

COORDONNÉES DU PROJET

<u>Administration communale</u>	Evere / Schaerbeek
<u>Objet de la demande</u>	Construction d'un hall logistique (et locaux annexes)
<u>Adresse du projet</u>	Boulevard Général Wahis / Rue Auguste De Boeck, Schaerbeek / Evere (pas de numéro de police)

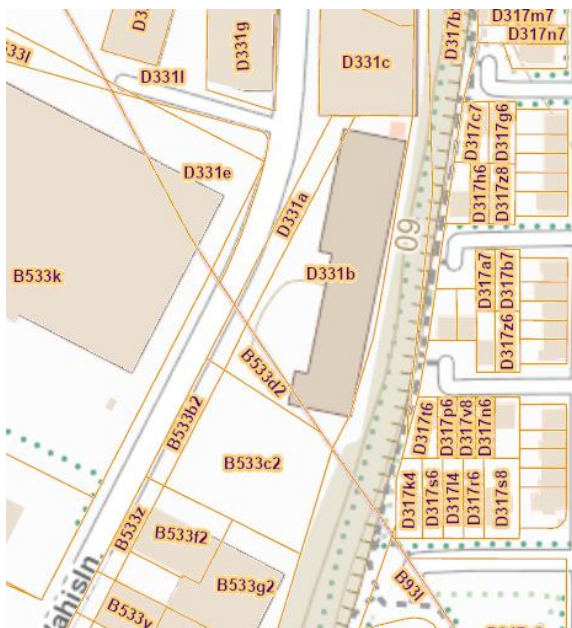


LE SITE

Le projet porte sur la construction d'un entrepôt logistique pour DELIVCO, société de grossiste en boisson.

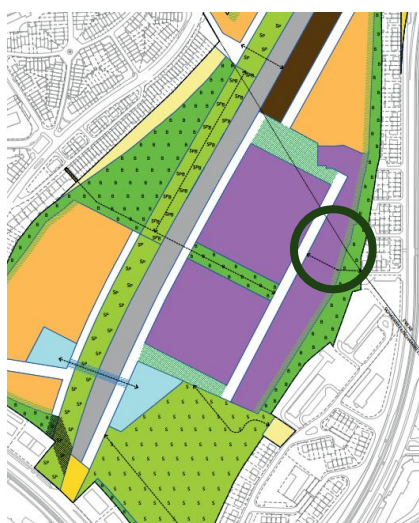
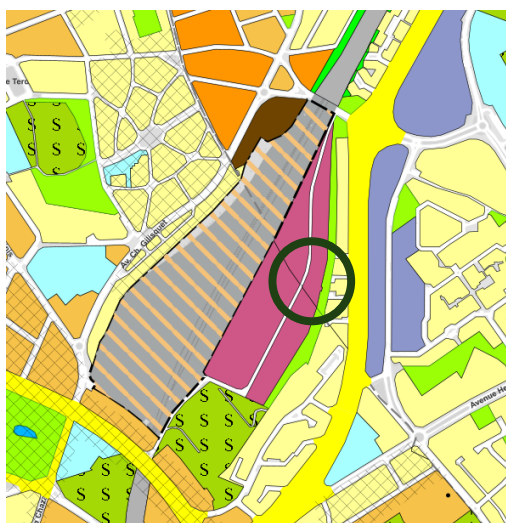
Le projet s'établit à cheval sur les communes de Evere et de Schaerbeek. L'entrée du bâtiment se situant sur la commune de Evere, celle-ci sera référente dans le cadre de l'établissement de l'adresse postale et du numéro de police.

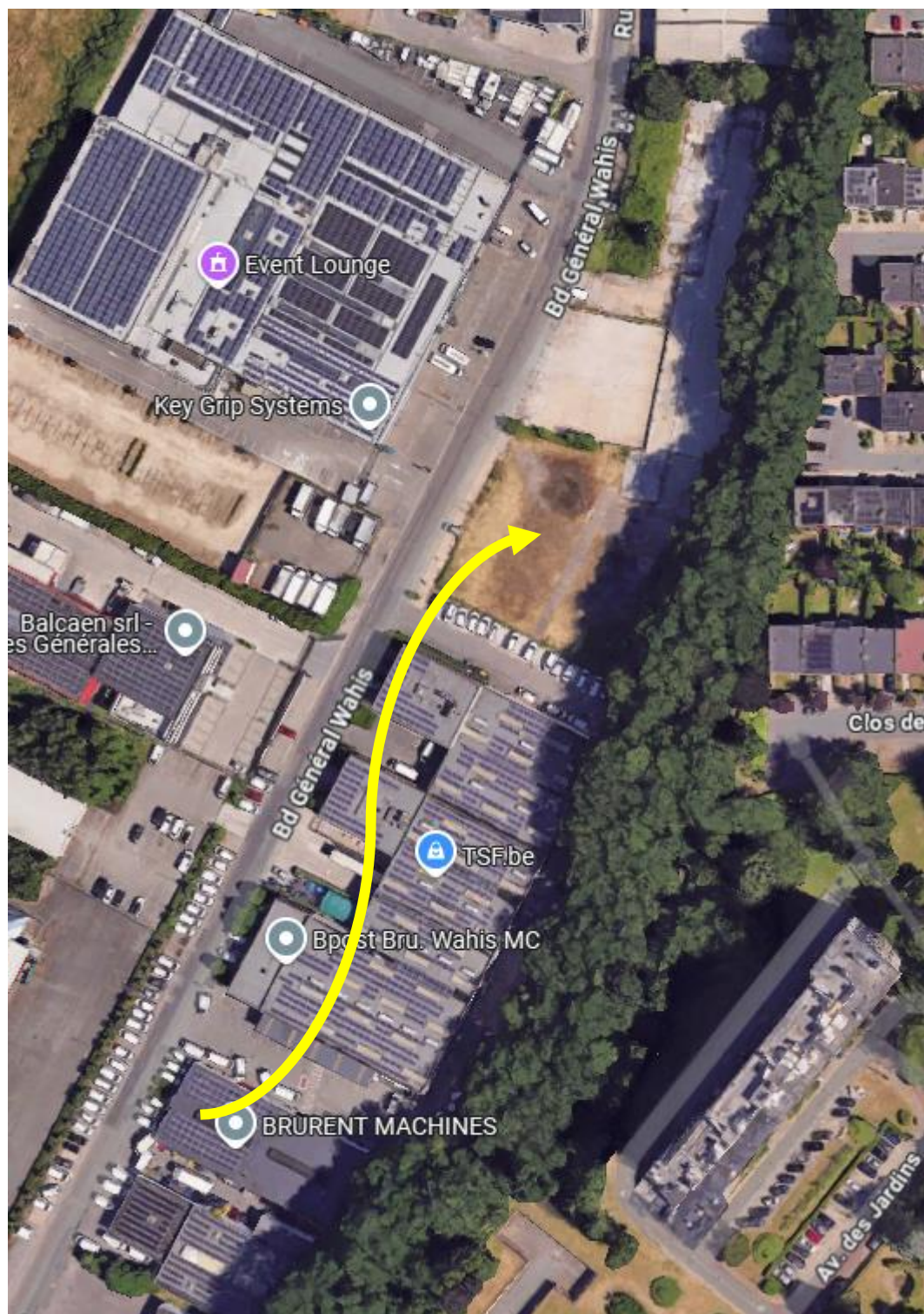
Les parcelles concernées, 2 sur Schaerbeek (B533d2 et B533c2) et 1 sur Evere (D331b), offrent une surface disponible de 5609m².



La parcelle est actuellement occupée par des dalles en béton, vestiges d'anciens bâtiments industriels. Celle-ci est imperméabilisée sur +/- 3437m².

La parcelle est reprise au PRAS en zone d'industries urbaines et est inscrite dans le périmètre du futur PAD Josaphat, non en vigueur.





La société est actuellement implantée au numéro 16D du même Boulevard, à environ 150m du site projeté.

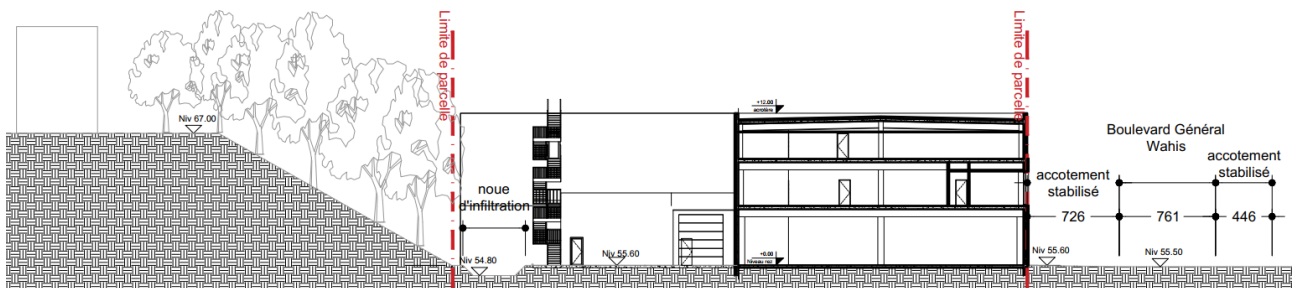
À ce jour, aucune plainte n'a été formulée concernant l'activité sur le site actuel, ce qui témoigne de son intégration harmonieuse dans le quartier. Son déménagement dans un nouveau bâtiment, situé à seulement 150 mètres, ne pourra qu'en améliorer les conditions pour les occupants, sans pour autant générer d'impact supplémentaire pour les riverains.

IMPLANTATION ET GABARITS

Le bâtiment s'implante le long de la limite parcellaire ouest, conformément à l'alignement défini par les constructions voisines.



Le bâtiment s'implante sous la forme d'un L afin d'implanter les bureaux et locaux administratifs à rue et d'offrir une façade animée. Cette implantation permet en outre de cacher au maximum la zone de chargement/déchargement à l'arrière du site. Celle-ci s'organise donc entre le bâtiment et le large tampon végétal taluté, cachant ainsi la vue depuis les habitations en contre-haut. Le bâtiment se situe à 32m de ces logements.



Afin d'anticiper la mise en place éventuelle du PAD, le projet prévoit de laisser 2 zones de réserves foncières pour la réalisation des « connexions modes actifs » :

- au Sud, 327m² sur une largeur de 6m
- au Nord, 165m² sur une largeur de 8m

Le projet intègre également les zones de manœuvre, de parking et de livraison strictement nécessaires à l'exploitation. Les zones restantes sont largement végétalisées et les surfaces perméables représentent plus de 50% de la surface des abords. Celles-ci serviront à renforcer le biotope du site et à accueillir les noues plantées nécessaires à une gestion des eaux de pluie in-situ.

LE PARTI ARCHITECTURAL ET LES MATÉRIAUX

Le bâtiment adoptera une expression contemporaine, affirmant ainsi son identité propre tout en proposant une architecture sobre facilement combinable avec de futurs projets voisins (et dans le cadre de la mise en place éventuelle du futur PAD). Son architecture repose sur des volumes simples et lisibles.



Les matériaux choisis se veulent contemporains, pérennes, robustes et facile d'entretien :

- un soubassement, le socle, en béton
- un bardage métallique blanc pour souligner les locaux administratifs et l'entrée
- un bardage métallique imitation bois ajouré pour le reste de la façade
- des châssis aluminium de couleur anthracite.



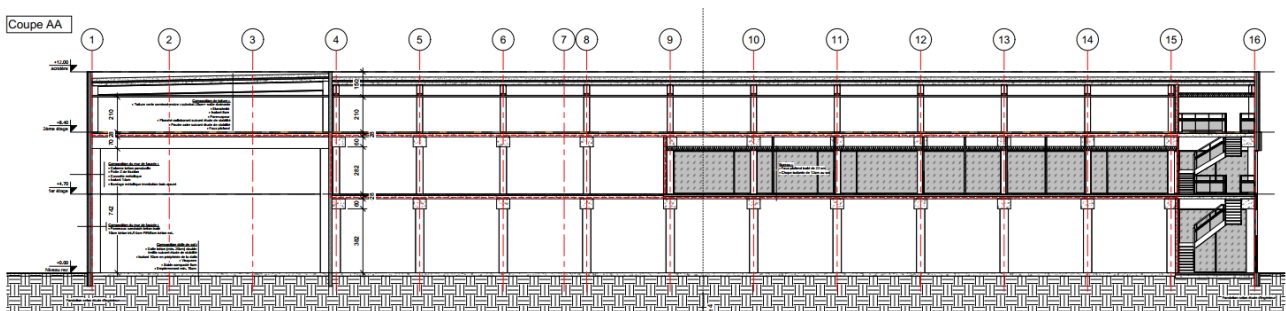
LE PROGRAMME

Le bâtiment

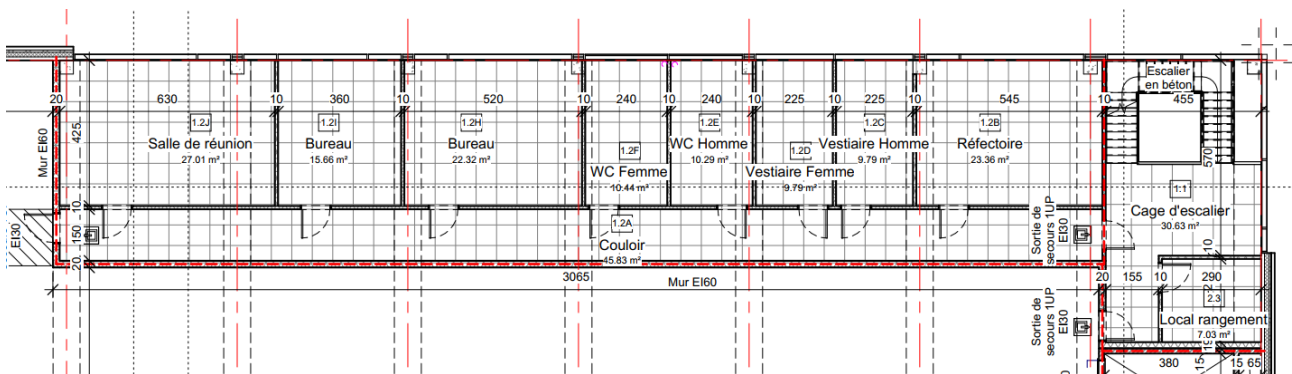
Le projet s'organise autour de plusieurs locaux de stockage :

- le stock A au rez de chaussée d'une surface de 1150m², offrant une hauteur libre de 3.80m.
- le stock B au rez de chaussée et sur double hauteur d'une surface de 920m², offrant une hauteur libre de 7.40m.
- le stock C au 1^{er} étage d'une surface de 987m², offrant une hauteur libre de 2.80m.
- le stock D au 2^{ème} étage d'une surface de 1170m², offrant une hauteur libre de 2.10m.
- le stock E au 2^{ème} étage d'une surface de 914m², offrant une hauteur libre de 2.10m.

Ceux-ci s'intègrent dans un bâtiment avec un niveau d'acrotère à 12m (hauteur maximum autorisée dans le cadre du PAD Josaphat).



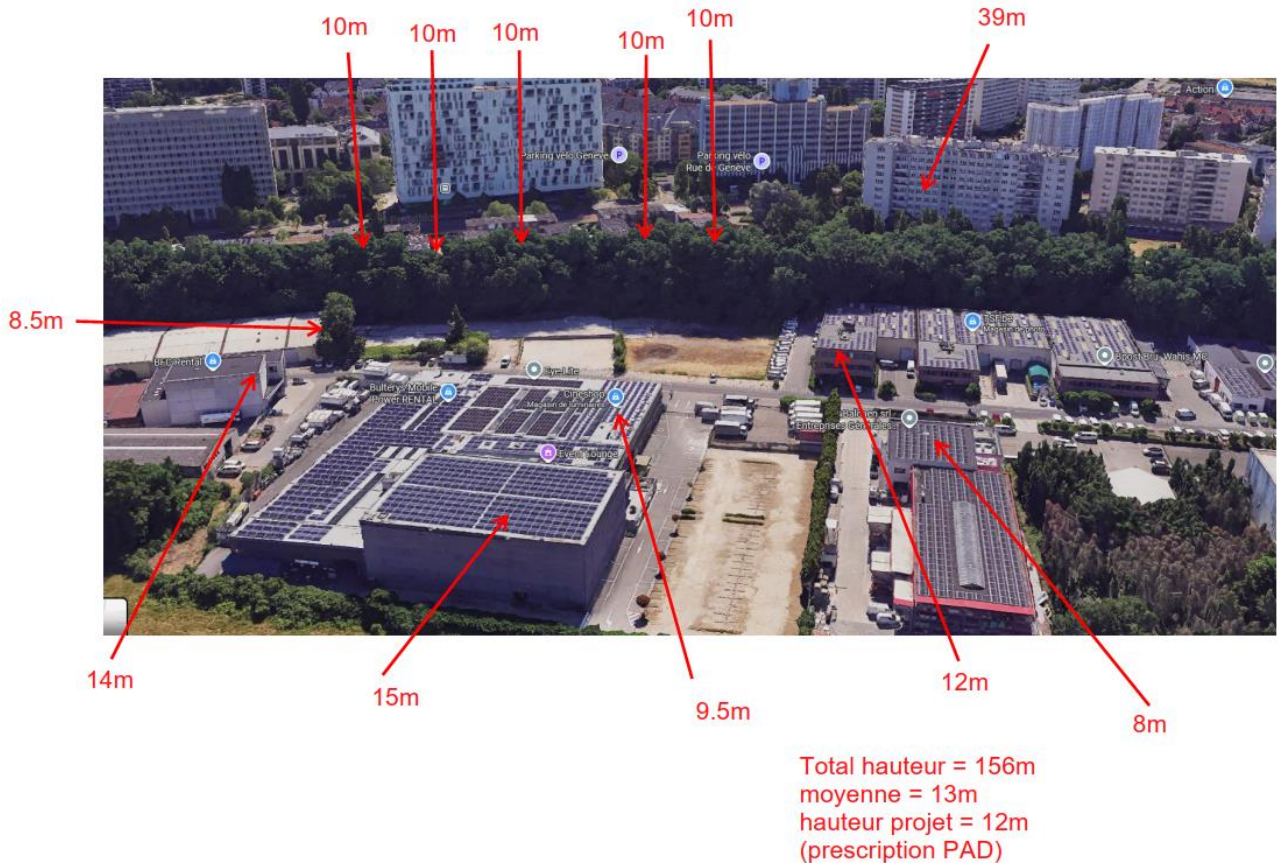
Autour de ces stocks s'organisent une série de locaux annexes indispensables à l'usage du bâtiment : des locaux administratifs, des locaux pour le personnel, des locaux techniques, ... Ceux-ci sont implantés majoritairement au 1^{er} étage.



Il en résulte un COS de **63.9%**, à savoir 3589m² de surface plancher / 5609m² de parcelle (considérant la surface des planchers hors sol offrant une hauteur libre supérieure à 2.20m).

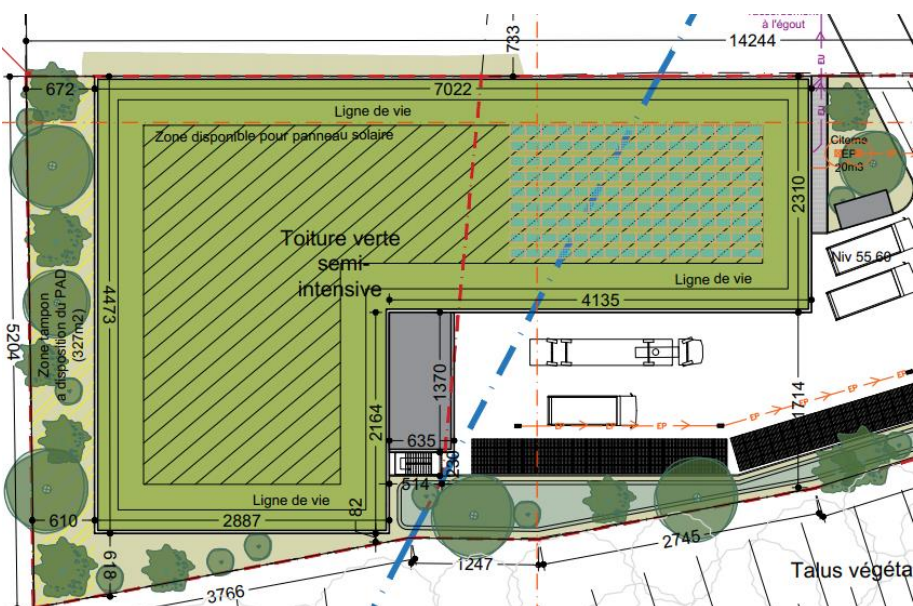
LA HAUTEUR DE CONSTRUCTION

La moyenne des hauteurs des constructions des parcelles voisines est de 13m. le projet propose une hauteur d'acrotère de 12m (conformément aux prescriptions du PAD).



PANNEAUX PHOTOVOLTAIQUES

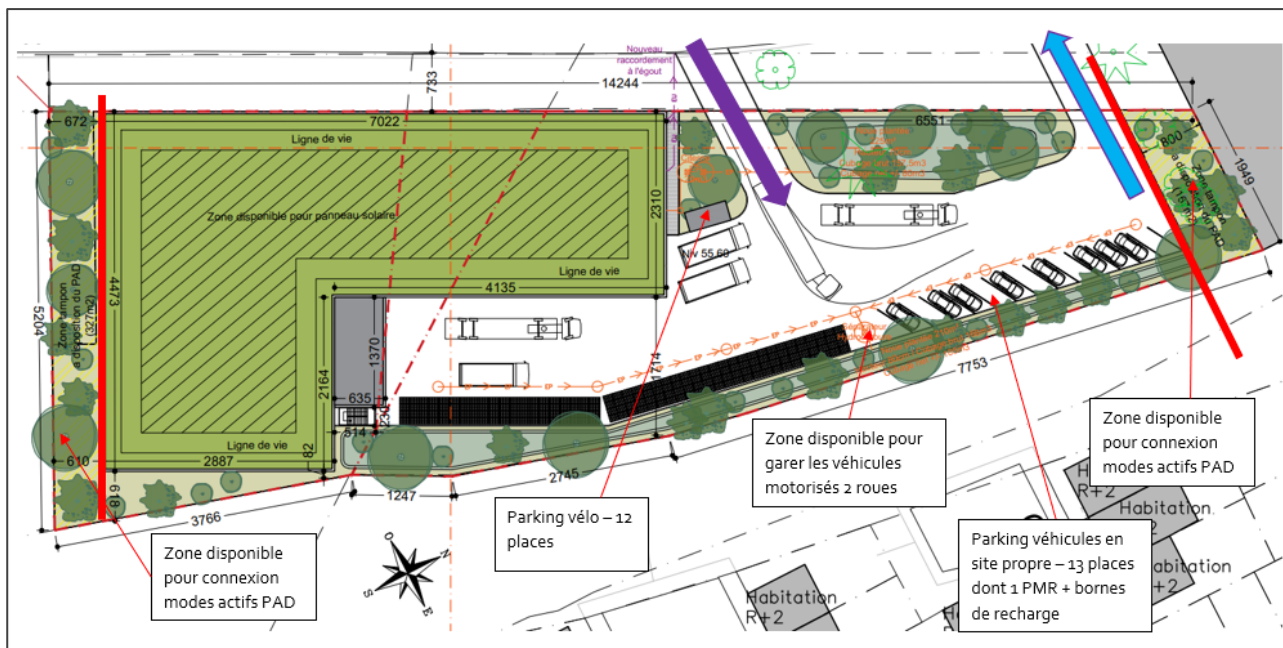
Voici ce qui est prévu à ce stade pour les PV. Nous sommes en cours d'étude technique avec une entreprise spécialisée dans les toitures vertes semi-intensives afin de combiner au mieux celle-ci et les PV.



MOBILITE

Une attention particulière a été portée à la mobilité. En effet, le quartier rencontre actuellement un certain nombre de problèmes : parking sauvage, manœuvres à rue, ...

Conformément à l'article 18 du titre 8 du RRU, les manœuvres des camions/camionnettes sont réalisées en site propre afin de dégager la voie publique et d'assurer la mobilité et la fluidité du trafic.



Les accès sont organisés de la manière suivante :

- Entrée à sens unique depuis le boulevard
- Sortie à sens unique vers le boulevard

Le projet prévoit également l'intégration en site propre des emplacements de parking nécessaires pour le personnel :

- Parking véhicules de 13 places dont 1 PMR + bornes de recharges
- Parking vélos couvert et fermé de 12 places
- Parking 2 roues motorisés



Pour des questions d'usage, les zones de manœuvres sont réalisées en revêtements imperméables ; l'entièreté des eaux de ruissellement de ces zones sont ainsi récoltées et nettoyées dans un séparateur d'hydrocarbure avant rejet dans les noues plantées. Cela permet d'éviter tout risque de pollution.

Le projet laisse place aux zones prévues dans l'établissement du futur PAD pour la mise en place des connexions modes actifs. Elles se situent en bordure de parcelle.

TRAVAILLEURS, STATIONNEMENT ET LIVRAISON

L'entreprise occupe un total de 28 travailleurs et la mobilité associée est la suivante :

- 12 personnes viennent en voiture
- les autres travailleurs (16) viennent soit en transport en commun soit en vélo/trottinette

Le parc automobile est composé d'une dizaine de camionnettes électriques qui livrent les clients dans Bruxelles.

4 camions assurent les livraisons en dehors de Bruxelles.

La réception des marchandises est d'environ 2-3 camions par jour.

Les places de parking sont occupées en journée par le personnel et en soirée par les camionnettes électriques.

Toute les livraisons et manœuvres se font en site propre sans impact sur la voirie.



ACOUSTIQUE

L'aspect acoustique a été étudié afin de vérifier que le projet ne générera pas de nuisances sonores particulières.

Légende

Indicateur Lden 2021

< 45 dB(A)
45 - 50 dB(A)
50 - 55 dB(A)
55 - 60 dB(A)
60 - 65 dB(A)
65 - 70 dB(A)
70 - 75 dB(A)
≥ 75dB(A)



Les parcelles se situent en zone jaune selon la cartographie du contexte sonore (50-55 dB(A) selon l'indicateur Lden 2021). Les quartiers voisins s'inscrivent dans un environnement sonore nettement plus bruyant (orange à violet), jusqu'à 70-75 dB(A) selon l'indicateur Lden 2021.

Selon la législation Bruit Bruxelloise, le projet se situe en zone 6 et devra respecter un maximum de 60 dB(A) en période A. Étant donné que l'activité a lieu sur des horaires classiques (du lundi au vendredi de 8h à 18h), les périodes B et C ne sont pas à considérer.

	Période A	Période B	Période C
Zone 1	42	36	30
Zone 2	45	39	33
Zone 3	48	42	36
Zone 4	51	45	39
Zone 5	54	48	42
Zone 6	60	54	48

Les éléments suivants permettent d'assurer que le projet ne générera pas de nuisances sonores notables pour les riverains :

Aspects techniques et architecturaux

- Isolation du bâtiment : Le bâtiment est construit avec des parois en panneaux sandwich béton ou métalliques assurant une bonne étanchéité acoustique. Les portes sectionnelles resteront fermées en dehors des opérations de chargement/déchargement, limitant ainsi les transmissions de bruit vers l'extérieur.
- Absence d'activités de transformation : Le site est exclusivement dédié au stockage de marchandises. Aucune machine industrielle, ligne de production ou conditionnement n'est prévue.
- Aucune diffusion sonore volontaire : Le projet ne prévoit ni haut-parleurs extérieurs, ni annonces sonores, ni diffusion de musique, sources souvent associées à des nuisances dans d'autres types d'activités logistiques.

Aspects organisationnels

- Plages horaires limitées : L'exploitation se fait en journée uniquement, durant les heures ouvrables usuelles autorisées dans les zones industrielles. Il n'y a aucune activité en soirée, la nuit ou le week-end.
- Véhicules silencieux : l'entrepôt est livré par des camions traditionnels. Une fois déchargés l'ensemble des livraisons vers les clients se fait par le biais de camionnettes électriques – spécificité de la société Delivco. Au-delà de l'impact écologique, la plus-value sur l'environnement sonore est évidente. Tous les charcks, transpalettes et petits véhicules utilisés sur site sont électriques, garantissant l'absence de bruit moteur lors des opérations internes.

Environnement et contexte

- Distance aux habitations : Le projet est implanté à plus de 20 mètres des premières zones résidentielles, ce qui constitue une zone tampon naturelle suffisante pour amortir toute propagation de bruit.
- Présence d'un tampon végétal : Une végétation dense, existante ou renforcée, assure un écran acoustique naturel, agissant comme un filtre supplémentaire entre l'activité et les zones habitées.
- Contexte sonore existant : L'étude d'incidences réalisée dans le cadre du PAD a mis en évidence un bruit ambiant déjà conséquent, lié à la présence d'activités voisines et d'axes de circulation. Le projet, par sa faible intensité sonore, n'entraînera aucune augmentation mesurable du niveau de bruit global.
- Effet topographique : Il est important de noter que les habitations les plus proches sont situées sur un talus naturel surélevé d'environ 11 mètres par rapport au niveau du bâtiment. Cette configuration crée un effet d'ombrage acoustique naturel limitant la transmission directe du bruit. De plus, la combinaison de la distance horizontale (>20 m), du relief en pente ascendante et de la végétation présente permet une réduction du niveau sonore estimée entre 10 et 15 dB(A) au point de réception. Le bruit émis par l'activité reste donc largement masqué par les bruits ambiants de la zone industrielle et indétectable depuis les habitations.

Estimation technique et ordres de grandeur en décibels (dB(A))

Sur base de références empiriques et de l'expérience acquise sur des projets similaires, les niveaux sonores liés à l'exploitation d'un entrepôt de stockage de boissons de cette superficie peuvent être estimés comme suit :

Situation mesurée	Niveau sonore typique
À l'intérieur du hangar, en activité (chargement, charcks électriques, personnel)	60 à 70 dB(A)
À l'extérieur, à 10 m du bâtiment (portes ouvertes)	50 à 60 dB(A)
À 20 m ou plus, portes fermées, activité modérée	40 à 50 dB(A)
Au niveau des premières habitations (à 20–30 m, avec écran végétal)	< 40 dB(A), souvent < 35 dB(A)
Seuil de perception dans un environnement calme	~ 35 dB(A)
Niveau ambiant typique d'un zoning industriel actif (en journée)	55 à 65 dB(A)

Ces niveaux démontrent que le bruit résiduel perçu à proximité des habitations restera inférieur au seuil de gêne, et nettement masqué par le bruit ambiant existant dans la zone.

L'activité projetée est, par nature, faiblement génératrice de bruit. Combinée à un environnement déjà bruyant, à des mesures techniques adaptées, et à une implantation respectueuse des distances et des tampons naturels, elle ne présente aucun risque de nuisance acoustique pour les riverains.

GESTION DES EAUX

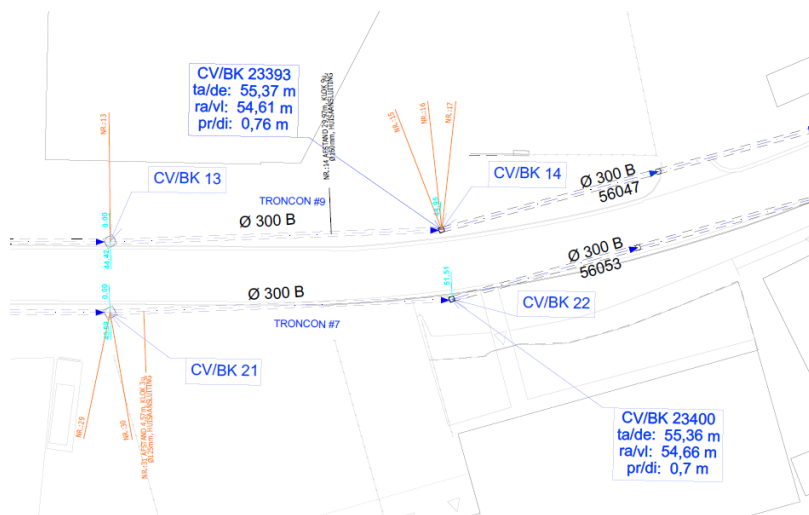
L'aspect gestion des eaux a été étudié en concertation avec le facilitateur Eau de Bruxelles.

Une notice spécifique, intitulée « **note sur la gestion des eaux** » est jointe dans le présent dossier de demande de permis.

Le résumé et les conclusions de l'étude sont ci-dessous :

Le projet prévoit un nouveau réseau d'égouttage fonctionnant comme suit :

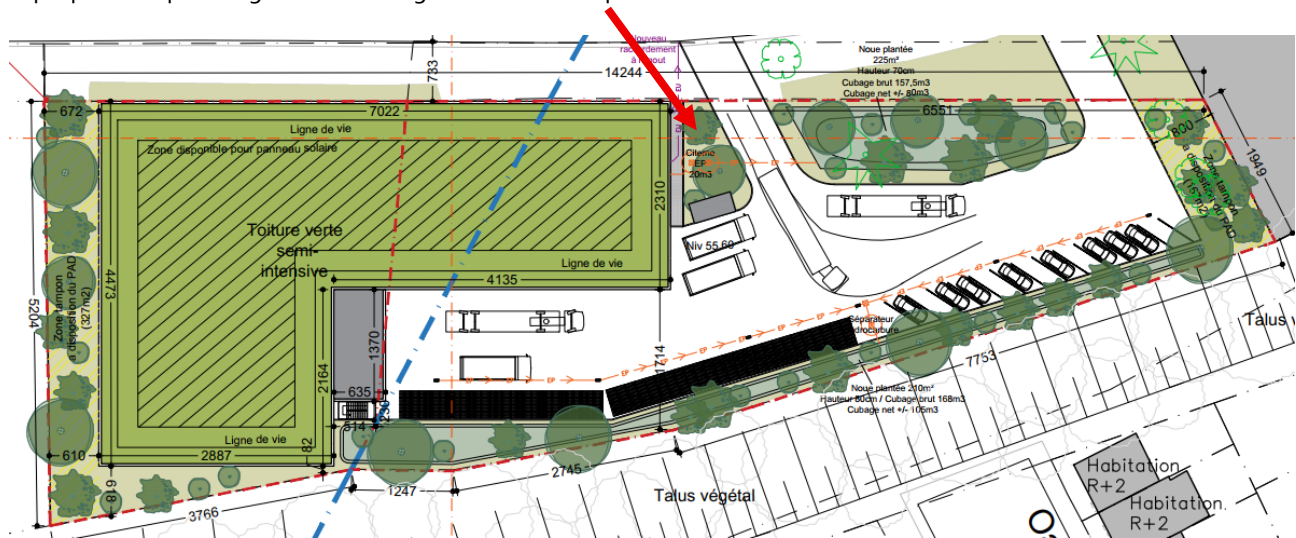
- Les EU et EF sont reprises sur un nouveau réseau interne et dirigées vers une fosse septique afin de clarifier les eaux. Le rejet est ensuite effectué vers le collecteur à rue existant. Le prétraitement des eaux usées sur site permet de ne rejeter que des eaux claires et d'éviter, dans le cadre de la situation actuelle, une éventuelle contamination des nappes via les puits perdants existants. Vivaqua prévoit cependant la réalisation d'un nouveau réseau complet fin 2025/2026. En fonction de l'avancée des travaux la fosse septique sera supprimée ou bypassée.



- Les eaux de pluie de toitures seront d'abord temporisées par des toitures vertes (semi-intensives – 20cm substrat). Elles seront ensuite récupérées dans des citernes d'eau de pluie (avec filtre) pour alimenter les WC et les eaux de nettoyage (20m³). Le trop plein de ces citernes de récupération sera déversé dans une noue plantée située à l'ouest du site le long du boulevard. Cette noue est dimensionnée plus bas, selon les abaques de calcul de la Région Bruxelloise. Il est à préciser que le réseau de récupération des eaux de pluie de toiture est prévu de type *Pluvia* afin de réduire au maximum les égouttages enterrés et pouvoir travailler ainsi en réseau gravitaire.
- Les eaux de pluie des zones extérieures (zone manœuvre / livraison / stock extérieur) seront récoltées et dirigées vers un séparateur d'hydrocarbure afin de nettoyer les eaux éventuellement polluées par les camions. Ces eaux seront ensuite dirigées vers une noue implantée le long de la limite Est, en pied de talus existant. Cette noue est dimensionnée plus bas, selon les abaques de calcul de la Région Bruxelloise. Etant donné la nature de l'usage et la nécessité de renvoyer les eaux vers un séparateur d'hydrocarbure, il n'est pas envisagé de mettre en place un revêtement drainant.

FOSSE SEPTIQUE

A priori, vu les délais et les travaux prévus par Vivaqua (fin 2025 début 2026), il ne sera pas nécessaire de placer la fosse septique. Si le planning venait à changer celle-ci serait positionnée à côté de la citerne EP

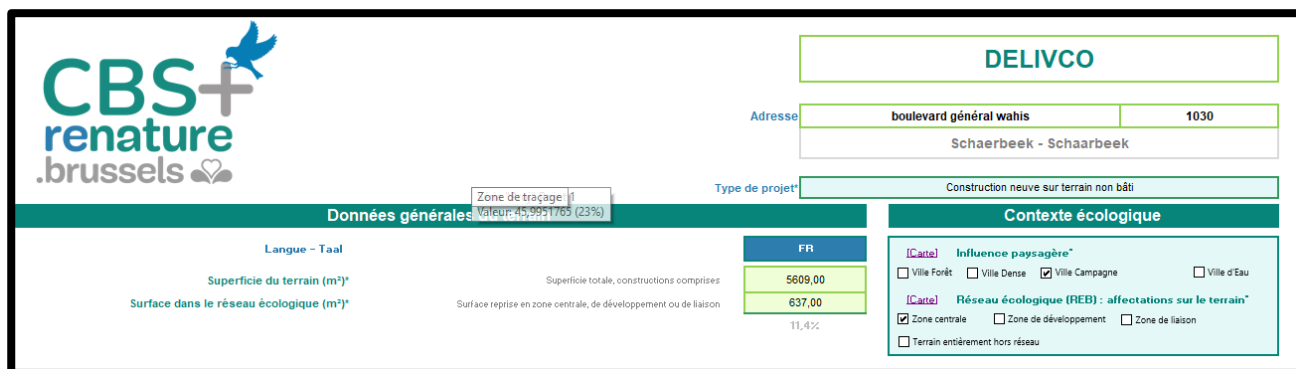


L'ensemble du projet d'égouttage sera une nouvelle fois validé avec le facilitateur EAU mais également le facilitateur SOL (réalisation des noues) au moment de l'exécution.

ENVIRONNEMENT ET PAYSAGE

Comme expliqué plus haut, le projet laisse une place importante aux espaces verts par le biais de zones plantées et de nouvelles végétalisées.

La parcelle étant actuellement une friche industrielle nous avons réalisé une évaluation du potentiel écologique de la parcelle et du projet via l'outil de calcul **CBS+ Renature**. Les résultats illustrent que le projet permet d'améliorer significativement la situation existante. Différentes solutions sont implémentées dans le projet (ex : nichoirs, plantations variées et locales, lumières adaptées, ...) et permettent d'envisager une renaturation intégrée du site. Le fichier CBS+ renature est joint en annexe.



CBS+ renature .brussels

DELIVCO

Adresse: boulevard général wahis 1030
Schaerbeek - Schaarbeek

Type de projet: Construction neuve sur terrain non bâti

Données générales: Zone de tracage: Valeur: 45,9921765 (23%)

Langue - Taal: FR

Superficie du terrain (m²): 5609,00

Surface dans le réseau écologique (m²): 637,00

Superficie totale, constructions comprises: 5609,00

Surface reprise en zone centrale, de développement ou de liaison: 637,00

11,4%

Contexte écologique

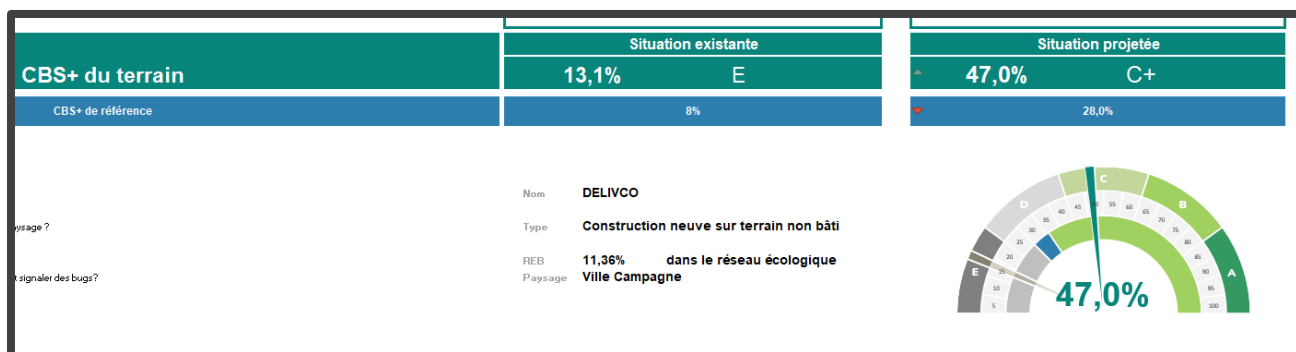
Influence paysagère*

☐ Ville Forêt ☐ Ville Dense ☒ Ville Campagne ☐ Ville d'Eau

Réseau écologique (REB) : affectations sur le terrain*

☒ Zone centrale ☐ Zone de développement ☐ Zone de liaison

☐ Terrain entièrement hors réseau



Le projet prévoit le renforcement de la biodiversité par la mise en place d'habitats pour la faune (non encodés à ce stade) ainsi que la mise en place de plantation raisonnée avec des espèces reprises dans les listes Renature.

Il est à noter que Citydev propose des incitateurs financiers lorsqu'une étude avec l'outil CBS+ est réalisée. Celle-ci sera adaptée et affinée en concertation avec Bruxelles Environnement lors de l'élaboration du dossier d'exécution afin de mettre en place les éléments adaptés.

RÉUNION DE PROJET

Une réunion de projet a eu lieu le 8 avril 2025.

Les échanges ont permis d'affiner et d'optimiser le projet en cours d'étude. L'ensemble des exigences et observations formulées par les différents acteurs réunis lors de ces réunions ont été intégrés au projet ou étudiés dans le cadre de la présente note.

CONCLUSION

Le projet intègre déjà les grandes lignes directrices du PAD Josaphat (non d'application) comme : gabarit, recul, zones de réserves pour les liaisons mode actif, ...

Le projet permettra la réalisation d'un bâtiment fonctionnel et de qualité, en adéquation avec son environnement et sans incidence pour les riverains. Il intègre par ailleurs les dispositifs nécessaires pour une gestion durable des eaux ainsi qu'un respect de l'environnement.

Fait à Wavre le 01/12/2025

Pour AR&A Architecte srl,

Camille Boutin, architecte associé

Liste des annexes

1. Note gestion de l'eau
2. Fichiers de calcul facilitateur eau
3. Fichier CBS+