REGION WALLONNE

PROVINCE DU BRABANT-WALLON

Ville de Wavre

Avenue René Magritte (prolongement voirie actuelle) ; entre le chemin de Bierges, la chaussée de Bruxelles, l'avenue René Magritte (accès actuel), l'avenue Henri Lepage, la rue de Wavre et bordé par le Bois Sainte Anne

à Wavre

Sur le site du Champ Sainte Anne à Wavre : Construction de 98 maisons unifamiliales ; construction de 3 immeubles totalisant 47 appartements ; construction de 6 cabines haute-tension ; création et construction de voiries ; aménagement d'un parc public ; création et construction de cheminements cyclo-piétons ; modification du relief du sol ; abattage d'arbres ; réalisation d'aménagements paysagers.

JUSTIFICATION DE CREATION D'UNE VOIRIE COMMUNALE

Conformément au Décret wallon relatif à la voirie communale du 6 février 2014

Art 11, 2°

DOSSIER N° 2M23-116

Maître d'Ouvrage :

Matexi Projects SA
Frankin Rooseveltlaan, 180
B-8790 Waregem

Téléphone : 010/23.79.50
Courriel : brabanwallon@matexi.be

Dressé le 21-09-2026 par

C² Project
Chemin de la Maison du Roi, 30D
1380 LASNE

Téléphone : 02/318 81 26
Courriel : info@c2project.be

Table des matières

1 Demandeur 3
2 Objet de la demande 3
2.1 Situation et contexte du projet 3
2.2 Intégration du projet et de la voirie communale au sein du schéma général du réseau des voiries 5
2.3 Projet de création de voirie 7
2.3.1 Voirie principale 8
2.3.2 Voiries résidentielles en espace partagé 8
2.3.3 Organisation du stationnement 10
3 Commodité du passage – Maillage des voiries – Modes doux 10
4 Aspects sécurité et sûreté – Tranquillité publique 11
5 Assainissement, propreté et salubrité 12
6 Cadre de vie du projet et convivialité 12
7 Conclusion 13

JUSTIFICATION DE LA CREATION D'UNE VOIRIE COMMUNALE

La présente note constitue la note justificative de la demande de création de la voirie communale et autres aménagements au sens de l'article 11 du décret du 6 février 2014 relatif à la voirie communale. L'article 11, 2°, de ce décret rappelle les compétences communales au regard desquelles est appréciée la demande de création de la voirie communale. Il s'agit plus précisément des compétences en matière de propreté, de salubrité, de sûreté, de tranquillité, de convivialité et de commodité du passage dans les espaces publics.

1 DEMANDEUR

SOCIETE : **Matexi Projects SA**

QUALITE : **Maître de l'ouvrage**

ADRESSE: **Franklin Rooseveltlaan, 180 - B-8790 Waregem**

ADRESSE DE CONTACT : **Rue de Champles, 50 – B-1300 Wavre**

NUMERO DE TELEPHONE: **010/23.79.50**

ADRESSE MAIL: **brabanwallon@matexi.be**

DATE DE LA DEMANDE : **Septembre 2026**

2 OBJET DE LA DEMANDE

2.1 Situation et contexte du projet

Dans le cadre d'une demande de permis d'urbanisme de constructions groupées visant un ensemble de logements introduite par la société **Matexi Projects SA,** sur le territoire de la Ville de WAVRE, il est prévu de créer de nouvelles infrastructures et équipements dans le prolongement de l'avenue René Magritte actuelle ; entre le chemin de Bierges, la chaussée de Bruxelles, l'avenue René Magritte (accès actuel), l'avenue Henri Lepage, la rue de Wavre et bordé par le Bois Sainte Anne.

De manière plus précise, il s'agit de la création des aménagements publics suivants :

- La création d'une nouvelle voirie principale dans le prolongement de l'avenue René Magritte ;
- L'aménagement de voiries partagées à vocation résidentielle ;
- La réalisation de cheminements piétons et la modification du sentier n°70 ;
- L'aménagement de poches de stationnement ;
- L'aménagement des espaces verts et des dispositifs de gestion intégrée des eaux pluviales ;
- La réalisation des réseaux techniques et des équipements nécessaires à la viabilisation du site.



Projet de développement (Plan masse illustratif des habitations)

2.2 Intégration du projet et de la voirie communale au sein du schéma général du réseau des voiries

Le futur projet sera implanté dans le prolongement de l'Avenue René Magritte.



Projet de développement (Plan de localisation)

Le présent projet s'inscrit dans la mise en œuvre du Schéma d'Orientation Local (SOL) du Champ Sainte Anne, approuvé par la Ville de Wavre en 2003. Ce document de planification a encadré l'urbanisation de la Zone d'Aménagement Communal Concerté (ZACC) inscrite au Plan de Secteur en définissant les principes d'organisation du futur quartier, notamment en matière de desserte, de mobilité et d'aménagement des espaces publics.

Le site du Champ Sainte Anne bénéficie d'une localisation stratégique à la périphérie nord-ouest du centre-ville de Wavre, à moins d'un kilomètre à vol d'oiseau de celui-ci. Il s'inscrit dans le prolongement immédiat du tissu urbain existant tout en constituant une interface avec les espaces naturels environnants. Le périmètre est délimité au sud par l'avenue Henri Lepage, à l'ouest par le chemin vicinal n°58 et le Bois Sainte-Anne, au nord par le chemin de Bierges et la chaussée de Bruxelles, et à l'est par les quartiers résidentiels du Clos du Relais et de la chaussée de Bruxelles.

Dans ce cadre, la création de la nouvelle voirie communale constitue une composante essentielle de la poursuite de l'urbanisation du quartier. Loin de répondre aux seuls besoins de desserte des futurs logements, elle s'inscrit dans le réseau viaire structurant prévu par le SOL et participe à la constitution d'un maillage cohérent des infrastructures publiques à l'échelle du quartier.

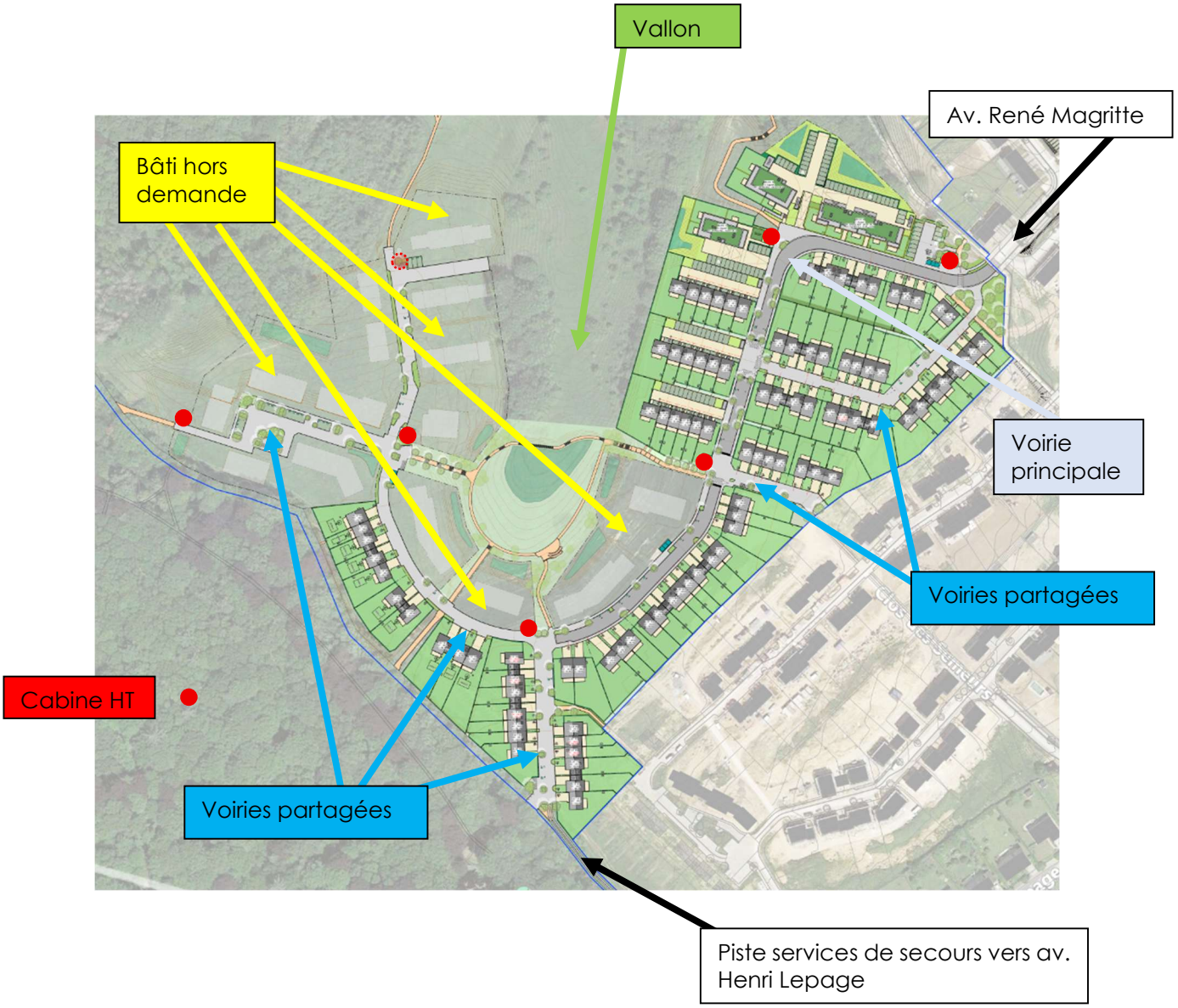
La voirie projetée est aménagée dans le prolongement direct de l'avenue René Magritte, assurant ainsi la continuité naturelle du réseau communal existant. Ce raccordement permet d'intégrer le nouveau quartier au tissu urbain sans rupture fonctionnelle, tout en concentrant les accès sur une infrastructure publique déjà adaptée à cette fonction. Il contribue également à une répartition équilibrée des flux de circulation et limite les incidences sur les voiries résidentielles avoisinantes.

Le projet prévoit une organisation hiérarchisée du réseau viaire, articulée autour d'une voirie principale de distribution desservant plusieurs voiries résidentielles à caractère local. Cette configuration favorise une lecture claire des circulations, réduit le trafic de transit au sein des espaces d'habitation et répond aux principes contemporains d'aménagement visant à concilier qualité du cadre de vie, sécurité des usagers et efficacité des déplacements.

La réalisation de cette voirie accompagne le développement de la seconde phase du quartier du Champ Sainte Anne, qui comprendra à terme environ 292 logements (dont 285 le long de la présente voirie et 7 le long d'une voirie existante) répartis entre 129 maisons unifamiliales et 163 appartements. La première demande de permis d'urbanisme visant le développement de cette seconde phase porte pour sa part sur la création de 145 logements, répartis entre 98 habitations unifamiliales et 47 appartements. Au-delà de la desserte de ce nouveau programme résidentiel, la nouvelle voirie assure la pérennité du réseau viaire communal et permet à la Ville de Wavre d'exercer, dans des conditions optimales, ses missions de gestion, d'entretien, d'exploitation et de sécurité du domaine public.

Par son inscription dans les orientations du Schéma d'Orientation Local, son raccordement direct aux infrastructures existantes et son rôle structurant dans l'organisation des déplacements, la nouvelle voirie contribue à la mise en œuvre cohérente du projet d'urbanisation du Champ Sainte Anne. Elle renforce la continuité du réseau communal tout en garantissant une desserte adaptée aux besoins actuels et futurs du quartier.

La création de cette voirie répond ainsi à un intérêt communal manifeste. Elle permet la réalisation d'une infrastructure publique destinée à desservir durablement un nouveau quartier d'habitation, assure son intégration fonctionnelle au réseau viaire existant et crée les conditions nécessaires à une gestion cohérente et pérenne du domaine public communal.



2.3 Projet de création de voirie

La demande porte sur la création d'une nouvelle voirie communale destinée à assurer la desserte de la seconde phase d'urbanisation du quartier du Champ Sainte Anne. Cette infrastructure publique permettra de garantir l'accessibilité des futurs 285 logements projetés, comprenant à terme environ 122 habitations unifamiliales et 163 appartements.

Implantée dans le prolongement direct de l'avenue René Magritte, la nouvelle voirie assure la continuité du maillage communal existant et constitue un élément structurant de l'organisation des déplacements au sein du quartier. Son tracé découle des principes d'aménagement définis par le Schéma d'Orientation Local du Champ Sainte Anne et participe à la mise en œuvre progressive du réseau d'infrastructures prévu pour accompagner le développement de ce secteur.

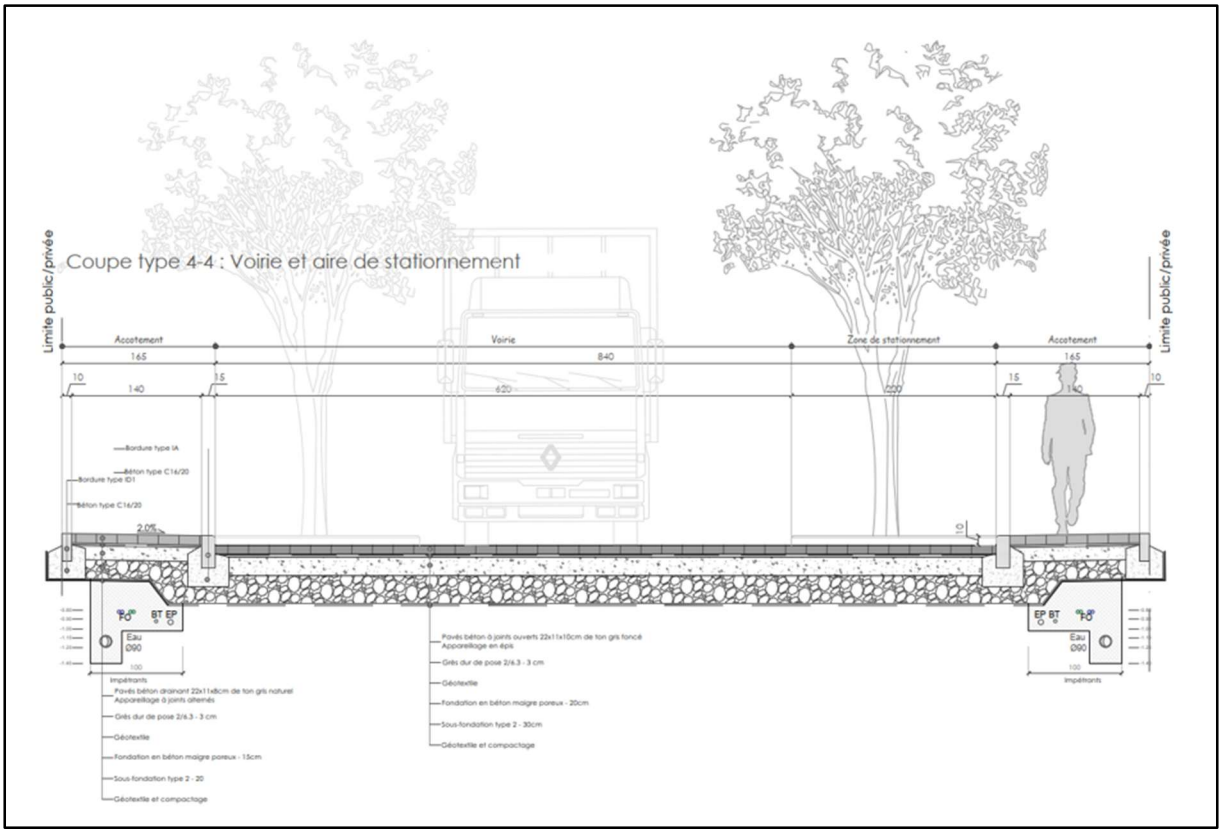
Le réseau viaire projeté repose sur une hiérarchisation claire des circulations, distinguant une voirie principale de distribution et plusieurs voiries résidentielles conçues sous la forme d'espaces partagés. Cette organisation permet d'adapter les caractéristiques des voies aux différents usages attendus, tout en favorisant une circulation apaisée, une meilleure lisibilité des déplacements et une intégration qualitative des nouveaux aménagements dans le tissu résidentiel existant.

2.3.1 Voirie principale

La voirie principale constitue l'axe structurant du projet et assure la liaison entre le nouveau quartier et le réseau viaire communal existant. Implantée dans le prolongement direct de l'avenue René Magritte, elle est conçue pour accueillir une circulation à double sens et assurer la fonction de distribution générale des différents secteurs résidentiels.

Son aménagement prévoit une chaussée d'une largeur de 6,20 mètres, bordée de part et d'autre par des trottoirs de 1,65 mètre permettant d'assurer des cheminements piétons, accessibles et sécurisés. Des zones de stationnement longitudinal sont également intégrées le long de cette voirie afin de répondre aux besoins liés aux usages résidentiels tout en maintenant une organisation claire de l'espace public.

La vitesse de circulation est limitée à 30 km/h, en cohérence avec la vocation résidentielle du quartier et les objectifs de sécurisation des déplacements.



Coupe type au niveau de la voirie principale

2.3.2 Voiries résidentielles en espace partagé

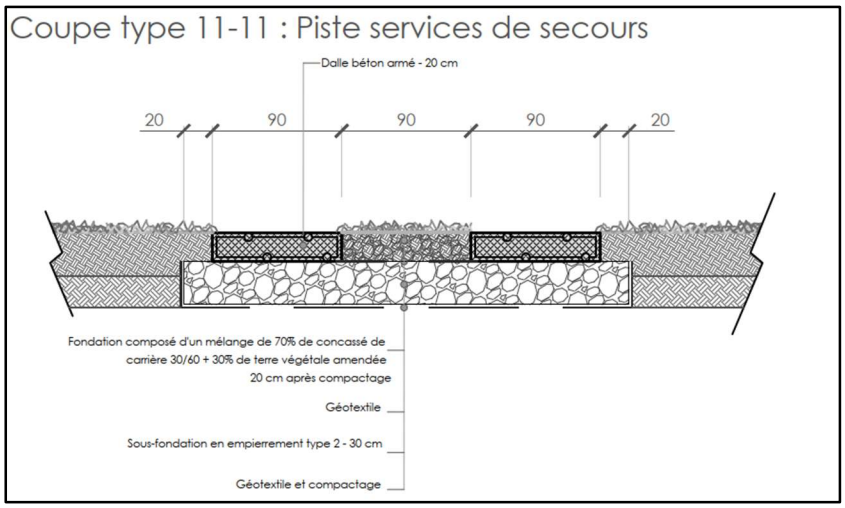
En complément de la voirie principale, le projet prévoit la création de plusieurs voiries résidentielles aménagées sous la forme d'espaces partagés.

Ces voiries présentent une vocation exclusivement résidentielle et sont conçues de manière à privilégier une circulation apaisée ainsi qu'une cohabitation équilibrée entre les différents usagers de l'espace public. La vitesse maximale y est limitée à 20 km/h, conformément aux principes applicables aux espaces partagés, afin de favoriser la sécurité et le confort des déplacements piétons et cyclables tout en maintenant l'accessibilité des véhicules.

Les profils des espaces partagés sont dimensionnés de manière à permettre le passage des véhicules de secours. Ils intègrent également des emplacements de stationnement longitudinal ainsi que des zones latérales permettant l'implantation et l'entretien des

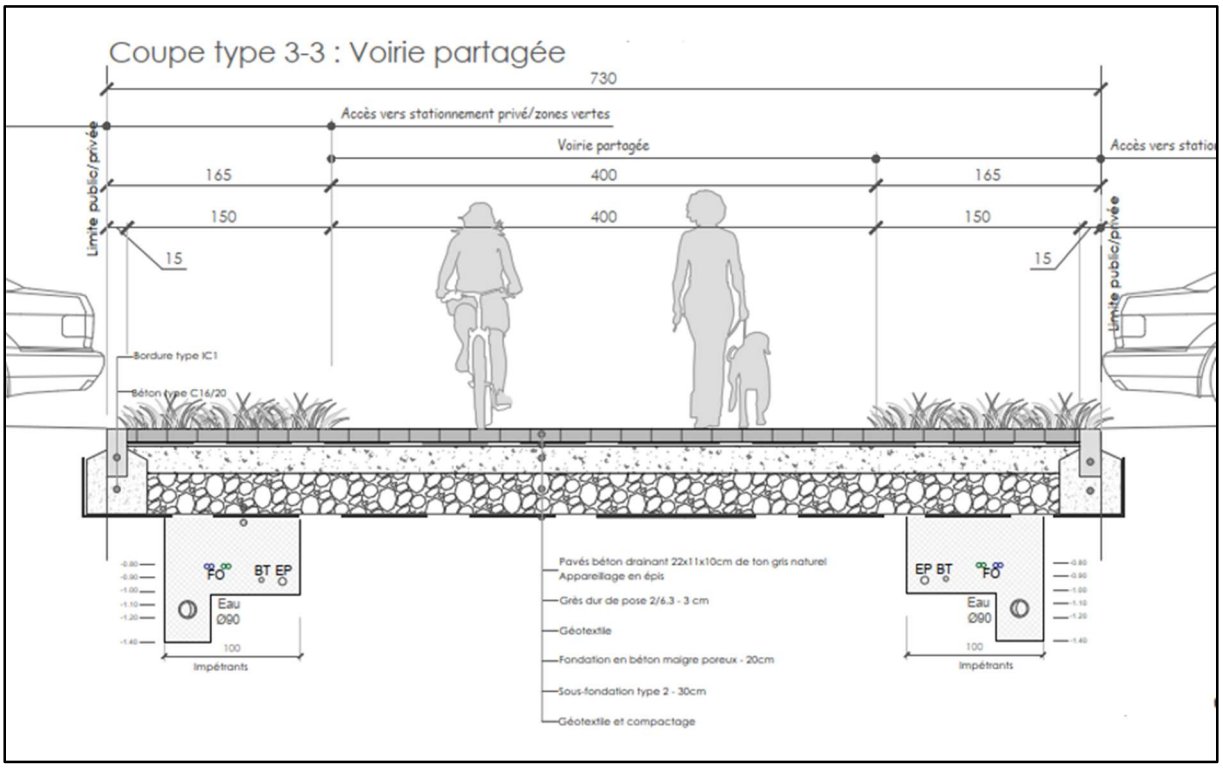
équipements techniques indispensables au fonctionnement des infrastructures, notamment les différents réseaux d'impétrants.

Certaines sections du réseau résidentiel sont volontairement aménagées en voiries sans issue afin de préserver la qualité du cadre de vie des futurs habitants. Afin de garantir la sécurité du site, l'une de ces extrémités est toutefois prolongée par un accès réservé aux services de secours, permettant d'assurer une intervention efficace sur l'ensemble du quartier en cas de nécessité. Cette piste services de secours est présentée sous forme de deux pistes cyclo-piétons avec un renforcement de sol.



Coupe type au niveau de piste services de secours

L'ensemble des espaces partagés fait l'objet d'une signalisation réglementaire adaptée, comprenant notamment la mise en place des dispositifs signalant leur statut particulier ainsi que les éventuelles voies sans issue, afin d'assurer une compréhension claire de l'organisation des circulations par l'ensemble des usagers.



Coupe type au niveau de la voirie secondaire

2.3.3 Organisation du stationnement

Le projet prévoit une organisation équilibrée de l'offre de stationnement, répartie entre les espaces privés et le domaine public, afin de répondre aux besoins liés aux futurs logements tout en préservant la qualité paysagère et fonctionnelle des espaces publics.

Les stationnements des résidents sont prioritairement rencontrés au sein des parcelles privées et des ensembles résidentiels, permettant de limiter l'occupation durable du domaine public. En complément de ces capacités privées, la nouvelle voirie communale intègre 72 emplacements de stationnement publics destinés à répondre aux besoins ponctuels des visiteurs et des différents usagers du quartier.

La voirie principale accueille 31 places de stationnement, dont 12 emplacements regroupés au sein d'une poche aménagée en dalles engazonnées à l'entrée du site. Les 19 emplacements restants sont implantés longitudinalement le long de la chaussée, assurant une desserte de proximité tout en participant à la structuration de l'espace public.

Les espaces partagés comprennent quant à eux 41 places de stationnement supplémentaires, réparties de manière équilibrée au sein des différents secteurs résidentiels. Ces emplacements sont intégrés au traitement global des sols et identifiés par un marquage adapté permettant leur bonne perception tout en préservant la qualité paysagère des aménagements.

Le projet prévoit également trois emplacements réservés aux personnes à mobilité réduite, implantés à proximité des logements collectifs afin de garantir un accès aisé.

Cette organisation du stationnement permet de répondre aux besoins fonctionnels du quartier tout en préservant la qualité des espaces publics. En limitant l'emprise visuelle et spatiale des véhicules, elle contribue à maintenir un équilibre entre les impératifs de mobilité, les exigences d'accessibilité et la valorisation du cadre de vie.

La création d'un Mobipoint complète cette approche en faveur d'une mobilité plus durable, en offrant une infrastructure dédiée aux nouvelles pratiques de déplacement. Elle contribue à encourager l'usage des modes alternatifs à la voiture individuelle, notamment par le développement de solutions de mobilité partagée, l'intégration d'équipements destinés aux cyclistes et le renforcement de l'intermodalité au sein du quartier.

3 COMMODITÉ DU PASSAGE – MAILLAGE DES VOIRIES – MODES DOUX

L'un des objectifs essentiels poursuivis par la création de ces nouvelles voiries est d'améliorer la circulation pour l'ensemble des usagers, conformément aux principes énoncés par le décret relatif à la voirie communale.

Le projet prévoit une organisation hiérarchisée des circulations permettant une lecture claire et intuitive du réseau viaire. La voirie principale assure la fonction de distribution des déplacements motorisés tout en intégrant des trottoirs continus garantissant des cheminements piétons sécurisés et accessibles. Les espaces partagés complètent cette organisation en privilégiant une circulation apaisée et une utilisation plus équilibrée de l'espace public, avec une vitesse limitée à 20 km/h favorisant la cohabitation entre automobilistes, cyclistes et piétons.

Une attention particulière est portée à la continuité des cheminements destinés aux modes actifs. Le projet assure la connexion avec les infrastructures existantes situées en périphérie du site et prévoit la création de nouvelles liaisons permettant de relier le quartier aux secteurs résidentiels voisins ainsi qu'aux espaces naturels environnants. C'est notamment dans cette optique que le sentier n°70 repris à l'Atlas est réhabilité via une modification de son tracé. Une partie de celui-ci est supprimée afin d'être intégrée au nouveau maillage des cheminements

prévu dans le cadre du projet. La partie terminale du sentier existant est toutefois maintenue et réaménagée

Les liaisons aménagées vers le sentier longeant le Bois Sainte-Anne constituent notamment un élément structurant du projet en améliorant la perméabilité du quartier et en favorisant les déplacements quotidiens à pied ou à vélo vers les équipements publics, les espaces de loisirs et le centre urbain de Wavre.

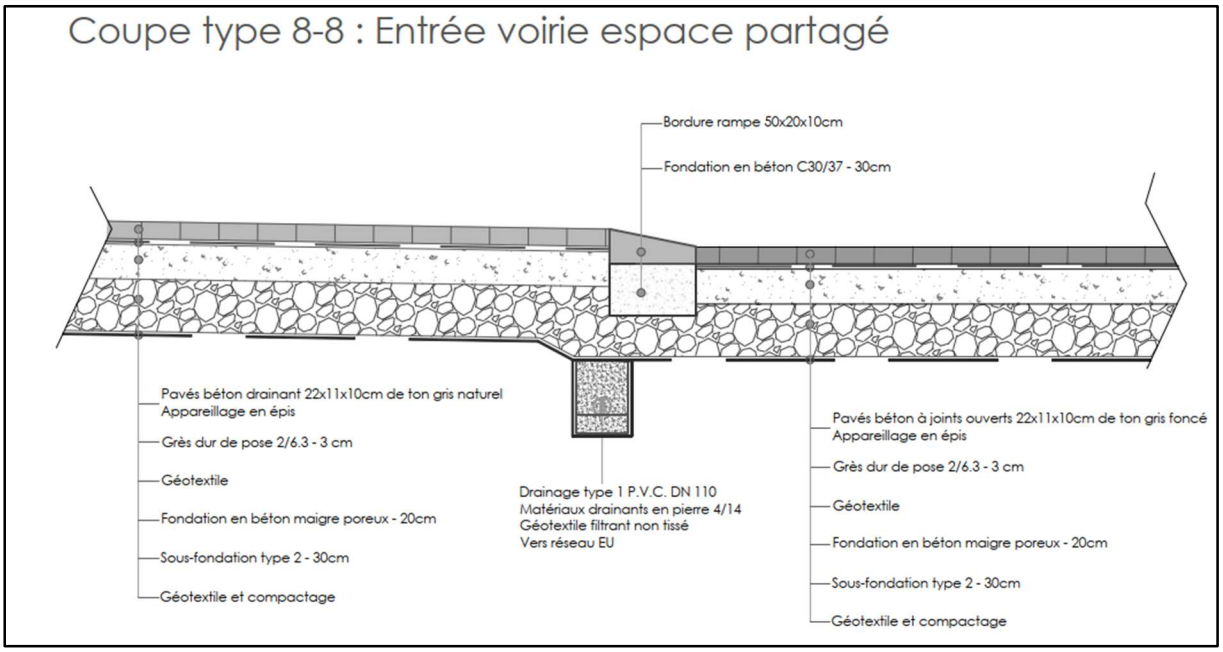
Les cheminements traversant le vallon existant participent également à l'organisation interne du quartier en assurant des connexions entre les différents secteurs résidentiels. Leur implantation tient compte des caractéristiques topographiques et paysagères du site. En raison de la configuration naturelle du terrain, ces parcours sont exclusivement dédiés aux déplacements piétons.

Dans son ensemble, le projet de voirie contribue au renforcement du maillage communal, améliore l'accessibilité du secteur et favorise le développement des modes actifs. Il répond ainsi aux objectifs poursuivis par le décret relatif à la voirie communale en garantissant un usage plus sûr, plus accessible et plus équilibré de l'espace public.

4 ASPECTS SÉCURITÉ ET SÛRETÉ – TRANQUILLITÉ PUBLIQUE

L'organisation hiérarchisée du réseau viaire contribue à une lecture claire des circulations et permet d'adapter les aménagements aux différentes fonctions des espaces publics. Les profils de voirie retenus garantissent des conditions de déplacement sécurisées pour l'ensemble des usagers, en assurant une articulation cohérente entre les circulations motorisées, les cheminements piétons et les déplacements cyclables.

Une attention particulière est portée à la visibilité au droit des carrefours et des zones de rencontre entre les différents flux. La conception des espaces publics vise ainsi à limiter les situations de conflit entre usagers et à favoriser des déplacements confortables et sécurisés au sein du quartier.



Coupe type au niveau des carrefours entre la voirie principale et secondaire

Les voiries sont dimensionnées afin de garantir en permanence l'accessibilité des véhicules de secours. Les largeurs de circulation (minimum 4,00m), les rayons de giration (11,00m intérieur et

15,00m extérieur) ainsi que la création d'un accès spécifique réservé aux services d'intervention permettent d'assurer une desserte efficace de l'ensemble du site en cas de nécessité.

L'implantation des bornes incendie, a été étudiée en concertation avec les services compétents afin d'assurer une couverture optimale du site.

La conception résidentielle des espaces publics, associée à une organisation maîtrisée des circulations, contribue également à limiter les nuisances liées au trafic et à préserver la tranquillité des futurs habitants.

Enfin, la signalisation projetée complète les aménagements réalisés en assurant une compréhension claire de l'organisation des espaces de circulation et des règles d'usage applicables, participant ainsi à la sécurité et au bon fonctionnement général du quartier.

5 ASSAINISSEMENT, PROPRETÉ ET SALUBRITÉ

Le projet intègre les principes d'une gestion durable des espaces publics en conciliant les exigences techniques liées à la création de la voirie avec les objectifs environnementaux et de qualité du cadre de vie poursuivis par la Ville de Wavre.

Le choix des matériaux et des dispositifs d'aménagement vise notamment à limiter l'imperméabilisation des sols et à favoriser une gestion naturelle des eaux pluviales. L'utilisation de pavés drainants et de structures perméables contribue à renforcer les capacités d'infiltration au sein du site et à réduire les surfaces totalement imperméabilisées.

Les zones de stationnement aménagées en dalles engazonnées ou en pavés drainants participent également à cette approche en limitant l'artificialisation des sols et en favorisant une meilleure intégration paysagère des aménagements au sein de l'espace public.

La configuration du terrain et les aménagements projetés ont été étudiés afin de maîtriser l'écoulement des eaux de ruissellement et de favoriser leur gestion au plus près du site, sans rejet vers un réseau d'évacuation spécifique. Les adaptations du relief permettent également de rechercher un équilibre entre déblais et remblais, limitant ainsi les mouvements de terres, les transports associés et les nuisances générées par les travaux.

L'organisation de la collecte des déchets a été définie en concertation avec les services compétents afin de déterminer une implantation adaptée des points de centralisation. Les trois points de collecte prévus permettent de rationaliser les interventions des services de gestion des déchets, de faciliter l'exploitation du quartier et de limiter les contraintes pour les futurs habitants.

L'ensemble de ces dispositions contribue à assurer la pérennité, la fonctionnalité et la qualité des espaces publics, tout en répondant aux objectifs de gestion durable, de propreté et de bonne administration du domaine public.

6 CADRE DE VIE DU PROJET ET CONVIVIALITÉ

Au-delà de son rôle premier de desserte et de structuration des déplacements, les nouvelles voiries constituent un élément structurant de l'espace public et contribuent pleinement à la qualité paysagère et au cadre de vie du futur quartier.

Le projet porte une attention particulière à l'intégration des composantes naturelles du site, en accordant une place prépondérante aux espaces verts et à la végétalisation. Le vallon existant ainsi que les boisements présents sont maintenus et valorisés au sein de la composition urbaine, permettant de préserver les continuités écologiques avec les milieux naturels environnants.

Le parc public central s'inscrit comme un véritable lieu de vie et de convivialité à l'échelle du quartier. Cet espace de rencontre favorise les échanges entre habitants, encourage les déplacements de proximité et offre des espaces dédiés aux usages récréatifs, contribuant ainsi à l'émergence d'une identité collective propre au nouveau quartier.

La mise en place d'une trame végétale composée d'arbres, de haies et de massifs privilégiant des essences indigènes participe à la qualité paysagère du projet. Ces aménagements contribuent au renforcement de la biodiversité locale, à l'amélioration du confort des usagers et à une transition paysagère cohérente entre les secteurs urbanisés et les espaces naturels.

La réduction des surfaces imperméabilisées et minérales, l'intégration soignée des équipements techniques ainsi que la qualité des aménagements paysagers concourent à la création d'un espace public durable, fonctionnel et attractif.

Enfin, l'aménagement d'équipements favorables aux mobilités actives, notamment pour les cyclistes, associé à un mobilier urbain adapté et à des dispositifs favorisant la mobilité partagée, renforce la qualité d'usage des espaces publics et encourage leur appropriation par l'ensemble des usagers.

7 CONCLUSION

La création des nouvelles voiries constitue un élément indispensable à la mise en œuvre de la seconde phase de développement du quartier du Champ Sainte Anne. Ces aménagements s'inscrivent pleinement dans les orientations définies par le Schéma d'Orientation Local approuvé par la Ville de Wavre et participent à la structuration cohérente du développement urbain prévu pour ce secteur.

Au-delà de leur fonction de desserte des nouvelles habitations, les nouvelles voiries répondent aux objectifs d'intérêt général poursuivis par le décret wallon du 6 février 2014 relatif à la voirie communale. Elles contribuent au renforcement du maillage du réseau viaire communal, améliorent la commodité du passage pour l'ensemble des usagers, favorisent les mobilités actives, garantissent la sécurité des déplacements et permettent d'assurer des conditions d'accessibilité adaptées aux services de secours.

La conception de ce nouveau réseau de voiries s'inscrit également dans une démarche intégrée et durable de l'aménagement de l'espace public. Les choix d'implantation et d'aménagement intègrent les enjeux liés à la mobilité, à la qualité paysagère, à la préservation et au renforcement de la biodiversité, à la gestion des eaux ainsi qu'à la création d'espaces publics favorisant la convivialité et l'appropriation collective.

Par leur rôle structurant dans l'organisation du quartier et leur contribution à l'amélioration du cadre de vie, ces nouvelles voiries présentent un intérêt communal avéré. Elles répondent ainsi pleinement aux objectifs de propreté, de salubrité, de sûreté, de tranquillité, de convivialité et de commodité du passage énoncés à l'article 11, 2° du décret du 6 février 2014 relatif à la voirie communale.

Dressé le 21/09/2026
Par Frédéric JONGEN
Chef de projets adjoint - C² Project

