

Jambes, le 11-10-2024

**DEPARTEMENT AMENAGEMENT DU
TERRITOIRE ET DE L'URBANISME**
Direction Juridique, des Recours et du
Contentieux
Service recours
Rue des Brigades d'Irlande, 1
5100 - Jambes

Tél : 081/33.21.11
Fax : 081/33.23.60

Nos réf. : RECDUA-PV/25050/2024/3/**2386865**
Annexes : 1 copie d'arrêté + pièces (article 11)

Vos contacts : Laurence LAMBERT Attachée - (+32) 81/332373 - laurence.lambert@spw.wallonie.be
Vasile DECHAMPS Assistant - (+32)81.33.22.66 - vasile.dechamps@spw.wallonie.be

OBJET : RECOURS AU GOUVERNEMENT WALLON – RECOURS CONTRE LA DELIBERATION DU
CONSEIL COMMUNAL RELATIVE A LA VOIRIE COMMUNALE (art.19 du décret du 6
février 2014)

Création d'une voirie dans le cadre d'une demande de permis unique

Demandeur : CONSTRUCTEUR DES BERGES SA (Monsieur Jean-Michel MALAISE)

Commune : LA HULPE

Madame, Monsieur,

J'ai l'honneur de vous faire parvenir, en annexe(s), copie certifiée conforme de l'arrêté
du 10-10-2024 portant sur l'objet repris sous rubrique.

Je vous souhaite bonne réception de la présente et vous prie d'agréer, Madame,
Monsieur, l'assurance de ma considération distinguée.

Luc L'HOIR, Directeur
Par délégation

Vasile DECHAMPS,
Assistant





Wallonie

**CREATION ET MODIFICATION DE VOIRIES COMMUNALES
RECOURS AUPRES DU GOUVERNEMENT
DECISION**

Le Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux ;

Vu le décret du 6 février 2014 relatif à la voirie communale, modifié par le décret-programme du 17 juillet 2018, portant des mesures diverses en matière d'emploi, de formation, d'économie, d'industrie, de recherche, d'innovation, de numérique, d'environnement, de transition écologique, d'aménagement du territoire, de travaux publics, de mobilité et de transports, d'énergie, de climat, de politique aéroportuaire, de tourisme, d'agriculture, de nature, de forêt, des pouvoirs locaux et de logement ;

Vu le Code de Développement Territorial, en son article D.IV.41 ;

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 15 juillet 2024 fixant la répartition des compétences entre les ministres et réglant la signature des actes du Gouvernement, en son article 3 ;

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 18 février 2016, déterminant les formes du recours en matière d'ouverture, de modification ou de suppression d'une voirie communale ;

Vu le Livre I^{er} du Code de l'environnement ;

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

Considérant que la S.A. CONSTRUCTEUR DES BERGES, dont les bureaux sont établis avenue Reine Astrid n°92 à 1310 LA HULPE, représentée par Monsieur Jean-Michel MALAISE - Administrateur, a introduit une demande de permis unique ayant pour objet la démolition de bâtiments existants, l'assainissement d'un ancien garage/concession automobile, la construction de 207 logements, d'un accueil seniors, de 2 antennes pour professions libérales et de 429 places de parking (dont 292 places sont réparties dans 3 parkings souterrains), d'un bassin inondable, l'aménagement des abords et le réaménagement paysager des berges de « l'Argentine », sur un bien sis rue François Dubois n°2-10 à 1310 LA HULPE,

cadastré division La Hulpe, section B, n°25 F2, 25 G2, 646 A, 646 C, 646 D, 646 E, 646 F, 646 G, 646 H, 646 K, 646 L, 646 M, 43 L, 21 Z5, 42 K et 43 K ;

Considérant que cette demande a fait l'objet d'un accusé de réception complet, par les Fonctionnaires technique et délégué, en date du 26/03/2023 ;

Considérant que ce projet implique la création et la modification de voiries communales ;

Considérant, en conséquence, qu'en vertu du décret du 6 février 2014 relatif à la voirie communale, l'accord préalable du Conseil communal est requis sur ces création et modification de voiries communales ;

Considérant que le bien est soumis :

- au plan de secteur de Wavre-Jodoigne-Perwez adopté par arrêté royal du 28/03/1979 ; le bien y est repris en zones d'espaces verts, d'activité économique industrielle et d'habitat ; qu'une révision est en cours, à l'initiative du Conseil communal ;
- au guide communal d'urbanisme (anciennement règlement communal d'urbanisme), approuvé le 08/03/1995 et révisé le 26/05/2009; le bien se situe dans les aires différenciées, en partie en « Aire urbanisée n°I – Aire centrale » et en « Aire non urbanisée n°II – Aire d'espaces verts »; qu'une révision est en cours, à l'initiative du Conseil communal ;
- au schéma de développement communal (anciennement schéma de structure communal), adopté le 30/09/1994 ; le bien se situe, en partie, dans une « zone d'espace vert » définie par ailleurs comme « zone non aedificandi » et, pour le reste, en « zone de bureau », « zone industrielle » et « zone d'habitat » ;

Considérant que la commune de LA HULPE est décentralisée depuis le 01/06/2017 ;

Considérant qu'elle dispose d'une commission consultative communale d'aménagement du territoire et de la mobilité (arrêté d'institution du 03/05/1991) ;

Considérant que le bien est repris dans le périmètre d'un site à réaménagé de droit « Site Intermills » (Arrêté de rénovation du 23/06/2016) ;

Considérant qu'il est, en partie, établi le long de la route régionale n°253, rue François Dubois (LOUVAIN – WATERLOO) ;

Considérant qu'une partie du bien se situe à proximité d'une ligne ferroviaire ;

Considérant que le bien se situe à proximité du site, constitué de la vallée de l'Argentine qui comprend le cours des ruisseaux de l'« Argentine » et « Roselières » à Gaillemarde ainsi que les étangs qui s'étendent depuis la chaussée



de Bruxelles jusqu'à la rue Dubois, y compris le Grand Etang des Papeteries, classé par arrêté du 17/02/1983 ;

Considérant qu'il contient des bâtiments industriels, les « Papeteries de la Hulpe » et les « Papeteries du Grand Etang », monuments inscrits à l'Inventaire du Patrimoine Immobilier Culturel ;

Considérant qu'il se situe à proximité d'un site de captage en eaux souterraines (puit foré – indéterminé) et d'un site de prévention forfaitaire ;

Considérant que le bien est traversé par deux cours d'eau non navigables de 2^{ème} catégorie (le ruisseau de l' « Argentine » et la « Maserine ») et à proximité d'un cours d'eau non navigables non classé ; qu'il est traversé par des axes de ruissellement concentrés ; qu'il se situe en zones d'aléa d'inondation de valeur faible, moyenne et élevée ;

Considérant que le bien est, en partie, traversé par une canalisation de transport de gaz (FLUXYS) ;

Considérant qu'il se situe dans un des périmètres des sites NATURA 2000 des Vallées de l'Argentine et de la Lasne (BE31002) ;

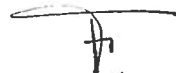
Considérant que le bien est constitué de parcelles pour lesquelles des démarches de gestion ont été réalisées ou sont à prévoir, conformément aux dispositions de l'article 12, § 2 et 3 du Décret relatif à la gestion et à l'assainissement des sols du 01/03/2018 ;

Considérant qu'il se situe, en partie, dans une zone soumise au régime d'assainissement collectif (RAC) reprise dans le sous-bassin hydrographique de la Dyle-Gette ;

Considérant que les instances suivantes ont été consultées :

- Le Service Public de Wallonie – Mobilité et Infrastructures – Département des Routes du Hainaut et du Brabant wallon – Direction des Routes du Brabant wallon : que son avis du 20/04/2023 est favorable conditionnel ;
- Le Service Public de Wallonie - Agriculture Ressources Naturelles Environnement – Département de la Nature et des Forêts – Direction de la Nature et des Espaces verts : que son avis est réputé favorable par défaut ;
- Le Service Public de Wallonie - Agriculture Ressources Naturelles Environnement – Département de la Nature et des Forêts – Direction de Mons : que son avis, en parties, défavorable et favorable conditionnel du 29/11/2021, rendu hors délai, est réputé favorable par défaut ;
- Le Service Public de Wallonie – Agriculture Ressources Naturelles Environnement – Département du Sol et des Déchets – Direction de l'Assainissement des sols : que son avis favorable conditionnel du 08/06/2023, rendu hors délais, est réputé favorable par défaut ;

- Le Service Public de Wallonie – Agriculture Ressources Naturelles Environnement – Département du Sol et des Déchets – Direction des Infrastructures de Gestion et de la Politique des Déchets : que son avis du 26/04/2023 est favorable conditionnel ;
- Le Service Public de Wallonie – Agriculture Ressources Naturelles Environnement – Département du Développement, de la Ruralité, des Cours d'Eau et du Bien-être Animal – Direction du Développement rural – Cellule GISER : que son avis du 17/04/2023 est favorable ;
- Le Service Public de Wallonie – Territoire Logement Patrimoine Energie – Agence wallonne du Patrimoine – Direction opérationnelle de la Zone Centre : que son avis est réputé favorable par défaut ;
- Le Service Public de Wallonie – Territoire Logement Patrimoine Energie – Département de l'Energie et du Bâtiment durable – Direction des Bâtiments durables : que son avis est réputé favorable par défaut ;
- Le Service Public de Wallonie – Territoire Logement Patrimoine Energie – Département de l'Aménagement du territoire et de l'Urbanisme – Direction de l'Aménagement opérationnel et de la ville : que son avis du 23/05/2023 est défavorable ;
- La Zone de Secours – Brabant wallon : que son avis du 25/04/2023 est favorable conditionnel ;
- L'Intercommunale du Brabant Wallon – INBW : que son avis du 18/04/2023 est favorable conditionnel ;
- L'Instance flamande Provincie Vlaams-Brabant : que son avis est réputé favorable par défaut ;
- La Province du Brabant wallon : que son avis du 04/05/2023 est favorable ;
- La Société publique VIVAQUA : que, par son avis du 30/03/2023, précise qu'elle n'a pas de remarque particulière à émettre ;
- La S.A. FLUXYS : que son avis favorable conditionnel du 06/06/2023, rendu hors délai, est réputé favorable par défaut ;
- ORES : que par son mail du 24/04/2023, précise que son avis « *reste identique à celui transmis en 2021* » ;
- La S.A. INFRABEL – Asset Management : que son avis du 27/04/2023 est favorable conditionnel ;
- L'Agence wallonne de l'Air et du Climat (AWAC) : que son avis est réputé favorable par défaut ;



- Le Collège communal de LASNE : que son avis est réputé favorable par défaut ;
- Le Collège communal de RIXENSART : que son avis est réputé favorable par défaut ;
- Le Collège communal d'OVERIJSE : que sa délibération du 23/05/2023, rendue hors délai, est réputée favorable par défaut ;
- La Commission Royale des Monuments, Sites et Fouilles (CRMSF) : que son avis du 28/04/2023 est favorable conditionnel ;
- Le Conseil Economique, Social et Environnemental de la Wallonie (CESE Wallonie) – Pôle Environnement : que son avis du 15/05/2023 est favorable conditionnel ;
- La Commission Consultative Communale d'Aménagement du Territoire et de la Mobilité (CCATM) : que son avis du 16/11/2023 est défavorable ;

Considérant que l'enquête publique, tenue du 13/09/2023 au 16/10/2023 (soit 30 jours), a donné lieu, selon les termes de la décision attaquée, à 81 réclamations écrites, que l'administration communale a synthétisées comme suit :

- Absence d'équipements modernes (pompes à chaleur, panneaux photovoltaïques) peut faire craindre un projet construit à moindre coût, se dégradant rapidement, susceptible de générer à terme un ghetto défavorisé, d'autant plus qu'il s'agit d'une enclave isolée et sans attractivité (ni commerces ni espaces communautaires) ;
- Chauffage prévu par des chaudières au gaz (que l'UE envisage d'interdire !) : il faut des solutions plus modernes, comme du VMC double flux + pompes à chaleur pour l'eau chaude (recommandé par l'El mais non suivi par le promoteur) ;
- Analyse totalement insuffisante des flux de ruissellement et de leurs conséquences possibles ;
- Documents difficiles à comprendre et pas de prise en compte des remarques précédentes ; documents et plans du promoteur sont lacunaires et imprécis ;
- Etude d'incidences complète n'est pas disponible (seulement le résumé non technique) ; le dossier n'est donc pas complet ; la fragmentation des données nuit à l'étude et à la compréhension globale du projet ;
- Etude d'incidences n'évalue ni l'impact sur l'axe aviaire ni la pollution lumineuse et sonore ;
- Etude d'incidences indique qu'il n'y a pas d'espèces protégées sur le site, c'est faux : on y trouve des batraciens, un martin-pêcheur et des castors ;
- Densité excessive et nocive, mal calculée, non évaluée dans ses impacts sur les infrastructures communales ;
- Lacunes concernant la zone Natura 2000 qui sera impactée par des modifications à ses abords (même si l'El prétend le contraire), notamment l'abattage d'arbres : le couvert végétal qui borne cette zone doit rester intact ;
- Interdire accès à la zone Natura 2000 et à l'Argentine ;
- Le type d'architecture proposée est banal et certains bâtiments industriels, patrimoine de la Hulpe, devraient être préservés ; les gabarits des constructions sont trop importants ;
- Alternative idéale serait une salle des fêtes/conférences dont La Hulpe a bien besoin ;



- Alternative : la réaffectation des bureaux non loués en logements et la construction de petites unités d'habitation (maisons et appartements) ; rénovation des bâtiments serait une meilleure solution ;
- Espace aurait pu devenir/rester un poumon vert bienvenu ; une oasis de verdure proche du centre pour ne pas souder tout le tissu urbain ; conservation de la végétation existante ; conserver le couloir migratoire de la faune ;
- Dénaturation de l'esprit villageois de la commune, avec notamment des immeubles trop grands (rue du Cerf) et/ou trop proches des maisons existantes (rue de la Procession), et la plaine de jeux en bordure de la rue Dubois ;
- Préservation de l'Argentine est essentielle (pas de plaine de jeux à son abord) ;
- Site couvert par une réglementation qui n'autorise pas de logement ;
- Le projet ne propose aucune utilisation de ressources renouvelables ; l'utilisation unique d'électricité pour la « cité » sera coûteuse en consommation ;
- Risque d'inondation avéré est encore amplifié par les travaux prévus ; il faut attendre les résultats de l'étude hydrologique ;
- Le site est dans une zone de prévention de captage d'eau ;
- Zone marécageuse, en fond de vallée, traversée par une rivière qui reprend toutes les eaux du bassin de la forêt de Soignes ; le risque d'inondation y est réel (3 en 30 ans), et la seule réponse du promoteur est de relever les constructions quelques centimètres ;
- Densité introduite par +200 logements, soit 10% de la Hulpe, est trop élevée, et le projet n'est pas intégré au bâti existant ; Densité de logement très supérieure à la moyenne des environs ;
- Présence d'une rare zone verte encore non amputée le long de la frontière linguistique ;
- Les 5 immeubles à appartements face au Clos de la Pommerage sont trop proches avec vue directe sur les habitations existantes et impossibilité de masquer la vue par de la végétation en raison des conduites souterraines Fluxys avec interdiction de planter par-dessus ; non-respect de la vie privée et moins-value desdites habitations ; nécessité de reculer ou supprimer ces immeubles ;
- Les bâtiments B12 à B17 sont hors normes (trop grands) avec une architecture banale incompatible avec le caractère villageois de la Hulpe ;
- Zone connue pour être historiquement inondable, c'est un non-sens d'y envisager des constructions ; la nouvelle circulaire ministérielle du 23/12/21 n'a pas été prise en compte ;
- Renoncer à lotir cette zone pour éviter de produire de la pollution supplémentaire ; terrains situés dans une cuvette profonde qui engendrera piégeage de la pollution locale ;
- Artificialisation de sols et l'entassement accru des humains sur un espace réduit, avec les risques que cela comporte en cas d'épidémie, comme on l'a vu avec le Covid ;
- Absence de végétation du lotissement va faire grimper les températures en été ; important abattage d'arbres sans compensation immédiate ; compensation des arbres abattus est douteuse ;
- Zone humide nécessite sous les parking souterrains des bassins assainis par des machines polluantes ; de plus le nombre de bassins prévus est insuffisant (l'étude ARIES en recommande un plus grand nombre) ;
- Le promoteur ne s'engage pas à indemniser les dégâts causés ; les riverains risquent de devoir se retourner vers un promoteur qui pourrait bien ne plus exister après le chantier ;
- En cas de catastrophe, quelle est la responsabilité des autorités publiques ayant autorisé des constructions dans une zone d'inondation ?
- A l'exception de la rue Dubois, le projet n'est pas adapté à la voirie existante ;
- Les autres projets immobiliers en cours ou à venir représentent déjà 545 logements, eux bien intégrés et disséminés ; parachuter une cité-dortoir dans une zone humide n'est pas nécessaire ;



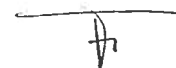
- Coûts d'aménagement sont énormes ;
- Le projet ne respecte pas la neutralité carbone ; le projet est en contradiction avec la Stratégie de la Biodiversité 360° ;
- Le Grand Etang devrait faire partie du projet et être nettoyé par le promoteur ;
- Accord avec l'alternative 0 de l'étude ARIES : non réalisation du projet ;
- La maison de repos et de soin est prévue à front de voirie : elle serait mieux (plus au calme) dans le parc ;
- La zone de construction est une SAR, donc doit être 1/3 zone verte, 1/3 zone d'équipement et 1/3 zone de service ; le projet ne respecte pas cette affectation ;
- Il n'a pas été tenu compte des remarques émises précédemment ;
- Le projet est une juxtaposition de bâtiments « de ville » à 4 niveaux, partout où c'est possible, sans vision d'avenir et sans respect pour le bâti existant, la zone Natura 2000 adjacente, l'environnement, la biodiversité et les plans anti-climat. Il s'agit d'une architecture banale (panneaux de béton) avec une technologie dépassée (chaudières au gaz sans doute bientôt interdites, pas de panneaux photovoltaïques), un projet mégalomane et spéculatif se vantant de freiner un prétendu déclin démographique non avéré et empêchant de fait, par des prix de vente prohibitifs (6.500EUR/m²), les jeunes d'accéder à la propriété ;
- Demande d'attendre les résultats de l'étude hydrologique communale avant d'entamer toute démarche ; de même que la demande encore en cours de classement du site en zone ZEC ;
- Site pollué durant 50 ans par les déchets toxiques des anciennes papeteries, et le promoteur n'envisage pas de le dépolluer en totalité avant de commencer les travaux, indice qu'il néglige totalement le respect de la qualité de vie sur place après les travaux ;
- Système d'évacuation des eaux usées, soi-disant un des atouts du projet, ramènera in fine toutes ces eaux (et la pollution qu'elles charrieront) dans l'Argentine ; déjà fréquemment inondée ;
- Le Grand Etang ne peut pas servir de bassin d'orage car il serait pollué par la crue de l'Argentine y a-t-il un 2e système de pompage prévu en cas de crue + panne d'électricité ?
- Il faut empêcher que cette nouvelle zone devienne à terme un clos privatif ; zone d'ortoir sans interactions sociales : pourquoi ne pas y aménager des lieux/activités pour favoriser le vivre ensemble ?
- Demande que 25% des matériaux de construction utilisés soient recyclés ;
- Projet ignore plusieurs priorités communales : 1) que 10% des logements soient offerts à prix réduit pour assurer la mixité sociale : le promoteur le refuse expressément ; 2) que l'aménagement nouveau respecte le bâti existant : ici, le bétonné massif ne respecte en rien l'architecture de village ; 3) de garder des zones de verdure dans les zones bâties : ce ne sera pas le cas, les potagers étant interdits puisque les parties non bâties ne seront pas dépolluées ;
- Evacuation massive des terres évoquées plus haut via la rue F. Dubois est incompatible avec la circulation. Il faut trouver un équilibre entre délais et remblais mais ne pas enlever ces terres ;
- Projet sans vision à long terme, sans réflexion sur les défis actuels et futurs ;
- La phase 1 des travaux est prévue hors horaires autorisés (la nuit). Il faut appliquer les conditions requises pour les phases ultérieures, avec des sanctions en cas de non-respect ;
- Pourquoi le pavillon Swift doit-il être détruit alors qu'il était préservé dans la phase 1 qui a été acceptée ? Ce revirement est-il légal ?
- Il faut refuser toutes les dérogations aux prescriptions urbanistiques communales ;
- Il convient de ne pas construire la zone dite "Les Terrasses" trop proche et source de nuisances sonores (exploitations Horeca) pour le Grand Etang (en ZN2000), mais de garder/restaurer le petit étang comme prévu dans le 1er projet (et abandonné dans le 2e, pourquoi ?) ;

- Ne pas construire la zone Est, car traversée par une conduite Fluxys à haute pression qui présente un réel danger en cas d'explosion ;
- L'étude d'incidences évaluée de +8 à +11 % l'augmentation de trafic de/vers la gare aux heures de pointe mais ne fournit aucune réponse satisfaisante à l'augmentation du trafic déjà saturé à ces heures. La mobilité douce annoncée sur le site ne sera pas possible à l'extérieur car pas de pistes cyclables disponibles ;
- Les travaux doivent respecter les habitants (chantier, horaires, bruit, état des lieux en vue d'indemnisation des dégâts de chantier), quelles mesures propose le promoteur à cet égard ?
- Pas de prise en compte de l'impact cumulé de ce projet avec les autres projets en cours, sur le plan de l'écoulement des eaux ;

Considérant qu'à l'occasion de l'enquête publique, les riverains ont fait valoir leurs griefs relatifs aux questions de voirie et de mobilité :

- La voirie présente est trop étroite pour la densité de population prévue ; le projet n'est pas adapté à la voirie existante ;
- La voirie prévue entre les rues Dubois et Cerf est à exclure ; le trafic automobile sera encore augmenté ; la sécurité des piétons doit être prioritaire ;
- Ajout de 200 logements hors de prix et d'un parc automobile d'environ 500 voitures sur une rue F. Dubois déjà sursaturée est un non-sens ;
- Le projet va augmenter le trafic local déjà saturé ;
- Construction des parkings en sous-sol aura un grave impact sur le site et risque de polluer la nappe phréatique ;
- Il est incompréhensible que l'étude d'incidences se décharge des conséquences de l'augmentation du trafic que le projet rajoute sur des axes déjà saturés ;
- Les parkings prévus sont insuffisants : 430 places alors qu'on estime 385 visiteurs par jour et 50 travailleurs permanents rien que pour la maison de repos et de soin ;
- Opposition totale au projet et à la connexion avec l'avenue du Cerf ;
- Le projet prévoit une voirie sans issue pour desservir le site. Il a été clairement annoncé par les autorités communales que ceci serait un motif de refus ; il faut une boucle de communication avec l'extérieur, avec traversée du site réservée aux seuls véhicules de secours et aux navettes du TEC vers la gare ;
- La zone peut-elle absorber le trafic supplémentaire ? L'alimentation de +400 véhicules majoritairement électriques est-elle garantie ? Idem au niveau communal ?
- Réponse inacceptable pour le charroi des travaux de la phase 3 par des petites rues non adaptées ;
- Le creusement des parkings représente 48.000m² de terre à évacuer soit 3.700 camions, 2.700 selon le promoteur, donc par de gros porteurs, via la rue François Dubois (incompatible !) : il convient au minima de les faire obligatoirement nettoyer pour éviter de répandre de la boue sur la voirie et de respecter les horaires communaux (8:00-18:30) ;
- Pas de prise en compte de l'impact cumulé de ce projet avec les autres projets en cours sur le plan de la mobilité ;
- Promoteur vante l'emplacement idéal de son projet pour l'utilisation des transports en commun, alors que l'offre de ceux-ci durant les week-ends est très faible ;

Considérant que, dans le cadre de cette enquête publique, plus de 25 personnes ont introduit individuellement des réclamations et observations ; que cette consultation du public a été organisée sur pied des dispositions de l'article D.29-1 du Code de l'environnement, de l'article 90 du décret du 11/03/1999 relatif au permis d'environnement, des articles 12 et 24 du décret relatif à la voirie communale et de l'article D.IV.40 du CoDT ; qu'une réunion de concertation n'était légalement pas requise conformément aux dispositions de l'article 25 du Décret ;



qu'une telle réunion a toutefois été organisée ; que celle-ci s'est déroulée, conformément à ce même article, en date du 24/04/2024 ; que les propos tenus lors de cette réunion ont été rédigés dans un rapport et repris dans la décision attaquée ;

Considérant que sur le plan environnemental, la demande est accompagnée d'une étude d'incidences sur l'environnement ;

Considérant que le dossier de demande contient toutes les informations prévues à l'article 11 du décret du 6 février 2014 relatif à la voirie communale, à savoir :

- Un schéma général du réseau des voiries dans lequel s'inscrit la demande ;
- Une justification de la demande eu égard aux compétences dévolues à la commune en matière de propreté, de salubrité, de sûreté, de tranquillité, de convivialité et de commodité du passage dans les espaces publics ;
- Un plan de délimitation ;

Considérant que le Conseil communal, en séance du 27/06/2024, a décidé « *de ne pas marquer son accord sur les nouvelles voiries communales, leurs tracés et leurs gabarits* » ;

Considérant que sa décision est motivée comme suit :

« (...) Considérant que le site est actuellement occupé par une friche industrielle et des bois ;

1.

Considérant que, de manière générale, le Conseil estime que les griefs invoqués par les réclamants, dans le cadre de l'enquête publique et lors de la réunion de concertation, sont fondés ;

2.

Considérant que la présente demande fait suite au retrait de la précédente demande de permis unique, par le demandeur le 10 février 2023, en raison d'un potentiel vice de procédure au niveau régionale ; que seules quelques modifications mineures ont été apportées à la demande ; que le projet est comparable à celui de la demande initiale abandonnée à la différence qu'il intègre une réponse à différentes recommandations de l'étude d'incidences sur l'environnement, à plusieurs avis reçus lors de la première instruction et à certaines observations de la Commune de La Hulpe ;

Les modifications peuvent être résumées comme suit :

- *La compensation des volumes remblais/déblais (suite avis Province) ;*
- *La création d'un bassin inondable enterré (suite avis Province) ;*
- *La relocalisation du bâtiment B15 (suite avis DNF et Pôle Environnement) ;*
- *La relocalisation de la plaine de jeux (suite avis DNF et Pôle Environnement) ;*
- *L'optimisation de la politique énergétique du projet (suite notamment à l'analyse de l'étude d'incidences).*

Considérant que dans le cadre de cette précédente demande, le Conseil communal avait refusé l'ouverture des voiries, par une délibération du 29 mars 2022 ; que les motifs invoqués dans cette délibération demeurent d'actualité ; que la demande d'ouverture de voiries de la présente demande ne diffère pas de la précédente ;

3.



Considérant que le projet prévoit un système de voirie qui n'est pas conforme aux objectifs définis par le Décret du 6 février 2014 relatif à la voirie communale (le « décret voirie ») ni aux demandes formulées précédemment par le Collège communal, entre autres, en termes de « maillage » ; (...)

Qu'en ce sens, l'article 9, § 1er, alinéa 2 du décret voirie dispose que la décision relative à la création ou modification de la voirie « tend à assurer ou améliorer le maillage des voiries, à faciliter les cheminements des usagers faibles et à encourager l'utilisation des modes doux de communication » ;

Que la notion de « maillage » était visée dans l'ancien article 129bis, § 3, 2ème alinéa du CWATUPE qui précisait que « sauf pour des motifs d'intérêt général, les demandes doivent tendre à assurer ou améliorer le maillage des voiries, à faciliter les cheminements des usagers faibles et à encourager l'utilisation des modes doux » ;

Que la circulaire ministérielle du 20 mai 2009 relative aux charges d'urbanisme précisait la portée de cette notion, en indiquant que : « lorsque l'urbanisation d'un nouveau quartier nécessite la création d'une ou plusieurs voiries, le tracé de celle(s)-ci constitue un enjeu important tant urbanistique que social. Afin de faciliter les échanges au sein du quartier et avec les quartiers voisins, le nouveau réseau viaire se rattachera naturellement au réseau des rues existantes. Il assurera des déplacements aisés, cohérents, diversifiés et sécurisés. Il proposera notamment une hiérarchisation des différentes voiries, principales et secondaires, en prévoyant des liaisons intermédiaires suffisantes. Sauf s'il s'agit d'une caractéristique de la structure urbanistique existante qu'il conviendrait de poursuivre, les tracés en cul-de-sac générant des quartiers enclavés sont ainsi à exclure afin d'éviter les ruptures urbanistiques et sociales et les cheminements discontinus » ;

Qu'ainsi, la notion de « maillage » fait référence, entre autres, à un réseau de voiries interconnectées, permettant la circulation d'un endroit à l'autre, en évitant de devoir opérer des « demi-tours » ; qu'à l'inverse, l'objectif de maillage s'oppose à la création d'impasses et/ou de quartiers desservis par des voiries en cul-de-sac ;

Que la contrariété d'un projet à l'objectif de maillage des voiries peut fonder une décision défavorable du Conseil (voir, e.a. : C.E., 245.969 du 4 novembre 2019, Vlaver Invest) ;

Considérant qu'en l'espèce, pour ce qui concerne les voiries, le projet prévoit:

- une voirie haute cyclo-piétonne qui est accessible uniquement pour les véhicules de secours et de déménagement et qui se termine en cul de sac ;*
- une voirie basse qui est accessible à tous les véhicules et qui se termine en cul de sac au niveau d'un parking souterrain ;*
- une entrée pour le parking souterrain au niveau du petit parking existant actuellement en zone verte, dans le haut du site, rue François Dubois ;*

Que la voirie haute et la voirie basse ne sont pas connectées, hormis par un parking souterrain ; qu'il s'agit dès lors d'une voirie unique en impasse (dénommée voirie basse) car la voirie haute n'est qu'un accès destiné aux piétons et aux vélos ;

Qu'ainsi, le projet ne prévoit un maillage que pour les piétons et les vélos ; qu'en revanche, aucun maillage n'est prévu pour les véhicules motorisés ;



Que les voiries projetées génèrent donc des impasses qui ne répondent pas aux objectifs du décret voirie, ni aux orientations souhaitées par la Région et la commune ;

Que ce seul motif suffit à justifier une décision défavorable du Conseil ;

3.

Considérant par ailleurs que le système de voiries projeté n'est possible que si les parkings souterrains constituent une solution acceptable ; qu'or, à ce stade, le Conseil estime que cette solution ne peut pas être validée ;

Qu'en effet :

- Le site est situé partiellement dans une zone d'aléa d'inondation à risque élevé, moyen et faible par ruissellement et débordement, au creux d'une trame bleue alimentée par des bassins versants importants (cfr, EIE, carte du relief). Le site a d'ailleurs déjà été inondé, à plusieurs reprises ;*
- Ce point d'attention est d'autant plus important que les travaux projetés sont proches de la Zone Natura 2000 et qu'il est indispensable d'anticiper les effets du rabattement de la nappe sur celle-ci ;*
- A cet égard, le Conseil constate que le dossier de demande ne comporte pas de documents relatifs à des essais de sol aux endroits où les parkings souterrains doivent s'implanter, de telle sorte qu'il est impossible de déterminer si cette solution est techniquement et financièrement réalisable ;*
- Par ailleurs, l'expérience de l'utilisation et de la commercialisation des parkings souterrains, dans le cadre de la phase 1 n'est pas concluante. La plupart des occupants des bureaux ne louent pas de place dans le parking « souterrains » déjà créé et préfèrent se garer, en voirie ou sur le parking extérieur existant, encombrant ainsi massivement cette zone et se plaignent ensuite, auprès des services communaux, car il s'agit de zone bleue. Il y a donc un risque majeur de report de stationnement, en surface, que l'espace public ne peut pas absorber ;*
- Dans l'hypothèse où les parkings souterrains pourraient être envisagés comme solution acceptable, ce qui, en l'état n'est pas le cas, il conviendrait de revoir leur proportion à maximum un emplacement souterrain par logement, avec obligation d'achat. Des espaces de stationnement aériens devraient alors être ajoutés, en compensation de ceux supprimés en sous-sol ;*

Qu'en toute hypothèse, il est essentiel que les entrées des parkings soient situées hors de la zone inondable et pas seulement rehaussée quant à leurs entrées ; que les précautions mentionnées dans la demande pour éviter l'inondation des parkings ne sont pas suffisantes ;

4.

Considérant qu'initialement, le projet ne visait que l'urbanisation du site des anciennes Papeteries, à front de la rue François Dubois, propriété achetée en 2013 par la société Atenor à la société SWIFT ; que c'est sur la base de ce périmètre, que le projet a été conçu pour être uniquement desservi par la rue François Dubois ; que le Collège rappelle qu'il s'opposait à toute urbanisation de la partie arrière du site, propriété de la société Immo du Cerf ; qu'il s'était engagé à ce qu'il n'y soit abattu aucun arbre ;

Qu'ensuite, la Région wallonne a sollicité l'urbanisation de l'ensemble du site : partie Atenor et partie Immo du Cerf ;



Considérant qu'eu égard à l'ampleur du projet et à ses incidences et considérant qu'il convient d'encadrer ce projet par des options d'aménagement définies précisément, la commune a initié une révision du plan de secteur d'initiative communale par l'inscription d'une ZEC ; que cette procédure est en cours ; (...)

Considérant qu'en l'espèce, tant l'aménagement concret des voiries que le projet et le dossier en lui-même appellent de nombreuses observations :

- *La non-concordance du projet avec tous les règlements en vigueur. Il est impensable de délivrer un permis pour un projet qui ne serait conforme à aucun des outils d'aménagement en vigueur et dont le nombre d'écarts au Guide Communal d'urbanisme est trop important.*
- *Par ailleurs :*
 - *le Collège communal s'est défini une ligne de conduite pour cadrer les nouveaux projets. Cette ligne de conduite sera consacrée à l'issue de la révision du schéma de développement communal actuellement en cours et a été déclinée en quelques prescriptions dont certaines ne concordent pas avec le projet actuel sur certains points : l'accessibilité au logement, la densité, les gabarits de rez+2+toiture et le phasage lors d'un projet majeur qui prévoit un nombre important de logements en un court laps de temps ;*
 - *en attente des conclusions liées à l'analyse du territoire, dans le cadre de la révision du schéma de structure communal, le Conseil communal a adopté une norme de 25 logements/hectare pour les nouveaux projets. Dans le cas présent, le nombre de logement devrait être réduit à 155 unités (au lieu de 207) auquel s'ajoutent la MRS et les professions libérales ;*
- *La non-prise en compte des destinations définies par les prescriptions du SAR qui prévoyaient des équipements et des services pour 1/3 de surfaces. Ces équipements et surfaces sont essentiels dans le cadre du développement de la commune car elle ne possède pas de foncier ; elle ne peut se permettre de perdre les espaces qui sont historiquement dédiés à cela. Tout au plus, il pourrait être accepté de rééquilibrer les proportions, en permettant le développement de logements à la condition qu'une partie de ces logements répondent à la problématique de l'accessibilité au logement ; ce qui n'est pas le cas actuellement. A cet égard, l'étude d'incidences sur l'environnement relève que « les fonctions prévues en entrées de site sont peu génératrices d'animation et le cœur du site est uniquement dédié à la fonction d'habitat. L'urbanisation d'un site de grande ampleur dans un milieu urbain (sic) relativement bâti présente une opportunité d'implanter des équipements afin de répondre aux besoins générés par l'augmentation de la population sur le site et aux alentours. Il serait dès lors intéressant d'évaluer l'opportunité d'implanter un équipement collectif au cœur du site afin de favoriser la porosité sociale entre le nouveau quartier et le quartier existant et de dynamiser le centre du site ;*
- *Le caractère public du site n'est pas affirmé : Or, un des objectifs principaux de l'aménagement des lieux est de permettre de développer un espace vert de qualité, au centre du village, conformément aux enjeux d'une ZEC, qui doit prévoir des espaces publics de qualité. L'étude d'incidences met d'ailleurs le doigt sur ce manque : « de manière générale, le projet manque d'espaces verts fonctionnels, notamment d'espaces permettant la possibilité de mettre en place un potager collectif ou d'un verger bien délimité et profitable notamment aux résidents des appartements » ;*



- *La situation géographique du site l'expose à un risque naturel d'inondations. Ce risque n'est pas à négliger et doit inciter à la prudence. D'une part, les parkings souterrains semblent totalement déraisonnables dans une telle situation et il convient de ne pas répéter les erreurs commises dans d'autres villes (par exemple, pour le parking de la place Flagey, à Ixelles). D'autre part, il serait opportun de consacrer une partie des rez-de-chaussée à des activités autre que du logement. Dès lors que les parkings souterrains ne sont pas possibles, il est nécessaire de réduire la densité du projet et de prévoir des poches de stationnement en surface à due concurrence des emplacements en sous-sol qui sont supprimés.*
- *Le caractère partial de l'étude d'incidences ne permet pas aux autorités compétentes de statuer sereinement sur le projet. Aries préconise un recul de 10m par rapport à Natura 2000 pour ce projet, mais un recul de 20m par rapport à Natura 2000 dans le cadre d'un autre projet ;*
- *La non prise en considération de la recommandation de l'auteur de projet de l'EIE qui suggère d'intégrer 5% de logements accessibles. Un projet d'une telle ampleur ne peut se concevoir sans prendre en considération cette problématique. Il apparaît manifestement que le souci principal est de maximaliser le profit au détriment de la mixité sociale. Or, la Région wallonne elle-même avait établi comme principe que le projet devait intégrer une mixité sociale (cfr arrêtés région wallonne adoption procédure PCAR 2016) ;*
- *Le déséquilibre du projet qui ne se fonde que sur les éléments des outils et plans qui vont dans le sens d'une urbanisation trop dense, sans prendre en considération les autres aspects desdits outils et plans. Ace titre, il ressort des dix extraits relevés du Schéma de Développement territorial que le projet, tel qu'il est actuellement conçu, donne une place trop importante au logement et ne propose pas en suffisance les autres aspects de l'aménagement du site, notamment le respect de la Zone Natura 2000, l'implantation de services et équipements et la création d'espaces publics de qualité. Par ailleurs, l'accessibilité au logement est clairement réduite à néant. Or, il s'agit là également d'un des enjeux majeurs du Schéma de Développement territorial, comme en attestent une partie des extraits relevés. Il convient donc d'adapter le projet, en intégrant l'indispensable notion d'équilibre et de rationalité à l'échelle de la Commune de La Hulpe ;*
- *Un charroi énorme sera généré, en phase de chantier, par l'excavation des terres. En l'occurrence, la quantité estimée de déblais à évacuer est de 46.000 m³, ce qui correspond à l'équivalent de +/- 2.700 camions, un camion ayant une capacité de 17 m³. En considérant la durée totale des phases de déblais qui est de 22 mois, ce sont plus de 5 camions par jour qui se répartiront sur les 8 heures d'exploitation du chantier. Il est inimaginable d'évacuer une telle quantité de terres du site ;*
- *Une étude approfondie de mobilité doit être fournie, en se basant sur des hypothèses réalistes et adaptées à la situation de la commune ;*
- *L'Etude d'incidences minimise clairement la charge de trafic qui sera générée par le projet en prenant des hypothèses minimalistes. A titre d'exemple, l'hypothèse d'un visiteur par jour par 5 logements est aberrante, arbitraire et largement sous-estimée ; de même, l'hypothèse d'1 visiteur/10 employés/jour largement sous-estimée ; il en va de même de l'hypothèse selon laquelle aucun*



résident de la MRS ne se déplacera ; l'effet cumulé des déplacements générés par le projet doit donc être revu considérablement à la hausse ;

- *L'Etude d'incidences ne prend pas suffisamment en considération la quantité de véhicules qui doit sortir du site et croiser les deux bandes de la Rue François Dubois pour se diriger vers le centre (temps d'attente donc création de file et donc blocage potentiel de l'entrée de parking sud ; ce qui provoquera des embarras de circulation qui auront des répercussions sur la Rue François Dubois). Il n'est pas envisageable de ne rien aménager sur la Rue François Dubois pour gérer ces problématiques ;*
- *II faudrait fixer une norme maximum de parkings souterrains (si ceux-ci sont pertinents ; ce qui n'est pas l'opinion du Conseil) de sorte qu'il y en ait maximum 1 par logement soit un total d'environ 207 stationnements en sous-sol). Les autres places devraient être aménagées en aérien, en prévoyant un nombre suffisant d'emplacement pour les visiteurs ;*
- *L'EIE estime à environ 15% la part modale pour le vélo, mais les emplacements sont, d'une part, situés en sous-sol, et, d'autre part, inférieurs aux besoins. La justification visant à dire que les 15% de part modale vélos regroupent également les déplacements piétons témoigne d'une politique non volontariste qui se cumule mal avec un argumentaire contre la maximalisation des emplacements de stationnement sur le site du projet. Il est indispensable d'augmenter l'offre en stationnement vélos et notamment, en aérien, par des petites poches aménagées à proximité des bâtiments ;*
- *Seules les recommandations de l'étude d'incidences qui ne remettent pas en cause les options fondamentales du projet ont été intégrées ou partiellement intégrées, dans la demande de permis. Toutes les autres recommandations ont été rejetées (cfr notamment Urba-01, urba-02, urba-03, urba-04, urba-06, socio-01, Sol-01, Eau-01, eau-07, bio-04, bio-11, bio-12, bio-13, bio-14, bio-20, Energie-01, Bruit-01). Ces recommandations n'ont par ailleurs pas fait l'objet d'une discussion avec les autorités communales, alors que le demandeur se réfère à un avis communal préalable à l'EIE pour en rejeter certaines ;*
- *La pollution restante sur le site incite à des mesures notamment par rapport aux jeux d'enfants, lesquels ne doivent pas être en contact avec le sol. Or, les espaces concernés sont des espaces « publics » repris dans le cadre de la procédure voirie et qui seront rétrocédées à la Commune. Il n'est dès lors pas possible de garantir que les enfants ne seront pas en contact avec une pollution résiduelle dangereuse pour leur santé.*
- *Considérant que dans le cadre de l'impact cumulé des projets, l'EIE n'a pris en compte que trois projets situés directement à proximité et n'a pas tenu compte des autres projets en cours, au motif que le trafic se diluerait. Il n'est dès lors pas possible de connaître avec suffisamment de précision l'impact de l'ensemble des projets sur le trafic et notamment sur les points noirs existants. En ce sens, il est réducteur de ne se focaliser que sur la rue François Dubois. L'étude d'ARIES réalisée précédemment attestait du fait que le projet impactera et renforcera les points noirs existants ; alors que l'étude d'incidences jointe au dossier de demande de permis omet ou minimise cet impact négatif du projet ;*
- *Considérant que le département eaux souterraines ne semble pas avoir été interrogé, alors qu'il est prévu des rabattements de nappe importants. Pour*



rappel, la nappe se retrouve déjà à 1m sous la surface et les parkings s'implanteront jusqu'à 3,5m sous celle-ci ;

- *Considérant que les visualisations 3D et les projections attestent de ce que le projet doit être revu pour mieux s'intégrer dans son environnement, qu'il est nécessaire à la fois de baisser la densité et de revoir certains gabarits.*

Considérant que le projet s'implante à proximité immédiate d'un site Natura 2000 ; que si les constructions projetées s'implantent en dehors de celle-ci, il n'en demeure pas moins qu'elles entraîneront la suppression de superficies végétales dont l'intérêt écologique est considéré comme très important, (cfr EIE figure 246) ; qu'il en va ainsi, par exemple, d'une surface de 1598m² d'aulnaies-frênaies alluviales, dont l'EIE mentionne explicitement que ce type de milieux est typiquement un habitat Natura 2000 du type 91 E0 (habitat prioritaire) et présente un grand intérêt écologique ou important, comme par exemple 7118m² de forêt mesoEutrophes ; qu'il est regrettable, pour un site aussi grand, de porter atteinte à une végétation de cette qualité ; qu'en outre l'Arrêté du Gouvernement wallon du 24 mars 2011 portant les mesures préventives générales applicables aux sites Natura 2000 ainsi qu'aux sites candidats au réseau Natura 2000 (M.B. 03.05.2011) précise les contraintes communes à tous les sites Natura 2000, en son article 3 qui dispose : Dans le périmètre d'un site Natura 2000 ou d'un site candidat au réseau Natura 2000, sont interdits : 4°(...) dans les propriétés de plus de deux hectares et demi, toute intervention en lisière externe de massif qui n'assure pas le maintien ou la création d'un cordon d'essences arbustives d'au moins dix mètres de large comprenant au maximum trois arbres de plus de cent centimètres de circonférence à un mètre cinquante du sol par cent mètres linéaires ; (...) ; que l'EIE, trop vague sur ce point, ne permet pas de définir avec si cette norme sera respectée ;

7.

Considérant, à titre de conclusion :

- *Que les objectifs du Décret relatif à la voirie communale du 6 février 2014, visés en ses articles 1 et 9, ne sont pas rencontrés par cette demande de création de voiries ;*
- *Que les nouvelles voiries ne peuvent être conçues telle que proposé par le demandeur, car le réseau viaire doit être révélateur d'un maillage cohérent qui sert l'intérêt public et le maillage des voies publiques existantes ; que tel n'est pas le cas ;*
- *Que les voiries du projet doivent être conçues en prenant en considération les impacts négatifs du projet, entre autres, en termes de mobilité et de stationnement ;*
- *Que l'analyse de ces impacts doit tenir compte de l'effet cumulé des autres projets d'urbanisation ;*
- *Qu'à ce stade, l'analyse de ces impacts est lacunaire ;*
- *Que les trois accès sur la rue François Dubois, dont celui, situé à proximité du rond-point, qui dessert environ 170 logements, renforceront le caractère insécure et dangereux de ce tronçon de voirie régionale ;*
- *Que le système de voirie proposé risque d'engendrer en l'état de nombreuses situations conflictuelles en raison des encombrements qu'il va générer ;*

8.

Pour l'ensemble des motifs précités, le Conseil communal ne peut marquer accord sur les nouvelles voiries communales, leurs tracés et leurs gabarits, (...) » ;

Considérant que la décision du Conseil communal a été notifiée, par envoi postal recommandé, à la demanderesse, le 30/07/2024 ; que cette dernière l'a réceptionnée le 31/07/2024 ;



Considérant que la délibération du Conseil communal a fait l'objet d'un affichage le 30/07/2024, pour une durée de 15 jours ; que celle-ci a été affichée erronément jusqu'au 23/08/2024 ;

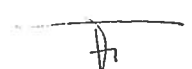
Considérant que la demanderesse, représentée par le bureau «2 Build Consulting», a introduit son recours, par courrier recommandé, auprès du Gouvernement, en date du 14/08/2024 ; que ce dernier a été introduit dans les 15 jours qui suivent la réception de la décision du Conseil communal, par ses soins ; que ce recours, introduit conformément à l'article 18 du décret du 6 février 2014, est recevable ;

Considérant que dans son recours, la demanderesse a fourni une note argumentaire de 64 pages ;

Considérant que sur le fond, quant aux arguments de recours, il s'impose de relever que l'article 2, 2° du décret précise qu'il y a lieu d'entendre par « modification d'une voirie communale », l'élargissement ou le rétrécissement de l'espace destiné au passage du public, « à l'exclusion de l'équipement des voiries » ; que le commentaire des articles du décret du 6 février 2014 souligne de même que *« la modification exclut en tout état de cause l'équipement de sa définition, mais il n'exclut pas nécessairement les dépendances, si ces dépendances sont destinées au passage du public »* ;

Considérant qu'il appartient donc à l'autorité compétente de se prononcer, dans le cadre du présent recours, uniquement sur le principe même des modifications, suppressions et créations des voiries communales et non sur l'aménagement de ces voiries entre ses limites extérieures ; que la question des actes et travaux à réaliser pour l'aménagement concret des voiries sort effectivement du champ d'application du décret du 6 février 2014 ; que, dès lors, les réclamations, observations, remarques, arguments de recours et autres suggestions relatives à l'équipement des voiries ne peuvent être pris en considération dans le cadre de la présente procédure ;

Considérant, en outre, que les réclamations, suggestions et autres questions liées à l'urbanisation du site (et du nombre important de logements impactant la mobilité ainsi que les incidences du projet urbanistique sur les infrastructures existantes, la sécurisation des parcelles riveraines depuis la zone verte publique, la perte du caractère résidentiel du Clos de la Pommerage, le danger avec la présence de la conduite de gaz Fluxys, la compensation insuffisante par rapport à la minéralisation de ce site, la dépollution du site, les aménagements publics telle que la plaine de jeux, la compatibilité de ce projet avec ceux qui se développent à proximité du site, au respect des règlements communaux en vigueur, la configuration du site estimée compliquée à urbaniser), au patrimoine naturel (et les incidences du projet sur la zone inondable, la zone Natura 2000, le maillage écologique servant de couloir migratoire, la présence du Castor européen, la protection de l'étang, l'impact des parkings souterrains sur les nappes phréatiques et le risque de pollution et la mise en cause de la stabilité de certaines constructions existantes à proximité, l'abattage de nombreux arbres, la proximité de certaines constructions avec les cours d'eau, le respect des recommandations de l'EIE, la dépollution du grand étang en charge d'urbanisme), à la qualité du projet urbanistique (l'esthétique architecturale, l'orientation des constructions, la typologie des habitats excluant une mixité sociale...), à la compatibilité du projet



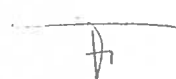
avec le cadre bâti et non bâti (les nuisances visuelles, sonores et olfactives, l'architecture inadaptée, l'absence de respect du caractère villageois de La Hulpe...), à la gestion du chantier (et notamment l'excavation des terres qui impactera la circulation et l'état des voiries existantes, les horaires de travail...), à la durabilité du projet (la qualité énergétique proposée...), à l'intégration paysagère et le bon aménagement des lieux, à la perte d'intimité des riverains et des vues sur les bois (avec des vues directes sur les jardins existants, l'urbanisation qui supprime des perspectives sur le site actuellement boisé, des distanciations jugées insuffisantes), à la conception du réseau d'égouttage, relèvent du permis unique et non de la décision relative à la création de la voirie, fondée sur le décret du 6 février 2014 relatif à la voirie communale ;

Considérant que, pour rappel, l'article 1^{er} du décret précise qu'il « *a pour but de préserver l'intégrité, la viabilité et l'accessibilité des voiries communales, ainsi que d'améliorer leur maillage* », et relève la « *nécessité de renforcer le maillage des voiries communales pour rencontrer, notamment, les besoins de mobilité douce actuels et futurs* » ; que l'article 9, § 1^{er}, alinéa 2 du décret stipule quant à lui que la décision sur la création ou modification de la voirie « *tend à assurer ou améliorer le maillage des voiries, à faciliter les cheminements des usagers faibles et à encourager l'utilisation des modes doux de communication* » ;

Considérant qu'avant de répondre aux réclamations et arguments du recours relatifs aux voiries communales, il convient d'analyser les documents du dossier et précisément le plan de délimitation, nommé comme tel, dressé par Monsieur Alain HENDOUX, géomètre-expert, en date du 22/02/2023 ;

Considérant que, d'une part, ce plan prévoit que la section de la voirie à créer, qui se raccorde avec la rue Dubois, à proximité du rond-point (soit à l'ouest du site visé par la demande de permis unique) comprenne "un jardin d'entrée" ; que les équipements tels que les bassins d'orage paysagers, les noues, les plaines de jeux, les espaces verts, certains abords ou encore des talus, ne doivent pas être présentés comme étant des surfaces destinées à la future voirie communale ; qu'ils peuvent constituer des espaces publics, mais qu'ils ne relèvent en rien de voiries communales ; qu'il est indispensable de présenter un document qui définisse précisément les dimensions et l'emprise de la future voirie communale envisagée au droit de ses limites extérieures ;

Considérant qu'il convient d'insister sur la notion de « voirie publique », telle que définie à l'article 2, 1^o, du décret, pour rappel « *voirie communale : voie de communication par terre affectée à la circulation du public, indépendamment de la propriété de son assiette, y compris ses dépendances qui sont nécessaires à sa conservation, et dont la gestion incombe à l'autorité communale* » ; que par dépendances qui sont nécessaires à la conservation de la voirie, il faut entendre les trottoirs, les accotements, les fossés, les talus naturels ou artificiels, les aires de stationnement, la signalisation, l'éclairage, les routes d'accès, les équipements de sécurité et les ouvrages d'art ; que ces dépendances doivent être considérées a priori, comme faisant partie de la voirie communale ;



Considérant que, comme déjà motivé ci-avant, les questions liées aux voiries communales rentrant dans la compétence du Conseil communal ne concernent que l'élargissement ou le rétrécissement de l'espace destiné au passage du public, à l'exclusion de l'équipement des voiries et que l'espace destiné au passage du public se définit comme l'espace inclus entre les limites extérieures de la surface destinée indifféremment aux usagers, en ce compris au parage des véhicules et ses accotements ; qu'il en résulte que le Conseil communal doit se prononcer sur le principe même de l'ouverture de voiries à savoir, son tracé ainsi que la largeur et la longueur de la voirie, mais pas sur ses équipements (égouttage, etc.) ni sur les espaces dédiés à l'aménagement de « jardin d'entrée », de plaine de jeux, de bassins d'orage paysagers, de noues et autres espaces verts, dont la compétence revient au Collège communal ;

Considérant que, d'autre part, plusieurs sections sont interrompues, ce qui a pour effet de ne pas garantir la continuité du maillage ; qu'une première absence de raccordement entre la voirie à créer et celle existante est constatée au nord du site, à l'endroit des coordonnées Lambert n°141 et 142 ; que la seconde se situe à l'est du bien, au droit des coordonnées Lambert n°475 à 480 ; qu'un seul point de jonction est prévu à celle numérotée « 477 » ; que ce dernier ne suffit pas à justifier une jonction cohérente et suffisante pour garantir un maillage continu entre les voiries à créer et le chemin existant ;

Considérant qu'il y a lieu de refuser la demande de création et modification de voiries communales, telle qu'identifiée sur le plan intitulé « *PLAN DE DELIMITATION* », dressé par Monsieur Alain HENDOUX, géomètre-expert, en date du 22/02/2023.

Pour les motifs précités,

ARRETE :

Article 1^{er} : Le recours introduit par la S.A. CONSTRUCTEUR DES BERGES, représentée par le bureau « 2 Build Consulting », est recevable.

Article 2 : La demande de création et modification de voiries communales, telle qu'identifiée sur le plan intitulé « *PLAN DE DELIMITATION* », dressé par Monsieur Alain HENDOUX, géomètre-expert, en date du 22/02/2023 est **refusée**.

Article 3 : Expédition de la présente décision est transmise au conseil de la demanderesse, au Conseil communal de la commune de LA HULPE ainsi qu'aux Fonctionnaires technique et délégué.

Article 4 : Un recours au Conseil d'Etat est ouvert au destinataire de l'acte, par requête signée par lui-même ou par un avocat inscrit au tableau de l'Ordre, sur la liste des stagiaires ainsi que, selon les dispositions du Code judiciaire, par un ressortissant d'un Etat membre de l'Union européenne qui est habilité à exercer la profession d'avocat, dans un délai de 60 jours à compter de la notification de la présente décision.

La requête doit être envoyée au Conseil d'Etat, par lettre recommandée à la poste. La requête est datée et contient en application de l'article 1^{er} du règlement de procédure :

- 1° les nom, qualité et demeure ou siège de la partie requérante ;
- 2° l'objet de la demande ou du recours et un exposé des faits et des moyens ;
- 3° les nom, demeure ou siège de la partie adverse.

Par ailleurs, aux termes de l'article 85 du règlement de procédure, trois copies certifiées conformes par le signataire doivent être jointes à la requête, outre autant d'exemplaires qu'il y a de parties adverses en cause.

Doit être jointe à la requête, en application de l'article 3 du règlement de procédure, une copie de la décision incriminée.

Un recours au Conseil d'Etat est également ouvert par l'usage de la procédure électronique prévue à l'article 85*bis* du règlement de procédure.

Le manuel de procédure est accessible sur le site internet du Conseil d'Etat à l'adresse suivante : <http://www.raadvst-consetat.be/?page=e-procedure&lang=fr>.

Namur, le 10 OCT. 2024

François DESQUESNES



Pour copie conforme
Vasile DECHAMPS
Assistant

Extraits du Décret du 6 février 2014 relatif à la voirie communale

Art. 1^{er}.

Le présent décret a pour but de préserver l'intégrité, la viabilité et l'accessibilité des voiries communales, ainsi que d'améliorer leur maillage.

Il tend aussi, selon les modalités que le Gouvernement fixe, et en concertation avec l'ensemble des administrations et acteurs concernés, à ce que les communes actualisent leur réseau de voiries communales. Par actualisation, il faut entendre la confirmation, la suppression, le déplacement ou la création de voiries communales en fonction des situations de fait et de droit et de la nécessité de renforcer le maillage des voiries communales pour rencontrer, notamment, les besoins de mobilité douce actuels et futurs.

Il ne porte pas préjudice aux dispositions particulières portées par le Code forestier, par le Code wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme, du Patrimoine et de l'Énergie, ainsi que par le décret du 11 mars 2004 relatif aux infrastructures d'accueil des activités économiques.

Art. 2.

On entend par:

1° voirie communale: voie de communication par terre affectée à la circulation du public, indépendamment de la propriété de son assiette, y compris ses dépendances qui sont nécessaires à sa conservation, et dont la gestion incombe à l'autorité communale;

2° modification d'une voirie communale: élargissement ou rétrécissement de l'espace destiné au passage du public, à l'exclusion de l'équipement des voiries;

3° espace destiné au passage du public: espace inclus entre les limites extérieures de la surface destinée indifféremment aux usagers, en ce compris au parage des véhicules et ses accotements;

4° alignement général: document graphique à caractère réglementaire figurant dans un plan et déterminant les limites longitudinales tant présentes que futures d'une ou plusieurs voiries; il donne une destination publique aux terrains qui sont ou seront incorporés dans la voirie; ces terrains sont ainsi, le cas échéant, grevés d'une servitude légale d'utilité publique;

5° alignement particulier: limite actuelle ou future entre la voirie publique et un bien privé déterminé;

6° plan de délimitation: plan topographique fixant la position des limites longitudinales de la voirie communale;

7° atlas des voiries communales ou atlas: inventaire numérique sous forme littérale et cartographique établi et actualisé conformément au présent décret;

8° usage du public: passage du public continu, non interrompu et non équivoque, à des fins de circulation publique, à condition qu'il ait lieu avec l'intention d'utiliser la bande de terrain concernée dans ce but et ne repose pas sur une simple tolérance du propriétaire;

9° envoi: tout envoi dont le service de distribution, quel qu'il soit, permet de lui donner date certaine, ainsi qu'à sa réception; le gouvernement a la faculté de déterminer la liste des procédés qu'il reconnaît comme permettant de donner date certaine.

Art. 7.

Sans préjudice de l'article 27, nul ne peut créer, modifier ou supprimer une voirie communale sans l'accord préalable du Conseil communal ou, le cas échéant, du Gouvernement statuant sur recours.

Le Gouvernement peut déterminer la liste des modifications non soumises à l'accord préalable visé à l'alinéa 1^{er}.

Art. 8.

Toute personne physique ou morale justifiant d'un intérêt, le Conseil communal, le Gouvernement, le fonctionnaire délégué au sens du Code wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme, du Patrimoine et de l'Énergie ou, conjointement, le fonctionnaire technique au sens du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement et le fonctionnaire délégué peuvent soumettre, par envoi au collège communal, une demande de création, de modification ou de suppression d'une voirie communale.

Art. 9.

§1^{er}. La décision d'accord sur la création ou la modification d'une voirie communale contient les informations visées à l'article 11.

Elle tend à assurer ou améliorer le maillage des voiries, à faciliter les cheminements des usagers faibles et à encourager l'utilisation des modes doux de communication.

Elle est consignée dans un registre communal indépendant du registre des délibérations communales prévu par le Code de la démocratie locale et de la décentralisation.

La décision du Conseil communal ou du Gouvernement ne dispense pas du permis d'urbanisme requis.

§2. La décision de suppression d'une voirie communale contient la mention des droits de préférence prévus à l'article 46.

Art. 10.

Les communes et les propriétaires de parcelles libres de charges et servitudes peuvent convenir d'affecter celles-ci à la circulation du public. Ces conventions sont conclues pour une durée de vingt-neuf ans au plus, renouvelables uniquement par une nouvelle convention expresse. Ces conventions sont transcrites sur les registres du conservateur des hypothèques dans l'arrondissement où la voirie est située.

La voirie communale est créée, modifiée ou supprimée sur les assiettes ainsi constituées conformément aux dispositions du présent chapitre pour une durée qui ne peut excéder le terme de la convention.

Le Gouvernement arrête les mesures d'exécution du présent article.

Art. 11.

Le dossier de demande de création, de modification, de confirmation ou de suppression d'une voirie communale, transmis au Conseil communal, comprend:

1° un schéma général du réseau des voiries dans lequel s'inscrit la demande;

2° une justification de la demande eu égard aux compétences dévolues à la commune en matière de propreté, de salubrité, de sûreté, de tranquillité, de convivialité et de commodité du passage dans les espaces publics;

3° un plan de délimitation.

Le Gouvernement peut préciser les formes de la demande.

Art. 12.

Dans les quinze jours à dater de la réception de la demande, le collège communal soumet la demande à enquête publique conformément à la section 5.

Art. 13.

Dans les quinze jours à dater de la clôture de l'enquête publique, le collège communal soumet la demande et les résultats de l'enquête publique au Conseil communal.

Art. 14.

Si la demande concerne une voirie se prolongeant sur le territoire d'une ou plusieurs communes limitrophes, la demande et les résultats de l'enquête publique sont simultanément adressés aux conseils communaux de ces communes et au collège provincial compétent pour le territoire de chaque commune où est située la voirie faisant l'objet de la demande.

Les conseils communaux et le ou les collèges provinciaux rendent leur avis dans un délai de trente jours à compter de la réception du dossier, faute de quoi il est passé outre.

Les avis du ou des collèges provinciaux, lorsqu'ils sont rendus dans les délais impartis, sont des avis conformes pour les conseils communaux concernés.

Art. 15.

Amélioration
Vasile DECHAMPS
Ingénieur

Le Conseil communal prend connaissance des résultats de l'enquête publique et, le cas échéant, des avis des conseils communaux et des collèges provinciaux.

Dans les septante-cinq jours à dater de la réception de la demande, il statue sur la création, la modification ou la suppression de la voirie communale. Ce délai est porté à cent cinq jours dans le cas visé à l'article 14.

Art. 16.

À défaut de décision dans le délai imparti, le demandeur peut adresser un rappel par envoi au Conseil communal.

À défaut de décision du Conseil communal dans un délai de trente jours à dater de la réception du rappel, la demande est réputée refusée.

Art. 17.

Le collège communal informe le demandeur par envoi dans les quinze jours à dater de la décision ou de l'absence de décision. Le collège envoie en outre simultanément sa décision explicite ou implicite au Gouvernement ou à son délégué.

Le public est informé de la décision explicite ou implicite par voie d'avis suivant les modes visés à l'article L1133-1 du Code de la démocratie locale et de la décentralisation, étant entendu que la décision est intégralement affichée, sans délai et durant quinze jours.

La décision est en outre intégralement et sans délai notifiée aux propriétaires riverains.

Art. 18.

Le demandeur ou tout tiers justifiant d'un intérêt peut introduire un recours auprès du Gouvernement.

A peine de déchéance, le recours est envoyé au Gouvernement dans les quinze jours à compter du jour qui suit, le premier des événements suivants:

- la réception de la décision ou l'expiration des délais pour le demandeur et l'autorité ayant soumis la demande;
- l'affichage pour les tiers intéressés;
- la publication à l'Atlas conformément à l'article 53, pour le demandeur, l'autorité ayant soumis la demande ou les tiers intéressés.

Art. 19.

Dans les soixante jours à dater du premier jour suivant la réception du recours, le Gouvernement notifie sa décision, par envoi, à l'auteur du recours et au Conseil communal, au demandeur et à l'autorité ayant soumis la demande. En cas de pluralité de recours, ce délai débute à dater du premier jour suivant la réception du dernier recours.

À défaut, la décision du Conseil communal est confirmée.

Le public est informé de la décision explicite ou implicite suivant les modes visés à l'article L1133-1 du Code de la démocratie locale et de la décentralisation et la décision est en outre notifiée aux propriétaires riverains.

Art. 20.

Le Gouvernement peut préciser les formes du recours.

Art. 21.

Par dérogation à l'article 5, lorsque la demande de création, de modification ou de suppression d'une voirie communale visée aux articles 7 et 8 implique la modification d'un plan d'alignement, le demandeur peut élaborer un projet de plan d'alignement et envoyer simultanément au collège communal la demande et le projet de plan d'alignement.

Dans ce cas, le collège communal soumet la demande à enquête publique en même temps que le projet de plan d'alignement.

Art. 22.

Le Conseil communal se prononce simultanément par décisions distinctes sur la demande et sur le projet de plan d'alignement.

Art. 23.

Le délai de septante-cinq ou cent cinq jours visé à l'article 15, alinéa 2, est doublé.

Les dispositions des articles 7 à 20 sont applicables à une demande visée à l'article 21.

Art. 24.

L'enquête publique s'organise suivant les principes suivants:

1° la durée de l'enquête publique est de trente jours; ce délai est suspendu entre le 16 juillet et le 15 août; cette suspension s'étend aux délais de consultation et de décision visés au présent Titre et au Titre 2;

2° durant l'enquête publique, les dossiers sont accessibles à la maison communale les jours ouvrables et un jour jusqu'à vingt heures ou le samedi matin ou sur rendez-vous;

3° tout tiers intéressé peut obtenir des explications techniques;

4° tout tiers intéressé peut exprimer ses observations et réclamations par télécopie, par courrier électronique lorsque la commune a défini une adresse à cet effet, par courrier ordinaire ou formulées au conseiller en aménagement du territoire et en urbanisme, au collège communal ou à l'agent communal délégué à cet effet avant la clôture de l'enquête ou le jour de la séance de clôture de ladite enquête; à peine de nullité, les envois par courrier ou télécopie sont datés et signés; les envois par courrier électronique sont identifiés et datés;

5° l'enquête publique est annoncée:

- a) par voie d'affiches imprimées en noir sur papier de couleur jaune de 35 dm² minimum et placées le long de la voie publique à raison d'un avis par 50 mètres de terrain situés à front de voirie; si le terrain ne jouxte pas une voirie publique carrossable, ils sont apposés par l'administration communale le long de la voie publique carrossable la plus proche à raison de deux avis par hectare de terrain;
- b) par un avis inséré dans les pages locales d'un quotidien d'expression française ou allemande selon le cas; s'il existe un bulletin communal d'information ou un journal publicitaire distribués gratuitement à la population, l'avis y est inséré;
- c) par écrit aux propriétaires des immeubles situés dans un rayon de 50 mètres à partir des limites des terrains faisant l'objet de la demande.

Art. 25.

Si le nombre de personnes ayant introduit individuellement des réclamations et observations est supérieur à vingt-cinq, le collège communal organise une réunion de concertation dans les dix jours de la clôture de l'enquête.

Cette réunion regroupe:

1° l'administration communale et les autres administrations qu'elle invite;

2° les représentants des réclamants;

3° le demandeur et ses conseillers.

Aucun de ces groupes ne peut être représenté par plus de cinq personnes.

En vue d'organiser la réunion de concertation, l'administration communale écrit à tous les réclamants individuels, leur demandant de désigner un maximum de cinq représentants.

Elle précise les dates et heures de la réunion et fournit la liste des réclamants.

Un rapport de la réunion de concertation est établi par l'administration communale et envoyé à chacun des participants.

Art. 26.

Le Gouvernement ou la commune peuvent décider de toutes formes supplémentaires d'information, de publicité et de consultation.

