

**COMMISSION CONSULTATIVE COMMUNALE D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE MOBILITÉ**  
**PROCÈS-VERBAL DE LA RÉUNION DU 9 SEPTEMBRE 2014**

---

Présents : M. Jean-Louis **DE WALS** *Président*  
M. Rudy **HANNON**, Mme Patricia **PIRON**, MM. Gérard **PASTELEUR**, Luc **BERNARD**,  
Jean-Paul **DELPORTE**, Yvan **VANDER MEEREN**, Amaury de **PATOUL**, Claude **PARLIER** *Effectifs*  
Stéphane **DEKEIRSSCHIETER**, Mmes Myriam **WETS**, MM. Jean-Werner de **BUEGER**,  
Guy **PILATE** *Suppléants*  
M. Stéphane. **LACROIX** *Échevin de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire*  
M. Pierre. **MILLECAMPS** *Conseiller en aménagement du territoire et urbanisme - Secrétaire*

Excusés : Mme Annick **BUELINCKX**, M. Pasqual **RIMEAU** (effectif non suppléé), Mme Salomé **MAHY**, MM.  
Étienne **DUQUENNE**, Jean-Claude **DENIS** (effectif non suppléé), Mmes Virginie **DESPEER**, Candice  
**DEBRUYNE** (effectif non suppléé), Annette **COURTOY**, Audrey **THIRION**

Absents : M. Guillaume **THIRY**, Mme Dominique **FINNÉ**, M. Vincent **PEETROONS**, Mme Véronique **LAKAIE**, M.  
Frédéric **DAUW**,

Le président ouvre la séance à 19h09.

---

**Remarque.**

Pour pouvoir libérer plus rapidement Messieurs **FITEN** et **BLONDIN**, l'approbation du procès-verbal de la réunion précédente est reportée après la présentation des projets de **CARIMAT**.

---

**1<sup>er</sup> objet : Demandes de permis d'urbanisme introduites par la S.A. CARIMAT GROUP pour**  
**- la modification de la centrale d'agrégats par rapport au permis unique PUN2-2012/01,**  
**- la suppression des bâtiments B5 (magasin-stock) et B6 (bureaux & show-room), la**  
**modification du gabarit de l'unité de préfabrication (bâtiments B2 et B3) avec intégration**  
**de bureaux et la modification des aménagements extérieurs, en ce compris l'ajout d'un**  
**pont roulant extérieur,**  
**avenue Reine Astrid 7 & Parc industriel 35 à 1440 Wauthier-Braine : présentation du projet**  
**par Messieurs FITEN et BLONDIN suivie d'une séance de questions-réponses**

---

**1. Présentation**

Le projet visé par les deux demandes de permis d'urbanisme introduites par la S.A. **CARIMAT GROUP** est présenté par Monsieur André **FITEN**, secrétaire général de **CARIMAT**, et Monsieur Luc **BLONDIN**, architecte du projet.

Intervention de Monsieur FITEN :

Les modifications sont mineures par rapport au permis unique obtenu le 4 avril 2013.

*Pour mémoire, ce permis porte sur :*

- volet urbanistique :
  - la démolition de bureaux, auvents et cours ouvertes,
  - la transformation de bâtiments,
  - l'implantation d'un centre administratif et de hangars,
- volet environnemental (extension d'un établissement existant) :
  - l'exploitation d'une centrale d'agrégats avec silos, malaxeurs et fosse de décantation des eaux,
  - l'exploitation d'une unité de production de produits préfabriqués en béton et d'armatures en acier équipée d'un laboratoire, de ponts roulants avec dépôts d'air comprimé, d'hydrocarbures, d'huiles diverses, de matériaux et produits finis,
  - l'exploitation d'un dispatching,
  - l'exploitation d'une cabine électrique à haute tension,
  - le rejet des eaux usées prétraitées à l'égout public.

Au niveau de la centrale à béton, les différences sont faibles et portent sur l'implantation et le gabarit de celle-ci.

Il n'est plus prévu de construire le grand bâtiment administratif.

Dans les hangars conservés, **CARIMAT** développera une nouvelle activité qui n'existe pas en Wallonie la construction d'éléments préfabriqués en béton armé.

Une des activités de **CARIMAT** est la vente pré-murs et de pré-dalles fabriqués en Allemagne.

La direction a la volonté d'offrir une offre globale : murs pleins, escaliers, poutres, colonnes.

L'ancien site du Village n° 1 se divise en deux parties :

- à gauche, une parcelle triangulaire qui accueillera la centrale à béton en remplacement des centrales vétustes (elles datent de 1991) qui se trouvent au n° 31 du Parc industriel et qui seront démantelées. Le projet qui sera développé ici est ultra moderne.
- à droite : l'atelier pour la préfabrication des produits.

CARIMAT s'agrandit constamment depuis sa première installation à Braine-l'Alleud. Après l'installation au n° 31 du Parc industriel et le développement de ce site, il y a eu la construction et l'installation de CI BELGIUM (avenue Reine Astrid 16) puis l'acquisition et la transformation de l'ancien site FERGUSSON (Parc industriel 33).

CARIMAT souhaite donner un cachet architectural constant sur ses différents sites.

#### Intervention de Monsieur BLONDIN :

La centrale d'agrégats (bâtiment B1) passe de 740 m<sup>2</sup> (autorisés dans le permis unique) à 820 m<sup>2</sup>. Sa hauteur passe de 27,5m à 32 m.

Le permis unique prévoyait un système italien avec 6 silos. L'actuelle demande de permis propose un système allemand, plus robuste mais qui nécessite une plus grande hauteur.

Pour mieux protéger le voisinage, le projet prévoit une enveloppe fermée pour les silos et pour le nettoyage des véhicules (très bruyant parce que la cuve des camions doit tourner très vite). Dans le permis unique, le nettoyage des véhicules était prévu à l'extérieur.

C'est une amélioration nette qui n'était pas indispensable puisque l'étude acoustique jointe au permis unique relevait des pointes sonores acceptables pour le lavage et le chargement des camions.

De plus, la localisation de la centrale le long de la voirie du Parc industriel causera moins de nuisances pour les riverains puisque assez éloignée de la zone d'habitat.

Tout le processus de fabrication sera maintenant intégré dans la nouvelle centrale d'agrégats (comme le labo, par exemple, qui se était initialement prévu devant les bâtiments B3 et B4).

Il existe une différence de niveau de 4,50 m entre l'avant et l'arrière du site. Or la pente des aménagements extérieurs ne pourra pas dépasser 1,5 % (pente constante). Par conséquent, les dernières logettes (au Sud du terrain) seront quasiment enterrées.

Emprise du projet n'ira pas plus loin que la partie asphalte par le Village n° 1. La zone de plantations le long de l'ancien chemin de fer est donc totalement préservée.

Les logettes pour le sable et le gravier seront implantées contre la servitude VIVAQUA. Elles seront arrosées par temps sec. Si l'arrosage devait malgré tout être insuffisant, les vents dominants emporteront les poussières vers le zoning et pas vers zone d'habitat.

Il n'y aura que deux accès camions, le long de la voirie du Parc industriel.

Il est prévu de produire de 10 à 30 m<sup>3</sup>/jour de produits préfabriqués.

Il n'y aura pas de fabrication de pré-murs ni de pré-dalles sur le site.

Il existera une circulation interne entre la centrale et l'arrière du hangar de préfabrication.

Le pont roulant sur la zone de stockage arrière est nouveau par rapport au permis unique. Il a d'abord été envisagé d'installer un système au sol, mais celui-ci imposait un signal sonore de 105dB pour la sécurité du personnel. Le système de pont a été choisi parce qu'il n'exige qu'une alarme visuelle.

Ce pont reposera sur des poteaux entre distants de 12m. Pour cacher cette structure depuis l'avenue Reine Astrid, un écran constitué d'un caillebotis semi-transparent en acier galvanisé sera installé.

La perception de l'espace ne sera pas très différente par rapport à ce que proposaient les bâtiments du Village n° 1.

Le trafic supérieur à 10t étant interdit sur l'avenue Reine Astrid, les camions de CARIMAT n'emprunteront pas cette voirie. Seules les voitures du personnel y passeront pour l'accès au parking qui leur est réservé.

L'accès à la préfabrication se fera par l'avant (accès actuel par la voirie du Parc industriel). À côté de celui-ci, est prévu un petit accès, avec grille distincte, pour l'autre parking du personnel.

Le hangar B3 (préfabrication) sera rallongé de 6 m à l'arrière.

Le hangar B4 abritera le ferrailage pour la vente aux entreprises de fers pré-assemblés.

Les façades de la partie bureaux (B2, à l'avant de B3 et B4) seront traitées avec les mêmes matériaux que ceux du bâtiment de CI BELGIUM.

La préfabrication entraînera la création de 10 à 12 emplois.

La centrale à béton emploiera 25 personnes, chauffeurs compris.  
Actuellement, CARIMAT et CI BELGIUM occupent 105 à 115 personnes.

La production actuelle de béton est de 150.000 m<sup>3</sup>/an.  
Elle sera ramenée à 80.000 m<sup>3</sup>/an.

Cette baisse de volume s'explique parce que le projet est développé avec un partenaire qui a d'autres centrales et parce que la production sera axée sur des bétons plus spécifiques et plus performants.

### **Description de la centrale à béton :**

Les bandes transporteuses sont en caoutchouc et garnies de chevrons.

Elles sont enfermées dans un carénage pour limiter le bruit.

Une première bande emporte le gravier et le sable depuis les logettes vers la deuxième bande qui déverse les matériaux dans les silos à l'intérieur de la tour.

Il y a deux malaxeurs différents dans la tour : un pour les mélanges plus grossiers (pour les chapes, ...) et un pour les mélanges plus fins destinés à la préfabrication.

Il n'y a pas de carénage prévu à la jonction des deux bandes. À l'usage, si le bruit du gravier contre les parois est trop important, des plaques isolantes pourront être installées pour atténuer ce bruit. Leur emplacement précis sera alors déterminé de façon empirique.

Le type de centrale "verticale", choisi pour ce projet, crée moins de nuisances que les centrales traditionnelles.

Le sommet de la tour présente deux niveaux pour réduire l'impact visuel, chacun des deux niveaux étant réduit au maximum pour s'adapter aux installations intérieures. L'architecte a réfléchi à toutes les possibilités et il était impossible de faire plus bas.

Pour les bandes transporteuses, le projet résulte d'un compromis entre différents paramètres (longueur, vitesse, ...). Par exemple, les bandes à chevrons sont deux fois plus rapides que des bandes lisses.

A partir de 17h, la centrale ne produit plus et le bruit des bandes transporteuses s'arrête.

Par contre, c'est le début du nettoyage des camions, ce qui produit une autre nuisance sonore (bruit des moteurs diesel), atténuée par le déplacement de ce nettoyage à l'intérieur du bâtiment.

### **Eaux :**

Les eaux se répartissent comme suit :

- les eaux de toitures ;
- les eaux qui n'entrent pas en contact avec le ciment (éventuellement chargées de sable, poussières, ...) : pour celles-ci, un décanteur suffit ;
- les eaux en contact avec le ciment : elles ont un PH élevé et ce sont celles qui nécessitent le plus de traitement.

La récolte des eaux se fait essentiellement par gravitation le niveau de la dalle de sol du bâtiment étant inférieur au niveau le plus bas du terrain côté voirie (Parc industriel).

Le problème vient des poussières mélangées avec l'eau qui produisent un substrat compact si elles contiennent du ciment.

Le système mis en œuvre résulte de l'expérience de plusieurs centrales.

Les critères de traitement des eaux appliqués ici sont les mêmes qu'en Flandre, plus stricts qu'en Wallonie.

Les eaux de surface rentrent dans le bâtiment où elles sont récoltées dans deux bacs puis, par débordement dans une fosse de décantation avec agitateur (pour éviter la solidification en fond de fosse) puis elles sont pompées dans un filtre-pressé qui extrait les constituants solides et rejette les eaux (presque claires) dans un grand réservoir (bac récolteur) extérieur.

L'utilisation d'eau de pluie est maximisée.

Les bassins ne seront remplis à l'eau de ville qu'en début d'activité, en cas de sécheresse ou lors de la reprise de l'activité après les congés du bâtiment si la période a été trop sèche.

Il y aura un rejet à l'égout public (par débordement), en cas de fortes pluies. Il s'agira d'une eau qui aura transité par plusieurs décanteurs.

Sur le plan des égouts, les flèches de couleur bleue représentent les eaux récupérables pour le processus de production.

Les trois désableurs situés au niveau des logettes seront reliés par pompe au bac récolteur.

## **2. Questions - réponses**

Q : Quels seront les horaires de travail ?

R : Selon le permis unique : de 7h00 à 18h00, du lundi au vendredi. Exceptionnellement, il pourrait y avoir de l'activité le samedi, moyennant dérogation ; le Collège, la police et les riverains seraient alors prévenus.

Pour rappel, les demandes introduites ne portent que sur une modification des volumes et de l'esthétique.

Q : Pourquoi ne pas enfermer la jonction entre les deux bandes ?

R : Selon l'étude acoustique, il ne devrait pas y avoir de problème de bruit à cet endroit. Mais si, à l'usage, on constate des nuisances sonores, on étudiera des solutions pour mieux isoler ce raccord.

L'amélioration acoustique est souvent réalisée de façon empirique car il est très difficile de faire un modèle efficace avec les programmes existants de simulation acoustique.

Ici, les nuisances seront beaucoup moindres qu'au n° 31 (avec plus ou moins la même distance par rapport aux habitations).

Pour ceux qui le souhaitent, une visite peut être organisée sur un site qui dispose du même système de bandes transporteuses (à Sint-Pieters-Leeuw, notamment).

Q : N'est-ce pas le bruit des "bip bip" des camions qui sera le plus gênant ?

R : Le permis unique accordé par un Ministre Écolo n'a pas imposé d'exigences particulières à ce sujet. Il n'y a pas de raison de remettre ce point en cause ici.

Q : S'il y a une période très humide, qu'en sera-t-il des saletés sur la voirie avec le passage des camions ?

R : Une zone de nettoyage des roues est prévue sur le site.

Q : Que deviendra l'ancienne centrale à béton ?

R : Elle sera démantelée : le fonctionnement de ce site sera repensé matériaux sera repensé pour offrir un meilleur accueil et un meilleur service aux clients. En effet, CARIMAT est victime de son succès et se retrouve à l'étroit à cet endroit. Différentes pistes sont étudiées pour optimiser ce site.

Q : Quelles seront les améliorations par rapport à la situation actuelle (au n° 31) ?

R : Le permis unique sera strictement respecté. Il en résultera une amélioration notable.

Q : Une attention a-t-elle été portée au bien-être des riverains ?

R : CARIMAT n'a pas vraiment le choix : le permis unique a imposé la mise sur pied d'un comité d'accompagnement (où les riverains sont représentés) qui se réunit environ deux fois par an.

Q : Ne pourrait-on pas retirer le bandeau jaune sur la tour du côté des habitations pour limiter l'impact visuel de la tour ?

R : CARIMAT est ouvert à une adaptation dans ce sens.

Q : Qu'en sera-t-il de la végétation ?

R : On ne touche à rien de ce qui existe.

Q : Il faudrait plus de recherche esthétique pour la finition de l'extérieur de la tour pour la rendre plus discrète et plus jolie.

R : L'emballage a pour but d'isoler acoustiquement. CARIMAT investira 600.000 euros rien que pour les dispositifs de réduction des nuisances. On essaie de faire le moins moche possible dans un budget donné.

Q : On parle d'échelles extérieures. De quoi s'agit-il ?

R : Des échelles sont prévues sur une des façades de la tour, en réponse à des exigences de sécurité et pour permettre l'accès des opérateurs téléphoniques à leurs futures antennes quand la tour ne sera pas en fonctionnement.

Q : Comment fonctionnera la circulation à l'intérieur du site ?

R : La circulation est montrée sur plan.

La sortie sur l'avenue Reine Astrid est strictement réservée aux voitures du personnel et aux véhicules légers de moins de 3,5 t.

Il y aura deux à trois sorties de type "lourd" sur le Parc industriel.

Q : Verra-t-on ici autant de camions en stationnement sur la voirie qu'au n° 31 ?

R : Les problèmes qu'il peut y avoir actuellement au n°31 ne sont plus de la responsabilité de CARIMAT béton qui a revendu ce site à Inter béton.

Ici, il y aura plus de place sur le site et un moins grand nombre de camions. Le problème ne devrait donc pas se poser.

Q : D'après les plans, il n'y a de place que pour le nettoyage de trois camions à la fois. Combien de temps durera le nettoyage de tous les camions ?

R : Il faut compter 15 minutes par camion.

De toute façon, aucun nettoyage ne sera possible à l'extérieur.

Le problème, c'est qu'en général, tous les camions rentrent en même temps. Il est donc prévu qu'en attendant leur tour, ils stationnent sur le parking prévu à cet effet à l'arrière de la centrale.

Q : Si les camions-mixeurs n'appartiennent pas à CARIMAT, comment s'assurer que les sous-traitants ne passeront pas par l'avenue Reine Astrid ?

R : CARIMAT informe très clairement les sous-traitants de cette interdiction en leur donnant des instructions strictes à cet égard.

---

## **2<sup>ème</sup> objet : Approbation du procès-verbal de la séance du 26 août 2014.**

---

Luc BERNARD signale que son intervention portait sur la protection physique des arbres pendant le chantier, ce qui n'est pas correctement rapporté dans le procès-verbal.

Il est également fait remarquer que la superficie du projet est erronée.

Le procès-verbal de la séance du 26 août 2014 est approuvé moyennant l'apport des deux corrections susvisées.

---

## **3<sup>ème</sup> objet : Demandes de permis d'urbanisme introduites par la S.A. CARIMAT GROUP pour** **- la modification de la centrale d'agrégats par rapport au permis unique PUN2-2012/01,** **- la suppression des bâtiments B5 (magasin-stock) et B6 (bureaux & show-room), la** **modification du gabarit de l'unité de préfabrication (bâtiments B2 et B3) avec intégration** **de bureaux et la modification des aménagements extérieurs, en ce compris l'ajout d'un** **pont roulant extérieur,** **avenue Reine Astrid 7 & Parc industriel 35 à 1440 Wauthier-Braine : discussion et avis.**

---

### **1. Discussion (résumé des idées exprimées)**

En remarque préliminaire, le Président attire l'attention de la Commission sur le fait que le permis unique a déjà été accordé et que ce n'est donc pas sur ce permis que doit porter le débat. Ce sont les aspects urbanistiques des modifications demandées qui doivent être examinés.

- Justement, c'est dommage que la CCATM n'ait pas été consultée pour le permis unique. Il faudrait que ça ne se produise plus.
- La Commission doit aussi être proactive et se saisir de tout dossier qu'elle juge important.
- L'aspect visuel à distance est important : comme la hauteur de la tour augmente par rapport au permis unique, il faut demander de réfléchir à l'habillage de la tour pour la rendre plus discrète vis-à-vis de la zone d'habitat. Pourquoi pas en y apposant des stickers, par exemple.
- Si la partie supérieure de la tour est mise en gris, comme pour les autres bâtiments de CARIMAT, ce sera plus discret.
- La tour devrait être peu visible depuis l'avenue Reine Astrid car il y a d'autres bâtiments et qu'en plus, la grille constituera un obstacle important.
- La hauteur de la haie était de 2,00 m dans le permis unique. Or, ici, elle n'est plus que de 1,00 m.
- C'est sans doute parce qu'il est maintenant prévu un merlon de 1,00 m de haut et que la haie sera plantée sur ce merlon.
- On ne sait pas quelle sera la hauteur du stockage. Il faudrait donc prévoir une haie plus haute et qu'elle soit mixte pour un meilleur effet esthétique.
- Le grand panneau grillagé devrait être caché par de grands arbres.
- Couvrir cette grille avec du lierre ne serait pas une solution à cause du surpoids et de la prise au vent qui en résulterait.
- La notice d'évaluation ne parle pas de création d'emplois. Qu'en sera-t-il réellement ?
- Malgré les mesures annoncées, il y a un risque que la voirie soit régulièrement sale. Il faudrait responsabiliser CARIMAT quant au maintien de la voirie en bon état de propreté.
- Le stationnement de camions sur la voirie devrait être clairement interdit.

### **2. Avis**

La Commission communale consultative de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité,

Vu les demandes de permis d'urbanisme introduites par la S.A. CARIMAT GROUP pour

- la modification de la centrale d'agrégats par rapport au permis unique PUN2-2012/01,
  - la suppression des bâtiments B5 (magasin-stock) et B6 (bureaux & show-room), la modification du gabarit de l'unité de préfabrication (bâtiments B2 et B3) avec intégration de bureaux et la modification des aménagements extérieurs, en ce compris l'ajout d'un pont roulant extérieur,
- avenue Reine Astrid 7 & Parc industriel 35 à 1440 Wauthier-Braine ;

Considérant que le projet est opportun à cet endroit ;

Considérant que la configuration du projet est adaptée à son contexte ;

Considérant que le projet peut être amélioré sur ses aspects architecturaux, de mobilité et environnementaux ;

Après en avoir débattu;

À l'unanimité (9 voix pour, 0 voix contre et 0 abstention),

**1° Prend acte :**

- du démantèlement projeté de l'ancienne centrale à béton encore en activité au n° 31 lorsque la nouvelle centrale sera opérationnelle ;
- que l'accès prévu sur l'avenue Reine Astrid sera strictement limité aux véhicules de 3,5 tonnes maximum ;

**2° Émet un avis favorable** sur les demandes, à condition :

- de prévoir un habillage de couleur plus neutre sur la partie supérieure de la tour ;
- de planter une haie de charme au dessus du merlon et de la maintenir à une hauteur de 1,50 m ;
- de planter des arbres à haute tige à l'avant de l'écran visuel en grilles galvanisées ;
- de responsabiliser CARIMAT quant au maintien de la voirie en bon état de propreté ;
- d'interdire le stationnement de camions sur la voirie.

---

**Divers.**

---

**Remarque au sujet du dossier examiné lors de la précédente réunion :**

Dans le cadre de la demande de permis d'urbanisme introduite par Messieurs de PATOUL et OTERO pour la construction d'un immeuble de 10 appartements, rue Latérale 2 à Braine-le-Château, la Commission a demandé "*d'aménager un passage pour piétons dans la rue Latérale, à proximité du carrefour*".

La Commission est d'avis que ce passage pour piétons est déjà nécessaire aujourd'hui.

Elle demande donc au Collège de prévoir l'aménagement de ce passage pour piétons dans les meilleurs délais.

**Interventions du Président :**

*1. Arbres remarquables.*

Le Président demande que le groupe de travail se réunisse pour pouvoir faire une proposition de liste à adopter lors d'une des prochaines séances de la Commission.

*2. Constructions en zone agricole.*

Il est prévu que Frédéric DAUW prenne l'initiative, par courriel, de la mise sur pied d'un groupe de travail sur ce sujet.

Le Président invite les membres à réagir à ce courriel.

---

**Prochaine réunion : date non fixée**

---

Le président clôture la séance à 21h26.