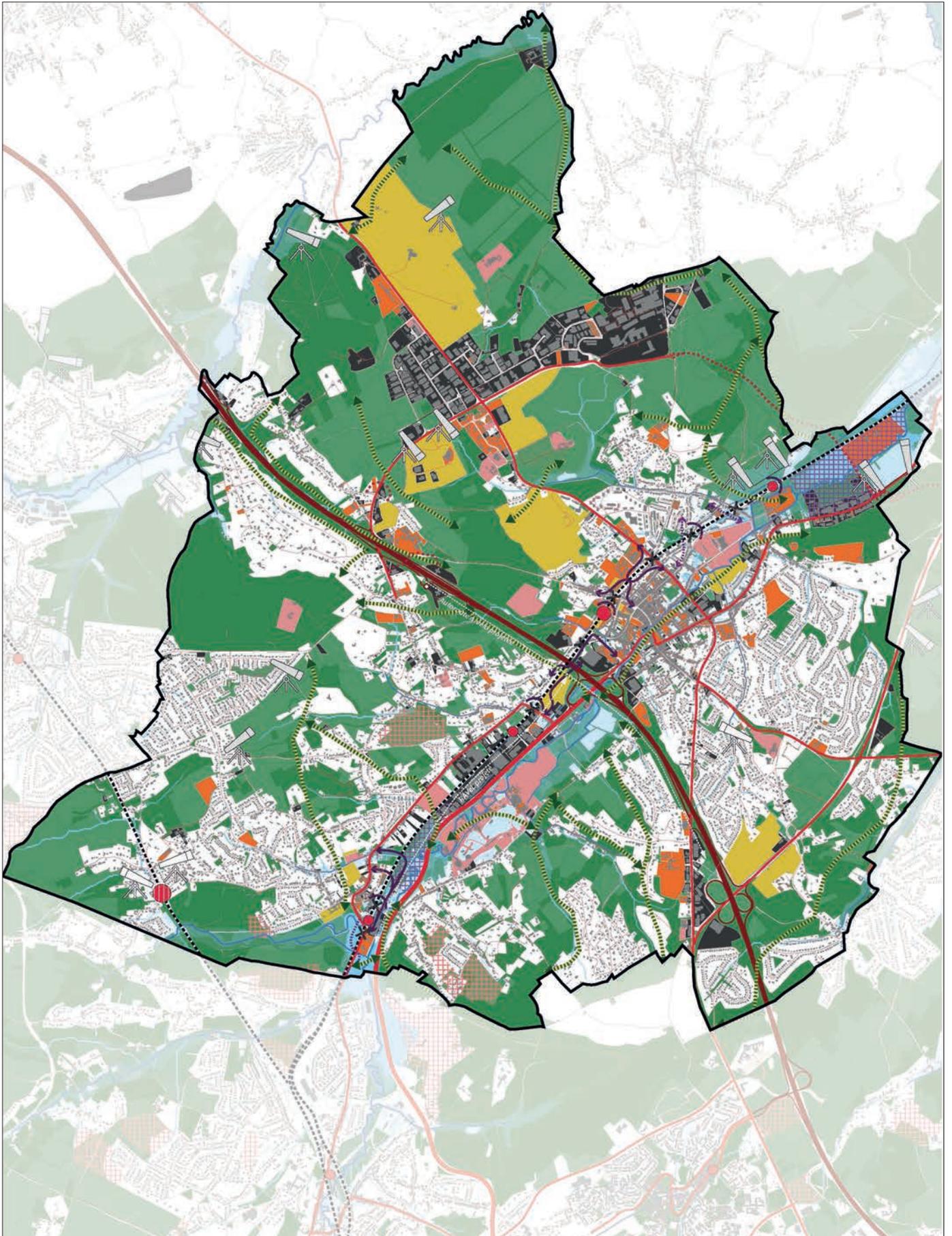
Le point de départ est la valorisation de la structure écologique/paysagère et de ses ressources, au travers du réagencement de la tache urbaine. Ce réagencement induit un objectif de limitation de l'étalement urbain sur l'environnement et de prise en compte de la dimension écologique et environnementale. Les orientations

d'aménagement devront alors veiller au déploiement de formes urbaines permettant **l'insertion en douceur dans le grand paysage et dans le respect de la topographie et de l'hydrographie locale.** Cela permettra de valoriser des corridors vert/bleu et d'offrir une structure paysagère qui n'entre pas en conflit avec les franges existantes et qui permet une intensification des tissus urbains.

Le croisement de la priorité à la lutte contre l'étalement urbain avec les enjeux environnementaux et économiques, conduit à la **question de l'impact des déplacements nécessaires au fonctionnement de l'ensemble et de l'amélioration de la qualité du cadre de vie des citoyens.**

A titre d'exemple, le réaménagement des Zones d'activité économique industrielle devrait être poursuivi en tenant compte de sa localisation par rapport à la densité riveraine, d'équipements de service, de concurrence par rapport aux polarités existantes, d'accessibilité et d'impact environnemental.

6. CARTE DE SYNTHÈSE



LEGENDE

	Autoroute
	Route nationale
	Chemin de fer
	Gare RER, intermodale
	Gare SNCB
	Passage à niveau
	Projet de franchissement carrossable du chemin de fer (en discussion)
	Projet de franchissement carrossable souterrain du chemin de fer (en discussion)
	Projet de franchissement piéton du chemin de fer (en discussion)
	Réseau de bus
	Projet nouvelles voiries
	Projet connexions vélo
	Site sujet à réflexion
	ZACC ne pas mise en oeuvre
	ZACC à caractère économique
	Activité économique
	Equipement et service
	Sport, loisir, attraction
	Réseau écologique - Liaison écologique
	Zone boisée
	Zone verte
	Zone agricole
	Réseau hydrographique
	Vallée de la Dyle (Zone inondable)
	Point de vue remarquable

SCHÉMA DE DÉVELOPPEMENT COMMUNAL DE WAVRE
Rapport synthétique d'analyse contextuelle

Décembre 2021

• JNC International- Aries Consultants - Tr@me •

