

COMMUNE DE BEAUVECHAIN

Séance du 08 juillet 2024

Cadre de vie

LE CONSEIL COMMUNAL

Agent traitant :	
Chef de service :	
Directeur financier :	
Directrice générale :	
Collège/Conseil :	

Urbanisme - Permis unique n° 25 - TAMET S.A. - Projet comportant un plan d'assainissement du sol et visant la construction d'un ensemble mixte de 100 appartements (5 immeubles), 30 habitations unifamiliales, 3 commerces d'une surface brute totale d'environ 635 m², 1 établissement HoReCa d'une surface brute d'environ 285 m² et 5 espaces destinés aux professions libérales/services d'une surface brute totale d'environ 630 m², l'aménagement d'une placette polyvalente, d'espaces verts et de convivialité, d'une zone pédagogique, d'une zone d'immersion temporaire, de 235 emplacements de parking, dont 134 parkings sous dalle, 5 parkings intérieurs (garages privés) et 96 parkings aériens, la création et l'ouverture d'une voirie communale (décret du 6 février 2014) et la création d'un carrefour giratoire, sur des parcelles de terrain situées entre la chaussée de Louvain et la rue des Messes à 1320 Hamme-Mille - Ouverture d'une voirie communale - Approbation.

Vu le Décret régional du 06 février 2014 relatif à la voirie communale ci-après dénommé "le Décret";

Vu le Code de la Démocratie locale et de la Décentralisation, notamment l'article L1123-23;

Vu le Code du Développement Territorial;

Vu le décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement;

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 04 juillet 2002, relatif à la procédure d'octroi du permis d'environnement et du permis unique et à diverses mesures d'exécution du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement, et ses arrêtés modificatifs subséquents;

Vu le Livre Ier du Code de l'Environnement;

Vu le Plan Intercommunal de Mobilité (PICM) des communes de Beauvechain, Chaumont-Gistoux, Grez-Doiceau et Incourt;

Vu la décision du Collège communal du 16 janvier 2017 visant à entamer la procédure d'actualisation du Plan Communal de Mobilité (PCM), dont l'un des axes principaux sera l'étude des modes doux;

Vu la décision du Conseil communal, en sa séance du 11 décembre 2023, qui a approuvé provisoirement l'actualisation du Plan Communal de Mobilité;

Considérant la demande de permis introduite par la TAMET S.A., dont le siège est établi à 1410 Waterloo, Drève Richelle, n° 161/D - Bte 19, représentée par Monsieur [REDACTED] Développeur de projet, relative aux parcelles de terrain situées à 1320 Beauvechain, section de Hamme-Mille, entre la chaussée de Louvain et la rue des Messes, cadastrées 2^{ème} Division, Section C, numéros 120/E2, 120/F2, 119/D, 119/F, 116/A, 122/M, 122/L, 479/A, 479/B et 479/D (anciennement 142/D), et 479/C et 479/E (anciennement 144/D), en vue d'obtenir le permis unique pour le projet comportant un plan d'assainissement du sol et visant la construction d'un ensemble mixte de 100 appartements (5 immeubles), 30 habitations unifamiliales, 3 commerces d'une surface brute totale d'environ 635 m², 1 établissement HoReCa d'une surface brute d'environ 285 m² et 5 espaces destinés aux professions libérales/services d'une surface brute totale d'environ 630 m², l'aménagement d'une placette polyvalente, d'espaces verts et de convivialité, d'une zone pédagogique, d'une zone d'immersion temporaire, de 235 emplacements de parking, dont 134 parkings sous dalle, 5 parkings intérieurs (garages privés) et 96 parkings aériens, la création et l'ouverture d'une voirie communale (décret du 6 février 2014) et la création d'un carrefour giratoire;

Considérant que le projet présente les caractéristiques suivantes :

- la demande de permis unique est justifiée par le dépôt d'un plan d'assainissement du sol, visé à l'article 68 du décret du 1^{er} mars 2018 relatif à la gestion et à l'assainissement des sols, ainsi que par la création d'installations et d'activités de classes 2 ou 3 (parkings souterrains et pompes à chaleur);
- le projet de construction d'un ensemble mixte porte sur un terrain privé d'une superficie de 04 hectares 10 ares, relève de la catégorie B en application de l'article D.29-1 § 4 - b - 1^o du Livre Ier du Code de l'Environnement et est soumis à étude d'incidences sur l'environnement conformément aux articles D.64 § 2 et D.67 du Livre Ier du Code de l'Environnement et en application de l'arrêté du Gouvernement wallon du 04 juillet 2002, arrêtant la liste des projets soumis à étude d'incidences et des installations et activités classées (rubrique n° 70.11.02);
- le projet est visé par les rubriques n° 40.10.01.01.02, 40.30.02.01, 40.10.01.03.01, 45.92.01, 63.12.09.03.01, 63.21.01.01.02, 63.21.01.01.01 de l'annexe I de l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 arrêtant la liste des projets soumis à étude d'incidences et des installations et activités classées;
- le projet comporte la création et l'ouverture d'une nouvelle voirie communale, en application des articles 7 et suivants du décret du 06 février 2014 relatif à la voirie communale, des articles D.IV.41 et R.IV.40-1 § 1^{er}-7^o du Code du Développement Territorial et de l'article 96 § 1^{er} du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement;
- le projet comporte la construction d'un carrefour giratoire sur la chaussée de Louvain, RN 25, traverse de Hamme-Mille et concerne par conséquent une demande de permis relatif à des actes et travaux d'utilité publique, en application des articles D.IV.22, alinéa 1^{er} - 2^o et R.IV.22-2, alinéa 1^{er} - 1^o du Code du Développement Territorial;

Considérant que les parcelles sont soumises à l'application du plan de secteur de Jodoigne-Wavre-Perwez, approuvé par arrêté royal du 28 mars 1979, et qui n'a pas cessé de produire ses effets pour le bien précité; que les parcelles concernées y sont situées en zone d'habitat;

Considérant que les parcelles concernées sont soumises à l'application du Schéma de Développement Communal adopté définitivement par le Conseil communal lors de sa séance du 27 mars 2006 et d'application depuis le 09 juillet 2006 :

- que les parcelles numéros 120/E2 et 120/F2 sont situées en zone d'habitat avec activités économiques;
- que les parcelles numéros 119/D, 119/F et 116/A sont situées en zone d'habitat de type semi-urbain, partiellement dans un périmètre de risque naturel prévisible ou de contrainte géotechnique majeure (zone inondable);
- que les parcelles numéros 122/M, 122/L, 479/A, 479/B et 479/D (anciennement 142/D) et 479/C et 479/E (anciennement 144/D) sont situées en zone d'habitat de type traditionnel;

Considérant que les parcelles sont soumises à l'application du Guide Communal d'Urbanisme adopté définitivement par le Conseil communal lors de sa séance du 27 mars 2006, approuvé par arrêté du 31 juillet 2006 du Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, publié au Moniteur belge le 20 septembre 2006 et d'application depuis le 30 septembre 2006 :

- que les parcelles numéros 120/E2 et 120/F2 sont situées dans la sous-aire de moyennes surfaces commerciales;
- que les parcelles numéros 119/D, 119/F et 116/A sont situées dans l'aire de bâti semi-urbain, partiellement dans un périmètre de risque naturel prévisible ou de contrainte géotechnique majeure (zone inondable);
- que les parcelles numéros 122/M, 122/L, 479/A, 479/B et 479/D (anciennement 142/D) et 479/C et 479/E (anciennement 144/D) sont situées dans l'aire de bâti rural traditionnel;

Considérant que le dossier de la demande de permis unique a été déposé à l'administration communale contre récépissé signé daté du 30 janvier 2024;

Considérant que ledit dossier a été transmis par courrier recommandé à la poste le 02 février 2024 (dans les 3 jours ouvrables) parallèlement à :

- Madame la Fonctionnaire déléguée de la Direction extérieure du Brabant wallon du Service Public de Wallonie Territoire, Logement, Patrimoine et Energie;
- Monsieur le Fonctionnaire technique du Service Public de Wallonie Agriculture, Ressources naturelles et Environnement, Département des Permis et Autorisations, Direction de Charleroi;

Considérant que le dossier a été réceptionné le 05 février 2024 par les services de :

- Madame la Fonctionnaire déléguée de la Direction extérieure du Brabant wallon du Service Public de Wallonie Territoire, Logement, Patrimoine et Energie,
- Monsieur le Fonctionnaire technique du Service Public de Wallonie Agriculture, Ressources naturelles

et Environnement, Département des Permis et Autorisations, Direction de Charleroi;

Considérant que, par lettre recommandée datée du 23 février 2024 et réceptionnée à l'administration communale le 26 février 2024, Monsieur le Fonctionnaire technique et Madame la Fonctionnaire déléguée ont notifié le caractère complet et recevable de la demande de permis unique;

Considérant que la demande de permis unique est justifiée par le dépôt d'un plan d'assainissement du sol, visé à l'article 68 du décret du 1^{er} mars 2018 relatif à la gestion et à l'assainissement des sols, ainsi que par la création d'installations et d'activités de classes 2 ou 3 (parkings souterrains et pompes à chaleur);

Considérant que le projet comporte la création et l'ouverture de nouvelles voiries communales, en application des articles 7 et suivants du Décret, des articles D.IV.41 et R.IV.40-1 § 1^{er}-7° du Code du Développement Territorial et de l'article 96 § 1^{er} du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement;

Considérant que 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 encourager l'utilisation des modes doux de communication";

Considérant qu'il appartient dès lors au Conseil communal de se prononcer sur le principe même du tracé relatif à l'ouverture et la modification des voiries communales par rapport 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, à l'exclusion des aménagements et équipements de voirie; qu'en effet, les actes et travaux à réaliser pour l'aménagement concret de la voirie sortent du champ d'application du Décret et sont de la compétence des fonctionnaires technique et délégué qui devront encore se prononcer sur ces éléments;

Considérant que le dossier de demande comprend le contenu imposé par l'article 11 du Décret pour le dossier à soumettre au Conseil communal :

- 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 dossier de demande comprend également une étude d'incidences sur l'environnement portant notamment sur la création de la nouvelle voirie;

Considérant que la demande a été soumise à une enquête publique d'une durée de 30 jours du 4 avril 2024 au 6 mai 2024, conformément aux articles D.29-7 à D.29-19 et R.41-6 du livre 1^{er} du Code de l'environnement et aux articles 12 et suivant du Décret;

Vu les certificats d'affichage et le procès-verbal d'enquête publique du 14 mai 2024;

PREND CONNAISSANCE que le projet en question a donné lieu aux observations ou réclamations suivantes :

1. Lettres introduites pendant la durée de l'enquête publique d'urbanisme :

1.1. **Favorables au projet** : 5 courriers électroniques, reprenant les arguments généraux suivants:

- encouragement à pousser au plus vite la réalisation du projet;
- remerciements pour la prise en compte de remarques émises lors de la RIP, notamment la création d'un sentier entre rue Goemans et le projet, piste cyclable de la rue des Messes vers le passage entre bloc A et bloc B, cela évite déjà le croisement soudain de piétons (sortant des blocs) et les cyclistes, alignement et respect de l'aspect villageois de Hamme-Mille généralement réussi;
- notification de l'effort fait au niveau de l'étude du projet pour prévoir de la place afin diminuer le risque d'inondations des nouvelles constructions et des habitations proches existantes (zone d'immersion, noue);
- remerciement pour avoir pris en compte l'important charroi vers ce chantier,
- un riverain sera ravi d'enfin avoir le rond-point construit, ensemble avec celui du SPW, et pour le meilleur du village.

1.2. **Défavorables au projet** (observations, suggestions, oppositions):

1. soixante-trois courriers postaux et courriers électroniques dont :

- onze lettres-type signées (lettre-type annexée (annexe n° 1) et anonymisée);
- douze lettres-type signées (lettre-type annexée (annexe n° 2) et anonymisée);
- quarante courriers/emails argumentés.

2. - une lettre-pétition transmise par courrier électronique par le collectif d'associations citoyennes de

Beauvechain (Action Environnement Beauvechain, Les Amis de l'église Saint-Amand et de Hamme-Mille, Beauvechain Zone Villageoise, Citoyens 1320.be, Comité Saint-Corneille et Touche pas à ma cascade), signée par dix représentants de ces associations;

- une seconde lettre-pétition transmise par courrier électronique par le collectif d'associations citoyennes de Beauvechain (Action Environnement Beauvechain, Les Amis de l'église Saint-Amand et de Hamme-Mille, Beauvechain Zone Villageoise, Citoyens 1320.be, Comité Saint-Corneille et Touche pas à ma cascade), contresignée par 61 personnes;
- 3. quatre courriers postaux et courriers électroniques émanant d'associations :
 - une lettre transmise par courrier électronique par Natagora Brabant wallon;
 - une lettre transmise par courrier postal et par courrier électronique par Action Environnement Beauvechain asbl;
 - une lettre transmise par courrier électronique par Les Amis du Parc de la Dyle;
 - une lettre transmise par courrier électronique par Madame [REDACTED] guide naturaliste et membre du Conseil d'administration des Amis du Parc de la Dyle.

Au moment de la lecture du procès-verbal de clôture de l'enquête publique par Madame Brigitte WIAUX, Première Echevine, attendu que la majorité des observations et/ou réclamations ont été réceptionnées le matin même, le service urbanisme a relevé que ces réclamations font état des éléments suivants :

Ruralité de la Commune :

- la ruralité de la commune de Beauvechain n'est pas respectée; le projet n'est pas cohérent et détruit la ruralité du village;
- projet démesuré par rapport au centre de Hamme-Mille et son caractère rural;
- le nombre de logements créés implique une augmentation drastique du nombre d'habitants;
- augmentation de la concentration d'habitations donnant une image de ville; projet trop urbain pour Hamme-Mille (comparaison avec le lotissement du Chabut qui conserve un cadre de vie rural);
- volonté de préserver la qualité de vie actuelle, plutôt que de céder à la pression urbanistique.

Aspects urbanistiques et architecturaux :

- densification toujours plus intense;
- aberration urbanistique : absence de vision globale du développement urbanistique;
- nécessité d'élaborer un SOL pour encadrer le développement urbanistique du centre de Hamme-Mille :
- réduisant la densité, limitant les gabarits, supprimant les remblais en se référant au Schéma de Développement communal et au Règlement d'Urbanisme en vigueur;
- préalablement à l'octroi d'un éventuel permis et pour l'ensemble des projets à venir;
- demande de réétude complète du projet car il constitue une bétonisation aberrantes dans une des dernières zones humides de la Commune et la modification profonde du cœur de ce village rural au bord d'une forêt remarquable avec des immeubles à étages et une augmentation de 12% de la population;
- l'emplacement du projet et sa taille démesurée semblent dommageables;
- les bâtiments (blocs) sont trop hauts, mais la raison économique pour ne pas diminuer d'un étage est compréhensible;
- il y aurait lieu d'équiper le quartier de grandes poubelles et éviter les poubelles du type boîtes aux lettres qui sont régulièrement débordantes.

Aspects environnementaux et nuisance sur la biodiversité :

- destruction d'un espace naturel préservé jusqu'ici;
- impacts irréversibles d'un tel projet d'artificialisation de zones humides;
- le projet va à l'encontre de l'urgence générale : préserver la faune et la flore et réduire l'artificialisation des sols;
- transformation d'un poumon de la commune en béton; conserver les zones humides permet de préserver la biodiversité, la faune et la flore déjà en déclin;
- utilité de conserver les zones boisées face aux défis climatiques (conversion du CO2 en oxygène, apport de fraîcheur lors des canicules de plus en plus fréquentes);
- volonté de conserver notre patrimoine naturel pour les générations futures;
- demande de dérogation pour pouvoir détruire l'habitat de plusieurs espèces protégées dont certaines en voie d'extinction;
- lien avec la demande d'établir un SOL en vue de planifier l'occupation du sol tenant compte des besoins des habitants, des espaces disponibles et leur composition, et de la protection des espaces naturels.

Gestion de l'eau (aléa d'inondation) :

- aberration environnementale : zone déclarée à bâtir par le plan de secteur en 1979, permis de bâtir octroyé en 2021 uniquement pour le nord du site avant les grandes inondations et avant la problématique des changements climatiques, et malgré la circulaire relative à la constructibilité en zone inondable de 2021 qui demande de ne

- PAS remblayer dans le lit majeur or le projet prévoit de remblayer dans la zone d'aléas d'inondation;
- projet de bétonisation aberrant dans une zone humide de Hamme-Mille;
- les parcelles sont situées en zone d'aléa d'inondation et ne sont pas adaptées à l'urbanisation; futures habitations confrontées à des désagréments dont on annonce des occurrences de plus en plus fréquentes;
- inquiétude quant à l'équilibre hydrologique dans le centre du village, notamment liée à la construction de parkings souterrains (risque de modifier l'équilibre de la zone humide et des anciens bâtiments - zone humide qui doit le rester);
- nécessité d'une étude indépendante sur les conséquences hydrologiques du projet, à l'initiative de la commune;
- changements hydrographiques qui pourraient avoir des conséquences néfastes sur les habitations existantes à proximité du projet;
- conserver les zones humides est indispensable au regard du dérèglement climatique, les construire aura des conséquences coûteuses en terme de gestion des inondations et sécheresses;
- cette zone humide offre une solution naturelle au changement climatique et peut éviter la construction de bassins d'orages et systèmes d'égouttage onéreux et beaucoup moins efficaces en cas d'inondations et de sécheresses à venir;
- impacts irréversibles sur l'artificialisation des zones humides de Hamme-Mille.

Aspects liés à la mobilité :

- augmentation des problèmes de circulation alors que la commune est déjà engorgée, les aménagements prévus ne seront probablement pas suffisants pour résoudre les soucis;
- nécessité d'assurer la fluidité du trafic;
- la voirie est structurante et va générer de l'insécurité et des nuisances pour les futurs habitants;
- les itinéraires cyclables devraient être en site propre plutôt qu'en espace partagé afin d'assurer la sécurité des cyclistes;
- absence de passage entre le Bloc D et les maisons vers la chaussée; un chemin risque de se créer par les habitants;
- les voiries périphériques au projet serviront de voies de contournement des deux ronds point, mais celles-ci ne sont pas adaptées à un tel trafic (référence aux problèmes de circulation actuels et aménagements existants jugés insuffisants, rue des Messes, Vieux Chemin de Louvain et rue Alfred Scheers);
- interrogations quant à l'impact du projet sur la sécurité pour les habitants (familles, enfants);
- propositions de différents schémas de circulations bloquant un éventuel trafic alternatif sur les voiries autour du projet (dispositifs, sens unique, mise en circulation locale, etc.);
- proposition de mise en place de différents sens unique afin d'éviter un trafic généré par un itinéraire bis, proposition également de passer la rue du Vieux Chemin de Louvain en circulation locale et de la rendre accessible uniquement aux modes de mobilité douce;
- il y a lieu d'éviter que le trafic des voies rapides à double bandes reliant l'autoroute E40 et E411 soit répercuté sur les rues résidentielles du village;
- des mesures peuvent être mises en œuvre à peu de frais, afin de réguler le trafic déjà conséquent aujourd'hui;
- donner une autre dimension au cœur de village en faisant obstacle à un trafic parasite et en favorisant la mobilité douce;
- souhait d'ajouter une ou 2 places de parking pour personnes PMR proches du centre Mille Move afin d'en faciliter l'accès;
- demande d'investiguer des marquages au sol ou panneaux afin de bien guider les cyclistes vers le rond-point et éviter trop de croisements avec des piétons;
- offre de transport en commun actuellement insuffisante et déjà saturée par rapport à la densité de population;
- densification du trafic et augmentation du nombre de véhicules individuels;
- suggestion de mise en service de bus vers Bruxelles selon la formule "conforto" via la E40;
- le projet va à l'encontre de l'urgence générale à repenser les modes de déplacement.

Nuisances liées au futur chantier :

- inquiétude des riverains en périphérie quant à la gestion de la circulation pendant le chantier, vu l'intensification du trafic liée aux déviations, notamment Vieux Chemin de Louvain;
- demande de bien veiller, pendant l'exécution des travaux, à ce que chargement et bruits soient gardés sous contrôle ; au vu de la longueur du chantier, nécessité de tenir compte des riverains;
- la rue des Messes n'est pas adaptée au charroi intense généré par les terrassements et constructions (camions, engins de chantier); inquiétudes quant aux dégâts générés aux habitations voisines et demande que le charroi se fasse par la chaussée de Louvain;
- construction des maisons de la rue des Messes : inquiétudes quant à cette zone marécageuse et à l'utilisation de pieux Franki ou autres qui pourraient causer de graves détériorations aux habitations existantes;

- demande du passage d'un expert pour un état des lieux préalable - les éventuels dégâts devant être assumés par l'auteur de projet.

Arguments non urbanistiques :

- les capacités d'accueil de la petite enfance sont déjà saturées; nécessité de répondre au besoin de capacité d'accueil des futurs habitants;
- questionnement du choix de développement d'urbanisation par rapport au manque d'emplois locaux;
- l'évolution du village présente des inconvénients mais n'offre pas les facilités et services d'une ville;
- questionnement sur une parcelle du projet qui serait privée et utilisée pour celui-ci;
- questionnement sur la politique d'aménagement, passée et actuelle, en terme densité permettant une rentabilité des espaces libres profitable aux promoteurs immobiliers;
- la nouvelle directive réduisant la TVA à 6 % en cas de reconstruction d'un immeuble sur l'emplacement d'une maison ancienne détruite permet de nouveaux projets peu encourageants en matière de spéculation;
- augmentation brutale du nombre d'habitants à Hamme-Mille;
- politique communale à court terme, plus il y aura d'habitants, plus les recettes financières communales seront avantagées; les futurs acquéreurs seront des personnes aisées, au vu des prix pratiqués pour l'achat d'un appartement neuf.

Les autorités ont-elles prévu le vieillissement progressif de ces nouveaux arrivants ?

A-t-on envisagé une offre de services divers, à prix raisonnables, destinés aux seniors dans un laps de temps plus ou moins court ?

- le porte-parole du promoteur indiquant que "ce projet constitue une belle entrée vers la Flandre" donne raison à Monsieur De Wever de présenter des listes N.VA aux électeurs du Brabant wallon; augmenter la population, augmenter le nombre d'automobiles et altérer la qualité de la vie;
- pour terminer, demande de modifier le slogan : "... une belle commune qui préserve son caractère rural".

A tout le moins, s'il est conservé, le compléter en ajoutant "à l'exclusion du village de Hamme-Mille".

Après avoir attendu jusqu'à douze heures cinq minutes, soit l'heure fixée pour la clôture de l'enquête, il a été constaté que le projet en question a donné lieu aux observations ou réclamations suivantes :

1. Courriers introduits pendant la durée de l'enquête publique d'urbanisme :

1.1. Un courrier électronique transmis au service urbanisme le 04 avril 2024, par un habitant de la rue Saint-Corneille à Hamme-Mille, libellé comme suit :

"Voici mes remarques :

- *L'aspect de ruralité de la commune de Beauvechain n'est pas respecté. La construction de 100 appartements ainsi que 30 maisons va augmenter drastiquement la concentration d'habitations.*
- *Cette concentration va donner une image de ville plutôt que de village. Si on compare au lotissement du Chabut qui lui conserve un cadre de vie rural, ce projet dénote par son urbanisation façon ville !*
- *Les problèmes de circulation ne vont que s'amplifier sur la commune qui est déjà engorgée. Les aménagements prévus ne seront pas probablement suffisants pour résoudre les soucis.*
- *La transformation d'un poumon de la commune en béton ! (voir vue aérienne de Google Map). Le site prévu par le projet est actuellement une zone boisée, il est important face aux défis climatiques de limiter la destruction de ces zones boisées qui permettent à la fois de convertir le CO2 en oxygène mais aussi d'apporter de la fraîcheur lors des canicules et fortes chaleurs que nous rencontrons de plus en plus régulièrement.*
- *Je pense que Beauvechain ne doit pas céder à la pression urbanistique bruxelloise et vendre ses terres à des investisseurs qui ne recherchent que le profit. La qualité de vie doit aujourd'hui être mise en avant face à l'urbanisation galopante et il faut ralentir celle-ci afin d'assurer un avenir à nos enfants. Pour rappel, la Belgique possède une densité de population au km² 3x plus importante que la France...*
- *La zone prévue est située en zone d'aléa d'inondation (voir extrait cartographique du Géoportail de la Wallonie).*
Il ne me paraît donc pas une bonne idée d'y installer des habitations qui seront confrontées à ces désagréments dont on annonce des occurrences plus fréquentes...
- *L'offre de transport en commun est déjà saturée à l'heure actuelle. Etant papa d'un enfant fréquentant une école de Wavre, je peux vous certifier que ma fille ne peut parfois même pas entrer dans le bus car celui-ci est rempli... Augmenter la densité de population ne va pas résorber le problème...*
- *Tel le groupement Ecolo l'a remarqué, la circulation venant de Beauvechain traverserait le site du projet, ce qui présente de gros soucis de sécurité et de nuisance pour les futurs habitants...*

- *Quels projets pour l'accueil des enfants, nous savons que les capacités d'accueil de la petite enfance est déjà saturée. Ce projet va sans aucun doute intéresser de jeunes couples et jeunes familles qui auront besoin de capacité d'accueil...*
- *Notre village n'est pas bien desservi en termes de transport en commun, comme le l'écrivait plus haut, la pression démographique de Bruxelles va sans aucun doute engendrer des déplacements Bruxelles<>Hamme-Mille. Il n'y a pas de transport en commun efficace pour se rendre dans la capitale, ce qui va engendrer un trafic plus dense encore et un recours à la voiture individuelle. Il faut noter que le tissu de la commune ne fournit pas beaucoup d'emplois et que la majorité des habitants de la commune en âge de travailler devra sortir de la commune pour gagner sa vie. C'est donc un mauvais choix de développement d'urbanisation...*
- *En termes de mobilité, je pense qu'il est nécessaire d'assurer la fluidité du trafic. Tant sur la N25 que sur les voiries avoisinantes. La qualité de l'aménagement en dépend ! Je pense qu'il est aujourd'hui faisable de simuler le trafic sur les différents axes en fonction du trafic actuel et du trafic engendré par ce nouveau complexe...*

Je vous remercie pour l'attention que vous porterez à mes remarques.

Nous avons choisi de nous installer dans la commune pour son caractère rural et sa taille modeste.

Les différents projets de ces dernières années qui font gonfler la commune ne nous plaisent pas.

Celui-ci est d'une taille non compatible avec l'image que nous avons de la commune.";

- 1.2. Un courrier postal daté du 07 avril 2024 et réceptionné par l'administration communale le 10 avril 2024, d'un couple d'habitants du chemin Saint-Roch à Hamme-Mille, libellé comme suit :

"Par la présente, nous entendons formuler des remarques dans le cadre de l'enquête publique citée en objet.

1. *Ces remarques concernent les incidences de ce projet sur la circulation locale dans les rues du centre de Hamme-Mille, et en particulier sur le Vieux Chemin de Louvain. Nous habitons sur le Chemin St-Roch, dont le seul accès s'effectue par le Vieux Chemin de Louvain, et nous possédons une maison située au 13 Vieux Chemin de Louvain, qui est occupée actuellement par des locataires.*
2. *Aujourd'hui, le Vieux Chemin de Louvain ainsi que la Rue Alfred Scheers servent, en début de matinée et en fin d'après-midi, et dans une moindre mesure aux autres heures du jour et de la nuit, comme raccourci entre la Chaussée de Louvain d'une part et, soit la Rue de Tourinnes, soit la Chaussée de Namur, d'autre part. Il est utilisé par les automobilistes qui cherchent à contourner les feux tricolores au centre de Hamme-Mille, afin d'éviter les files qui s'y produisent.
*Les aménagements qui ont été réalisés Vieux Chemin de Louvain ont réussi à ralentir le trafic aux heures de pointe, mais pas à mettre fin au ballet incessant de véhicules; et puis, en dehors des Heures de pointe, il y a toujours des conducteurs de passage qui slaloment bien trop vite dans cette rue.**
3. *Si ce projet en objet se réalise, la situation devra s'empirer considérablement. Ce seront soit un carrefour avec feux tricolores et un giratoire, soit à terme, deux giratoires, que ces automobilistes pourront tenter d'éviter en passant par les rues du village.*
4. *Nous rappelons que le Vieux Chemin de Louvain notamment est une rue uniquement résidentielle, qu'il s'agit d'une ruelle étroite et nous sommes dans une commune rurale, dont les autorités locales n'ont cessé de dire qu'il faut en préserver la qualité de vie et le caractère rural, y compris à Hamme-Mille.*
5. *Il ne peut être question que les rues du village puissent servir d'itinéraire bis pour une partie des milliers de véhicules qui transitent chaque jour par Hamme-Mille dont une part non négligeable circulent ainsi entre deux autoroutes majeures que sont la E40 et la E411 pour relier le Sud et le Nord-Est de la Belgique et au-delà. D'ailleurs, cet itinéraire entre les deux autoroutes comporte, sur presque toute sa longueur, des voies rapides aménagées, souvent avec deux fois deux voies, sauf entre Bossut et Hamme-Mille et dans la traversée de la forêt de Meerdael.
*Le trafic parasite concerne également la circulation passant par les rues du village pour contourner le carrefour de Hamme-Mille en se rendant de la Rue de Tourinnes à la Chaussée de Louvain, et vice versa.**
6. *Comme le précisait le Schéma Directeur pour le centre du Village de Hamme-Mille (Fiche 0.15):
*"(l)es mesures primordiales pour réguler le trafic doivent s'accompagner d'interventions visant**

à bloquer le trafic parasite dans la rue G. Marcelier et le Vieux Chemin de Louvain". Ces mesures devront être considérablement renforcées dans le cas où le projet en question se réalise".

- 7. Pour permettre d'atteindre l'objectif de rendre les rues du village à leurs habitants, tout en favorisant les modes de transports doux, il y a plusieurs solutions possibles.*
- 8. Une première (Schéma 1 en annexe) consisterait à créer deux sens uniques dans le Vieux Chemin de Louvain, face à face, qui se rejoignent au niveau de la Rue des Messes. Ainsi, sur le Vieux Chemin de Louvain, la circulation sera alors autorisée uniquement vers le sud, depuis le carrefour avec la rue Alfred Scheers jusqu'à la Rue des Messes. D'autre part, on circulerait uniquement vers le Nord depuis le carrefour avec la Rue de Tourinnes jusqu'à la Rue des Messes. Seraient uniquement autorisés à circuler dans les deux sens les vélos et autres modes de transport doux, et les piétons bien entendu. Ce schéma est complété par un sens unique vers le nord sur la Rue Gabriel Marcelier afin de bloquer le trafic cherchant à utiliser le parcours Vieux Chemin de Louvain/Rue des Messes-Rue Gabriel Marcelier pour rejoindre la Chaussée de Namur depuis la Chaussée de Louvain.*
- 9. Une alternative (Schéma 2 en annexe) consisterait à créer sur le Vieux Chemin de Louvain un sens unique uniquement vers le nord, depuis le carrefour avec la Rue des Messes jusqu'à la Rue Alfred Scheers, combiné avec un autre sens unique sur la Rue Gabriel Marcelier, permettant de circuler uniquement vers le sud depuis la Rue de Tourinnes vers la Chaussée de Namur.*
- 10. L'inconvénient de ces deux Schémas 1 et 2 est que, s'ils règlent le trafic parasite dans les deux sens entre les Chaussées de Louvain et de Namur, ils paraissent ne régler que dans un sens le trafic parasite entre la Rue de Tourinnes et la chaussée de Louvain. Car ce trafic parasite pourra, le soir (Schéma 1) ou le matin (Schéma 2), contourner le nouveau carrefour giratoire qui est Prévu en passant par le Vieux Chemin de Louvain, la Rue des Messes et la Rue Alfred Scheers.*
- 11. Il y a un schéma qui permettrait de faire obstacle à tous les trafics parasites dans ce secteur, (Schéma 3 en annexe) : Couper le Vieux Chemin de Louvain, sauf pour les modes de mobilité douce, à un endroit entre ses carrefours avec la Rue des Messes et la Rue Alfred Scheers. Nous sommes convaincus que si on devait poser la question aux habitants de ce secteur, ils seraient très favorables à cette solution qui leur rendrait, ainsi qu'à leurs enfants, une vie paisible incomparable avec celle qu'ils connaissent déjà malheureusement aujourd'hui, au prix de quelques contraintes de circulation assez mineures pour eux. Fort heureusement, la plupart des habitants se trouvant au nord de cette coupure se rendent au centre du village par la Chaussée de Louvain plutôt que de descendre par la chavée du Vieux Chemin de Louvain, et vice versa. Enfin ce schéma mettrait fin aussi au trafic, particulièrement dangereux qui contourne le carrefour de Hamme-Mille, matin et soir, en passant côté nord par la Rue de Valduc et la chavée du Vieux Chemin de Louvain, plutôt que par la Rue Alfred Scheers. Là aussi, les rues seraient rendues aux habitants.*
- 12. Nous précisons que les mesures indiquées ci-dessus ne visent en aucun cas à transférer les trafics parasites d'une rue à une autre mais bien d'y faire obstacle. Tous les schémas évoqués profiteront autant aux habitants du Vieux Chemin de Louvain qu'à ceux de la rue des Messes, de la Rue Alfred Scheers ou encore de la rue Gabriel Marcelier, et permettront surtout de donner une autre dimension à la notion de coeur de village de Hamme-Mille dans son ensemble.*
- 13. Combien sont les villes et villages qui ont déjà adopté, en Belgique et ailleurs, des mises en sens unique coordonnées afin de réguler les trafics de transit parasites. Hamme-Mille en a déjà un besoin urgent. Nous notons que la possibilité de mise en sens unique de certaines voies était déjà évoquée dans le Schéma Directeur cité ci-dessus ainsi la mise en circulation locale de certains tronçons. Il est précisé dans le Schéma Directeur que "cette option doit faire l'objet d'une étude approfondie".*
- 14. Nous terminerons en signalant que chacune de ces mesures pourrait être mise en œuvre à peu de frais, aucune n'impliquant de travaux majeurs.";*

(Annexés : extraits cartographiques de la fiche PCDR 0.15 - Schéma directeur pour le centre du village de Hamme-Mille);

- 1.3. Un courrier électronique transmis au service urbanisme le 14 avril 2024, par deux représentants du Centre médical "Mille-Move", sis Chaussée de Louvain, 21 à Hamme-Mille, libellé comme suit :
*"Nous voudrions demander à ce qu'une ou 2 places de parking pour personnes PMR soient prévues proche du centre. Une fois que le rond-point sera là, il n'y aura plus les 3 places de parking actuelles devant le centre.
Voir cercle jaune sur la photo. Est-ce possible de faire ce changement aux plans ?
Quelles démarches dois-je prendre pour faire cette demande autre que ce courriel ?
Je parle de 2 places dans le cas où un des voisins aurait un handicap et utiliserait quasiment en permanence une place de ce type. Je ne sais pas si c'est le cas aujourd'hui. L'idée serait de veiller à ce que les PMR puissent accéder au centre facilement.";*
- 1.4. Un courrier postal daté du 10 avril 2024 et réceptionné par l'administration communale le 16 avril 2024, d'une habitante de la rue de Tourinnes à Hamme-Mille, libellé comme suit :
*"Dans le cadre de l'enquête publique concernant le grand projet immobilier prévu au carrefour de Hamme-Mille, je voudrais vous adresser quelques remarques.
Je sais que les règles en vigueur en Wallonie sont de favoriser la concentration de l'habitat plutôt que la dispersion.
A Hamme-Mille, nous avons subi les deux formules :*
- dans un premier temps, les lotissements périphériques se sont succédés et ont grignoté, même avalé, des hectares de terres agricoles et de campagnes;*
 - aujourd'hui, les rares espaces libres permettent d'empiler les habitants afin d'atteindre une rentabilité maximale pour les promoteurs immobiliers de tous poils.*
- La nouvelle directive réduisant la TVA à 6 % en cas de reconstruction d'un immeuble sur l'emplacement d'une maison ancienne détruite, nous annonce de nouveaux projets peu encourageants en matière de spéculation.
L'autorisation de réalisation de ces vastes lotissements très denses m'amène à exprimer quelques réflexions :*
- 1. cette politique communale me paraît être une politique à court terme. C'est vrai que plus il y aura d'habitants, plus les recettes financières communales seront avantagées d'autant plus que les futurs acquéreurs seront des personnes aisées, au vu des prix pratiqués pour l'achat d'un appartement neuf.
Les autorités ont-elles prévu le vieillissement progressif de ces nouveaux arrivants ?
A-t-on envisagé une offre de services divers, à prix raisonnables, destinés aux seniors dans un laps de temps plus ou moins court ?*
 - 2. lors de la réunion d'information, le porte-parole du promoteur, après avoir énuméré les "nombreuses qualités de son projet"!! lui a trouvé un autre avantage "ce projet constitue une belle entrée vers la Flandre» (sic!).
Monsieur De Wever a donc bien raison de présenter des listes N. V.A aux électeurs du Brabant wallon; sa moisson sera de plus en plus abondante au fil des ans. Il fait un beau pari sur l'avenir.*
 - 3. augmenter la population dans des proportions aussi importantes a pour conséquence immédiate d'augmenter le nombre d'automobiles dans des proportions tout aussi importantes et d'altérer la qualité de la vie.
J'ose espérer que vous vous efforcerez d'obtenir des transports en commun dignes de ce nom.
Ne pourrait-on pas envisager, à tout le moins, la mise en service de bus vers Bruxelles selon la formule "conforto" via la E40, jusqu'à la station métro des cliniques St Luc ou mieux, jusqu'au métro Montgomey.
Prévoir un arrêt à Blanden-Haasrode favoriserait sans doute l'obtention des autorisations de circuler sur les tronçons autoroutiers de Flandre.*
 - 4. pour terminer, je vous demande de modifier votre slogan "... une belle commune qui préserve son caractère rural". A tout le moins, si vous le conservez, complétez-le en ajoutant "à l'exclusion du village de Hamme-Mille."
Vous aurez compris que je ne me réjouis absolument pas du nouveau visage qu'offre progressivement mon village natal. Ce n'est plus un village; son évolution présente pas mal d'inconvénients mais elle n'offre aucune des facilités et des services de la ville.";*
- 1.5. Un courrier électronique transmis au service urbanisme le 26 avril 2024, par une habitante de la rue de l'Eglise Saint Sulpice à Beauvechain, libellé comme suit :
"Par la présente, je vous fais part de mon inquiétude concernant les projets à Beauvechain et en

particulier le projet Equilis dont il est question ici.

Chaque année nous découvrons avec plus d'acuité les effets du réchauffement climatique qui vont en s'accroissant. Les inondations de juillet 2021 en sont la preuve.

Le projet Equilis va être construit sur une zone humide, et c'est tout à fait inacceptable. Les zones humides sont considérées comme devant absolument être conservées; elles sont en effet indispensables à la fois pour stocker l'eau qui arrive en surplus mais également pour recharger les nappes phréatiques lors des épisodes de sécheresse. Elles nous permettent d'être résilients par rapport au dérèglement climatique.

Les zones humides sont également très riches en biodiversité et donc doublement précieuses en regard des menaces à notre environnement. En effet, vous n'êtes pas sans savoir qu'un deuxième défi se présente à nous : l'effondrement des espèces. Faune et flore sont en déclin rapide. Pour les seuls oiseaux, on estime qu'en 40 ans la population a diminué d'un quart. Les raisons sont multiples : réchauffement climatique, agriculture intensive mais également disparition des habitats.

Une fois les zones humides construites, on ne pourra plus revenir en arrière. Il faudra gérer les conséquences coûteuses des inondations ou sécheresses à venir. De même, une fois les espèces disparues - je pense en particulier à la grenouille rousse et au hérisson d'Europe en danger d'extinction et dont la destruction est envisagée dans ce projet mais également à toutes les espèces d'oiseaux, de chauves-souris et d'invertébrés qui sont vouées à disparaître lors de la construction de ce complexe - elles le seront pour toujours.

L'emplacement de ce projet ainsi que la taille démesurée de celui-ci me semblent dommageable et même si ce lieu a été déclaré terrain à bâtir en son temps, il ne correspond plus aux contraintes environnementales que nous connaissons aujourd'hui. Les coûts émotionnels et économiques des prochaines inondations seront pires que celles que nous avons déjà vécues. J'en appelle à votre responsabilité pour préserver cette zone humide voire d'en aménager d'autres.

Notre patrimoine naturel est précieux et de plus en plus fragile. Il y a lieu de l'utiliser avec parcimonie en mesurant bien ce que nous acceptons de perdre - souvent irrémédiablement - pour quel bénéfice et au profit de qui en gardant à l'esprit que les générations futures - nos enfants, nos petits-enfants - ne doivent pas être lésés.

Plusieurs associations ont proposé que soit établi un "SOL" au sein de la commune. Autrement dit que l'on planifie l'occupation du sol en tenant compte à la fois des besoins des habitants mais aussi des espaces disponibles, de la composition de ceux-ci et de la nécessaire protection de nos espaces naturels source à la fois de bien-être physique et mental mais également piliers de notre résilience au dérèglement climatique et protection contre les inondations récurrentes à venir.

Celui-ci devrait être élaboré préalablement à l'octroi d'un éventuel permis pour le projet Equilis et pour tous les projets à venir.

J'ose espérer que vous serez à l'écoute des inquiétudes et des demandes des habitants de notre commune afin que celle-ci reste un village où il fait bon vivre, en sécurité face aux aléas du climat et où le bien commun est garanti.";

- 1.6. Un courrier électronique transmis au service urbanisme le 27 avril 2024, par une thérapeute du Centremergences, sis Vieux Chemin de Louvain, 53 à Hamme-Mille, non habitante de la commune de Beauvechain, libellé comme suit :

"Je me sens particulièrement concernée étant donné que cela fait 5 ans que je travaille à CentrEmergences Hamme-Mille et que mon intérêt premier était que c'était un centre plus "rural" et de proximité.

Ce projet n'est pas cohérent et détruirait la ruralité du village.

Ceci est un projet de bétonisation aberrant dans une zone humide de Hamme-Mille.

Aberration environnementale : Zone déclarée à bâtir par le plan de secteur en 1979, permis de bâtir octroyé en 2021, uniquement pour le nord du site :

- Avant les grandes inondations et avant la problématique des changements climatiques,
- Malgré la circulaire relative à la constructibilité en zone inondable de 2021 qui demande de ne PAS remblayer dans le lit majeur or le projet prévoit de remblayer dans la zone d'aléas d'inondation),
- Demande de dérogation pour pouvoir détruire l'habitat de plusieurs espèces protégées dont certaines en voie d'extinction.

Aberration urbanistique : absence de vision globale du développement urbanistique.

Je demande à la Commune :

- d'élaborer un SOL* pour encadrer le développement urbanistique du centre de Hamme-Mille,

- préalablement à l'octroi d'un éventuel permis;*
- *une réduction de la densité, une limitation des gabarits, la suppression des remblais en se référant au Schéma de Développement communal et au Règlement d'Urbanisme en vigueur.*
- Je vous prie de prendre note de ce mail et d'en tenir compte."* ;
- 1.7. Un courrier électronique transmis au service urbanisme le 27 avril 2024, par un habitant de Wavre, libellé comme suit :
- "En lien avec le projet d'artificialisation de zones humides de Hamme-Mille, je vous demande de bien vouloir considérer mon inquiétude quant aux impacts irréversibles d'un tel projet. Il me semble primordial d'élaborer un SOL pour encadrer le développement urbanistique du centre de Hamme-Mille, préalablement à l'octroi d'un éventuel permis et d'appliquer une réduction de la densité, une limitation des gabarits, la suppression des remblais en se référant au Schéma de Développement communal et au Règlement d'Urbanisme en vigueur. Et dans l'état, je m'oppose donc à ce projet."*;
- 1.8. Un courrier électronique transmis au service urbanisme le 28 avril 2024, par Madame [REDACTED] [REDACTED] guide naturaliste et membre du Conseil d'administration des Amis du Parc de la Dyle, libellé comme suit :
- "Je réagis très négativement contre ce projet et demande de le réétudier complètement car il constitue une bétonisation aberrante dans une des dernières zones humides de la Commune et la modification profonde du cœur de ce village rural au bord d'une forêt remarquable avec des immeubles à étages et une augmentation de 12% de la population. Ce terrain a été déclaré zone à bâtir en 1971, bien avant le changement climatique et les inondations. En tant que guide naturaliste, je comprends à quel point cette zone humide offre une solution naturelle au changement climatique et peut éviter la construction de bassins d'orages et systèmes d'égouttages onéreux et beaucoup moins efficaces en cas d'inondations et de sécheresses à venir. Je demande à la Commune :*
- 1. D'élaborer un schéma d'orientation local SOL au préalable pour encadrer un projet urbanistique dans le centre de Hamme-Mille.*
 - 2. La réduction de la densité, limitation des gabarits, suppression des remblais en se référant au règlement d'urbanisme et schéma de développement communal."*;
- 1.9. Un courrier électronique transmis au service urbanisme le 28 avril 2024, par un habitant de Bossut-Gottechain (commune de Grez-Doiceau), libellé comme suit :
- "Je réagis très négativement à ce projet et demande de le réétudier complètement. Je demande à la Commune de Beauvechain :*
- 1. D'élaborer un schéma d'orientation local SOL au préalable pour encadrer un projet urbanistique dans le centre de Hamme-Mille.*
 - 2. La limitation des gabarits, suppression des remblais en se référant au règlement d'urbanisme et schéma de développement communal."*;
- 1.10. Un courrier électronique transmis au service urbanisme le 30 avril 2024, par la coordinatrice du Centremergences, sis Vieux Chemin de Louvain, 53 à Hamme-Mille, libellé comme suit :
- "Je suis contre ce projet en l'état. Il faut le réétudier complètement car il s'agit dans une des dernières zones humides de la Commune et la modification profonde du cœur de ce village rural au bord d'une forêt remarquable avec des immeubles à étages et une augmentation de 12% de la population. Aberration environnementale : Zone déclarée à bâtir par le plan de secteur en 1979, permis de bâtir octroyé en 2021, uniquement pour le nord du site :*
- *Avant les grandes inondations et avant la problématique des changements climatiques,*
 - *Malgré la circulaire relative à la constructibilité en zone inondable de 2021 qui demande de ne PAS remblayer dans le lit majeur or le projet prévoit de remblayer dans la zone d'aléas d'inondation),*
 - *Demande de dérogation pour pouvoir détruire l'habitat de plusieurs espèces protégées dont certaines en voie d'extinction.*
- Aberration urbanistique : absence de vision globale du développement urbanistique. Je demande à la Commune :*
- *d'élaborer un SOL* pour encadrer le développement urbanistique du centre de Hamme-Mille, préalablement à l'octroi d'un éventuel permis;*

- une réduction de la densité, une limitation des gabarits, la suppression des remblais en se référant au Schéma de Développement communal et au Règlement d'Urbanisme en vigueur. Ce projet amènerait une augmentation brutale du nombre d'habitants à Hamme-Mille";
- 1.11. Un courrier électronique transmis au service urbanisme le 30 avril 2024, par une habitante du Vieux Chemin de Louvain à Hamme-Mille, libellé comme suit :
- "Je suis contre ce projet en l'état.
Il faut le réétudier complètement car il s'agit dans une des dernières zones humides de la Commune et la modification profonde du cœur de ce village rural au bord d'une forêt remarquable avec des immeubles à étages et une augmentation de 12% de la population.
Aberration environnementale : Zone déclarée à bâtir par le plan de secteur en 1979, permis de bâtir octroyé en 2021, uniquement pour le nord du site :*
- *Avant les grandes inondations et avant la problématique des changements climatiques,*
 - *Malgré la circulaire relative à la constructibilité en zone inondable de 2021 qui demande de ne PAS remblayer dans le lit majeur or le projet prévoit de remblayer dans la zone d'aléas d'inondation),*
 - *Demande de dérogation pour pouvoir détruire l'habitat de plusieurs espèces protégées dont certaines en voie d'extinction.*
- Aberration urbanistique : absence de vision globale du développement urbanistique.
Je demande à la Commune :*
- *d'élaborer un SOL* pour encadrer le développement urbanistique du centre de Hamme-Mille, préalablement à l'octroi d'un éventuel permis;*
 - *une réduction de la densité, une limitation des gabarits, la suppression des remblais en se référant au Schéma de Développement communal et au Règlement d'Urbanisme en vigueur. Ce projet amènerait une augmentation brutale du nombre d'habitants à Hamme-Mille";*
- 1.12. Un courrier électronique transmis au service urbanisme le 30 avril 2024, par un couple d'habitants du Vieux Chemin de Louvain à Hamme-Mille, libellé comme suit :
- "Suite au document "Enquête publique" reçu par recommandé et daté du 19 mars dernier, nous souhaiterions vous soumettre quelques petites interrogations.
Nous avons pris connaissance des différents projets que vous allez effectuer dans notre commune de Hamme-Mille, nous habitons Vieux chemin de Louvain, ZONE 30 km/h .
Notre rue est déjà très fréquentée le matin et fin de journée (raccourci pour éviter le carrefour !!). PERSONNE ne respecte les 30 km/h !
Lors des travaux prévus Rue des messes et plus particulièrement lors de la construction du carrefour giratoire de la chaussée de Louvain, la densité du trafic sera encore plus intense pendant toute la durée des travaux voire au-delà (aller et retour vers Tourinnes-la-Grosse, Beauvechain, La Bruyère, voire Nodebais).
Qu'avez-vous prévu comme déviation ? Allons-nous devoir subir, Vieux chemin de Louvain (zone 30), toute cette circulation ?";*
- 1.13. Un courrier électronique transmis au service urbanisme le 30 avril 2024, par un habitant du Vieux Chemin de Louvain à Hamme-Mille, libellé comme suit :
- "Je suis contre ce projet en l'état.
Il faut le réétudier complètement car il s'agit dans une des dernières zones humides de la Commune et la modification profonde du cœur de ce village rural au bord d'une forêt remarquable avec des immeubles à étages et une augmentation de 12% de la population.
Aberration environnementale : Zone déclarée à bâtir par le plan de secteur en 1979, permis de bâtir octroyé en 2021, uniquement pour le nord du site :*
- *Avant les grandes inondations et avant la problématique des changements climatiques,*
 - *Malgré la circulaire relative à la constructibilité en zone inondable de 2021 qui demande de ne PAS remblayer dans le lit majeur or le projet prévoit de remblayer dans la zone d'aléas d'inondation),*
 - *Demande de dérogation pour pouvoir détruire l'habitat de plusieurs espèces protégées dont certaines en voie d'extinction.*
- Aberration urbanistique : absence de vision globale du développement urbanistique.
Je demande à la Commune :*
- *d'élaborer un SOL* pour encadrer le développement urbanistique du centre de Hamme-Mille, préalablement à l'octroi d'un éventuel permis;*

- *une réduction de la densité, une limitation des gabarits, la suppression des remblais en se référant au Schéma de Développement communal et au Règlement d'Urbanisme en vigueur. Ce projet amènerait une augmentation brutale du nombre d'habitants à Hamme-Mille";*
- 1.14. Un courrier électronique transmis au service urbanisme le 03 mai 2024, par un couple d'habitants de la rue Auguste Goemans à Hamme-Mille, libellé comme suit :
- "Par la présente, nous souhaitons réagir au projet "LUDAPHAR-EQUILIS-TAMET". En tant que propriétaire de plusieurs bâtiments anciens proches du projet, nous nous tracassons de l'équilibre hydrologique que le projet impactera dans le centre du village. Hamme-Mille est une zone humide; elle doit le rester : ni plus ni moins. Tout changement impacterait l'équilibre des anciens bâtiments. Nous ne pouvons croire qu'un projet de construction incluant des parkings souterrains sur une telle zone ne modifiera pas cet équilibre, et nous nous en inquiétons. Nous souhaitons donc une étude totalement indépendante sur les conséquences hydrologiques aux alentours du projet, et ses conséquences sur les bâtiments, demandée par la Commune. Enfin, il est évident que nous considérons que l'ampleur du projet est démesurée et inappropriée par rapport au centre de Hamme-Mille et par rapport à l'aspect rural que la Commune de Beauvechain dit défendre.";*
- 1.15. Un courrier électronique transmis au service urbanisme le 03 mai 2024, par une habitante de Berchem Sainte-Agathe libellé comme suit :
- "Je tiens à vous informer que je soutiens la demande de l'ASBL Citoyens1320 quant à la pause et l'évaluation du projet Equilis / Tamet à Hamme-Mille. Je vous prie d'écouter les citoyen.ne.s.";*
- 1.16. Un courrier déposé au service urbanisme le 03 mai 2024, par un couple d'habitants de la rue des Messes à Hamme-Mille, libellé comme suit :
- "En tant que propriétaires et riverains en face du projet, demeurant rue des Messes, 22 à 1320 Hamme-Mille, nous vous faisons parvenir nos remarques et réflexions.*
1. *La rue des Messes n'est pas une rue qui peut supporter un charroi intense de camions et autres engins de chantier utilisés pour les terrassements et constructions. Cela pourrait avoir de graves conséquences comme la détérioration et des dégâts aux maisons en face des travaux. Nous demandons donc que le charroi se fasse par la chaussée de Louvain et nous par la rue des Messes.*
 2. *Notre crainte se situe aussi aux modes de construction qui seront adoptées pour les maisons en face de chez nous. Il s'agit en effet d'une zone très marécageuse qui nécessiterait éventuellement l'utilisation de pieux Franki ou autres, ce qui pourrait causer de graves détériorations à notre habitation. 'est pourquoi nous demandons, avant le début des travaux, le passage d'un expert de la société pour faire un état des lieux de notre maison, vu les éventuels dégâts provoqués par les travaux et qui devraient alors être assumés par l'auteur du projet.*
 3. *Un tel lotissement pourrait provoquer des changements hydrographiques ayant des conséquences néfastes pour nos maisons.*
- Nous vous demandons de bien vouloir examiner et tenir compte de nos remarques afin de garantir le bien-être et la sérénité des riverains. Nous espérons aussi une réponse de votre part.";*
- 1.17. Un courrier électronique transmis au service urbanisme le 03 mai 2024, par un habitant de la rue Saint-Corneille de Hamme-Mille, libellé comme suit :
- "Je suis très inquiet de la destruction d'un espace naturel préservé jusqu'ici au cœur de Hamme-Mille au profit d'une urbanisation toujours plus intense de mon village. Cela me semble aller à l'encontre de l'urgence générale à préserver la nature (faune et flore), à réduire l'artificialisation des sols, à repenser les modes de déplacements. J'aligne ma position sur celle de Les Amis du Parc de la Dyle asbl à ce sujet. Je vous remercie de me compter au nombre des personnes qui ne voient pas ce projet comme un plus pour mon village.";*
- 1.18. Un courrier électronique transmis au service urbanisme le 03 mai 2024, par un couple d'habitants de la rue du Prince à Hamme-Mille, libellé comme suit :
- "Notre préoccupation porte sur l'impact mesuré ou non du trafic sur le vieux chemin de Louvain déjà utilisé en masse pour éviter les feux au carrefour de Hamme -Mille... malgré une zone à 30 km/h et des "chicanes/bacs à fleurs" mises en place aujourd'hui, de nombreux usagers y roulent vite*

aux heures de trafic et n'hésitent pas à monter sur les trottoirs Pour ne pas devoir céder le passage

...

Cette rue est une petite rue de village avec de nombreuses familles et enfants ...

Quel sera l'impact à l'avenir suite à ce projet ? Aggravé ?

Quelles mesures pour y préserver une vie de village sécurisée ?

Merci de prendre aussi en considération le voisinage de ce projet pour les habitants qui y vivent depuis des années...";

- 1.19. Un courrier électronique transmis au service urbanisme le 04 mai 2024, par une famille habitant la chaussée de Louvain à Hamme-Mille, libellé comme suit :

"Au nom de la famille, résidents Chaussée de Louvain à Hamme Mille, je tiens à communiquer que le projet en question change totalement la vocation rurale d'une commune comme celle de Hamme Mille et cela aggrave encore plus certains problèmes dont la solution est devenue prioritaire pour la commune : mobilité, élimination des déchets, manque de rues piétonnes et de pistes cyclables, impact encore plus important sur les rares lignes de transports en commun, circulation des poids lourds devenue insoutenable, construction imminente de deux ronds-points dans l'espace de quelques mètres et jugés injustifiés, disparition d'un espace vert qui représente une oasis pour la Commune, forte pression sur un quartier historique de la région, etc.

Depuis que nous avons déménagé à Hamme Mille et acheté la propriété et le jardin, le paysage urbain a radicalement changé et cela se reflète dans les nombreux projets d'urbanisme réalisés et en cours de construction. L'un des engagements pris avec les anciens propriétaires de notre habitation, avait été de préserver les arbres du jardin : voir les ravages perpétrés dans les zones concomitantes, il est douloureux et sans possibilité de recours.

Pour ces raisons, la famille demande au Collège Communal de Beauvechain que le projet soit revu et, sans l'éliminer de son programme, soit réduit en taille, considérant que le bien-être des habitants de Hamme Mille ne passe pas par la construction agressive.

Nous comptons sur votre compréhension et nous attendons le résultat de l'enquête publique.";

- 1.20. Un courrier électronique transmis au service urbanisme le 04 mai 2024, par un habitant de la rue de Valduc à Hamme-Mille, libellé comme suit :

"Tamet, un projet d'une ampleur qui donne lieu à de profonds clivages et à un sentiment d'inconfort et de saturation qui doit être pris en compte.

Il est normal et légitime de vouloir mettre à profit un terrain en friche et de vouloir le valoriser en répondant à une demande en habitations. Il n'est par ailleurs pas question ici de refuser le changement dans une attitude passéiste.

Il n'est pas question non plus de vouloir rentrer dans une controverse sur le caractère bien-fondé et utile de la densification sur le moyen et long terme.

Un premier projet fut présenté il y a quelques années et comportait des aspects positifs. Il ne fut pas accepté pour diverses raisons. Force est de constater que le projet sous sa forme actuelle donne lieu à de nouvelles critiques et à un clivage profond au niveau de la population. Une impression de saturation s'installe déjà à ce stade par rapport à l'ampleur du projet.

L'ampleur du projet est remise en cause, en particulier la taille, la capacité et la disposition des 5 bâtiments les plus imposants mais aussi l'effet d'augmentation de la population et ses effets induits sur la mobilité dans un village qui souffre déjà à ce niveau de sa localisation. Ceci associé au développement des zones commerciales au sein mais aussi à proximité du site, conduira à une intensification du trafic. Ce problème est bien connu et le projet de rond-point important situé au centre du village qui avait pour but de le résoudre ne suffira sans doute plus et conduira à une situation d'impasse.

D'autres aspects et leurs impacts sur la vie et l'environnement du village sont largement débattus et le but n'est pas de les évoquer ici. Dans la grande majorité, les arguments font sens et méritent d'être pris en compte.

Ces aspects doivent être considérés de même que le clivage profond que le projet induit et qui représente à lui seul une source d'inconfort et de désagrément. Il ne présage rien de bon et n'est pas souhaitable pour la suite.

Les communications en sens divers à ce stade ne suffiront pas à régler la question et il serait illusoire de penser que le sentiment actuel disparaîtra de lui seul une fois ce dossier mis en œuvre. Par conséquent, il serait judicieux de réduire de façon raisonnable les ambitions du projet et par là-même, les incidences sur le village et son environnement. Ce serait probablement aussi de nature à apaiser les sentiments de la population et rassembler les opinions pour permettre un déroulement

plus serein et normal du projet.

Vous remerciant de l'attention accordée à mes observations, veuillez recevoir mes salutations distinguées.";

- 1.21. Un courrier électronique transmis au service urbanisme le 05 mai 2024, par une habitante de la rue Les Claines à Hamme-Mille, libellé comme suit :

"Je me permets de vous faire part de mon inquiétude par rapport au nouveau projet de construction d'un ensemble mixte et parkings et la création d'un rond-point sur des parcelles de terrain situées entre la chaussée de Louvain et la rue des Messes. En effet, cette immense construction, qui s'ajoute aux constructions déjà réalisées ou en cours, vont dénaturer complètement le caractère champêtre et paisible des lieux. Ils vont entraîner une augmentation considérable de la circulation dans la zone, qui est déjà très importante durant les heures de pointe. Je constate que de plus en plus d'arbres sont abattus et qu'ils sont remplacés par des habitations, des surfaces macadamisées et/ou bétonnées. Où l'eau va-t-elle s'écouler ? Les pluies sont en augmentation significative en raison des changements climatiques. Avez-vous prévu des bassins d'orage ? Cette zone est spongieuse (anciens marécages à certains endroits), l'eau ne pourra plus s'écouler correctement. Avez-vous prévu des avaloirs et suivront-ils lors des fortes pluies. Est-ce que la commune prévoit un dédommagement s'il y a des dégâts causés par des inondations qui ne peuvent plus être absorbées par les sols, suite aux constructions massives complètement délirantes ? Je vous rappelle qu'on est à une époque où l'on parle de plus en plus de décarbonisation et de réduction du réchauffement climatique.

Quelle est la limite fixée par la commune face à l'appétit sans limites et sans scrupules des promoteurs immobiliers, qui considèrent la zone comme un nouvel Eldorado ?

Par le présent mail, je m'oppose au projet immobilier complètement disproportionné par rapport à l'endroit.";

- 1.22. Un courrier électronique transmis au service urbanisme le 05 mai 2024, par un habitant de la rue de la Source, à Tourinnes-la-Grosse, libellé comme suit (lettre type n° 1) :

"Nous sommes tous de Beauvechain et avons 1 point commun : nous aimons notre village où il fait bon vivre ! Mais un projet immobilier d'envergure sur Hamme-Mille, s'il est réalisé dans toute son ampleur, va affecter notre quotidien à tous, en phase de chantier (5 ans), comme en phase d'exploitation, à vie !

Résumons-le : sur une zone de grand intérêt biologique où nichent des espèces protégées, poumon vert d'Hamme-Mille et propriété d'une famille largement appréciée vis-à-vis de laquelle les attentes sont évidentes au vu de l'engagement politique d'un de ses membres, une société immobilière importante, Equilis (groupe Mestdagh), à laquelle elle a fait appel, envisage de construire 5 immeubles aux dimensions impressionnantes (jusqu'à 18 m de haut), 100 appartements, 30 maison au N, au S et à l'O de la zoné, du commerce et quantité de parkings souterrains et en surface. Tous projets immobiliers confondus connus et à venir, cela représente une augmentation de 33% de la population sur Hamme-centre et plus ou moins 2 000 déplacements supplémentaires journaliers. Résultats ? Les routes secondaires seront inévitablement saturées et des dysfonctionnements, prévisibles aux nouveaux carrefours (rue des Messes, rue Goemans) et rond-point ! Les maisons anciennes à proximité du site, face à des constructions formatées, vont être dévalorisées, à coup sûr !

L'histoire locale nous raconte que le site a servi de décharge pendant plus de 20 ans. Toute cette zone pourra-t-elle être dépolluée comme il conviendrait pour éviter tout problème de santé publique ?

Nous avons tous vécu l'épisode douloureux des inondations de juillet 2021.

Hamme-Mille n'a pas été épargnée. La proximité du site s'est retrouvée sous eau et, en tout état de cause, celui-ci est repris en zone d'aléa d'inondation : les mesures proposées pour les endiguer sur le site concerné dérogent gravement par rapport aux outils d'urbanisme de référence.

Déroger ? Oui, ce projet déroge en plus de 20 points au Guide Communal d'Urbanisme (GCU), au Schéma de développement communal (SDC) voire même au CoDT.

Un aperçu : densité, abattage d'arbres, dérogation à la Loi sur la Conservation de la Nature, constructions en zone inondable, volumétrie, gabarits, matériaux, modification des reliefs, zone archéologique sensible, etc.

Nous ne voulons pas que les intérêts des promoteurs prennent le dessus par rapport aux intérêts légitimes des riverains.

Nous ne voulons pas que d'éventuels écarts et dérogations créent des précédents fâcheux qui

deviendraient la nouvelle "norme" de référence pour le village de Hamme-Mille, raison pour laquelle nous demandons, que, comme c'est le cas dans de nombreuses communes du Brabant wallon, un Schéma d'Orientation Local soit élaboré pour le centre de Hamme-Mille et y devienne le cadre urbanistique indicatif de référence.

Nous ne voulons pas que la ville s'invite à la campagne !

Nous souhaitons que la Commune nous entende et joue son rôle de relais de la population auprès de ceux qui avancent sur des projets qui menacent à ce point l'identité de nos villages et veulent de la rentabilité sur investissement, à tout prix !

Pour toutes ces raisons, nous demandons aux autorités communales d'analyser le dossier avec toute la conscience et l'intelligence requise, dans le respect de leurs engagements pris en début de mandature, dans le souci de préserver le caractère rural de tous les villages de l'entité.

Il faut du logement, certes, pour nos jeunes, pour nos aînés mais des solutions moins excessives existent et il est du devoir des édiles locaux de les envisager !

À l'aube des élections fédérales et communales, nous demandons à nos responsables locaux de mesurer les décisions qui s'imposent et de se prononcer en faveur de l'esprit de village, partout dans l'entité de Beauvechain.

Merci de nous avoir lus !

Un citoyen inquiet pour l'avenir de son village";

- 1.23. Un courrier électronique transmis au service urbanisme le 05 mai 2024, par une habitante de la rue des Frênes, à Hamme-Mille, libellé comme suit :

"Concernant le projet sous référence j'ai des observations et je demande à la commune :

1. d'élaborer un SOL pour encadrer le développement urbanistique du centre de Hamme-Mille, préalablement à l'octroi d'un éventuel permis;
2. une réduction de la densité, une limitation des gabarits, la suppression des remblais en se référant au Schéma de Développement communal et au Règlement d'Urbanisme en vigueur.";

- 1.24. Un courrier électronique transmis au service urbanisme le 05 mai 2024, par une habitante de la rue des Messes à Hamme-Mille, libellé comme suit :

"En tant que riveraine du projet, j'habite au numéro 7 de la rue des Messes, je souhaite exprimer, par le biais de cette lettre, mes réclamations, observations et suggestions dans le cadre de l'Enquête publique relative à la demande de permis de la société Tamet sa.

J'approuve complètement le texte ci-joint sur chacun des points relevés et des solutions proposées."

En annexe : lettre type libellée comme suit (lettre type n° 2) :

"En tant que riverains du projet, nous souhaitons exprimer, par le biais de cette lettre, nos réclamations, observations et suggestions dans le cadre de l'Enquête publique relative à la demande de permis de la société Tamet sa.

CADRE DE VIE ET MOBILITÉ

REF 1.3 - Plan de contexte - Situation projetée

Afin de préserver l'intimité des habitations existantes de la rue des Messes (n°5, 7, 9) adjacentes au projet, nous demandons un recul de la zone d'immersion temporaire (voir zone orange). Nous observons que les nouvelles constructions prévues dans la rue des Messes (clos des Messes) bénéficient d'un avantage significatif à ce niveau (voir zone entourée de bleu). Il est évident qu'à cet endroit, le projet ne tient pas compte du vis-à-vis imposé aux habitants des trois habitations précitées, déjà fortement impactées par la nouvelle voirie.

Situation projetée prévue

Ci-dessous : notre demande d'adaptation de la zone tampon permettant la plantation et/ou la préservation d'une série d'arbres de haute tige (écran vert).

En orange, demande de recul de la zone tampon au profit d'arbres de haute tige (voir extraits cartographiques).

Nous demandons également qu'une attention particulière soit portée pour limiter l'éclairage public le long de la voirie à celle-ci uniquement, sans éclairer les terrains et les façades arrières des maisons existantes à l'ouest de la rue des Messes (n°5, 7, 9...).

REF 3.10 - Plan de délimitation des voiries :

À la jonction entre la nouvelle voirie et la rue des Messes, le plan présente un îlot triangulaire suggérant que les deux voiries sont à double sens dans leur intégralité. Nous ne comprenons pas la forme de l'îlot triangulaire, qui ne semble pas fermer l'accès à la rue des Messes vers le Vieux chemin de Louvain, comme cela nous a été présenté. Depuis le projet Tamet, il est question de rendre la rue des Messes à sens unique depuis le Vieux chemin de Louvain vers la rue Goemans

jusqu'à hauteur du n° 6 de la rue des Messes.

Nous n'avons pas obtenu d'informations claires et définitives à ce sujet lors de notre visite au service Urbanisme de la commune. Les personnes qui nous ont aimablement reçus ne semblaient pas être au courant de ces informations. Nous demandons une clarification à ce sujet.

Quels moyens pertinents sont envisagés pour réduire la vitesse à 30 km/h dès l'entrée sud de la rue des Messes afin d'y garantir tranquillité et sécurité pour les piétons et les cyclistes ? Ces voiries (rue des Messes et nouvelle voirie) se trouvent au "Coeur de village".

L'expérience démontre en effet que les panneaux ainsi que les chicanes du Vieux chemin de Louvain n'ont qu'une efficacité très relative... Nous demandons que l'ensemble du trafic du projet et des rues existantes soit sécurisé en zone 30. Cela empêchera également l'effet "circuit automobile" et les freinages intempestifs dans le tournant de connexion de la rue des Messes et de la nouvelle voirie. Précisons que mettre à posteriori des solutions de type 'casse vitesse' ne peuvent résulter qu'en une augmentation des nuisances sonores (freinage, ré-accélération...).

Nous demandons également des informations complémentaires sur la prolongation de la piste cyclable dans la rue des Messes et sur le croisement dangereux et sans visibilité avec la rue Goemans.

Afin de réduire les nuisances engendrées par les activités commerciales du projet, nous demandons qu'il soit imposé aux commerces et services que leurs livraisons et approvisionnements s'effectuent exclusivement par l'entrée nord-ouest du site (via le rond-point d'entrée du site sur la N25).

BATI

En raison de leur hauteur excessive, les bâtiments nommés "BLOCS" ne s'intègrent pas dans l'ensemble du bâti existant "semi-urbain" de cette zone d'Hamme-Mille.

Que ce soit pour des logements résidentiels ou à vocation commerciale partielle, les bâtiments "BLOCS" dérogent aux règlements en matière de hauteur (exemple : BLOC C avec 17,97m sous toiture !!!).

La profondeur excessive des bâtiments "BLOCS" permet d'augmenter la hauteur sous toiture depuis la corniche. Les bâtiments présentés comme REZ+2 sont en réalité des REZ+3 + toiture (en réalité des duplex). (Exemples : BLOC A : prof. 18,13m / BLOC B : prof. 16,25m, etc...).

Une partie du terrain est certes maintenue en espace vert en réduisant les surfaces bâties, mais cela n'autorise pas pour autant l'investisseur à compenser en augmentant les profondeurs et hauteurs des bâtiments !!

À quoi sert un règlement d'Urbanisme si "à coup de dérogation" tout est permis, au détriment de l'aspect convivial ? L'évolution de cette zone semi-urbaine, offrant plus de logements et de services, devrait être envisagée dans le respect de l'environnement du bâti existant.

Plan Communal d'Urbanisme (PCU) :

Le projet s'écarte des indications du Guide Communal d'Urbanisme, notamment dans les points suivants (liste non exhaustive) :

RÉFÉRENCES PCU

1.1.2. PHILOSOPHIE : Le présent règlement vise à sauvegarder et à mettre en valeur les paysages et le patrimoine bâti. Il entend respecter la structure et le caractère des villages, en permettant une évolution soucieuse de la bonne intégration des nouvelles constructions.

AIRE DE BÂTI SEMI-URBAIN :

Mettre en œuvre une urbanisation dense et proche du mode d'urbanisation existant;

Densité moyenne entre 10 et 25 logements à l'hectare.

4.3.3. AIRE DE BÂTI SEMI-URBAIN GABARIT / VOLUMÉTRIE HAUTEUR DU VOLUME

PRINCIPAL : Le volume principal comprendra au maximum un rez-de-chaussée et un étage et, le cas échéant, un niveau en combles de toiture.

La hauteur sous gouttière du volume principal mesurée depuis le niveau moyen de la voirie sera de 5,20 m minimum et de 8,30m maximum. Les hauteurs doivent être adaptées à l'environnement bâti.

Les terrasses percées dans le versant de la toiture sont interdites

SOUS-AIRE DE MOYENNES SURFACES COMMERCIALES.

HAUTEUR DU VOLUME PRINCIPAL : À l'exception des logements qui suivront les prescriptions de l'aire de bâti semi-urbain, les constructions principales ont une toiture à deux versants de même inclinaison et à faitage central ; la hauteur sous gouttière sera de 5,20 m minimum et de 10 m maximum.

VOLUMÉTRIE : À l'exception des logements qui suivront les prescriptions de l'aire de bâti semi-urbain, la profondeur des constructions principales n'excède pas 15 m afin d'éviter les volumes de

toiture trop importants.

SOLS ET SOUS-SOLS :

Nous restons préoccupés par la capacité des voiries résidentielles et des habitations entourant le projet à supporter le charroi important de terres, les transports et les perturbations (hydro)géologiques engendrées par ce chantier.

Quelles sont les incidences dues aux excavations, aux vibrations, aux modifications hydrogéologiques sur les terrains et les constructions existantes ? (écoulement des eaux, ravinement, fissures structurelles, etc...).

Nous demandons :

- qu'un état des lieux des habitations soit réalisé par un organisme indépendant avant le début des travaux, et des garanties pour que les riverains voient les éventuelles conséquences assurées par le demandeur.*

EN CONCLUSION :

Nous tenons à remercier d'avance les autorités communales ainsi que le demandeur pour l'attention toute particulière qui sera portée à nos réflexions.";

- 1.25. Un courrier électronique transmis au service urbanisme le 05 mai 2024, par un habitant de la rue des Messes à Hamme-Mille, émettant des observations, réclamations et suggestions sur le projet dans les mêmes termes que la lettre type n° 2 reprise en 1.24°;

- 1.26. Un courrier électronique transmis au service urbanisme le 05 mai 2024, par un couple d'habitants de la rue des Messes à Hamme-Mille, émettant des observations, réclamations et suggestions sur le projet, libellées comme suit :

"En tant que riverains de la rue des Messes, le projet en question nous concerne directement.

Après une lourde rénovation et ce, pour vivre au calme dans un espace plus vert, nous voilà à présent, malheureusement, confrontés à un "changement radical" d'environnement.

Le projet en question nous est "anxiogène".

Les travaux envisagés risquent fort de nous porter préjudice.

Merci déjà de l'attention que vous porterez à ce message, que vous comprendrez les réflexions et remarques en pièce jointe."

En annexe : lettre type n° 2 reprise en 1.24°;

- 1.27. Un courrier électronique transmis au service urbanisme le 05 mai 2024, par un habitant de la rue des Messes à Hamme-Mille, émettant des observations, réclamations et suggestions sur le projet dans les mêmes termes que la lettre type n° 2 reprise en 1.24°;

- 1.28. Un courrier électronique transmis au service urbanisme le 05 mai 2024, par Monsieur [REDACTED] Président de la Régionale NATAGORA Brabant wallon, libellé comme suit :

"En tant qu'association de protection des habitats naturels et des espèces, concernant le dossier dont objet, nous tenons à vous faire part de nos observations dans le cadre de l'enquête publique relative à l'objet sous rubrique.

Intérêt biologique.

En ce qui concerne la qualité biologique du site concerné, nous tenons à rappeler, comme déjà énoncé dans le cadre des précédents projets sur ce site, et comme mis en évidence dans l'étude d'incidences sur l'environnement, que ce dernier comporte des biotopes de grande valeur patrimoniale, celui-ci étant localisé au sein de la plaine alluviale de la Vallée de la Nethen. Les deux principaux biotopes d'intérêt observés sont les suivants :

- Dans la partie centrale du site, une aulnaie alluviale et marécageuse à *Alnus glutinosa* et *Carex acutiformis* avec présence de *Humulus lupulus*, *Primula elatior*, *Viburnum opulus*, *Ribes rubrum*, ...*

*Cet habitat doit être assimilé à l'habitat d'intérêt communautaire "aulnaies alluviales" (code Natura 2000 : 91E0), habitat dont la protection est prioritaire en Europe et pour lequel la région wallonne a une obligation de maintien en bon état de conservation. Cette aulnaie comprend en son sein également plusieurs ruisseaux de sources et suintements à grande prêle (*Equisetum telmateia*) ainsi que des éléments de saulaie marécageuse inondable à *Salix cinerea*, de saulaie fraîche à *Salix caprea* et *Corylus avellana* avec *Hedera helix*, *Lonicera periclymenum* et de roselière à *Phragmites australis* au sein d'une petite clairière. La surface de cette zone boisée d'intérêt prioritaire est d'environ 1,4 hectare.*

Celle-ci est reprise au sein du réseau écologique communal du PCDN en tant que zone centrale boisée;

- Dans la partie nord du site, une belle zone humide ouverte, constituée d'une belle roselière à*

Phragmites australis, ceinturée d'une magnocariçaie à *Carex acutiformis* et parcourue par un fossé inondé. Cette zone ouverte représente une surface d'environ 0,5 hectare. Celle-ci est reprise au sein du réseau écologique communal du PCDN en tant que zone centrale ouverte; Le solde du site (environ 2 hectares) est constitué de biotopes plus communs, occupant parfois des zones remblayées ou artificialisées, mais jouant néanmoins un rôle de "zone tampon" vis-à-vis des deux zones centrales décrites ci-dessus.

Le site joue également un rôle important en tant que zone de relais écologique ("stepping stone"). Il se situe en effet en bordure de la rivière "La Néthen", au sein d'un axe de liaison écologique essentiel entre les différentes parties du site Natura 2000 "BE31005 – Vallée de la Néthen", et notamment entre les zones humides et boisées du Marais du Wé, du Pré de Litrange et de la Forêt de Meerdael, en aval, et de la Réserve naturelle domaniale du Grand Brou, du bassin d'orage de Nodebais et du complexe de zones humides et étangs du Valduc, en amont.

En raison de son intérêt biologique, le site a été repris à l'inventaire wallon des Sites de Grand Intérêt Biologique, sous le code "3493 – Marais de la Chaussée".

B. Evaluation du projet.

Nous nous réjouissons de la volonté exprimée par le demandeur en réunion d'information préalable du public, de préserver les atouts naturels du site, et notamment sa zone humide.

Néanmoins, malgré la mise en place de mesures d'atténuation proposées dans le cadre de l'EIE (périodes restreintes des travaux, création de mares, gestion des espaces verts, éclairage nocturne intelligent, nichoirs, etc), cette même EIE conclut à un impact du projet considéré comme moyen sur le milieu biologique.

Le principal impact consiste en la destruction d'une proportion très significative d'un habitat d'intérêt communautaire prioritaire, l'aulnaie alluviale et marécageuse (code Eur15 : 91E0). L'inventaire des habitats établi dans le cadre de l'EIE estime que cet habitat couvre actuellement une superficie de 1,73 hectares, ce qui correspond à 42,93% de la surface du site. Cette même étude estime qu'en phase de réalisation, 0,96 hectare de cet habitat seront irrémédiablement détruits, soit plus de 55% des surfaces existantes. Or, l'EIE ne semble pas prendre en compte les abattages et terrassements prévus dans le cadre de la création de la ZIT principale (ZIT 4), d'une emprise d'environ 0,20 hectares, qui impliqueront, sur une surface équivalente, une destruction supplémentaire de l'habitat 91E0, conduisant à la préservation finale de seulement 0,35 hectares, soit à peine 20% des surfaces existantes de cet habitat ! Cette surface relictuelle ne permettra raisonnablement pas le maintien dans un bon état de conservation de cet habitat prioritaire, dont la Région wallonne doit se porter garante. Les conclusions de l'EIE concernant les impacts sur le milieu naturel, ne prenant pas cet aspect en compte, sont donc trop optimistes et devraient être réévaluées (voir schéma illustrant les zones remblayées et déblayées au sein de l'aulnaie alluviale et marécageuse existante, impliquant sa destruction).

Natagora tient à rappeler l'engagement de la Belgique à contribuer, aux échelles nationale et internationale, à atteindre l'objectif européen qui consiste à enrayer le déclin de la biodiversité et la dégradation des services éco systémiques, et à les restaurer dans la mesure du possible, tout en renforçant la contribution à la prévention de la perte mondiale de biodiversité. Ainsi, les engagements de l'Union européenne visent à éviter toute perte nette (No Net Loss) de biodiversité aux écosystèmes et à leurs services, et l'action 3.8 de la stratégie nationale biodiversité vise à préciser le principe du No Net Loss et à définir les lignes directrices pour sa mise en œuvre. Afin d'atteindre ces objectifs, il est primordial d'intégrer l'impact du projet sur la biodiversité dès la conception du projet, d'anticiper les coûts de la compensation, de respecter les principes de la compensation et de définir les mesures de suivi adéquates.

Les principes de la compensation à respecter sont, notamment :

- Le No net loss : pas de perte nette de biodiversité, recherche d'une équivalence qualitative et quantitative aux habitats et espèces impactés;
- L'équivalence écologique : la compensation porte sur la ou les espèces et habitats impactés et vise à restaurer la fonctionnalité des écosystèmes.

Or, ces principes ne sont pas respectés dans le cadre de ce projet. En effet, l'auteur de l'étude d'incidences estime que malgré la mise en œuvre des mesures d'atténuation qu'il propose, l'impact du projet sur le milieu naturel restera significatif. Dès lors, quel que soit cet impact, il y a lieu de le compenser afin que le résultat de la compensation n'engendre pas de perte nette de biodiversité. L'EIE ne semble pas non plus prendre en compte le risque de pollution de la "zone naturelle" par l'apport de polluants déversés accidentellement dans le réseau de collecte des eaux pluviales et de

ruissellement, aboutissant dans la ZIT principale (fuite d'hydrocarbures depuis les voiries, déversement de produits chimiques dans les avaloirs, etc.).

Concernant la recommandation de l'EIE BIO-07 : creuser deux mares dans la roselière, nous nous étonnons de l'absence de données concernant cet élément dans le projet déposé, notamment en termes de modification du relief du sol que le creusement de mares implique.

Demandes.

Au regard des considérations qui précèdent, nous demandons qu'au vu de ces relevés et études, le projet soit réétudié en vue d'assurer la préservation de l'ensemble de la zone centrale cartographiée dans le cadre du PCDN, ou à tout le moins d'une proportion significative permettant d'en assurer le bon état de conservation, sur le long terme, notamment :

- *En envisageant une densification accrue de l'urbanisation sur les zones de faible intérêt biologique, situées à l'Ouest du site, permettant de libérer de l'espace à l'Est et au Nord pour le maintien des biotopes d'intérêt, via notamment :*
 - o *la réduction de l'emprise du "Clos Nord" sur la roselière et la zone de liaison entre la "zone naturelle" et la "vallée de la Nethen" ;*
 - o *la réduction de l'emprise des "Bloc B" et "Bloc C" sur l'aulnaie alluviale et marécageuse;*
- *En envisageant la suppression de la voirie de jonction avec la rue des Messes, dont l'utilité n'est pas démontrée. En lieu et place, une voirie réservée à la desserte locale, en lui affectant un statut de rue cyclable ou de zone résidentielle, permettrait un usage multimodal et le partage de l'espace public par les différents usagers, ainsi que la suppression de la voirie cyclo-piétonne devenue inutile, permettant d'élargir la surface d'aulnaie alluviale préservée et de réduire les surfaces imperméabilisées;*
- *En envisageant de supprimer toute intervention en termes d'abattage ou de terrassement au droit de la ZIT principale (ZIT 4) afin d'éviter toute atteinte à l'aulnaie alluviale et marécageuse existante.*

Ce projet offre également l'opportunité d'une remise à ciel ouvert du ruisseau de Guertechain, s'écoulant actuellement au sein d'un aqueduc enterré en bordure de la chaussée de Louvain. Nous demandons que soient évaluées les possibilités de remise à ciel ouvert de ce ruisseau, si nécessaire en adaptant son tracé et en solutionnant les problèmes éventuels de rejets d'eaux usées que rencontre ce ruisseau. Le passage d'un tel ruisseau au sein de la future zone urbanisée peut y présenter un attrait esthétique et paysager certain.

Une station de renouée du Japon (Fallopia japonica) a pu être identifiée dans la partie sud du site. Nous demandons que toutes les mesures de précaution soient prises lors de la phase de chantier en vue d'éliminer cette station (excavation et traitement des terres contenant les rhizomes) et d'éviter toute dissémination de cette espèce invasive sur le site mais également alentours.

Pour le solde, nous faisons nôtres les recommandations formulées dans le cadre de l'EIE concernant le milieu biologique.

En conclusions, malgré les améliorations apportées, Natagora est défavorable au projet tel que soumis à l'enquête publique, car celui-ci entraînera encore une perte nette de biodiversité, en particulier, la destruction d'habitat de grand intérêt biologique, sans compensation possible. Il nous semble que dans le contexte actuel de crise climatique et de crise de la biodiversité, toutes les mesures devraient être prises afin de s'assurer que chaque nouveau projet n'entraîne pas de perte nette de biodiversité. La prise en compte des éléments non bâtis est pour nous tout aussi importante que les éléments bâtis et est incontournable si l'on veut aboutir à un projet qui réponde à la fois aux besoins en logements et services tout en préservant la biodiversité et en garantissant ainsi la localisation du bâti dans un environnement de qualité au service de tous.

En raison de sa localisation au sein du tissu villageois, le site concerné par ce projet présente un haut potentiel pédagogique et de sensibilisation du public autour des enjeux de préservation de la Nature et d'habitats naturels rares et sensibles. Nous sommes convaincus que ce projet offre une opportunité réelle d'allier les impératifs de préservation de la biodiversité avec ceux de l'urbanisation et de la densification du noyau villageois que constitue le centre d'Hamme-Mille. Notre association est donc disposée à collaborer avec la Commune de Beauvechain et le demandeur afin de réfléchir ensemble à un projet conciliant les intérêts de chacun et répondant aux enjeux sociétaux.";

- 1.29. Un courrier électronique transmis au service urbanisme le 05 mai 2024, par une habitante de la rue des Messes à Hamme-Mille, émettant des observations, réclamations et suggestions sur le projet,

libellées comme suit :

"La rue des Messes à Hamme-Mille est une rue où il fait bon vivre, choisie par ses habitants pour son clame et la proximité d'un bel espace de verdure, riche en biodiversité. Je vous prie dès lors de prendre en considération les remarques et observations mentionnées dans la lettre jointe."

En annexe : lettre type n° 2 reprise en 1.24°;

- 1.30. Un courrier électronique transmis au service urbanisme le 05 mai 2024, par une habitante de la rue Auguste Goemans à Hamme-Mille, libellé comme suit :

"Etant usufruitière du terrain sis rue Auguste Goemans, 5, je me permets de vous faire part de quelques remarques concernant cette enquête car cette demande est en partie contiguë à la propriété dont j'ai la jouissance et je m'y exprimerai donc en tant que propriétaire."

REMARQUE : L'action de nombreux citoyens de Hamme-Mille souhaite remettre ce projet immobilier en question, action à laquelle je tiens à me joindre.

Néanmoins si ce projet est accepté par toutes les autorités, je tiens à y réagir en l'état, étant directement impactée aussi bien par le Clos Sud que par le sentier piétonnier donnant accès (plus ou moins direct) au chemin numéro 24.

A. Tout d'abord, comme je l'ai rappelé lors de la présentation de ce projet ainsi que pour tous les projets antérieurs, une servitude existe concernant le trop plein de mon étang. Celle-ci a été mentionnée par Monsieur Georges Henri, ancien propriétaire, dans un courrier datant de septembre 1975, adressé à ma mère Madame Alphonse Wautié lors de la construction de cette maison sise 5, rue Auguste Goemans.

Si celle-ci n'a pas été nommée directement, Monsieur Henri fait référence à une servitude existant, comme elle est la seule, c'est bien du trop-plein de l'étang dont il s'agit dans ce courrier dont copie jointe.

B. Le Clos Sud.

Une astuce permettra la création de ce Clos Sud qui contournera la loi :

- les logements en fond de parcelle sont interdits,*
- les voiries en intérieur d'îlots sont interdites.*

Donc, je retrouverai 7 maisons, 7 familles dans de très petits jardins, en limite de ma nue-propriété, où je viens d'emménager avec l'intention d'y terminer ma vie en toute tranquillité.

Merci l'astuce...

Avant les maisons, 4 ou 5 ans de travaux...

Ces propriétés seront limitées par une haie de charmes, implantés à 0.50 m de la limite de mitoyenneté.

Mais en plus, 5 arbres pouvant être considérés comme "remarquables" seront maintenus. Après, d'une part mesurage (à 1.5m du sol et de plus de 1.50 m de circonférence) et, d'autre part distance par rapport à la limite de propriété, voici ce qui apparaît, photo jointe :

Arbre 1: Circonférence de plus de 150 cm à 1m50 du sol et à 2m10 de la limite de propriété.

Arbre 2 : Circonférence de plus de 150 cm à 1m50 du sol et à plus de 2m de la limite de propriété.

Arbre 3: Circonférence de moins de 150 cm à 1m50 du sol et à plus de 2m de la limite de propriété.

Arbre 4 : Circonférence de moins de 150 cm à 1m50 du sol et à plus de 2m de la limite de propriété.

Arbre 5 : Circonférence de moins de 150 cm à 1m50 du sol et à plus de 2m de la limite de propriété.

Arbre 6 : Circonférence de moins de 150 cm à 1m50 du sol et à moins de 2m de la limite de propriété.

Arbre 7 (invisible sur la photo) : Circonférence de plus de 150 cm à 1m50 du sol et juste en deçà de la limite de propriété.

Seuls les arbres 1 et 2 pourraient être considérés comme remarquables s'ils étaient visibles en entier de la voie publique, ce qui n'est pas le cas.

Les deux arbres qui pourraient éventuellement être conservés souffriront beaucoup de tous les travaux d'abattage et de constructions réalisés et risquent donc la mort à plus ou moins courte échéance.

Les entrées/sorties des deux maxi-parkings souterrains se trouvent de part et d'autre du Clos Sud.

Je suppose que cela procurera de gros problèmes aux habitants de ce clos Sud et que cela portera à grande réflexion avant de décider de l'achat d'une maison à cet endroit.

Et je nourris une forte inquiétude que cela ne me dérange également.

C. Nouvel axe piéton Nord/Sud joignant la rue Goemans et le sentier numéro 24.

A l'Est de ma propriété, un chemin piétonnier, construit sur un terrain ne faisant pas partie de la surface du projet Equilis mais appartenant à la commune de Beauvechain, sous gestion de la

fabrique d'église Saint Amand de Hamme-Mille.

Afin de protéger mon intimité, une protection physique, au moins visuelle, devra être érigée, d'autant plus que ce sentier sera situé beaucoup haut que ma propriété, suite à un élèvement important lors de la construction des appartements sociaux du 5A (élévation qui n'a pas été reconnu lorsque j'ai mentionné un élèvement de 0.60m lors de cet énorme remblai, mais qui peut encore être vu actuellement).

Quid de l'entretien de ce terrain voisin qui n'a plus subi le moindre entretien depuis la construction des habitations sociales su mentionnées. Il serait temps de respecter non seulement les distances de plantation mais aussi de veiller à l'entretien de ces quelques mètres carrés.

Quant à la zone d'immersion temporaire existante, il semble qu'elle soit considérée comme étant la ZIT 3 du projet Equilis, mais tout comme le chemin piétonnier, elle n'est pas comprise dans la surface de propriété d'Equilis.

Voilà, Mesdames et Messieurs les membres du Collège communal, les remarques personnelles faites suite à l'impact Nord et Est concernant ma propriété.

Il est évident que ce grand projet, tout comme les précédents, transformera mon petit village des années 50 en une cité-dortoir, s'il se réalise.

Merci de bien vouloir en faire part à toutes les autorités compétentes.";

- 1.31. Une lettre transmise par courrier électronique transmis au service urbanisme le 05 mai 2024, et par courrier postal daté du 04 mai 2024 et réceptionné à l'administration communale le 06 mai 2024, par Madame [REDACTED] Présidente de l'asbl Action Environnement Beauvechain, dont le siège est établi à 1320 Beauvechain, rue du Moulin à Eau, n° 19, libellée comme suit :

"Action Environnement Beauvechain regrette l'absence d'un Plan communal d'Aménagement (SOL) de Hamme-Mille qui aurait permis d'avoir une vue d'ensemble des projets passés et futurs ainsi que des liaisons entre eux, notamment en termes de mobilité.

Le projet Tamet entraînerait une augmentation de 13% de la population de Hamme-Mille sans compter les autres projets en cours de réalisation ! Si une certaine densification est nécessaire dans une "centralité", celle-ci (342 EH) nous semble exagérée, par rapport au projet Ludaphar (184 EH).

Comme le dit justement l'étude d'incidences - de très bonne qualité d'ailleurs -, "Les incidences du projet sur le plan humain sont diverses et peuvent être nombreuses." (p.320)

NATURE

Mais c'est surtout la nature, dont notre association est le porte-parole, qui sera durement affectée ! Il est extrêmement pénible pour une association de protection de la nature et pour tous nos membres de lire la liste des oiseaux et autres espèces faisant l'objet de demandes de dérogation à la loi sur la protection de la nature !

71 arbres seront abattus, même s'il est prévu des replantations...

N'est-il pas possible de déboiser au fur et à mesure de l'avancement des travaux ?

En commençant ceux-ci par l'excavation et l'évacuation de la partie ouest longeant la chaussée de Louvain et anciennement remblayée avec des briquillons, coques de batteries et blocs de béton (ancienne décharge), pas seulement de la tache de pollution n°1 ... Il nous semble peu souhaitable de réutiliser ailleurs sur le site un tel remblai !

Bien entendu, Action Environnement Beauvechain note avec satisfaction la conservation de la roselière et de la moitié de l'aulnaie alluviale - dont une bonne partie est amputée. (1)

Notre proposition est de réduire drastiquement la longueur des jardins prévus rue des Messes pour pouvoir agrandir la zone protégée.

AEB s'interroge au sujet de l'appellation ZIT : l'aspect nature est-il relégué au second plan ?

Comme la roselière et l'aulnaie sont destinées à accueillir le surplus d'eaux pluviales, et notamment celles de ruissellement des voiries, il nous semble indispensable de prévoir un dispositif de rétention des hydrocarbures.

AEB souligne en particulier la conclusion de l'étude d'incidences p.361 : "Les améliorations consistent à la conservation d'une plus grande partie de la zone naturelle (qui restera intacte et sera interdite au public)".

Or un cheminement semble traverser la zone naturelle : "Enfin, un chemin en structure en bois sur pilots reliant le clos Nord au "cœur de village", est prévu au sein de la zone inondable (EIE.p.119)". Notre association insiste pour que cette zone naturelle -ou ce qu'il en reste- soit interdite au public ! Nous apprécions la décision de clôturer la zone avant les travaux pour éviter tout entrée de camion, remaniement ou dépôt de terres. Nous lisons cependant : "Il est prévu de fermer dès le démarrage

des travaux la zone de nature dans laquelle il n'est pas nécessaire d'empiéter. La volonté est de remanier (sic) au moins possible le terrain naturel. Le remaniement sera fait pour avoir une gestion des déblais/remblais conformes avec les questions hydrologiques nous imposant de garder la même capacité de tamponnage des eaux."

Notre association s'oppose à tout remaniement de terres dans la zone naturelle !

Nous pensons aussi que les branchages des 71 arbres abattus doivent être exportés et non mis en tas dans la zone naturelle car cela risque d'apporter trop de matière organique dans la zone humide.

Last but not least, l'incroyable absence d'avis du DNF confirme notre sentiment que la nature est la grande perdante dans ce projet.

MOBILITE

Par rapport au projet Ludaphar, la route "traversante" a été rapprochée de la chaussée, ce qui est une bonne chose.

Mais pour éviter tout trafic de transit, nous suggérons que cette voirie résidentielle partagée (30km/h) se termine par un sentier pour piétons reliant le projet au "Cœur de village" communal. Comme Action Environnement Beauvechain le disait dans sa réaction du 15/12/2019 à l'enquête publique sur le Cœur de village : "... Il nous semble essentiel de garantir une coordination - voire une intégration - de l'ensemble. Nous pensons notamment à la liaison indispensable entre le cœur de Village et le projet Champs de Tamet, mais nous insistons pour que celle-ci soit réservée aux modes lents (piétons, vélo) et évite la zone humide que constitue l'aulnaie alluviale."

Notre association regrette la précipitation avec laquelle fut décidé l'emplacement de la crèche le long d'une voirie qui n'a pas encore été approuvée (2) ! Nous avons cru comprendre qu'elle serait intégrée au projet Equilis dont elle renforcerait le caractère multifonctionnel.

En effet, notre association est de plus en plus dubitative quant à la nécessité d'avoir cette route de liaison et ces deux ronds-points.

Tout l'aménagement projeté dépend de l'affirmation déjà ancienne selon laquelle "Le carrefour de Hamme-Mille est un carrefour à cinq branches géré par des feux tricolores à trois cycles ne permettant donc le passage que durant une période sur trois. Cette gestion ne permet pas de fluidifier le trafic (fiche 0.15 du PCDR 2012)";

Or l'étude d'incidences reconnaît p.362 que "des remontées de files pourront encore être présentes sur la rue Goemans et au niveau des rues adjacentes" et p 280 "il apparaît qu'un rond-point à 1 voie en approche et dans l'anneau pourrait ne pas résoudre les problèmes de congestion, voire les augmenter en heure de pointe. Pour accommoder un flux de piétons important et les PMR, le rond-point devrait dans ce cas être également pourvu de feux". Ce qui serait un comble : on aurait les deux !

Le rond-point Equilis devrait donc être conditionné à un permis modificatif du rond-point du SPW. Après la RIP, AEB avait suggéré : "L'EIE devra étudier toutes les possibilités en matière de mobilité, notamment celle de descendre le rond-point Mercelis à hauteur de la gare des bus, ce qui permettrait un tourne à gauche vers Néthen et une jonction avec la N91."

Mais c'est dans le cadre d'un SOL que ces questions devraient être débattues ...

Par ailleurs, pour un quartier apaisé, il serait préférable que la place soit piétonne et que les parkings des immeubles se trouvent du côté de la chaussée.

EAU

Le projet se situe en fond de vallée humide de la Néthen, et la zone humide boisée jouxtant le Guertechain et la Néthen joue un véritable rôle d'éponge. Elle est traversée par un cours d'eau non classé. Les auteurs de l'étude d'incidences de 2010 avaient signalé "la nappe est affleurante, le sol est détrempé et présente les caractéristiques de marais".

De nos jours il faut en outre tenir compte du changement climatique et de l'intensification des pluies.

Etant traversé par un aléa d'inondation par débordement et par un aléa d'inondation par ruissellement élevé, le projet est soumis à la circulaire relative à la constructibilité en zone inondable du 23 décembre 2021. Celle-ci prévoit de ne pas remblayer dans le lit majeur du cours d'eau, même s'il est non classé. Or, le projet prévoit de remblayer dans la zone d'aléa pour la création de nouvelles voiries et de logements hors zone inondable.

Pour rappel, le Schéma de développement communal (point 4.6 du rapport environnemental) fixe pour objectif dans cette zone le maintien (partiel) du caractère inondable ainsi que la limitation des remblais et de la modification du régime hydrique.

Nous demandons d'éviter les remblais en zone inondable, même s'ils sont compensés par des déblais ailleurs.

Nous constatons qu'Equilis a suivi les recommandations de la cellule Giser et du service technique provincial et a choisi une pluie avec temps de retour de 50 ans, nous garantissant que tous les bâtiments se situent en dehors de la zone de submersion pour les récurrences 25, 50 et 100 ans.

Croisons les doigts !

URBANISME-ARCHITECTURE

Action Environnement Beauvechain, asbl existant depuis plus de 30 ans, a aussi pour objet dans ses statuts la préservation du cadre de vie et l'aménagement du territoire.

Si la densification des centres est souhaitable pour éviter l'étalement urbain dans les campagnes, il faut raison garder et tenir compte du contexte de Hamme-Mille entre rural et semi-urbain.

Le projet prévoit d'accueillir 342 équivalents habitants (par rapport à 184 EH dans le projet Ludaphar), ce qui entraînerait 1133 mouvements journaliers de voiture supplémentaires !

La densité brute de logements égale à 32,51 log/ha est supérieure à celle rencontrée dans les quartiers périphériques (EIE p241). Or, le Guide communal d'urbanisme prescrit une densité moyenne entre 10 et 25 log./ha en l'aire de bâti semi-urbain y compris pour la sous-aire de moyennes surfaces commerciales.

La densité rue des Messes est également nettement supérieure à ce que le guide prévoit (32log/ha au lieu de 10log /ha dans le GCU).

Nous considérons cette augmentation du nombre d'habitants exagérée et proposons qu'on s'en tienne au strict respect des règles d'urbanisme (SDT, SDC et GCU), ce qui entraînera d'office une densité acceptable et un bâti plus en adéquation avec l'existant.

Le SDT (Schéma de Développement du territoire) demande une moindre artificialisation et dissuade l'usage de la voiture pour une mobilité apaisée;

Le SDC (Schéma de développement communal) demande entre autres le maintien de la zone inondable;

Le GCU (Guide communal d'Urbanisme) demande "qu'en zone de bâti semi-urbain, on n'autorise que des hauteurs de 8,30m (rez+étage +toit) avec des volumes simples et toitures à deux versants (de 35 à 45°), que dans la sous- aire de moyenne surface commerciale (<400m²) la hauteur peut atteindre 10m, mais les "voiries en intérieur d'îlot ne sont pas autorisées".

Action Environnement Beauvechain est d'accord qu'on construise des appartements le long de la chaussée de Louvain mais s'oppose à des immeubles R+2+T non conformes. La hauteur sur les plans d'élévation va de 16 à 18m, contrairement à l'affirmation erronée dans la réponse aux remarques de la RIP "Les bâtiments seront de type R+2+T avec une hauteur maximale de 10 m". La différence de gabarit entre ce qui se trouve à gauche de la rue (la pharmacie Goes) et le nouveau bâtiment à droite de la chaussée sera particulièrement choquante. Les bâtiments actuels le long de la chaussée sont des R+1+T.

Parmi les nombreux écarts au GCU énumérés dans l'annexe 4, il y en a un qui n'est pas mentionné du tout : l'exigence de verticalité.

Nous le déplorons vivement car les baies horizontales avec balcon telles que prévues n'entrent pas du tout dans la typologie de la région et contribuent à une architecture banale et sans âme. Nous insistons pour que les plans soient revus dans ce sens !

De même pourquoi opter pour une brique rouge/blanc alors que le guide prescrit une brique rouge/brun ?

On veillera à l'esthétique de l'ensemble par exemple en respectant la verticalité et en optant pour des panneaux solaires intégrés aux toitures.

(1) Force est de constater que ce n'est qu'1 ha qui sera préservé sur les 2 ha de biotopes remarquables au niveau européen que sont l'aulnaie alluviale (habitat d'intérêt communautaire prioritaire code Natura 2000 : 91E0)1 et la roselière au nord.

(2) Signe de cette précipitation : l'enquête publique sur le droit d'emphytéose eut lieu en pleines vacances du 10 au 24 juillet, alors que la loi prévoit une suspension du 16 juillet au 15 août. Le bail fut signé le 4 décembre et le projet de construction soumis à la CCATM le 6 décembre ! Il manquait par conséquent les avis de la cellule Giser et de la Province du Brabant wallon, alors que le projet se situe en partie en zone d'aléa d'inondation.

Il nous semble pour le moins prématuré de proposer une crèche le long d'une voirie traversante qui n'a pas encore fait l'objet d'une enquête publique !";

1.32. Un courrier électronique transmis au service urbanisme le 05 mai 2024, par un couple d'habitants de

la rue des Messes à Hamme-Mille, émettant des observations, réclamations et suggestions sur le projet dans les mêmes termes que la lettre type n° 2 reprise en 1.24° et attirant particulièrement l'attention sur la dégradation du confort de vie des habitants du n° 5 de la rue des Messes, plus fortement impactés encore par ce projet;

- 1.33. Un courrier électronique transmis au service urbanisme le 05 mai 2024, de Monsieur [REDACTED] Administrateur - Conservateur des Réserves, pour l'association les Amis du Parc de la Dyle, dont le siège est établi à 1390 Grez-Doiceau, rue des Moulins, n° 10, libellé comme suit :

"Nous constatons qu'une partie des zones naturelles de grand intérêt biologique sur 2ha, telles : la roselière située au nord et la moitié de l'aulnaie alluviale à Carex (zone d'intérêt communautaire - Code Natura2000 91E0) seront préservées, mais rebaptisées zones d'immersion temporaires. Cependant, une association de protection de la nature comme la nôtre ne peut que regretter la disparition de presque 1ha de biotopes intéressants. Ne pourrait-on envisager l'extension de la zone protégée prévue ? Il est important de veiller à empêcher tout aménagement (terrassements, abattages, remaniement de terres) dans l'aulnaie, y compris lors des travaux. A ce sujet, nous lisons avec satisfaction dans l'étude d'incidences (p 354) : "La zone naturelle ne sera pas accessible au public et sera clôturée" mais nous lisons aussi p 365 :

"Clôturer la zone naturelle avant le chantier afin d'éviter toute intrusion d'engins dans celle-ci. Si le chantier devait impacter la zone naturelle, mettre en place un plan de gestion du sol afin d'éviter au maximum le remaniement des terres et la destruction des biotopes" et "Il est prévu de fermer dès le démarrage des travaux la zone de nature dans laquelle il n'est pas nécessaire d'empiéter. La volonté est de remanié (sic) au moins possible le terrain naturel. Le remaniement sera fait pour avoir une gestion des déblais/remblais conformes avec les questions hydrologiques nous imposant de garder la même capacité de tamponnage des eaux." Cette phrase peu claire semble ouvrir la possibilité de remblayer/déblayer dans la zone naturelle, ce qui pour notre association, est inacceptable.

L'aulnaie figure comme zone centrale du réseau écologique communal au Plan communal de "Développement de la Nature de Beauvechain. Il s'agit d'une aulnaie marécageuse, d'une saulaie marécageuse inondable, d'une phragmitaie et d'une zone de suintements à Grande prêle.

La diversité botanique du milieu s'accompagne d'une diversité faunistique, tant pour l'avifaune caractéristique des milieux humides et boisés que pour les oiseaux cavernicoles et pour les amphibiens.

Cette aulnaie alluviale, outre son intérêt biologique et sa rareté dans le territoire communal, ainsi que la roselière située au nord, constituent un corridor de liaison écologique entre la forêt de Meerdaal (ZSC Natura 2000 et site classé) et la réserve domaniale du Grand brou. Il est nécessaire de conserver également un corridor de liaison écologique entre l'ensemble de l'aulnaie et la roselière et la zone aval de la vallée de la Nêthen, site Natura 2000.

On connaît l'importance du maintien d'un maillage vert et bleu entre les milieux naturels d'intérêt biologique pour lutter contre l'érosion accélérée inquiétante de la biodiversité.

Il est donc primordial que ces zones soient protégées et comme conclut l'étude d'incidences : "Les améliorations consistent à la conservation d'une plus grande partie de la zone naturelle (qui restera intacte et sera interdite au public)". Cependant, on lit : "Enfin, un chemin en structure en bois sur pilots reliant le clos Nord au "cœur de village", est prévu au sein de la zone inondable (EIE.p.119)". Ceci semble contradictoire.

L'étude d'incidence mentionne, mais sans en tirer les conséquences désastreuses, que :

Le périmètre du projet est dominé par le milieu forestier avec la plus grande proportion (42,9%) représentée par l'habitat G1.21 "Aulnaies-frênaies alluviales". Cet habitat est un habitat d'intérêt communautaire (code N2000 : 91E0) et est considéré comme 'habitat prioritaire'.*

Ces zones, d'une grande richesse botanique et entomologique, sont en régression au travers de l'Europe et constituent une priorité pour la protection. Nous sommes en désaccord avec l'étude d'incidence qui conclut :

"l'impact du projet peut être considéré comme moyen sur le milieu biologique". Cet impact est radical pour les espèces les plus fragiles.

Mais les 65% restants du site du projet seront déboisés, "la zone sera urbanisée, et la végétation et habitats naturels en place seront donc détruits. La phase de chantier et l'urbanisation du site occasionneront la perte d'habitats et de sites de nidification et de repos." (Demande de dérogation LCN). Il est encore plus navrant de lire la justification de cette demande de dérogation "dans l'intérêt de la santé et de la sécurité publique" !!!

Les Amis du Parc de la Dyle en sont choqués et déplorent la piètre qualité des demandes de

dérogation à la loi sur la conservation de la nature pour les oiseaux : Par exemple, en ce qui concerne le nombre d'individus affectés, il est mentionné soit "inconnu" soit "mentionné à proximité".

Ce matin, 4 mai, j'ai entendu une Rousserolle verderolle chanter dans la roselière et pourtant elle ne figure pas sur la liste !

Il est clair, par exemple, que le projet signifiera la disparition de la Rousserolle effarvatte et de la Rousserolle verderolle (et d'autres fauvelles non mentionnées), espèces nécessitant une zone de quiétude étendue. Ces espèces sont en situation préoccupante dans notre pays. La réduction de la surface de l'aulnaie fera également disparaître le site d'hivernage du Tarin des aulnes.

Notre association demande que les abattages d'arbres soient évités au maximum, réduits au strict nécessaire et en fonction des nécessités : il faut éviter une coupe à blanc !

Les mesures de compensation prévues sont dérisoires : création de mares, gestion des espaces verts, éclairage nocturne intelligent, nichoirs, gestion des plantes invasives, tas de bois mort...Mettre les branches coupées des 71 arbres abattus dans la zone restante ne va pas entraîner un plus pour la faune mais risque d'apporter trop de matière organique dans la zone humide : nous demandons l'exportation des déchets d'abattage.

Le silence assourdissant du DNF dans ce dossier nous interpelle ! En absence de son avis, il est inimaginable d'autoriser cette demande...

Le site se trouve en zone d'aléa d'inondation, la nappe est affleurante, le sol est détrempe et présente les caractéristiques de marais.

Le Schéma de développement communal fixe pour objectif dans cette zone " le maintien du caractère arboré et le maintien partiel du caractère inondable, en limitant les remblais et la modification du régime hydrique" (p.50).

Le rapport de la SPAQUE souligne la présence d'un sous-sol tourbeux.

La préservation de la zone humide (appelée maintenant zone d'immersion temporaire) permet en effet de conserver une zone tampon naturelle, en tenant compte de l'imperméabilisation du sol consécutive aux constructions dans la zone à urbaniser.

L'étude d'incidences précédente a mis en évidence la pollution par métaux lourds de la partie remblayée, confirmant le rapport de la SPAQUE. Le propriétaire avait promis d'évacuer toutes les terres polluées, même si elles ne dépassaient pas la norme d'intervention. Or, il semblerait que seule la tache de pollution n° 1 sera excavée et évacuée, ce qui est insuffisant. ";

- 1.34. Un courrier électronique transmis au service urbanisme le 05 mai 2024, par une habitante du Vieux Chemin de Louvain à Hamme-Mille, émettant des observations, réclamations et suggestions sur le projet dans les mêmes termes que la lettre type n° 1 reprise en 1.22°;
- 1.35. Un courrier électronique transmis au service urbanisme le 05 mai 2024, par un couple d'habitants de la rue des Messes à Hamme-Mille, émettant des observations, réclamations et suggestions sur le projet dans les mêmes termes que la lettre type n° 2 reprise en 1.24°;
- 1.36. Un courrier électronique transmis au service urbanisme le 05 mai 2024, par un habitant de la rue des Messes à Hamme-Mille, émettant des observations, réclamations et suggestions sur le projet dans les mêmes termes que la lettre type n° 2 reprise en 1.24°;
- 1.37. Un courrier électronique transmis au service urbanisme le 05 mai 2024, par une habitante de la rue des Messes à Hamme-Mille, émettant des observations, réclamations et suggestions sur le projet dans les mêmes termes que la lettre type n° 2 reprise en 1.24° et pour le motif suivant :
"En tant que riveraine, je suis directement concernée et impactée par cet énorme projet immobilier qui va modifier à long terme le confort de vie que j'avais trouvé dans la rue des Messes.";
- 1.38. Un courrier électronique transmis au service urbanisme le 05 mai 2024, par un habitant de l'avenue des Bouleaux à Hamme-Mille, émettant des observations, réclamations et suggestions sur le projet dans les mêmes termes que la lettre type n° 1 reprise en 1.22°;
- 1.39. Un courrier électronique transmis au service urbanisme le 05 mai 2024, par un habitant du chemin d'Agbiermont à Nodebais, libellé comme suit :
"Je vous écris à propos du projet de développement immobilier envisagé sur le site de Hamme-Mille. Ce projet, s'il est mené à terme selon les plans actuels, bouleversera irrémédiablement le cadre de vie des habitants et l'équilibre écologique de notre commune et contribuera considérablement à troubler la qualité de vie et à la valeur des investissements faits par la population actuelle.

Le projet proposé par la société immobilière Equilis et ses commanditaires envisage la construction de cinq immeubles de dimensions considérables, incluant 100 appartements et 30 maisons,

accompagnés d'espaces commerciaux et de nombreuses places de parking, tant souterraines (ou sous-marines...) qu'en surface.

Cette expansion massive représenterait une augmentation de plus de 30% de la population locale, c'est totalement irresponsable de la part de responsables élus dont le premier devoir est protéger et unir une communauté comme la nôtre, construite, comme il se doit, lentement, en plusieurs générations. Hamme-Mille ne peut devenir un jeu de pouvoir et d'argent, mélangeant Sim-City et Monopoly, en vue d'un seul profit de type mafieux. Il ne faut pas être grand clerc pour comprendre l'échec total qui se profile à l'horizon. Et s'il bénéficie à l'un ou l'autre, il est évident qu'il dévisagera définitivement Hamme-Mille et tout Beauvechain.

En tant que garants de l'intérêt public et de la conservation de notre patrimoine naturel et bâti, il est de votre devoir, c'est une obligation, d'assurer que tout développement respecte scrupuleusement les normes établies par le Guide Communal d'Urbanisme (GCU), le Schéma de Développement Communal (SDC) et le Code de Développement Territorial (CoDT). À ce titre, il est insupportable de constater que le projet en question déroge à plus de vingt réglementations essentielles. C'est décidément devenu une habitude chez nous.

"Ce que nous faisons est légal" n'est sûrement pas une réponse intelligente à la vraie question : "est-ce bon et légitime ?".

Il est également impératif de considérer les conséquences environnementales d'une telle entreprise, notamment en ce qui concerne la biodiversité et la gestion des eaux. Le site est reconnu pour sa valeur biologique, abritant des espèces protégées, et se trouve dans une zone à risque d'inondation, comme l'ont tristement illustré les inondations de juillet 2021. Inutile d'invoquer le caractère exceptionnel de ce qui s'est passé, ce serait infantile. La déplorable gestion de notre espace de vie nous offre un abonnement aux calamités de ce type, de plus en plus rapprochées.

Pomper la nappe phréatique pour y immerger ce gigantesque projet aurait aussi des conséquences phénoménales sur la stabilité du bâti existant. Immerger des parkings est de la douce folie. Il suffira à la société responsable de ce méfait de disparaître avec le pognon pour perdre tout espoir de recours, vous connaissez assez le truc pour en tenir compte. On ne joue pas avec Dame Nature. Il est crucial que les autorités locales agissent avec une impartialité totale, en écartant toute influence des intérêts personnels et financiers des vendeurs et promoteurs, pour privilégier le bien-être à long terme des citoyens et la préservation de notre environnement.

En conclusion, je vous exhorte à procéder, non, je vous intime de procéder à une analyse minutieuse et honnêtement critique de ce dossier, en tenant compte de toutes les ramifications sociales, environnementales et économiques et en éliminant de toute votre réflexion les avantages que vous donne le pouvoir. Seule l'Intelligence et le bien des autres comptent. Je recommande la mise en place d'un Schéma d'Orientation Local spécifique à Hamme-Mille, pour encadrer de manière très stricte tous les développements et assurer qu'ils contribuent positivement à la qualité de vie de nos concitoyens, sans compromettre l'intégrité de notre cadre de vie.

Je vous remercie, contrairement à ce qui s'est passé dans le dossier Boiron, de veiller à ce que je ne sois pas importuné comme je l'ai été par les porteurs du projet et à ce que le secret imposé par la loi soit cette fois strictement respecté. Comme auteur de ce courrier, je me réserve par contre le droit d'en envoyer copie à qui bon me semblera. Je vous demande aussi de veiller impartialement à ce que TOUS les arguments présentés, par moi et par d'autres, soient mentionnés dans le rapport qui sera rédigé. Enfin, changer d'avis officiellement au dernier moment, insister tout de même simultanément pour qu'il ne soit pas tenu compte, en haut lieu, de l'avis de la population, pour solliciter en parallèle une décision ministérielle favorable au projet sont d'infâmes manières de procéder qui appartiennent, je l'espère, au passé.

Dans l'attente d'une action réfléchie et responsable de votre part, je vous prie d'agréer, Mesdames, Messieurs, l'expression de ma très grande inquiétude. Ne nous décevez pas. ;

1.40. Un courrier électronique transmis au service urbanisme le 05 mai 2024, d'une habitante de l'avenue des Bouleaux à Hamme-Mille, émettant des observations, réclamations et suggestions sur le projet dans les mêmes termes que la lettre type n° 1 reprise en 1.22°;

1.41. Un courrier électronique transmis au service urbanisme le 05 mai 2024, par une habitante de Waterloo, dont le fils habite à proximité directe du projet, à la rue des Messes à Hamme-Mille, émettant des observations, réclamations et suggestions sur le projet dans les mêmes termes que la lettre type n° 2 reprise en 24°, complétée comme suit :

"Maman de Monsieur X, demeurant rue des Messes à Hamme-Mille, je vois avec tristesse les tracas et inquiétudes créés par le projet en cours.

Personnellement, connaissant la région et la quiétude qui prédominent dans les choix des lieux d'habitations, permettez-moi d'insister pour que les décideurs politiques restent à l'écoute et dans le respect des individus concernés par ces transformations.

Par la présente, je soutiens avec conviction les différents points soulevés dans ce document ci-joint. Connaissant votre idéal politique et votre engagement je me permets d'insister pour que les habitants qui ont fait des choix ne se sentent pas trahis par leurs représentants.

Convaincue que vous serez sensibles à leurs arguments, je vous souhaite toute la reconnaissance due à votre écoute." ;

- 1.42. Un courrier électronique transmis au service urbanisme le 05 mai 2024, d'un habitant de l'avenue des Bouleaux à Hamme-Mille, émettant des observations, réclamations et suggestions sur le projet dans les mêmes termes que la lettre type n° 1 reprise en 22°;
- 1.43. Un courrier électronique transmis au service urbanisme le 05 mai 2024, d'un habitant de la rue René Ménada à Hamme-Mille, libellé comme suit :

"Faisant suite à l'avis officiel (Réf. Commune : MCI /-1.777.51/ PEU1-25/2024/S - Réf. SPW : 10014051/XSC.jde.) annonçant l'enquête publique courant du 4 avril au 6 mai 2024 et relative au dossier de demande de permis unique sous rubrique introduite par la société TAMET, je vous communique, en complément à la lettre remise par le Collectif Citoyens Beauvechain, les quelques remarques, observations, questions et suggestions suivantes.

I. ABSENCE D'UNE COMMUNICATION EFFICACE

L'Etude des Incidences sur l'Environnement souligne l'importance de la mise en place d'une communication efficace, - aussi bien de la part de la Commune que du promoteur -, sur l'ensemble du projet, pour les riverains surtout mais aussi pour tous ! ça doit rester une priorité pour éviter de créer des états de stress et d'anxiété (EIE p.341).

Une information complète et accessible constitue aussi une condition préalable indispensable pour qu'une enquête publique puisse se dérouler de manière optimale tant du point de vue de la transparence que de la participation démocratique des citoyens concernés.

Cette recommandation légitime du bureau d'étude qui a réalisé l'EIE, n'a malheureusement pas été suivie :

Aucune réunion d'information préalable à l'enquête publique n'a été prévue, la Commune renvoyant à la RIP du 4 septembre (soit 7 mois avant) alors que le projet n'était encore qu'à un stade préalable et a été largement complété tant au niveau de l'EIE (passée à 428 pages !) que de l'ensemble du dossier de la demande de permis unique soumis à l'enquête publique qui comporte lui 3.876 pages.

Pour ce projet immobilier gigantesque à l'échelle de Hamme-Mille, rien n'a été prévu, ni par le promoteur, ni par la Commune.

Le hasard du calendrier a voulu que la réunion programmée par la Commune dans la 3e opération de développement rural soit prévue le jeudi 11 avril, soit une semaine après le début de l'enquête publique fixée pour la demande de permis pour le projet EQUILIS.

Devant l'absence de toute information prévue, en désespoir de cause, le Collectif citoyen a alerté et mobilisé la population de Hamme-Mille via un flyer pour les inciter à assister à cette réunion de "consultation citoyenne" organisée par la Commune sur le thème "partager vos idées et vos projets pour votre commune" "du concret pour les 10 années à venir"...

Le projet EQUILIS, par son ampleur, sa centralité, la durée de son déploiement tel qu'annoncé (5 à 6 ans au moins), par l'intégration progressive de ce nouveau quartier dans la vie - sous tous ses aspects - du village, va certainement marquer profondément le concret des habitants de Hamme-Mille dans les 10 années à venir !

Etant l'éditeur responsable du flyer, j'avais conscience de l'attente qu'il avait générée chez beaucoup de citoyens présents en nombre afin de pouvoir recevoir des informations intéressantes et essentielles sur le projet EQUILIS (qui va marquer de manière indélébile le visage du village Hamme-Mille).

J'ai tenté d'amorcer un débat à ce sujet mais me suis heurté au "barrage total" de la Bourgmestre sur ce projet qui a préféré éluder toute question à ce propos en prétendant qu'il s'agissait d'"un projet strictement privé où la Commune ne peut ni intervenir ni donner son avis"... Et que la réunion se limitait à des "projets publics".

(Elle aurait pu aussi peut-être arguer qu'il s'agissait ici d'une réunion de développement rural ... et non d'une réunion de développement urbain !)

L'affirmation de la Bourgmestre à cette occasion est interpellante à plus d'un titre... car :

- a. Les écarts et dérogations du projet sont évalués par rapport au cadre urbanistique communal (GCU, SDC, RCU, ...) de référence.
- b. Le Schéma d'Orientation Local demandé par le Collectif citoyen pouvait (et peut toujours...) être initié et diligenté par la Commune.
- c. Les services complémentaires (résidence seniors-crèche) retirés ou non inclus dans le projet ont été initiés à proximité directe du projet par la Commune sur deux terrains communaux (1 vente et 1 emphytéose).
- d. La voirie traversante (+ placette, etc...) qui parcourt de part en part le lotissement annoncé constitue une charge d'urbanisme imposée au promoteur et sera rétrocédée (doc.3.9.) à la Commune comme voirie communale après réalisation.
- e. Pour permettre la jonction de cette voirie avec la rue des Messes, la Commune a mis à disposition une partie des parcelles communales (142D et 144D), celles-ci ayant fait anticipativement l'objet d'un acte de division, sous son impulsion, pour permettre à la fois le passage de la voirie et l'implantation contigüe de la crèche du CRFE.
- f. La Commune a aussi maintenu le tracé de cette connexion à la rue des Messes, nonobstant les objections émises par le promoteur quant à cette opportunité et nonobstant le fait que ce tracé inopportun défigure le projet de cœur de village (fiche n° 015-annexe 7), projet communal repris au PCDR depuis de nombreuses années et dont la réalisation de la 1ère phase a eu lieu mi 2022.
- g. La Commune a aussi préalablement procédé à une modification du permis de lotir n° MC/1.778.51 du 2 mai 2023 de manière à extraire du périmètre du permis unique demandé l'excédent de terrain de cet ancien permis de lotir.
- h. La participation active des autorités communales est largement attestée, entre autres documents, par 2 procès-verbaux officiels de réunions joints au dossier d'urbanisme (doc. 2.8.1 et 2.8.2) sans compter les nombreuses réunions informelles de travail.
- i. La RIP du 4 septembre 2023 que la Commune présidait et par son P.V. réalisé par ses services.
- j. Par la compétence du Conseil communal en matière d'ouverture ou de modification de voiries et d'aménagements publics,
- k. Par la compétence du Collège communal en matière de permis d'urbanisme de constructions groupées,
- l. La Commune est et restera par ailleurs impliquée dans la vie de ce projet par de nombreux aspects (entretiens, équipements de la voirie, taxes communales, immondices, ...).
- m. La Commune pouvait organiser une réunion d'information préalable, et peut toujours donner un avis (même s'il n'est qu'indicatif...).

De nombreuses autres Communes concernées par des projets aussi importants s'impliquent activement dans la gestion et l'évaluation d'un projet aussi important, voire dans la procédure de demande de permis...

Pourquoi nos autorités communales, refusent-elles de remplir ce rôle qui leur est dévolu et se limitent-elles semble-t-il à être des "facilitateurs de projets du privé" ?

Enfin, si la demande d'une réunion d'information était éventuellement rejetée sur base de l'application stricte des textes réglementaires, faut-il encore rappeler que la Bourgmestre s'était engagée formellement à organiser une réunion d'information lors de la fin de son intervention en conseil communal du 26 février dernier suite à l'interpellation citoyenne réclamant l'initiative d'un S.O.L. sur le village de Hamme-Mille : "Nous avons également entendu le besoin des citoyens dont vous êtes la porte-parole afin d'obtenir plus d'informations quant aux projets qui se dessinent sur l'entité d'Hamme-Mille. Le Collège et moi-même nous engageons donc à organiser une séance d'information en présence des différents demandeurs afin de permettre aux citoyens qui le souhaitent d'obtenir les réponses aux questions qu'ils se posent".

Qu'est devenue cette promesse formulée le 26 février eu égard au dossier EQUILIS dont l'enquête publique a démarré le 4 avril et court jusqu'au 6 mai et où une réunion d'information a finalement été annoncée pour... le 17 juin, plus d'un mois après la fin de l'enquête publique... ?

II. Mobilité

En ce qui concerne la mobilité, nous vous renvoyons vers le contenu des différentes lettres adressées par les membres du Collectif citoyen de Beauvechain, dans le cadre de l'enquête publique sur le Plan Communal de Mobilité (PCM) qui s'est tenue du 8 janvier au 16 février 2024, et aux mêmes propositions formulées lors de la réunion citoyenne du 11 février en présence de l'échevin de la mobilité.

Celles-ci traitent notamment des alternatives au rond-point du SPW prévu à la jonction de la N91

avec la N25 (carrefour à feux dit Cornélis) et de la problématique née de la jonction inopportune et inadéquate dans la version que vous présentez, de la future voirie traversante avec la rue des Messes...

Nous reprendrons ci-dessous les remarques qui traitent du rond-point TAMET, de la voirie traversante et de sa connexion à la rue des Messes.

II.1. Le Rond-Point TAMET sur la N25, entre le centre commercial et le lotissement EQUILIS; La nécessité de ce second rond-point reste incertaine ...et dépend du tracé et de l'utilisation définitive de la voirie appelée à desservir ce nouveau lotissement...(cf. infra).

On peut s'étonner qu'il ne desserve pas la 2e zone commerciale en cours d'aménagement... (cf. le projet LIDL) et constitue une charge d'urbanisme pour le promoteur sur une voirie régionale.... Il alourdit ainsi le budget du promoteur et pénalise les autres charges d'urbanisme qui pourraient être actées au bénéfice de la Commune...

II.2 La voirie traversante qui parcourt le lotissement EQUILIS.

Elle est aussi à charge du promoteur.

Son rôle d'axe structurant et de liaison pour s'intégrer dans la solution "deux rond – points" et assurer le délestage de la circulation allant et venant de Tourinnes-la-Grosse via la rue Goemans (et d'autres artères locales : rue Scheers, vieux chemin de Louvain, ...), est voulu par le SPW relayé par la Commune, et non par le promoteur.

Sa connexion "boiteuse" à la rue des Messes ne répond pas non plus à un desiderata précis du promoteur.

Bien au contraire, [REDACTED] Hamme-Millois d'origine et qui portait le projet "Ludaphar" précédant celui d'EQUILIS, avait lui-même mis en exergue le caractère inadéquat de cette connexion.

II.3. La connexion boiteuse à la rue des Messes.

(voir schéma superposant la situation actuelle et la connexion telle que prévue).

Pourquoi cette connexion est-elle boiteuse ?

- *Elle prévoit de relier une route de liaison inter-villages (la voirie traversante) à un tronçon de "rue de collecte locale" (la rue des Messes) !*
- *La largeur de voirie de la rue des Messes est insuffisante : 5 m entre filets d'eau ! Elle borde l'aménagement du cœur de village (ce qu'il en reste...), côté ouest. Et pas d'accotement du côté est de la rue.*
- *La rue des Messes est inapte à recevoir une telle densité de trafic !*
- *Le branchement rue des Messes est inadapté et devrait être aménagé ! Le reste de la rue des Messes doit être protégé et devenir une voirie secondaire et débitrice de priorité.*
- *Le tracé imaginé entraînerait la suppression de tous les emplacements de stationnement dédiés au cœur de village (phase 1) !*
- *Le carrefour Messes - Goemans qui se situe en bout de S venant de TLG, verrait sa dangerosité aggravée par l'intensité du trafic appelé à y manœuvrer !*
- *Ce tracé défigurerait le projet "Cœur de village" (prévu au PCDR) déjà entamé (1e phase réalisée jusque mi-2022) et qui était prévu en zone piétonne apaisée (20km/h max) !*

Nous avons examiné deux propositions pour remédier à cette situation scabreuse :

1° limiter la voirie "traversante" au lotissement EQUILIS et se limiter à assurer la liaison vers la rue des Messes par un chemin de liaison accessible uniquement aux modes doux de déplacement (solution préconisée par A.E.B). Cette solution comporte divers avantages car elle maintient un environnement plus paisible à la fois pour le lotissement EQUILIS et pour la rue des Messes et le côté Nord du cœur de village.

Cette solution pourrait constituer une phase transitoire en attendant une solution ultérieure plus radicale mais exigeant plus de temps et de moyens financiers.

2° traiter différemment et repenser la connexion de cette voirie traversante à la rue de Tourinnes selon le tracé dont le schéma est joint ci-dessous.

(voir extrait cartographique : en rouge : tracé du projet actuel - en vert : le tracé alternatif proposé).

Ce tracé tiré dans une partie de pré arboré de l'ilot intermédiaire permet :

- *Éliminer la dangerosité du "S" (tournant dangereux);*
- *Ecarter un axe structurant coupant la zone apaisée... du "cœur de village" et la dénaturant;*
- *Permettre de garder la rue Goemans en véritable axe du "cœur de village" (20 km/h / piétonnier) avec la place piétonne pour des événements, marchés, parkings...*

- Permet la mise en sens unique de la rue Goemans (du carrefour vers l'église).
- Rehausse la sécurité des manifestations et événements locaux.
- Permet éventuellement dans le terrain excédentaire bordant ce nouveau tracé de réaménager les emplacements de stationnement supprimés et pourtant nécessaire pour desservir les animations socio-culturelles nombreuses du cœur de village.

L'intervention conjointe du budget communal, de charges d'urbanisme et d'appels aux subsides du PIC (Plan d'Investissement Communal) - PIMACI (Plan d'investissement mobilité active communal et intermodalité) devrait permettre de boucler ce type d'opération (achat et aménagement terrains + aménagement voirie en vue de permettre le déploiement de la zone apaisée du cœur de village de Hamme-Mille et de ses liaisons aux mode doux de déplacement (voir extrait cartographique). Cela donne - en schéma de voirie adapté - une liaison directe entre la voirie traversante et la rue de Tourinnes et une zone au cœur du village où la circulation est apaisée conformément au projet du PCDR (fiche 0.15 - annexe 7).

III. Défiguration du cœur de village.

Ce tracé vers la rue Goemans défigure le projet de cœur de village comme le montre le schéma de superposition à la situation existante (cf. supra). La courbe prévue rabote une partie significative de l'aire de jeu réservée pour les jeunes (parcelle 144d) en rapprochant dangereusement le trafic prévu du lieu de leurs ébats...

En outre, ce tracé supprime à la fois, les 17 emplacements de stationnement provisoires aménagés sur le fonds du terrain (extrémité présumée de la voirie) mais supprime aussi les 8 emplacements réalisés perpendiculairement à la rue des Messes... ! En fait, les 25 emplacements actuels qui ne compensaient que très partiellement les 35 emplacements perdus autour de l'église lors de la 1^{ère} phase des travaux du cœur de village, ces 25 emplacements disparaissent... !

Quelles sont les dispositions prises par la Commune pour non seulement compenser ces emplacements perdus mais aussi pour doter ce centre socioculturel dont l'animation se développe régulièrement d'un parking (verger ?) bien implanté qui soit enfin digne de ce nom ou cette facilité d'accès est-elle réservée aux activités marchandes ?

Enfin, comme signalé ci-dessus, ce tracé dégrade fortement le projet initial de cœur de village défini en zone piétonne (ou apaisée), tel qu'issu des travaux de la CLDR, et qui séduisait beaucoup d'habitants (cf. PCDR - fiches F.P. 0.15. - ann.7 et F.P. II.2) et son annexe.

Comment la Commune de Beauvechain va-t-elle préserver ou adapter l'intégralité de son propre projet de "Cœur de village" de Hamme-Mille aux contraintes sévères du projet EQUILIS ?

Merci déjà de l'attention que vous porterez à l'examen de ces différentes observations, questions et suggestions.";

- 1.44. Un courrier électronique transmis au service urbanisme le 05 mai 2024, d'une habitante de l'avenue des Bouleaux à Hamme-Mille, émettant des observations, réclamations et suggestions sur le projet dans les mêmes termes que la lettre type n° 1 reprise en 22°, ainsi que pour les motifs suivants :
 "Tout ceci est-il encore raisonnablement envisageable dans le contexte de réchauffement climatique que nous connaissons ? Comment être progressiste, mais en restant respectueux des lois, et responsable vis-à-vis des générations à venir ?";
- 1.45. Un courrier électronique transmis au service urbanisme le 05 mai 2024, d'un habitant du Vieux chemin de Louvain à Hamme-Mille, libellé comme suit :
 "Suite à l'enquête publique relative au permis de construire demandé par TAMET S.A., je souhaiterais formuler les commentaires, préoccupations et objections suivants :
 - Dommages à l'habitation : Notre habitation est une vieille maison rénovée qui date du début du siècle dernier. Les murs du sous-sol sont humides et constitués de briques d'origine de cette époque, qui sont relativement molles en raison des infiltrations d'eau. Lors de la reconstruction de notre rue il y a quelques années, les vibrations et la circulation des machines lourdes dans la rue ont provoqué plusieurs fissures dans les murs du sous-sol. Je crains que les travaux effectués dans le cadre de ce projet n'aggravent les dommages subis par notre maison et n'en causent d'autres.
 - Dégâts des eaux à la maison : Comme beaucoup de maisons dans notre rue, nous sommes régulièrement confrontés à un sous-sol inondé. Nous utilisons une pompe pour garder notre sous-sol au sec. Comme il s'agit d'une zone très marécageuse, je crains que le projet de construction n'aggrave les inondations.
 En bétonnant une zone de cette taille, l'infiltration de l'eau dans le sol sera encore plus difficile, de sorte qu'un système de pompage ne suffira plus à maintenir notre sous-sol au sec.

- *Nuisances dues à l'augmentation du trafic : Ces dernières années, le trafic dans notre rue a considérablement augmenté. Le matin et le soir, le trafic est souvent très dense et la limitation à 30 km/h n'est souvent pas respectée. Un projet de construction de cette ampleur ne fera qu'augmenter le trafic, menaçant de nous mettre dans un embouteillage qui n'est plus vivable.*
- *Perte de valeur de la maison : Notre maison se trouve actuellement dans un quartier vert et calme et donne sur des arbres tant du côté de la rue que du côté du jardin. Les plans du projet de construction montrent que notre environnement changera considérablement, ce qui réduira la valeur de notre maison.*

Merci d'avance de transmettre ces commentaires.";

- 1.46. Un courrier électronique transmis au service urbanisme le 06 mai 2024, d'un couple d'habitants de la rue du Prince à Hamme-Mille, libellé comme suit :

"Par ce mail, je vous fais part de mon désaccord sur une partie du projet Equilis à Hamme-Mille. Pour rappel, j'habite rue du Prince 6, 1320 Hamme-Mille et je vais être directement impactée par ce projet.

Trois points ne sont pas acceptables à mon sens.

- *Hamme-Mille est connu pour avoir énormément de sources. Notamment, lors des travaux de rénovation du Vieux Chemin de Louvain, les ouvriers sont tombés - ont dû pomper l'eau pour espérer pouvoir finir les travaux ayant eu pour conséquence des fissures sur certaines maisons par le déplacement des nappes phréatiques.
Le projet est placé sur une zone inondable et ils vont devoir inévitablement faire dévier les sources en cas de construction en souterraine. Ainsi, la construction des parkings souterrains risque d'inonder les caves des maisons existantes dans le secteur.
Il y a déjà plusieurs maisons qui, à l'heure actuelle, doivent faire fonctionner une pompe en permanence pour garder leur cave au sec.
Je suis donc contre la construction de parking souterrains.*
- *La hauteur des bâtiments va à l'encontre d'un esprit rural. Nous vivons à la campagne et je ne souhaite pas que mon village devienne une ville. Je suis tout à fait pour avoir des habitations supplémentaires mais de rester dans le cadre urbanistique existant.*
- *Je ne suis pas d'accord du lien de ce projet avec le projet du rond-point de la N25 sachant que sans la réalisation du premier, le deuxième sera compromis par manque de solution pour les voitures venant de Mille.*

Un dernier point me semble aussi incohérent. Au vu des restaurants existants dans la région, je ne comprends pas la création d'un nouvel espace Horeca. Ne serait-il pas plus intéressant d'aider les restaurants du secteur à survivre plutôt que d'implanter un nouveau ? Il me semble plus pertinent d'avoir des espaces commerciaux pour faire vivre le village et les commerces déjà existants en attirant plus de passage.";

- 1.47. Un courrier électronique transmis au service urbanisme le 06 mai 2024, d'une habitante de la rue de la Chaussée à Hamme-Mille, libellé comme suit :

"Je suis propriétaire de la rue de la Chaussée 6 à 1320 Hamme-Mille. Voici les questions que j'ai suite au projet Tamet :

Suite au projet Tamet, j'ai de réelles inquiétudes quant à l'impact hydrologique et à la stabilité de ma maison qui est centenaire et qui est à proximité d'un projet de telle ampleur.

J'aimerais dès lors qu'une étude indépendante des promoteurs soit réalisée concernant l'état hydrologique actuel de mon terrain qui jouxte le projet Tamet avant et après les travaux, et ce à toute fin de recours en cas de problèmes d'inondation et/ou de montée des eaux dans mon terrain, ainsi que d'une analyse du bâti existant concernant la stabilité de ma maison.

J'aimerais également discuter de la possibilité d'un raccordement au gaz de ville pour ma maison.

Si un projet de telle envergure se construit derrière chez moi. Je ne comprendrais pas qu'un projet d'une telle ampleur amenant une accessibilité au logement de familles supplémentaires ne puisse pas donner accès aux habitants de la rue de la Chaussée et à une partie du vieux Chemin de Louvain au gaz de ville ! Je demande dès lors que la commune de Beauvechain puisse interférer en ma faveur dans ce sens auprès des responsables du projet et/ou de la société ORES.

Je remercie d'avance Madame la Bourgmestre, le Collège communal, le demandeur ainsi que le bureau d'études pour la bonne attention donnée à nos observations, remarques et suggestions.";

- 1.48. Un courrier électronique transmis au service urbanisme le 04 mai 2024, d'un couple d'habitants de l'avenue du Centenaire à Hamme-Mille, libellé comme suit :

"Suite à la réunion RIP de ce 04 septembre 2023, il nous reste onze questions (8+3) relevant

essentiellement d'incidences pendant la durée du chantier.

Notre questionnement est essentiellement relatif à la mobilité dans le quartier durant le chantier.

De tels travaux d'envergure vont générer un charroi très important de poids-lourds chargés de terre et de matériaux divers et ce, pendant une période encore difficile à évaluer...

Celle-ci sera sans doute étalée sur l'ensemble de la durée de construction avec un pic en début d'œuvre pour le transport des terres à évacuer pour dépollution.

1° Ne serait-il pas judicieux de prévoir la construction du premier "rond-point" face au garage CORNELIS avant le début des travaux ?

- La Région Wallonne a-t-elle été interrogée à ce propos ?
- Si oui, quelle est sa réponse ... ? - S'est-elle engagée sur un agenda ?
- Plus généralement, un tel rond-point sur une configuration routière en patte d'oie fluidifie-t-il le trafic ?
- La présence rapprochée d'un second rond-point ne va-t-il pas créer plus d'engorgements ?

La portion de la nationale 25 (face CORNELIS FORD jusqu'à GUERTECHIN-Avenue du Centenaire) est déjà très usitée notamment en heures de pointe dans le sens Wavre-Louvain.

Il est à prévoir des engorgements importants si la route demeure en l'état durant le chantier.

- Le maître d'œuvre a-t-il évalué l'importance de ce charroi en termes d'unité / jour ?
- Le maître d'œuvre peut-il nous certifier que les horaires de travail seront compris dans des heures n'endommageant pas notre sommeil et que les W-E (samedi & dimanche) ne seront pas considérés comme ouvrables ?

2° Les allers et retours d'un charroi de camions vont tout naturellement altérer la chaussée N25 (avenue du Centenaire Wavre-Leuven-Wavre) plus rapidement et de manière plus dommageable qu'en temps ordinaire. Les revêtements routiers seront mis à lourde épreuve ce qui entraînera la création de nids de poule et autres dégradations.

Nous redoutons que ce charroi génère des vibrations délétères pour notre maison qui tremble lorsque la voirie est abîmée à tout passage de poids-lourds.

- Le maître d'œuvre a-t-il évalué le poids transporté (tare + chargement)/jour/phase ?
- Nous désirons un état des lieux de notre maison avant les débuts des travaux et un état des lieux après ceux-ci.
- Quelle est la procédure à suivre ?
- Le maître d'œuvre s'engage-t-il à prendre en charge cet état des lieux réalisé par un bureau d'experts indépendant relatif aux dommages potentiels occasionnés par le charroi inhérent au chantier ?

Merci de prendre en compte nos onze questions et de nous faire part de vos réponses par voie écrite.";

1.49. Un courrier électronique transmis au service urbanisme le 05 mai 2024, d'un habitant de la rue de Tourinnes à Hamme-Mille, libellé comme suit :
"100% D'accord avec les riverains.";

1.50. Un courrier électronique transmis au service urbanisme le 05 mai 2024, d'une habitante du chemin du Vivier Saint-Laurent à Nodebais, libellé comme suit :
"Je soutiens la demande (émise par l'habitante de Waterloo reprise en n° 1.41) au sujet du projet Tamet.

Ce serait dommage et triste que le cœur du village d'Hamme-Mille perde son calme, sa quiétude et que les riverains n'y trouvent plus le calme et la quiétude d'avant.

Merci de bien vouloir être sensibles à leurs arguments.";

1.51. Un courrier électronique transmis au service urbanisme le 05 mai 2024, d'une habitante de la rue des Messes à Hamme-Mille, émettant des observations, réclamations et suggestions sur le projet dans les mêmes termes que la lettre type n° 2 reprise en 1.24°;

1.52. Un courrier électronique transmis au service urbanisme le 05 mai 2024, d'une habitante du chemin d'Agbiermont à Nodebais, émettant des observations, réclamations et suggestions sur le projet dans les mêmes termes que la lettre type n° 1 reprise en 1.22°;

1.53. Un courrier électronique transmis au service urbanisme le 05 mai 2024, d'un habitant de la rue Jules Coisman à Hamme-Mille, libellé comme suit :

"Faisant suite à l'avis officiel (Réf. Commune : MC /-1.777.51/PEU1-25/2024/S - Réf. SPW: 10014051/XSC.jde.) annonçant l'enquête publique courant du 4 avril au 6 mai 2024 et relative au dossier de demande de permis unique sous rubrique introduite par la société TAMET, nous vous

communiquons nos remarques, observations, questions et suggestions suivantes.

Merci de recevoir ma réponse à l'enquête concernant le permis d'urbanisme. Pour moi, le projet ne peut être accepté sans l'élaboration d'un SOL pour le territoire du village de Hamme-Mille. De plus, un projet de telle ampleur qui s'inscrirait dans un contexte de mobilité non définie permettrait aux promoteurs privés de faire les choix à la place de la collectivité et des autorités locales. Ce projet impacte aussi la définition d'un cœur de village pour Hamme-Mille au détriment du développement d'activités communautaires et villageoises. C'est pour cette raison et dans le contexte actuel, que je m'oppose à la délivrance d'un permis pour ce projet tel qu'il a été présenté. Si je me joins totalement à l'analyse de l'association Beauvechain zone villageoise et du collectif d'associations dont Beauvechain zone villageoise fait partie, je voudrais ajouter les éléments suivants :

Établir un moratoire sur les grands projets immobiliers afin d'élaborer un SOL pour le village de Hamme-Mille.

Il est impossible de prendre en considération cette demande de permis sans mettre en place un Schéma d'Orientation Local (SOL) pour Hamme-Mille. Cette demande a déjà été expressément formulée lors d'une interpellation au conseil communal, démontrant ainsi l'ampleur des préoccupations de la population.

En attendant, face à la multiplication des projets immobiliers d'envergure à Hamme-Mille, il faut instaurer un moratoire sur ces projets, en attendant la mise en place effective du SOL.

Le développement de Hamme-Mille doit se faire de manière cohérente et répondre aux besoins en matière de logement, de service, de mobilité et de préservation de l'environnement. Hamme-Mille joue un rôle dans le développement de notre commune mais pas au détriment des habitants de cette entité. Les choix en matière de développement de notre territoire doivent être posés par la collectivité et donc par les autorités, et il n'est pas question de laisser aux promoteurs privés la responsabilité de faire des choix pour le futur de Hamme-Mille.

Le SOL permettrait de définir précisément ces besoins et d'établir un plan d'action concerté pour y répondre de manière équilibrée et répondre aux attentes légitimes des citoyens en garantissant un avenir harmonieux et durable pour Hamme-Mille et l'ensemble de notre commune.

Mobilité.

La création des voiries telles que dessinées dans le projet pose des questions cruciales quant à leur impact sur la circulation au centre de Hamme-Mille. Les détails repris dans le permis ne permettent pas de saisir pleinement quel sera l'incidence du projet sur la mobilité de la rue Goemans. De même, le plan présenté ne clarifie pas comment le futur rond-point à l'entrée du lotissement sera articulé avec le projet du rond-point en face du garage Cornelis. Quel trajet les usagers venant des autres villages de la commune devront-ils emprunter s'ils souhaitent se diriger vers Wavre ou Jodoigne ? La nécessité de mettre en place des éléments de bernes centrales entre les deux ronds-points est sujette à débat, car cela pourrait accentuer la perception d'une division du village de Hamme-Mille en deux au niveau de la chaussée de Louvain.

L'aménagement de la nouvelle voirie traversant le projet devrait être conçu de manière à ralentir au maximum la vitesse des automobilistes. De plus, la présence prévue de pistes cyclables suscite des interrogations quant à leur intégration dans un schéma global de mobilité.

Il est impératif que ces aspects soient clarifiés afin que les citoyens puissent pleinement comprendre l'impact du projet sur leur quotidien et sur l'aménagement de leur village. La transparence et la clarté dans la communication de ces informations sont essentielles pour garantir une prise de décision éclairée et participative.

Impact sur le projet cœur de village et espaces communautaires.

L'absence de coordination entre le projet Equilis et le permis accordé pour le projet "cœur de village" entraîne une incompatibilité flagrante. Cette situation constitue un véritable problème, car elle aboutirait à imposer à la collectivité un projet privé en contradiction avec les choix d'aménagement déjà arrêtés pour cet espace public.

Outre cette incompatibilité, se pose la question de l'impact du projet sur les aménagements destinés aux jeunes et les infrastructures nécessaires pour dynamiser la vie communautaire et villageoise.

De plus, étant donné l'absence de propositions d'espaces dédiés aux enfants, aux scouts ou aux jeunes dans le projet Ludaphar, il est impératif de trouver des solutions pour les créer, en tenant compte de l'impact du projet et de la nouvelle voirie sur leur sécurité. Il est donc nécessaire de résoudre ces problèmes avant même que le permis soit délivré au promoteur privé.

Quant à la construction d'une placette prévue dans le projet, si elle est indispensable pour "aérer"

l'espace, il est peu probable qu'elle joue un rôle dans les activités communautaires du village et de la commune. En effet, il s'agit d'un espace privé qui compliquerait toute organisation festive et villageoise. Les expériences passées démontrent que les espaces similaires prévus dans le lotissement du Chabut n'ont jamais été utilisés pour des activités communautaires. Ainsi, il est primordial de repenser les aménagements des espaces autour de l'église, du centre culturel, et d'utiliser la nouvelle voirie pour créer un espace public apaisé au centre de Hamme-Mille.

Un espace en clos.

Une partie du projet est conçue comme un espace clos, ce qui conduit les usagers de la voirie à une impasse. Cette configuration favorise l'enclavement et encourage un entre-soi qui remet en question les liens sociaux dans un contexte où les contacts sociaux sont déjà rares. L'autorité communale a bien pris conscience de cet enjeu, comme en témoigne le refus du permis référencé : MC/-1.778.511/CU2/CoDT-01/2018/S35, justifié par l'argument suivant :

"Considérant que le tracé de nouvelles rues doit contribuer à la création d'un réseau maillé de voies de communication; qu'il faut donc éviter de créer des voiries en impasse."

Le choix d'une urbanisation déconnectée du maillage de voirie dénote une volonté de se détacher du tissu bâti existant va à l'encontre des principes urbanistiques qui recommandent que "tout acte d'urbanisation doit contribuer à renforcer la structure spatiale du lieu. Cette approche archaïque et centrée sur soi de l'aménagement du territoire ne correspond plus aux tendances urbanistiques actuelles.

Il est donc clair qu'à Beauvechain, ce modèle d'aménagement devrait être systématiquement rejeté et que les projets proposés devraient s'intégrer dans un réseau de voirie existant pour démontrer la volonté de s'intégrer au tissu urbain préexistant.

Gabarit et écarts déraisonnables aux réglementations.

Il faut constater que le projet déroge de manière déraisonnable à plus de 20 dérogations aux règles en vigueur, touchant divers aspects tels que la densité, la volumétrie, les gabarits, les matériaux de construction, la superficie des baies, ainsi que des questions cruciales telles que l'abattage d'arbres et la construction en zone inondable. Cette liste de dérogations, qui semble incomplète selon l'annexe 4 de l'enquête publique, soulève également des inquiétudes concernant des aspects essentiels tels que les pentes de toits, les toitures plates ou vitrées, l'implantation des car ports et les modifications du relief. De plus, la localisation d'une partie du site dans une zone sensible du point de vue archéologique, ainsi que les zones d'aléa d'inondation, doivent être sérieusement prises en compte.

Une des principales préoccupations concerne le gabarit des bâtiments, en particulier dans la zone semi-urbaine où sont prévus cinq immeubles à appartements. Malgré les discussions lors des réunions de projet, il est déconcertant de constater que les plans actuels dépassent les limites acceptables en termes de hauteur et de volume. Les propositions visant à passer à des gabarits R+3+T pour certains bâtiments, bien que rejetées pour des raisons d'harmonie avec le tissu urbain environnant, suscitent des interrogations sur les véritables motivations derrière ces choix architecturaux. En outre, la profondeur des immeubles dépasse largement les normes établies, entraînant une hauteur excessive des combles, ce qui est préoccupant du point de vue de l'intégration urbaine et de l'esthétique. Les dimensions des toitures terrasses, en dérogation avec les réglementations en vigueur, posent également des questions sur la cohérence du projet avec les normes urbanistiques établies.

Il est impératif que toutes les dérogations soient clairement répertoriées et justifiées de manière détaillée afin que les résidents puissent évaluer l'impact global de ce projet sur leur environnement. En tant que partie prenante de cette enquête publique, je demande une transparence totale sur les décisions prises et une prise en compte rigoureuse des règles d'urbanisme en vigueur afin d'assurer un développement urbain durable et respectueux de son contexte.

Fragmentation sociologique des quartiers et pénurie de petits logements dans la commune de Beauvechain.

A Beauvechain, il existe une véritable pénurie de petits logements. Les jeunes ménages, les personnes âgées désirant quitter de grandes maisons, les individus à revenus modestes, ainsi que les couples en séparation cherchent en vain des logements adaptés à leurs budgets et besoins. Cette situation découle d'une politique menée depuis plus de 20 ans, ayant imposé la construction sur des terrains d'au moins 10 ares.

Le projet actuel, principalement axé sur la construction d'appartements, risque d'accentuer la fragmentation sociale des quartiers à Beauvechain. En raison des strictes règles d'urbanisme de la

commune, empêchant souvent la division des logements, la grande majorité des petits logements pourraient être contrôlés par un seul acteur économique. Ce quasi-monopole pourrait entraîner des distorsions entre l'offre et la demande, et conduire à des prix très élevés pour les appartements, compte tenu de leur rareté dans la commune. Il n'est donc pas nécessaire d'imposer de vastes immeubles au cœur du village de Hamme-Mille pour résoudre la pénurie de petits logements. L'évolution des règles pour permettre la division des logements et la construction sur des terrains de moins de 10 ares, tout en respectant les alignements, les gabarits et principes de bonne architecture et de bon aménagement du territoire, offrirait une réponse plus équilibrée plus respectueuse de la gestion des sols avec parcimonie. De plus, cela permettrait aux résidents de valoriser leur patrimoine et leurs intérêts avant ceux des promoteurs immobiliers.";

- 1.54. Une lettre transmise par courrier électronique au service urbanisme le 05 mai 2024 et déposée dans la boîte aux lettres de l'administration communale, d'un habitant de la rue de Wahenge à Beauvechain, émettant des observations, réclamations et suggestions sur le projet dans les mêmes termes que la lettre type n° 1 reprise en n° 1.22, et pour les motifs suivants :
 - *"Allez voir les décisions qui sont prises dans les communes voisines par exemple La Hulpe;*
 - *Le Code de la Démocratie locale et de la Participation vous permet une autonomie communale qui vous autorise à prendre des décisions. Au moins, vous aurez la satisfaction de répondre aux attentes légitimes de vos citoyens qui regrettent de vous avoir fait confiance.";*
- 1.55. Un courrier électronique transmis au service urbanisme le 06 mai 2024, d'un habitant de la rue Jules Coisman à Hamme-Mille, émettant des observations, réclamations et suggestions sur le projet dans les mêmes termes que la lettre type n° 1 reprise en n° 1.22;
- 1.56. Un courrier électronique transmis au service urbanisme le 06 mai 2024, d'une habitante de la rue de la Cure à Beauvechain, libellé comme suit :

"Je prends l'occasion de commencer par un témoignage qui ne vous surprendra pas : j'aime notre village où il fait bon vivre !

Toutefois, un projet immobilier d'envergure sur Hamme-Mille, s'il est réalisé dans toute son ampleur, va affecter notre quotidien à tous, en phase de chantier (5 ans), comme en phase d'exploitation, à vie...

Sur une zone de grand intérêt biologique où nichent des espèces protégées, poumon vert d'Hamme Mille et propriété d'une famille qui connaît les réglementations vu l'engagement politique d'un de ses membres, une société immobilière importante, Equilis (groupe Mestdagh) envisage de construire 5 immeubles aux dimensions impressionnantes (jusqu'à 18 m de haut), 100 appartements, 30 maisons au N, au S et à l'O de la zone, du commerce et quantité de parkings souterrains et en surface.

Ce projet, s'il aura lieu, impliquera une augmentation, si nous tenons compte des autres projets en cours ou à venir, d'environ un tiers de la population et des milliers de déplacements supplémentaires journaliers. Il en résultera que les routes secondaires seront inévitablement saturées et qu'il y aura des dysfonctionnements au nouveau carrefour (rue des Messes, rue Goemans) et au rond-point prévu.

Les maisons anciennes à proximité du site, face à des constructions formatées, vont être dévalorisées.

L'histoire locale nous raconte que le site a servi de décharge pendant plus de 20 ans. Toute cette zone pourra-t-elle être dépolluée de façon convaincante pour éviter tout problème de santé publique ? Il est important de vous en assurer.

Nous avons tous vécu l'épisode douloureux des inondations de juillet 2021. Hamme-Mille n'a pas été épargné. La proximité du site s'est retrouvée sous eau et, en tout état de cause, celui-ci est repris en zone d'aléa d'inondation. Les mesures proposées pour les endiguer sur le site concerné dérogent en plus de 20 points au Guide Communal d'Urbanisme (GCU), au Schéma de développement communal (SDC) voire même au CoDT. Il s'agit de dérogations au niveau de la densité, des règles d'abattage d'arbres, dérogations à la Loi sur la Conservation de la Nature, constructions en zone inondable, volumétrie, gabarits, matériaux, modification des reliefs, zone archéologique sensible, etc.

Les intérêts des promoteurs ne peuvent pas prendre le dessus par rapport aux intérêts légitimes des riverains.

Il y a aussi lieu d'éviter que d'éventuels écarts et dérogations créent des précédents fâcheux qui deviendraient la nouvelle "norme" de référence pour le village de Hamme-Mille, raison pour laquelle je demande, que, comme c'est le cas dans de nombreuses communes du Brabant wallon, un

Schéma d'Orientation Local soit élaboré pour le centre de Hamme-Mille et y devienne le cadre urbanistique indicatif de référence.

Au vu du principe important de transparence, la Commune a le rôle de faire le relais de la population auprès de ceux qui avancent des projets qui menacent à ce point l'identité de nos villages et veulent de la rentabilité sur investissement, à tout prix.

Le projet semble répondre d'une certaine manière à la pénurie de petits logements. Cependant, il serait possible d'apporter une réponse qui favorise les intérêts des habitants de la commune et non les intérêts des gros promoteurs immobiliers. Pour cela, il faut faire évoluer les réglementations actuelles pour permettre de densifier de manière raisonnable le bâti existant et favorisant la division de logements tout en respectant les gabarits et les alignements.

Des solutions moins excessives existent et il est du devoir des élus locaux de les envisager.

Dans l'espoir que vous fassiez preuve d'une représentation démocratique et participative de la commune de Beauvechain.";

1.57. Un courrier électronique transmis au service urbanisme le 06 mai 2024, d'un couple d'habitants de la rue du Village à Beauvechain, émettant des observations, réclamations et suggestions sur le projet dans les mêmes termes que la lettre type n° 1 reprise en n° 1.22;

1.58. Un courrier électronique transmis au service urbanisme le 06 mai 2024, d'un habitant du Vieux Chemin de Louvain à Hamme-Mille, libellé comme suit :

"A la suite de l'avis officiel (Réf. Commune : MC/-1.777.51/ PEUI-25/2024/S - Réf. SPW : 10014051/XSC.jde.) annonçant l'enquête publique courant du 4 avril au 6 mai 2024 et relative au dossier de demande de permis unique sous rubrique introduite par la société TAMET, je vous communique mes remarques, observations et questions.

1. PREAMBULE :

L'ensemble des documents constituant l'étude d'incidence parcouru parfois rapidement vu son ampleur et le temps limité :

- il s'avère qu'il y a pas mal d'incohérences dans certains chiffres (superficie, densité);*
- certaines questions restent ouvertes notamment sur l'appartenance de certaines parcelles (montage de la parcelle de la crèche);*
- il y a quantité de demandes de dérogations;*
- il reste un flou TOTAL quant à la connexion de la voirie traversante et de son raccordement à la rue des messes (en contradiction avec un "pseudo accès" à la future crèche et destruction partielle des travaux cœur de village);*
- l'analyse d'incidence est parfois en totale contradiction avec le bureau ICEDD (situation projet PCDR);*
- ce projet présente un total désintérêt concernant la problématique de la mobilité (malgré l'implication d'Equilis dans l'axe imposé par la commune).*

2. PLUS SPECIFIQUEMENT SUR L'ETUDE HYDROLOGIQUE :

- Celle-ci se concentre essentiellement sur 2 bassins de ruissellement;*
- l'étude est un instantané d'une situation ne tenant pas compte des futurs projets qui viendront aggraver la situation (couverture par de nombreux projets en cours ou à venir : 140 ha de zones soumises à aléa d'inondation destinées à l'urbanisation);*
- ce problème demande une vision beaucoup plus large que le lotissement Equilis, et, idéalement aurait dû être un souci de la commune (des outils, des procédures, des subventions existent afin d'augmenter la RESILIENCE).*

La cellule GISER peut procéder à l'analyse des sites inondés pour les communes.

DOCUMENTS DE REFERENCES :

A. La circulaire ministérielle du 23 décembre 2021 relative à la constructibilité en zone inondable a pour objectif d'améliorer l'instruction des outils planologiques et des demandes de permis qui concernent des projets situés en zone inondable.

Cette circulaire conseille les autorités compétentes, en tenant compte du niveau d'aléa auquel le site concerné est soumis, sur les informations à solliciter auprès des auteurs de projets afin de permettre aux instances d'avis de mieux les éclairer dans le cadre de l'instruction des demandes de permis.

Afin d'accompagner au mieux ces autorités, les demandeurs et les bureaux d'étude, le Gouvernement wallon a décidé de l'élaboration de deux référentiels, l'un portant sur les constructions et aménagements en zone inondable, le second portant sur la gestion durable des

eaux de pluie. Tous deux visent à encadrer et compléter cette circulaire en proposant une démarche articulée sur un schéma d'aide à la décision.

L'objectif premier de ces référentiels est de fournir une aide à la conception et des critères d'aide à l'évaluation des projets de planification, d'aménagement et de construction applicables à tous les stades de développement d'un projet (schéma de développement communal, schéma d'orientation local, guide communal d'urbanisme, permis et certificat d'urbanisme n° 2). Source : portail Wallonie.be, référentiels inondations;

B. Le premier référentiel intitulé : *Constructions et aménagements en zone inondable* définit cinq principes :

- anticiper le risque d'inondation en tenant compte du changement climatique;
- laisser de la place à l'eau;
- développer une approche intégrée des aménagements;
- prendre en compte les risques résiduels;
- sensibiliser et responsabiliser les habitants/usagers à la question du risque d'inondation.

C. La carte LIDAXES, dans sa version actuelle, donne deux informations :

- pour les administrations en charge de la délivrance de permis et d'avis, une information sur les axes de concentration naturels des eaux de ruissellement, classés par taille de bassins versants correspondant (à partir de 3 hectares), pour faciliter l'application du CoDT;
- pour les citoyens et les entreprises, une information sur les zones de variation possible du tracé des axes de ruissellement ; dans ce cas, il ne s'agit pas de l'application du CoDT, mais d'une information complémentaire sur une possible déviation de l'écoulement en dehors de son axe naturel de concentration ; ainsi, chacun peut prendre des mesures pour protéger son bien, anticiper la gestion du ruissellement sur un nouveau terrain, etc.
- La Loi régissant les contrats d'assurance terrestre définit des "zones à risques" qui correspondent aux zones à valeur d'aléa d'inondation élevée de la cartographie. Ces endroits ayant été, ou pouvant être, exposés à des inondations répétitives importantes, la loi permet aux assurances de refuser de couvrir les constructions qui y seraient érigées. En cas de vente, les notaires réfèrent à cette loi pour informer le futur acquéreur que le bien se situe en zone à risque (voir extrait cartographique : Géoportail de la Wallonie).

D. La limitation de l'urbanisation dans ces zones à risques. Des interdictions d'urbanisation dans ces zones à risque et des inscriptions de périmètres en surimpression sur les plans de secteur sont prévues. Une prise en compte des risques naturels est préconisée également dans les plans communaux d'aménagement (pour l'heure, dénommés "schéma d'orientation local"). De plus, dans ces zones à risques, seuls des projets d'utilité publique seraient admissibles, après réalisation d'une étude d'incidences sur l'environnement.

Il est prévu également qu'un éventuel règlement régional d'urbanisme (appelé actuellement "guide régional d'urbanisme") puisse fixer les règles applicables aux zones à risque déjà urbanisées.

Source : Circulaire relative à la constructibilité en zone inondable 23 dec 2021 Willy Borsus.

E. Avis du service technique provincial repris sous document 1.5.2.

Celui-ci omet complètement le risque d'inondation par ruissellement élevé.

F. Directive 2007/60/CE du 23/10/2007 qui impose un PGRI.

Les plans de gestion adaptés le 10 mars 2016; nouveaux cycles 2022-2027, ces plans prévoient notamment une cartographie d'aléa d'inondation.

3. QUANT A L'ETUDE HYDROLOGIQUE CVH.

L'étude limite l'hypothèse au problème de deux bassins qui influent sur le risque élevé d'inondation par ruissellement. Par un savant calcul, la gestion de 754 l/s seulement serait nécessaire ! Traité par l'égouttage "surdimensionné" du vieux chemin de Louvain (80 cm de diamètre).

Ceci malgré l'épisode 2021 qui spécifie bien une amenée d'eau du Guertechain. Quelles eurent été les conséquences si l'eau du Guertechain avait pu passer le carrefour et se retrouver au niveau de la parcelle du projet Equilis ? Dans le meilleur des cas ce flot aboutissait dans la Néthen et grossissait encore les événements catastrophiques sur Néthen.

Le site se trouve en zone d'assainissement collectif et est traversé de voiries équipées d'un réseau d'égouttage unitaire. Les égouts aboutissent dans les collecteurs de l'InBW longeant le réseau hydrographique et amenant les eaux usées à la station d'épuration de Hamme-Mille. Le traitement des eaux de ruissellement par le réseau d'égout, dans les conditions de "pointe" vient s'ajouter au

traitement de la station (7000 EH pas très loin de sa saturation).

De plus : Les égouts sont équipés de déversoirs d'orage qui déversent directement les eaux charriées par les égouts dans les cours d'eau lors des épisodes pluvieux significatifs (source : 1.5.1 étude CVH Page 15).

L'année 2021 n'est pas "exceptionnelle"; 2008, 2014, 2016 ont été remarquables (chiffres page 38).

Il y a lieu d'en tenir compte (retour 50 ans suggéré par GISER).

A cela, il faut ajouter le potentiel ruissellement des 140 ha bâtissables surtout le long de la Néthen.

Il ne faut pas compter sur la percolation :

Alors que la partie sud du bassin versant est constituée de sols limoneux à drainage naturel favorable, la partie concernée par le projet est constituée de sols limoneux à drainage naturel assez pauvre à très pauvre (Source : 1.5.1 étude hydrologique CVH page 13).

La projection du changement climatique, l'accumulation du point de vue hydrologique des autres projets "à risques" et de la nature du sol, mènent à penser l'étude insuffisante en terme de sécurité.

Document non fourni :

Le demandeur fournit un rapport de perméabilité qui se base au minimum sur un sondage pédologique* sur la parcelle ou le site concerné et trois tests de perméabilité par lot pour des parcelles ou sites de moins de 2500 m². Pour des parcelles ou sites de plus grande importance, il est demandé un sondage pédologique et trois tests d'infiltration par tranche de 2500 m². Ces tests sont réalisés à proximité de l'emplacement pressenti pour les dispositifs d'infiltration*. Source : spw référentiel eau de pluie.

En cas de rejet dans un cours d'eau*, une demande doit être formulée au gestionnaire du cours d'eau* récepteur.

- cours d'eau* de catégorie 1 : Région wallonne.
- cours d'eau* de catégorie 2 : Province (Néthen)
- cours d'eau* de catégorie 3 : Commune (Guertchain)
- cours d'eau* non classé : Commune..

- Si la parcelle ou le site présente un risque d'inondation ou sont adjacents à un périmètre à risque (axe de ruissellement ou zone d'aléa), le demandeur produit une note détaillant les mesures mises en œuvre afin de ne pas aggraver ces risques (maintien ou réduction du débit).
- Schéma d'orientation local, guide communal d'urbanisme : dans les périmètres soumis à l'aléa d'inondation ou situés à moins de 20m d'un axe de ruissellement*, un SOL ou un GCU peuvent recommander de ne pas imperméabiliser les sols et/ou proscrire certaines pratiques telles que les remblais. Un SOL ou un GCU peuvent identifier des périmètres dans lesquels la période de retour à considérer pour le dimensionnement des dispositifs d'infiltration/rétention est supérieure à 25 ans. Elle pourrait par exemple être de 50 ou 100 ans en fonction de la vulnérabilité du territoire en aval.
- Permis d'urbanisme, permis d'urbanisation : lors de l'examen d'une demande de permis, l'autorité compétente s'assure que les risques d'inondations en aval ne sont pas accrus par le projet et requiert, si c'est nécessaire, des mesures supplémentaires de gestion des eaux pluviales afin de ne pas augmenter ce risque (Source : référentiel page 36).

4. INONDATIONS juillet 2021.

Lors des pluies exceptionnelles de juillet 2021, qui ont engendré en maints endroits des inondations très importantes, la localité d'Hamme-Mille a également été touchée. La Région wallonne a publié une cartographie des zones inondées en juillet 2021, dont l'emprise dessinée empiète de manière importante sur la zone concernée par le projet.

Sur base des informations obtenues à la Région wallonne, il s'avère que cette cartographie a été établie par le Service Géomatique du SPW, après consultation des services communaux.

Les Services communaux n'ont toutefois pas validé cette carte. (Pourquoi ?).

Les informations fournies à l'époque par la Commune et confirmées ce jour sont les suivantes :

- Le pertuis canalisant les eaux du Guertchain en amont du carrefour de l'Avenue du Centenaire avec la Chaussée de Louvain n'a pas permis d'absorber la totalité du ruissellement provenant de l'Avenue du Centenaire. Cet écoulement était alimenté également par un important axe de ruissellement et il en a résulté une inondation du carrefour aux abords de la Chaussée de Louvain.
- L'importance de cette inondation était limitée car aucune habitation n'a été inondée, et la circulation automobile n'a pas été totalement interrompue. On estime que la hauteur de la lame d'eau atteignait une quinzaine de cm (30 cm chez MusicAction, ce n'est pas aucune).

- De l'autre côté de la Chaussée de Louvain, les eaux ont rapidement été absorbées par l'égouttage et n'ont pas poursuivi leur course vers le point bas.
- En dehors de l'inondation du carrefour, il n'a pas été constaté d'inondation de la Chaussée de Louvain, même en son point bas.
- Aucune habitation bordant la chaussée n'a été inondée, pas plus que le parking du Lidl.
- Le pont permettant la traversée de la Nethen au droit de la Chaussée de Louvain n'a pas été saturé, car sa section est très importante. Aucun débordement n'a jamais été répertorié au droit de ce point qui a plus de 60 ans.
- Le pont situé en amont sur le cours de la Nethen, à la traversée du Vieux Chemin de Louvain, n'a pas débordé non plus. En amont de ce pont, une zone occupée autrefois par les étangs de l'Abbaye et ensuite remblayée, a été largement inondée. Il s'agit d'une zone de bois et l'inondation était due à la présence d'un barrage de castors. Cette zone doit être réaffectée en ZIT.
- La Nethen a légèrement débordé entre les deux ponts mais l'eau n'a jamais atteint la rue Alfred Scheers. Aucune habitation longeant cette voirie n'a été touchée non plus par les eaux. L'eau a uniquement occupé des fonds de jardins.
- Les habitations longeant la rue de la Chaussée n'ont pas été inondées non plus.

En conclusion, les extrapolations faites au niveau de la cartographie ne correspondent pas aux observations de terrain.

Je me questionne sur la capacité de la commune à dresser un tel rapport. N'y a-t-il pas confusion dans l'usage de cartographie utilisée, ce qui permet à CVH de mettre en doute les demandes "de bon sens" suggérées par la cellule GISER.

A noter ERRUISSOL n'étant plus d'actualité depuis 2021. L'outil de la carte LIDAXE est beaucoup plus précis et confère également la possibilité légale de recours et de refus par les assurances (voir page précédente).

On pourrait tout aussi bien réaliser une interprétation aussi absurde "le pertuis ayant joué un rôle de restriction", la situation dans la situation dans le futur lotissement a été amoindrie.

Donc la conclusion de la commune est un raccourci rapide qui doit servir quoi ou quoi ?

5. CONCLUSION.

Il y a de gros manquements à l'étude (absence de préoccupation du pertuis Guertechain, sondage, test de perméabilité) et une sorte de déni de la commune sur le risque encouru à la construction en aléa de zones inondables (rapport "guidé", non validation des cartes du SPW).

A la lecture de cette étude, du préavis de la cellule GISER, de la circulaire ministérielle et de ces référentiels, il apparaît clairement qu'une étude beaucoup plus vaste impliquant l'amont et l'aval de cette zone doit être réalisée (en toute transparence, désintéressé de l'affectation que certains voudraient attribuer à ces terrains). Ceci nous ramène une fois de plus à la mise en place d'un S.O.L. (fortement conseillé plusieurs fois dans les outils du SPW et logique puisque la commune doit avoir une vue globale des projets).

L'étude CVH limite très fort son ampleur, mais aussi ne tient pas compte des problématiques en aval et en amont des autres projets (schéma page 46 et 47 de l'étude protège essentiellement les parcelles Equilis).

Dans l'ensemble des documents et outils disponibles, on retrouve souvent la référence à un schéma d'aménagement communal ou d'un SOL (une vision globale de la problématique, mais aussi de déterminer l'affectation de sites à aléa vers de l'utilisation publique en 1er lieu).

Il y a peu d'analyse correspondant aux référentiels suggérés par le SPW alors qu'il s'agit d'outils bien étudiés issus de la circulaire ministérielle.

Il est clair que l'analyse de la cellule GISER pour construire dans ces zones à risque valide le fait de renforcer les marges (retour 50 ans, 30cm); demandes qui ne paraissent pas abusives. La préoccupation de la "circulaire pour la construction en zone inondable" signée par M. Willy Borsus et plus spécifiquement l'attention demandée au chapitre 14 sur l'évolution des phénomènes climatiques vont dans ce sens également. Ceci étant à cumuler avec les 140 ha de zones urbanisables situées en zone d'aléa qui viendra aggraver la situation.

Néanmoins, les premières réponses du bureau CVH au préavis de la cellule GISER, semblent faire suite à un acharnement inconditionnel à vouloir construire dans cette zone, sans discernement ou bon sens.

Le trésor public ne peut pas se permettre de devoir encore intervenir dans de futures inondations

parce que des promoteurs veulent absolument rentabiliser des terrains.

Hamme Mille étant un nœud hydrologique ainsi qu'un nœud de mobilité, il y a lieu de traiter plus sérieusement le maillage au travers d'études beaucoup plus globales et visionnaires. Ce travail ne peut être réalisé qu'à un niveau plus large qu'un promoteur.

Aujourd'hui avancer par essai erreur, à coup d'argent publique, semble incohérent. Des bureaux d'études indépendants et des acteurs de terrains doivent se pencher sur cette vision de développement général. La CLDR, dans sa forme actuelle à Beauvechain, ne permet pas ce travail de fond préalable à l'implantation de projet d'une telle ampleur à un endroit aussi sensible.

Dans l'espoir de pouvoir nouer un réel dialogue avec nos autorités, je vous prie d'agréer, Mesdames Messieurs, mes meilleures salutations.";

- 1.59. Un courrier électronique transmis au service urbanisme le 05 mai 2024, du collectif d'associations citoyennes de Beauvechain (AEB - Action Environnement Beauvechain, AESAHM - Les amis de l'église Saint-Amand et de Hamme-Mille, BZV - Beauvechain Zone Villageoise, Citoyens 1320.be, Comité Saint-Corneille et TPAMC - Touche pas à ma cascade), transmettant une lettre-pétition, signée par dix représentants de ces associations, libellée comme suit :

"Faisant suite à l'avis officiel (Réf. Commune : MC/-1.777.51/ PEUI-25/2024/S - Réf. SPW : 10014051/XSC.jde.) annonçant l'enquête publique courant du 4 avril au 6 mai 2024 et relative au dossier de demande de permis unique sous rubrique introduite par la société TAMET, nous vous communiquons nos remarques, observations, questions et suggestions suivantes.

Au préalable, permettez-nous toutefois de développer une observation générale et d'émettre des doutes sur certaines déclarations de la part des autorités communales.

1. Observations générales.

Si nous entreprenons cette démarche, la raison en est simple : nous aimons notre village, la qualité de vie y est précieuse. Un tel projet inscrit au cœur même d'un poumon vert mettra en péril tout ce qui en fait la richesse. Ce projet immobilier est démesuré. Plus de 20 dérogations et non des moindres, préludes de fâcheux précédents. S'il passe en l'état, il risque d'ouvrir la porte à toutes les dérives ! Merci d'y réfléchir et d'en mesurer l'excès !

Nous ne sommes pas opposés à cette volonté politique de densifier le centre des villages, nous ne sommes pas opposés aux souhaits d'un propriétaire terrien de valoriser son bien -ce qui est tout à fait légitime-, et comprenons parfaitement les objectifs de rentabilité mais il faut éviter de vouloir saturer à tout prix, de gâcher l'attractivité et d'imposer à Hamme-Mille un modèle urbain qui ne lui convient pas !

Si le promoteur souhaite apaiser les inquiétudes de l'opinion publique (voir article Sudinfo), c'est qu'il y a toutefois de sérieuses raisons de s'en faire :

- a. record de densité en milieu rural,*
 - b. barres d'immeubles aux proportions démesurées implantées dans une zone inondable avec de vastes parkings souterrains de milieu urbain face à un bâti ancien beaucoup plus sobre et discret,*
 - c. problèmes de santé publique (pollution des sols et de l'eau),*
 - d. circulation routière à son comble,*
 - e. dévastation d'une zone humide à intérêt biologique, abattage intempestif d'arbres, d'arbustes et "mises à mort" d'habitats naturels,*
 - f. nuisance sonore aussi bien en phase de chantier qu'en phase d'exploitation, désertion prévisible de certains riverains immédiats, ...*
- ... bref, la ville s'invite à la campagne !*

2. A propos de la Commune.

La Commune prétend n'avoir qu'un "rôle passif" dans ce dossier, voire de servir de "boîte aux lettres ou d'intermédiaires" (déclaration de Mme C. Ghiot lors de la réunion PCDR du 11/04). Malheureusement, les faits sont là !

Quelques preuves...

- a. La voirie traversante qui parcourt de part en part le lotissement annoncé constitue une charge d'urbanisme imposée au promoteur et sera rétrocédée (doc.3.9.) à la Commune après réalisation.*
- b. Pour permettre la jonction de cette voirie avec la rue des Messes, la Commune a mis à disposition une partie des parcelles communales (142D et 144D), celles-ci ayant fait anticipativement l'objet d'un acte de division, sous son impulsion, pour permettre à la fois le passage de la voirie et l'implantation contigüe de la crèche du CRFE.*

- c. La Commune a aussi maintenu le tracé de cette connexion à la rue des Messes, nonobstant les objections émises par le promoteur quant à cette opportunité et nonobstant le fait que ce tracé inopportun défigure le projet de cœur de village (fiche n° 015-annexe 7) repris au PCDR depuis de nombreuses années et dont la réalisation de la 1^{re} phase a eu lieu mi-2022.
- d. Elle a aussi préalablement procédé à une modification du permis de lotir n° MC/1.778.51 du 2 mai 2023 de manière à extraire du périmètre du permis unique demandé l'excédent de terrain de cet ancien permis de lotir.
- e. En plus d'avoir cédé partiellement ces 2 parcelles communales à ce projet (pour rappel: 142D et 144D), la participation active des autorités est largement attestée, entre autres documents, par 2 procès-verbaux officiels de réunions joints au dossier d'urbanisme (doc. 2.8.1 et 2.8.2) sans compter les nombreuses réunions informelles, par les plans de rétrocession (doc.3.9 voir supra) ainsi que par le PV de la RIP p.7 :
- Il présente un bref rappel des procédures et des autorités compétentes en ce dossier. Il s'agit d'un permis unique, regroupant le permis d'urbanisme et le permis d'environnement.
- Les autorités compétentes pour chacune de ces réglementations sont :
- le Conseil communal en matière d'ouverture ou de modification de voiries et d'aménagement publics,
 - le Collège communal en matière de permis d'urbanisme de constructions groupées,
 - Monsieur le Fonctionnaire délégué de la Direction extérieure du Brabant wallon du Service Public de Wallonie, Territoire, Logement, Patrimoine et Energie en matière d'aménagement de la voirie régionale et Monsieur le Fonctionnaire technique du Service Public de Wallonie Agriculture, Ressources naturelles et Environnement en matière de permis d'assainissement, sont compétents pour la délivrance du permis unique.
- par la compétence du Conseil communal en matière d'ouverture ou de modification de voiries et d'aménagements publics,
- par la compétence du Collège communal en matière de permis d'urbanisme de constructions groupées,
- f. La Commune est et restera par ailleurs impliquée dans la vie de ce projet par de nombreux aspects (entretiens, équipements de la voirie, taxes communales, ...).

CONCLUSION : Dès lors, vous comprendrez notre perplexité par rapport à l'attitude des autorités communales.

TABLE DES MATIERES

1. Contexte (p.5)

- A. Permis et autorisations
- B. Situation de droit

2. Caractéristiques physiques du projet (p.8)

3. Evaluation environnementale - Pollution des sols (p. 10)

4. Modification du relief et déplacement de terre (p. 13)

5. Biodiversité (p. 16)

- A. Généralités
- B. Etat actuel de l'environnement
- C. Indice de biodiversité potentielle
- D. Abattage des arbres
- E. Incidences sur les habitats et la flore EIE
- F. Destruction d'habitats
- G. Demande de dérogations à la LCN
- H. Qualité de l'air

6. Paysage, patrimoine et cadre bâti (p. 23)

- A. Biens immobiliers
- B. Densité

7. Dérogations aux GCU et SDC (p. 25)

- A. Enquête publique
- B. Plus de 20 dérogations !
- C. Focus sur l'aire de bâti semi urbain : 5 immeubles

8. Mobilité et transports (p. 28)

- A. Taux de fluidité
- B. Mobilité

C. Charroi occasionné par le projet

9. Population (p. 30)

10. Impacts sur les territoires voisins (p. 31)

11. Conclusion (p. 32)

1. Contexte.

La demande vise l'urbanisation d'un terrain privé et de 2 parcelles communales (142d, 144d renumérotées 479 A-B-C-D-E) pour une superficie de 4,1 ha (version RIP 3,74 ha).

(voir extraits cartographiques : présentation finale Equilis RIP 4 sep 2023 - situation initiale et figure 33 : comparaison du périmètre d'étude et du périmètre de la demande - WalOnMap).

Le projet s'est élargi vers le Nord-Ouest, au-delà du second rond-point chaussée de Louvain, englobe l'accès au Lidl dont la reconstruction se profile et pointe au Sud-Est vers la future crèche portée par le CRFE (André Antoine, député, fondateur de l'ASBL) dont le permis a été octroyé par la Commune le 26 mars 2024 alors que ce dossier contient de nombreuses incohérences : accès via le parking provisoire du cœur de village, 1 rue des Messes, aménagé aux frais de la Commune et démoli par le projet !

A. Permis et autorisations

EIE p 44 :

Documents en vigueur

(voir Tableau 12 : Permis en vigueur au sein du périmètre de la présente demande de permis d'urbanisme)

Doc 1.1 :

Doc. Officiels existants

(voir Tableau 1.4.3. Permis et autorisations)

Annexe 4 - cadre 5 :

(extrait :

1) Permis d'urbanisation octroyé en date du 18 mai 1980 relatif à un bien cadastré DIV 2, section C, n°119a et ayant pour objet sa division en 3 lots. Deux lots ont été construits en dehors du périmètre de projet. Une modification de ce permis de lotir a été approuvée par le collège communal en date du 02 mai 2023 afin que le périmètre n'englobe que les lots déjà réalisés. Par conséquent, ce permis de lotir n'est plus compris dans le périmètre de projet.

2) Permis d'urbanisation octroyé en date du 07 juillet 2014 relatif aux parcelles n°120e² et 120f² et ayant pour objet l'urbanisation du bien d'une superficie d'environ 2,2 Ha en vue de sa division en 22 lots, et visant à la construction d'un ensemble de logements (appartements et habitations unifamiliales), commerces, équipements techniques et communautaires, avec ouverture d'une nouvelle voirie d'accès reliant la chaussée de Louvain et la rue des Messes.

Ce permis a été annulé par le Conseil d'Etat (arrêt n°240.321 du 27 décembre 2017).

Le périmètre de la demande n'est donc plus couvert par un permis d'urbanisation.)

CONCLUSION :

Des différences, oublis, contradictions et un manque de cohérence sont à relever : permis d'urbanisme du 17/11/2011 n'apparaît qu'une seule fois. Pour être tout à fait complet, le 23/12/2011, permis Ascensio suivi d'une demande de permis d'urbanisation Tamet le 17/08/2012.

Le 07/07/2014, permis octroyé par la Commune et le 27/12/2017, arrêt du Conseil d'Etat. Le permis unique accordé le 13/08/2021 a bien été accordé mais partiellement (refus de la partie S), pas de permis d'environnement ni de permis d'implantation commerciale (voir EIE p.2). Le permis de lotir du 18 mai 1980 n'apparaît qu'une seule fois. Le 2 mai 2023, ce permis a été modifié pour extraire les parcelles du périmètre de la demande.

Nous ne comprenons pas les points suivants épinglés dans l'EIE p.305 : "Pour rappel, la partie nord d'un précédent permis d'urbanisation a été octroyée en août 2021. En cas d'absence d'octroi d'un nouveau permis d'urbanisation sur l'entièreté du périmètre de projet, la partie du projet ayant été précédemment autorisée sera probablement mise en œuvre. Le lotissement accueillerait alors environ 184 habitants répartis dans des maisons unifamiliales, des appartements et une résidence seniors." et dans le PV 2.8.1. : "après analyse de l'octroi de permis partiel (Permis VI) et des différents rapports des instances consultées, Equilis s'est rendue compte qu'il était impossible de mettre en œuvre le Permis VI en l'état.

Il est nécessaire de revoir les implantations, les accès, les principes structurels, l'accessibilité PMR".

Le nombre de permis et d'autorisations relatif au périmètre de la demande déposés depuis 40 ans

prouve l'extrême complexité du dossier tant des points de vue environnemental, architectural que des points de vue socio-politique et psychologique.

B. Situation de droit

Le projet s'analyse au regard d'outils d'urbanisme jugés caducs ¹ par la Commune (faiblesse épinglée par le PCDR p. 14 outils de gestion du territoire) mais qui restent essentiels en matière d'aménagement du territoire. En début de mandature, il fut question de les revoir "afin de faire face aux besoins de la population" (déclaration de politique communale 2018-2024) mais rien n'a été entrepris depuis, la révision étant reportée pour aboutir en 2029 quand tout le territoire sera construit ! En l'absence d'outils de référence valables², les dérogations aux prescriptions des règlements d'urbanisme en vigueur s'accumulent : dans le cas présent, les écarts sont nombreux, importants et visent de nombreux aspects du dossier (densité, urbanisme, gabarits des bâtiments, modification du relief, environnement, ...). Ils risquent d'entraîner des précédents fâcheux et irréversibles (voir dérogations). Pour toutes ces mêmes raisons, sans garde-fous dignes de ce nom, des communes en Brabant Wallon ont décidé de voter un SOL pour un territoire donné. Pour toutes ces mêmes raisons, le Conseil d'Etat s'est prononcé pour l'annulation du permis Samaya Nord (Ottignies-LLN : construction d'immeubles résidentiels) !

(¹) GCU = 2006 ; SDC = 2006 ; Plan de secteur = 1979 ; SDT = 2017. Le centre de Hamme-Mille est repris en centralité villageoise, mais le site du projet étant inférieur à 15 ha, il n'entre pas dans le champ d'application du SDT (EIE p.226).

(²) Demande de SOL refusée par la Commune – interpellation Conseil Communal 26/02/2024

Parmi les autres outils à valeur réglementaire, en particulier les éléments patrimoniaux, l'EIE p. 42 cite :

- La présence d'une zone archéologique sur une partie du périmètre (évoquée dans EIE pp.42 et 215 ; annexe 4 p.19). Le site doit faire l'objet d'une demande d'avis au service archéologique par l'autorité compétente (EIE pp.216 et 229). Cette demande d'avis est obligatoire. Demande absente du dossier.
- La présence d'une zone humide à intérêt biologique SGIB n°3943 - Marais de la Chaussée (Roselière). Voir EIE p.43 : outils à valeur réglementaire :

(voir tableau extrait de l'EIE)

Cette zone humide est ignorée dans la demande de permis d'urbanisme (Annexe 4 - p. 18) (voir extrait de l'annexe 4, demande de permis d'urbanisme).

Alors que parmi les actions applicables au projet reprises au plan d'action de 2023-2025 du Contrat de Rivière de la Dyle-Gette figure le point suivant : Anticiper la destruction/dégradation des zones humides dans le cadre de la délivrance des permis d'urbanisme (EIE p. 85).

2. Caractéristiques physiques du projet

Dans l'EIE 3.2, on lit : 1,23 ha en ce compris 0,49 ha de la roselière - contradictions au niveau des superficies indiquées¹ ! - soit 32,8% de la superficie du projet qui sera dédié à la conservation de la nature, contre 1,4 ha dans l'EIE 2020 p. 56, soit 35% de la superficie du projet : une perte de 20 ares.

(¹) Sources :

- PV de la RIP du 4/09 :
Sur les 3 hectares 74 ares de terrain, une superficie de 1,23 ha est préservée comme zone naturelle, à laquelle s'ajoute la zone de 0,49 ha de la roselière; aucune intervention n'est réalisée sur ces zones vertes.
- Note urbanistique : cohabitation du projet avec la biodiversité
- Présentation Equilis : (voir extrait graphique : RIP - présentation du terrain)

La superficie restante (+/- 3,82 ha), au niveau du plan d'implantation (voir EIE p.47) se constitue de 60 ares de zones de bâtisse, 33 ares de voiries publiques, 69 ares d'espace à revêtement semi perméable et de 2,2 ha de zones à revêtement perméable. Le genre de revêtements perméables/ semi perméables n'a pas été suffisamment détaillé : s'agit-il de pavés non rejointoyés, dalles alvéolées, engazonnées ? Quelques précisions toutefois, page 53 de l'EIE : "dalles drainantes pour des zones de stationnement longeant la voirie (5m de largeur) et pavés drainants pour la route desservant le clos Nord (8m de largeur)".

En dépit de ces informations, il est difficile de concevoir que 70% des parcelles concernées restent totalement intactes et non minéralisées ou, inversement, 28% du site (1,2 ha) sera imperméabilisé, en ce compris les toitures, les revêtements de type pavé et asphalte/béton.

(Propos relevés dans le PV de la RIP du 4/09, article Sudinfo, EIE p.80).

Dans l' EIE 3.4 Phasage du projet et description de chantier (p.57 idem EIE 2020 p. 56), il est indiqué : Neutralisation des impétrants et démolition des bâtiments existants et leurs abords. S'il y a des bâtiments existants et des abords à démolir, il est nécessaire de le développer. Canalisations de gaz, d'eau et câbles électriques (EIE pp. 336-337) mais nulle part il est fait mention d'un pipeline à proximité du site, bien présent dans l'EIE 2020 (pp. 259-260) et qui fait l'objet, à Nodebais fond-du-loup, d'une dépollution de sol à la suite d'un acte malintentionné.

(voir extrait EIE 2020 : [...] une attention particulière devra être portée à la présence de l'ancien pipeline de l'OTAN. Bien qu'hors service, ce pipeline pourrait encore contenir des résidus. Il est donc nécessaire de prendre en toutes les mesures nécessaires à l'occasion de la réalisation des travaux [...])

Bien indiqué pourtant dans le GCU p. 7 servitudes :

Servitude Pipe-Line OTAN : tous les travaux opérés à une distance inférieure à 15 m le long d'un pipe-line OTAN doivent être soumis à accord préalable du Service public fédéral de la Défense Nationale (zone protégée). De plus, aucune construction ni plantation haute-tige ne sont admises sur une largeur de 4 m de part et d'autre de la conduite (zone non aedificandi).

CONCLUSION : L'avis des gestionnaires CICC a-t-il déjà été sollicité conformément à l'EIE p. 343 ? À ce jour, le groupe CICC compte environ une trentaine de gestionnaires, dont les plus connus sont Air Liquide, Elia, Fluxys, Solvay, l'organisation belge de gestion des pipelines de l'OTAN et les différentes compagnies pétrolières. Plusieurs d'entre eux ont convenu d'un traitement commun des demandes. L'avis des gestionnaires de ces infrastructures sera sollicité dans le cadre de l'instruction de la demande de permis et les modes opératoires y seront précisés.

Merci de nous communiquer cette information.

3. Evaluation environnementale EIE p.58 - Pollution des sols

Une étude de sols Geolys (avril 2020) complète les informations quant à la nature de ceux-ci et à leur pollution potentielle : de 1971 à 1994, une partie de la zone concernée a été déboisée et a servi de décharge de déchets de batteries et de blocs de béton, soit plus de 20 ans d'activité. La partie Sud de cette zone déboisée (parcelle 120 E2) a fait l'objet d'une étude de la SPAQuE. Le doc 1.4.4 renvoie à l'annexe 8 à ce propos mais pas de rapport de la SPAQuE ?

Pour la partie Nord et une partie de la zone boisée (parcelle 120F2), une étude a été réalisée par SITEREM (EIE p. 66). Dans ces 2 parcelles où vont se situer les 5 immeubles à appartements, Geolys détermine 5 taches de pollution (3 taches dans le sol et 2 dans l'eau) dont seule la tache 1 (120F2 sur une surface de 630 m² – métaux lourds), d'après Geolys, nécessite un assainissement. Or une demande de dérogation a été introduite pour travaux d'assainissement de la parcelle 120 E2 – taches 2 et 5 (voir 1.4.4). Quid dès lors de la parcelle 120F2 ? Il semblerait que la demande aurait déjà été approuvée (EIE p.72) : doc 1.4.3 du 22/09/2020, il y a plus de 3 ans > permis périmé voir doc 2.8.1.

Nous constatons que les parcelles 116A, 119D, 119F, 122L, 122M sont reprises en couleur pêche à la BDES (voir légendes ci-dessous) et n'ont pas été analysées. Nous demandons des analyses complémentaires.

(voir extrait cartographique BDES).

Dans le rapport Geolys (p.2), il est indiqué que les concentrations en polluants ont été comparées aux normes définies par le décret sol pour le type d'usage résidentiel (situation de droit et de fait future) : type III (EIE p.79). Dans les conclusions opérationnelles, la zone est, étonnamment, qualifiée de friche sans projet (type IV) avec une restriction d'usage pour la parcelle 120F2 = zone non compatible pour du résidentiel.

(voir extrait graphique : Tableau 4-11 : Volumétrie des taches et leur concentration représentatives)

Si l'on prend les normes de référence établies par la directive 2020/2184 du parlement européen et du conseil, et l'annexe 31 du code de l'eau,

<https://www.waimes.be/wpcontent/uploads/2020/12/Analyse-deau-Valeurs-parametriques-du-Code-de-lEau.pdf> et si on les compare aux résultats de Geolys (p.24) on obtient :

Tache 4 pour laquelle un assainissement est non requis : Plomb 21 µg/L, alors que la norme est fixée à 10 µg/L !

Tache 5 pour laquelle un assainissement est requis Arsenic 65 µg/L, la norme est fixée à 10 µg/L !

Idem pour le sol : code du sol, annexe 4

<http://environnement.wallonie.be/legis/solsoussol/sol006annexe4.pdf> et

<https://sol.environnement.wallonie.be/files/Document/L%c3%a9gislation/modif%20annexe%20I%20d%c3%a9cret%20sols.pdf>

Tache 1 (plomb) 1400 mg/kg pour laquelle un assainissement n'est pas requis -> alors que les normes par type d'affectation iii (habitat) sont de 200 mg/kg !

Tache 2 (benzoapyrène par ex.) pour laquelle un assainissement n'est pas requis, les normes sont fixées à 3,6 et nous sommes à 8,9 !

Tache 3 pour laquelle un assainissement n'est pas requis, remblai, polluants huiles minérales C21-C35 -dont la toxicité est avérée-: 990 mg/kg. Les valeurs demandent à être détaillées !

Pour les taches 1,2,3,4, il y a absence de menaces graves (AMG) pour la santé humaine, ce qui paraît difficile à imaginer au vu de ce qui précède. Toutefois, 1 § (Geolys p.24) pourrait apporter un élément de réponse :

4.2.2. Interprétation en rapport avec la menace grave :

Une étude de risque a été réalisée pour déterminer la nécessité d'assainir ou non les taches de pollutions présentes au droit du terrain. Cette étude de risque est disponible à l'Annexe F1.

Au plan de secteur, le terrain se trouve en zone d'habitat, l'usage de droit est donc un usage de type III défini par le Décret sols. Un projet d'aménagement avec des habitations et des commerces est prévu sur l'ensemble du terrain. Toutefois, la réaffectation n'est pas encore raisonnablement aboutie, la zone est donc considérée comme une friche sans projet (FSP). Dans l'étude de risque, l'usage considéré pour la friche est du récréatif extérieur (type IV).

Les taches de pollution identifiées au droit du terrain sont probablement liées au remblai. Toutes les taches de pollution sont localisées sur les parcelles : 120F2 et 120E2. Actuellement, ces deux parcelles sont entièrement recouvertes par une végétation abondante et leur fréquentation est très limitée, voir néant.

Les Tableau 4-12 et Tableau 4-13 reprennent les résultats globaux de l'étude de risque pour l'usage générique et actuel.

CONCLUSION : Nous vous demandons de justifier la décision de ne pas assainir les autres taches analysées par Geolys alors que la destination des parcelles 120E2 et 120F2 est bien connue dans le dossier soumis à la demande de permis unique ? Il est extrêmement important de refaire une étude de risque mise en rapport avec un type d'usage résidentiel ! ... et, a fortiori, si on y prévoit une Crèche à proximité du site !

En matière de pollution et de santé humaine, à noter : les risques liés à la présence de radon, Beauvechain est en classe 1a (EIE p.340- mesures préventives à prendre). En 2020, Beauvechain était en classe 0 (EIE 2020 p.278-aucune mesure préventive).

4. Modification du relief et déplacement de terre (EIE p. 75)

Importante dérogation au GCU (aire de bâti semi-urbain p.48)

La modification du relief consiste dans le déblai des terres pour les parkings et les fondations (14 3282 m³) ainsi qu'au remblai de zones (7 256 m³) afin de surélever les bâtiments présents au droit de la zone d'inondation voir annexe 6 doc.2.10.1 pp.4-5 et annexe 4 doc 2.1 où cette modification du relief n'est pas reprise parmi les dérogations au GCU !

Dans l'annexe 4 PU avec architecte p.6, il est indiqué : La présente demande comporte également une demande pour une modification sensible du relief du sol au sens, c'est la raison pour laquelle un formulaire « annexe 6 » est joint en annexe.

En consultant l'annexe 6, Demande de permis portant sur la modification sensible du relief du sol au sens de l'article D.IV.4, 9° du CoDT ..., liste et motivation des dérogations et écarts, p. 7, on nous renvoie à l'annexe 4 qui nous renvoie à l'annexe 6. Difficile d'y trouver son chemin.

En ce qui concerne les déblais, plusieurs espaces sont concernés, dont la ZIT principale.

Dans le doc 2.10.1 p.4 : modification du relief du sol, on lit :

"Pour commencer, en termes d'abords, les nouvelles zones d'immersion temporaire et nous créent des cuvettes dans le relief. La liaison depuis la rue des Messes nécessite également des déblais, afin de créer une pente régulière vers le point bas du site, à l'emplacement de l'un des actuels axes de ruissellement. Enfin, la grande zone d'immersion temporaire à l'est du bâtiment B est reprofilée et creusée afin de favoriser le stockage et l'infiltration de grands volumes d'eau. Les déblais totaux pour les abords sont estimés à 2500m³."

Dans l'EIE, p. 111 il est indiqué : " ... les eaux de voirie seront récoltées via des avaloirs et les eaux de toiture via les citernes de récupération, qui dirigeront les eaux vers des ouvrages de temporisation en aval. In fine, l'ensemble des eaux seront rejetées dans le milieu naturel à débit limité..." (voir également doc 1.1. p.23 et EIE pp.113-114).

Le reprofilage et le creusement de la ZIT principale nécessitent des informations complémentaires et plus précises.

A vous lire, la ZIT 4 reprofilée en ce compris la roselière (voir figure ci-dessous) risque de se transformer en bassin d'orage permanent !

(voir extrait cartographique : Figure 75 : illustration des aménagements prévus par le demandeur concernant le réseau hydrographique au niveau de la ZIT principale Z4 - source Agua, 2024 ; CSD, 2024).

En ce qui concerne l'aléa d'inondation par ruissellement (voir en infra dérogations), voir EIE p.117: "Ces calculs se basent sur des estimations approximatives des surfaces du projet. Dès lors, il est recommandé de joindre à la demande de permis une note comprenant un calcul de dimensionnement sur base du projet définitif." EIE p.122 : " il est prévu de créer un dispositif dûment dimensionné pour canaliser le ruissellement et le conduire vers la ZIT 4. Une note de dimensionnement devra être jointe au permis".

CONCLUSION : A communiquer : note de dimensionnement sur base du projet définitif.

La cartographie des zones inondées :

Equilis, dans sa réponse aux avis préalables de la cellule GISER et du Service Technique Provincial (doc 1.5.4) , signale, sur base d'un extrait de l'étude hydrologique de CVH project :

"... la cartographie de l'aléa faible dans WalOnMap présente une erreur matérielle..." et "L'analyse fournie dans l'étude hydrologique, au travers d'éléments mesurables, mesurés et réalistes (événement de 2021), corrobore donc le fait que la cartographie de l'aléa faible sur les terrains ne corresponde pas à la réalité (Figure3)." -> Divergence de constats : qui faut-il croire ?

Les eaux souterraines :

Quel impact sur les eaux souterraines l'implantation des parkings souterrains (4466 m²) pourrait-elle entraîner ? Comment garantir la stabilité des constructions ?

Les eaux de surface :

Aucun test de perméabilité semble n'avoir été réalisé mais quoi qu'il en soit l'infiltration est considérée comme limitée (car nappe superficielle, boisement marécageux, roselière).

Recommandation de l'EIE p. 115 : 18 tests d'infiltration et 6 sondages pédologiques.

Conception et entretien des noues et ZIT, fauchage, nettoyage des déchets, des grilles d'interception du flux, curage des noues et des ZIT, ... à charge du gestionnaire du site ?

Des services communaux ?

5. Biodiversité

A. Généralités

Un constat dans "Biodiversité en Wallonie, quel avenir ? Le rôle essentiel du CoDT".

"... l'affectation au plan de secteur assure en pratique une protection très relative d'une zone à l'autre. Par exemple, plus de la moitié des zones naturelles au plan de secteur sont occupées par des usages incompatibles avec leur affectation attendue (terres bâties, cultures intensives, plantations résineuses, ...). Surtout, une superficie importante de sites d'intérêt biologique (plusieurs milliers d'hectares) se trouvent affectées en zone urbanisable (ZACC, zone de loisirs, zone d'habitat à caractère rural, zone d'extraction, etc.), rendant inexorable leur destruction ou leur fragmentation au fur et à mesure de la mise en œuvre de ces zones... Dès lors, pour être l'outil qui se "base sur une vision territoriale à long terme" pour "assurer un développement du territoire harmonieux, équilibré, efficace et durable", le CoDT doit être clair sur les définitions des affectations et sur les activités qui doivent être contrôlées à travers la mise en œuvre de procédures administratives adéquates, d'établissement de permis spécifiques et mécanismes de contrôles et de monitoring efficaces. Il doit aussi être cohérent avec les autres moyens de développement de stratégies environnementales et de mise en œuvre d'outils réglementaires pour faciliter leur mise en œuvre. Surtout, il doit rendre possible, sinon encourager la relocalisation des zones urbanisables mal situées sur le plan écologique, de façon à réduire leur impact sur la biodiversité et les paysages, dans le respect des droits de propriété."

Et le projet Equilis illustre parfaitement les déviances stigmatisées dans le texte qui précède. Ce projet est aussi en contradiction flagrante avec le PCDN, EIE p.164 :

"La roselière sur le site étudié et l'aulnaie-frênaie à l'est du site étudié sont tous deux des habitats repris respectivement comme zone centrale ouverte et zone centrale fermée au sein du PCDN de Beauvechain. L'urbanisation du site induira donc une destruction partielle de ces habitats repris comme zone centrale. Une incidence est donc à prévoir sur les zones décrites au sein du PCDN et à l'échelle des zones centrales communales étant donné que leur surface sera réduite."

B. Etat actuel de l'environnement

EIE p.131 : "Les habitats du site du projet, boisés pour la plupart, ne concernent pas de massifs

très anciens, mais peuvent néanmoins participer en tant que zones relais pour la faune, voire la flore, à cette liaison écologique".

EIE p.132 : élément nouveau par rapport à l'EIE 2020 p.107.

"La figure suivante présente la SEP à proximité du site du projet. Selon cette cartographie (non actualisée sur le site de Walonmap), le périmètre du projet ne fait pas partie de zones définies dans la trame de la SEP. Néanmoins, la création récente du SGIB n°3493 "marais de la chaussée" sur le site du projet, et les sites SGIB faisant partie de la trame SEP, le site du projet peut être considéré comme une zone de SEP. Par ailleurs, en tant que site boisé, il permet d'assurer une liaison entre différentes zones définies comme faisant partie de la SEP, ce qui se révèle particulièrement intéressant pour les espèces animales dont l'avifaune. De plus, le site fait partie de la plaine alluviale de la Nethen qui contient des éléments importants reconnus pour la biodiversité (dont les aulnaies-frênaies) et importants en termes de connexions avec la vallée de la Dyle ..."

C. Indice de biodiversité potentielle

(voir extrait graphique : Figure 100 : Qualification de la biodiversité potentielle d'un peuplement sur base des valeurs de l'indice de biodiversité potentielle - source : IDF-CNPF, INRA Dynafor, CRPF Midi-Pyrénées)

IBP (indice de biodiversité potentielle) lié au peuplement et à la gestion = fort...

Les milieux humides (trous d'eau, fossés, ruisselets, zone marécageuse) sont un facteur favorable à la biodiversité. Sur le site, ceux-ci sont assez nombreux.

CONCLUSION :

- vu la fragmentation de cette zone à statut particulier, dans la SEP,*
- vu la disparition d'une partie des habitats présents sur le site, et dans la mesure où, en tant que site boisé, il assure une liaison entre différentes zones,*
- vu la proximité de sites à statuts particuliers avec lesquels des liaisons sont avérées, en l'occurrence Meerdaalwoud côté NL, nous regrettons qu'aucun contact n'ait été pris avec Agentschap voor Natuur en Bos afin d'évaluer les impacts certains (EIE p.160) du projet sur les liaisons écologiques aussi bien en phase de chantier qu'en phase d'exploitation.*

D. Abattage des arbres

EIE p. 229 : "Actuellement, une vaste zone boisée occupe le périmètre d'implantation du projet.

Lors de sa mise en œuvre, près de la moitié de la végétation (65% au moins) située à l'ouest sera abattue (les impacts de cet abattage ont été évalués dans le chapitre 4.3 relatif à la biodiversité).

Une large part partant du centre du périmètre jusqu'à son extrémité nord-est sera conservée. La portion de végétation qui restera sur la parcelle conservera une fonction de barrière visuelle entre l'est et l'ouest de la parcelle."

Au Chap. 4.3. "Une partie de la zone boisée sera abattue pour la mise en œuvre du projet.

Un plan d'abattage devra être joint à la demande de permis. Celui-ci devra faire l'inventaire des arbres abattus (en identifiant les éventuels arbres remarquables au sens du CoDT et mentionnant les arbres qui seront replantés). Néanmoins, au vu du projet et de la préservation d'une partie des habitats boisés, les connexions boisées, bien que réduites, seront maintenues. Les éléments comme la roselière et la magnocariçaie, faisant partie de la plaine alluviale de la Nethen seront en partie préservés également."

Doc 2.10.2 : "Pour la réalisation du projet, 7 abattages d'arbres de circonférence supérieure à 150cm visibles depuis l'espace public seront nécessaires. 27 abattages concernent les arbres de circonférence supérieure à 150cm non visibles depuis l'espace public. Enfin, 37 abattages d'arbres de circonférence inférieure à 150cm seront également effectués. Au total, le projet nécessite 71 abattages."

CONCLUSION :

Nous déplorons que les incidences du déboisement de la zone (65%) n'ait pas fait l'objet d'une analyse approfondie. Les justifications des abattages sont loin d'être convaincantes (voir doc 2.10.2) : A la suite du remblai, des arbres ne pourraient pas survivre ! Plus loin... Le projet prévoit la conservation de 30 arbres remarquables -qui ne le sont pas mais pourraient l'être : plusieurs éléments sont susceptibles d'être considérés comme arbres et arbustes remarquables selon le Code du Développement Territorial (CoDT)

(Art. R.IV.4-7)- par des aménagement spécifiques possibles, comme l'intégration à la future placette. Ou encore : Les arbres abattus seront dans la mesure du possible réemployés pour créer du mobilier en bois brut.

Nous demandons que nous soit communiqué l'avis du DNF sur la demande d'autorisation

d'abattage, sur la désignation de ces 30 arbres comme remarquables !

Sur le plan 1.2, les grands arbres le long de la Chaussée de Louvain (domaine public) vont être abattus.

Nous demandons une localisation précise de l'abattage des 3 catégories d'arbres, en fonction de leur diamètre. Nous demandons un avis du DNF sur ce point précis.

(voir extrait cartographique).

Il est prévu de planter doc 2.10.2 : "Enfin, 60 nouveaux arbres sont prévus dans les nouveaux aménagements; en bordure de voirie afin de structurer l'espace et de créer de l'ombre, et dans les espaces d'immersion temporaire pour fixer les berges avec leurs racines, ainsi qu'absorber une partie des eaux de pluie. Outre les avantages pour l'homme, les nouveaux arbres servent d'abris et de garde-manger pour la faune."

Dans l'EIE p.229 : "Compte tenu de l'agencement du projet et de la localisation des bâtiments, principalement implantés le long de la chaussée de Louvain, soit à l'ouest de la zone boisée, seules les parties supérieures des logements collectifs surpasseront cette végétation."

CONCLUSION :

Nous demandons un descriptif précis de la densité de végétation prévue chaussée de Louvain, en remplacement des arbres abattus, qui dissimulera la barre d'immeubles hors parties supérieures car ceux-ci culmineront à ... 18m ! Incidences réelles sur le paysage minimisées par l'EIE.

Dans l'EIE p.229, CSD se préoccupe, à juste titre, du sort du seul arbre remarquable de la zone inventorié par le SPW et recommande fortement sa sauvegarde... !

(extrait : 4.5.6.2 Incidences sur les arbres remarquables.

Comme évoqué dans les incidences en phase de chantier, dans un rayon de 100 m autour du projet, seul un arbre remarquable est inventorié par le SPW. Il s'agit d'un Hêtre Pourpre appartenant au domaine public.

Le projet prévoit de laisser la zone dans laquelle il se trouve telle que présente actuellement.

Une voirie sera créée au nord de cet arbre. La distance qui sépare ces deux éléments est suffisamment importante (35 m) pour ne pas mettre en péril l'état sanitaire de l'arbre et son système racinaire.

Au vu du contexte boisé qui l'entoure, une valorisation de cet arbre pourrait être envisagée en créant des vues depuis la voirie implantée. Néanmoins, des habitations sont situées au sud de l'arbre. La création de ces vues engendrerait des incidences plus importantes en termes de vis-à-vis avec ce voisin. C'est pourquoi l'auteur de l'étude ne recommande pas de dégager des vues en direction de l'arbre. Il est toutefois recommandé d'assurer la conservation de son intégrité physique aérienne et racinaire.)

Regrettable de constater que la décision d'abattre cet arbre a été prise dans le Permis d'urbanisme délivré par la Commune pour la crèche du CRFE, le 26 mars dernier.

E. Incidences sur les habitats et la flore EIE p.160 :

Destruction de :

0,96 ha aulnaies frênaies alluviales sur 1,73 ha

0,79 ha saussaies marécageuses sur 0,83 ha

0,07 ha de magnocariçaie sur 0,16 ha

0,02 ha de roselière sur 0,37 ha

EIE 2020 :

(extrait : Ainsi, en ce qui concerne les habitats, le projet impliquera la destruction de 0,9 ha de l'aulnaies-frênaies alluviales (sur un total de 1,73 ha, soit une destruction de 52% de cet habitat), de 0,8 ha de saussaies marécageuses (sur un total de 0,83 ha, soit une destruction de 96,4 % de cet habitat), de 0,07 ha de magnocariçaie (sur un total de 0,16 ha soit une destruction de 44% de cet habitat) et de 0,05 ha de roselière (sur un total de 0,37 ha, soit une destruction de 14% de cet habitat)

CONCLUSION : 200 m² de roselière détruits < > 500 m² de roselière détruits projet Ludaphar = 300 m² gagnés, ni plus ni moins !

F. Destruction d'habitats

Par rapport à la perte d'habitats, les recommandations de l'EIE sont dérisoires ! Ilot de vieillissement, bois mort, 2 mares, nichoirs à pipistrelle (EIE p. 163)

G. Demandes de dérogation à la LCN

Doc 1.3.4.

Dans le cadre de ce projet, la zone sera urbanisée, et la végétation et habitats naturels en place

seront donc détruits. La phase de chantier et l'urbanisation du site occasionneront la perte d'habitats et de sites de nidification et de repos. Concerne 28 espèces d'oiseaux.

Doc 1.3.5.

(voir tableau)

12 espèces hors oiseaux dont la pipistrelle commune, qui utilise la zone comme terrain de chasse et la sérotine commune, toutes 2 reprises sur la liste rouge.

CONCLUSION : EIE p. 174 : l'impact du projet est considéré comme "moyen" sur le milieu biologique !?

Nous demandons que nous soit communiqué intégralement la réponse à la demande de dérogation à la Loi sur la Conservation de la Nature. Nous ne comprenons pas l'explication du motif : La société EQUILIS BELGIUM souhaite développer un projet de construction à Hamme-Mille, sur le territoire de Beauvechain.

L'objectif est de s'inscrire dans le programme déjà autorisé, soit la création de 100 logements (maisons et appartements), de l'Horeca (290 m²), de commerces et de services (630 m²), de professions libérales (620 m²). Et la justification apportée dans doc 1.3.5, est inacceptable ! : (voir tableau – "Dans l'intérêt de la santé et de la sécurité publique ou pour d'autres raisons impératives d'intérêt public majeur, y compris de nature sociale ou économique ou pour des motifs qui comporteraient des conséquences bénéfiques primordiales pour l'environnement."

H. Qualité de l'air

La qualité de l'air à l'échelle de la commune de Beauvechain est moins bonne que la moyenne régionale. Absence d'étude locale.

Il est à noter (EIE p.187) :

"Rejets diffus liés à la circulation automobile supplémentaire (plus de 200 véhicules, en ce compris les projets cumulatifs, +/- 1500 déplacements journaliers en voiture !). Le trafic généré par le projet induira des émissions supplémentaires par rapport à la situation existante. Aux heures de pointe et dans des conditions météorologiques particulières (inversion de températures, absence de vent...), il induira une augmentation de la concentration des polluants au niveau des principales voies d'accès au projet. L'impact sera toutefois local et d'intensité réduite étant donné l'offre élevée en transport en commun et la proximité du site avec les commerces et équipements. Toute mesure complémentaire visant à diminuer le trafic (organisation de transports collectifs, infrastructures pour modes doux...) sera favorable à la réduction des émissions (cf. chapitre mobilité)."

A contrario au PCDR de Beauvechain (Novembre 2023 Partie 1 - Analyse des caractéristiques du territoire) p.27

5.1. Déplacements des ménages

"Les habitants de la commune de Beauvechain présentent une dépendance à la voiture supérieure à la moyenne des communes wallonnes. Le taux de motorisation moyen y est de 1,36 véhicules par ménage contre 1,14 en Wallonie. A noter que ce taux tient compte uniquement des véhicules privés et non des véhicules de fonction et de service. Ce constat peut être corrélé avec l'offre limitée en transport en commun sur le territoire ainsi qu'à un niveau de vie élevé."

Ceci est incohérent et contradictoire !

L'impact est manifestement sous-estimé par le porteur de projet au regard de l'ODR et du PCM d'application... en 2030 !

6. Paysage, patrimoine et cadre bâti

A. Biens immobiliers

Parmi les 19 biens immobiliers répertoriés dans un périmètre d'étude de 200 mètres autour du site d'implantation, 18 subsistent vu la démolition récente de la maison Goosse Fiche n° 25005-INV-0131-01 et sont inscrits à l'Inventaire du Patrimoine Immobilier Culturel. Parmi ceux-ci, 2 biens (Eglise paroissiale St Amand et presbytère) seront potentiellement impactés par le chantier (EIE p. 228).

Nous demandons que soient détaillées les mesures prises en phase de chantier afin de réduire les incidences potentielles sur ces 2 biens.

B. Densité

Densité de logement : le principal écart au SDC (EIE p.247) !

Densité nette = à l'échelle de l'îlot, hors espaces publics

Densité brute = à l'échelle du quartier + espaces publics.

Dans ce cas-ci, densité brute : 130 log/4,1 ha = 32,51 (contre 28,4 projet Ludaphar) bien supérieure à celle rencontrée dans les quartiers périphériques. Hors Zone naturelle, 44,8 !!!

Actuellement, l'îlot constitué des voiries Chaussée de Louvain, rue Goemans, rue des Messes et rue Scheers, représente une densité de 6,9 (voir EIE Ludaphar 2020 p.182) !
(voir extrait cartographique : Figure 143 : Densité de logement par hectare au sein du quartier du projet en situation existante et densité projetée au sein de l'îlot – source : SPF Finances, CSD 2019).

L'augmentation de la densité apportée par le projet sera 6x supérieure à la densité actuelle. Cette densité validée par les porteurs du projet qui "pourrait même être augmentée" (voir doc 2.8.1).

L'idée du ghetto urbain, à la fois cage et cocon, en milieu rural, se précise.

Cette valeur excessive constitue une transgression caractérisée aux indications du SDC en vigueur ! Ecarts par rapport au GCU et au SDC + notes de l'architecte doc. 2.1. annexe 4 (voir tableau);

Contestable, pour justifier la densité, doc 2.1. annexe 4 : la densité aurait déjà été validée dans le cadre de la précédente demande de permis unique accordé partiellement, le 21 août 2023 !

Une justification supplémentaire à la densité doc 2.1. annexe 4 : "La volonté d'inscrire le projet dans le Référentiel Quartiers Durables de Wallonie (densité nette > 20 log/ha pour les villages centraux)."

Réaction du Conseil d'Etat par rapport à un précédent : Le Conseil d'État relève qu'il "ne suffit pas d'affirmer que le quartier en projet intègre certaines préoccupations liées au développement durable, encouragé par le référentiel précité de la Région wallonne (NDLR: le référentiel "Quartiers durables" qui ne dispose pas d'une force obligatoire ni de valeur réglementaire), pour justifier de la nécessité de déroger à d'importantes prescriptions du règlement urbanistique obligatoire qu'est le GCU".

7. Dérogations aux GCU et SDC

A. Enquête publique

Le projet s'écarte des indications du Guide Communal d'Urbanisme par rapport à la densité moyenne souhaitée pour les aires de bâti rural traditionnel et semi-urbain, ainsi que pour les motifs suivants :

- Aire de bâti semi-urbain - sous-aire de moyennes surfaces commerciales :
 - o -profondeur des volumes principaux des immeubles supérieure à 12 m - hauteurs sous gouttières des bâtiments C, D et E supérieures à 10 m - mise en œuvre de bardage en ardoises identiques à la toiture en pignon et de bardage métallique (entrée) en complément de la brique de teinte rouge-brune - les volumes comportent des toitures terrasses - recul par rapport à la voirie;
- Habitations du clos Nord : implantation des habitations par rapport à l'alignement - largeur moyenne des parcelles créées - rapports façades/pignons des habitations inférieurs à 1,5 - superficie des baies des façades à rue inférieure à 15 % de la surface totale de ces murs; La voirie donnant accès au clos Nord est une voirie carrossable en cul-de-sac prolongée par une voirie mode doux reliée à la place.
- Aire de bâti rural traditionnel :
 - o Habitations de la rue des Messes : implantation des habitations par rapport à l'alignement et par rapport aux limites parcellaires pour les maisons 1 et 8 - profondeur des volumes principaux supérieure à 10 m - hauteurs gouttières des volumes principaux supérieures à 6 m - rapports façades/pignons des habitations inférieurs à 1,5 - superficie des baies des façades à rue inférieure à 15 % de la surface totale de ces murs - abattage d'arbres pour créer des emplacements de parking.

Le projet s'écarte des prescriptions du Schéma de Développement Communal pour ce qui est des constructions en zone inondable.

B. Plus de 20 dérogations !

Plus de 20 dérogations aux GCU, SDC - document qui n'est disponible que sur autorisation du Collège communal ! - , dans un grand nombre de domaines (densité, volumétrie, gabarits, matériaux, dominante verticale des baies ici tout en horizontalité avec balcons, abattage d'arbres et ... remblais, constructions en zone inondable !!!) .

La liste reprise sur l'enquête publique est incomplète : voir annexe 4. Qu'en est-il des pentes de toits, toitures plates ou vitrées, de l'implantation des carports, des modifications du relief, ...qu'en est-il de la dérogation à la LCN ?). En ce qui concerne l'enquête publique, qu'en est-il également de la localisation d'une partie du site dans une zone sensible du point de vue archéologique, reprise à la carte archéologique établie le 15 mai 2019, qu'en est-il de la zone d'aléa d'inondation ? A savoir : sur le site, y sont recensés :

- Un aléa d'inondation faible par débordement situé sur les $\frac{3}{4}$ ouest du périmètre d'étude. Il correspond au lit majeur du cours d'eau non classé, des cours d'eau de la Nethen et de Guertechain;
- Un aléa d'inondation élevé par ruissellement traverse le site du sud-est vers le nord. Il prend fin en amont du cours d'eau non classé.

Peu d'efforts ont été déployés pour tenter de faire correspondre le projet aux prescriptions urbanistiques en vigueur ! Celui-ci s'en écarte radicalement. Nous demandons une liste complète, précise et détaillée de toutes les dérogations !

C. Focus sur l'aire de bâti semi urbain : 5 immeubles

Sources : EIE p. 244, 2.1. annexe 4, PV réunions, plans élévations, Guide Communal d'Urbanisme (voir extrait graphique : élévation latérale droite).

2.1. Annexe 4 : 5 immeubles à appartements qui adoptent une toiture à doubles versants et suivent un gabarit R+2+T, en réalité : R+2+1 niveau en comble de toiture dont la hauteur représente 2 étages non conformes au GCU qui autorise R+1+T !

PV 2.8.1 : 1ère réunion de projet officielle, on y lit : "Pour répondre à un besoin d'effet de porte à créer à l'entrée du site et compte tenu de la densité plus faible que dans le permis VI, il pourrait être envisagé de passer, en tout ou en partie, en R+3+T pour les immeubles E et A". ... DEVENUS : R+2 +1 niveau en comble de toiture hors norme !

PV 2.8.2 : 2ème réunion de projet officielle, on y lit : "les gabarits des bâtiments avaient inquiété certains riverains lors de la RIP du 04/09/2023. Par ailleurs, la réunion avec le fonctionnaire délégué du 23/04/2023 ouvrait la possibilité de monter les immeubles A et E de l'entrée du site en gabarit R+3+T. Pour des raisons d'harmonie, les 5 immeubles conservent le même gabarit de R+2+T. Des esquisses peu concluantes ont été dressées et cela a amené les auteurs de projet à ne pas surélever ces 2 bâtiments pour d'une part, proposer une architecture en cohésion avec le tissu urbain environnant et d'autre part, apporter une réponse claire à une des inquiétudes levées lors de la RIP. Le Maître de l'Ouvrage espère que cette concession sera observée lors de l'enquête publique à venir."

Il ne s'agit pas d'une concession mais d'une subtilité architecturale pour obtenir les 3 étages !

Profondeur des immeubles, respectivement : A= 17,58m / B=15,07m / C= 18,12m / D= 16,48m / E= 14,47m > bien supérieure à 12 m (GCU aire de bâti semi-urbain). Ces valeurs trop élevées entraînent aussi comme conséquence la hauteur excessive des combles.

Hauteur faite : de l'ordre de 18 m, R+2+1 niveau en combles de toiture; hauteur sous gouttières : bâtiment A : 9.32m - bâtiment B : 8.97m - bâtiment C : 10.10m - bâtiment D-E: 10.89m -> bien supérieures à 8,30 m max (EIE p.248) (GCU aire de bâti semi-urbain) :

"Le volume principal comprendra au maximum un rez et un étage et, le cas échéant, un niveau en combles de toiture. La hauteur sous gouttière du volume principal mesurée depuis le niveau moyen de la voirie sera de 5,20 m minimum et de 8,30 m maximum."

Toitures terrasses (dérogation reprise dans l'enquête publique et non dans la note de l'architecte !) dérogation au GCU aire de bâti semi-urbain p. 50 : "des toitures-terrasses (maximum 20 m²) sont admises sur les volumes annexes en intérieur d'îlot, sur les volumes secondaires disposés à l'arrière du volume principal ainsi que sur les volumes articulaires."

Ecarts sollicités pour l'alignement, le recul, les matériaux utilisés :

Le projet s'écarte des prescriptions du Schéma de Développement Communal pour ce qui est des constructions en zone inondable et de la circulaire relative à la constructibilité en zone inondable du 23/12/2021.

p.119 EIE (citée supra) : il est indiqué : "... le porteur de projet prévoit de déblayer une zone inondable (ZIT 4) d'un volume égal au volume perdu par remblai au droit de l'aléa d'inondation par débordement.

Le remblai sera compensé de manière équivalente par du déblai. Le volume de rétention sera conservé. Aucun impact sur la hauteur d'eau et la vitesse d'écoulement des cours d'eau n'est attendu. Toutefois, une étude devra être réalisée dans l'objectif de déterminer exactement : - Le volume perdu par remblai au droit de l'aléa d'inondation faible par débordement; - Le volume nécessaire de déblai au droit de la future zone inondable pour compenser cette perte."

SDC p.38 : Urbanisation en zones inondables - Accentuation des problèmes d'inondation par remblais de zones inondables.

CONCLUSION : Ceci met en lumière :

la multiplicité importante des écarts et dérogations aux prescriptions des GCU et SDC et

l'inadéquation des solutions urbanistiques et architecturales retenues actuellement de même que les grandes incertitudes qui subsistent sur l'adéquation des mesures envisagées pour parer à d'éventuelles futures inondations, malgré toutes les recommandations de la cellule Giser.

8. Mobilité et transports

A. Taux de fluidité

EIE p.271 : carrefour à 5 branches pour lequel un projet de rond-point est en cours.

On y lit : "C'est au niveau des nœuds de circulation (carrefours), que des dysfonctionnements sont présents en heure de pointe du matin et du soir. Le carrefour au cœur de ces ralentissements correspond au carrefour à 5 branches entre la N25 et la N91, la rue R. Ménada et A. Goemans (pour lequel un projet de rond-point est en cours)."

Dans l'EIE Ludaphar 2020, il était précisé :

(extrait : En reportant les flux de transit au sein du carrefour, la création de ce rond-point engendrera au sein du carrefour avec la rue A. Goemans, une réserve de capacité de 17% en heure de pointe du matin. Au vu de la capacité utilisée du carrefour, des dysfonctionnements seront toujours attendus sur la rue A. Goemans. Si ceux-ci seront réduits par rapport à la situation existante, du trafic de transit sera toujours possible au sein de la rue des Messes ou au sein du Vieux Chemin de Louvain).

EIE p.350 : "La création de voiries pour permettre l'accès à de futurs logements induit nécessairement de la circulation en son sein. Cette voirie a pour objectif principal de desservir mais pourrait devenir une voirie de transit en raison de sa localisation. En termes de gabarit, la voirie principale présentera une largeur de 6 m. Cette largeur permet le croisement de deux véhicules. La voirie secondaire sera plus large (8m) pour permettre le demi-tour des voitures."

EIE p.362 : "Des remontées de file pourront encore apparaître au niveau de la rue Goemans et des rues adjacentes."

EIE p.280 : "Il apparaît qu'un rond-point à 1 voie en approche et dans l'anneau pourrait ne pas résoudre les problèmes de congestion, voire les augmenter en heure de pointe. La capacité du rond-point sera fortement dépendante du nombre de véhicules en tourne-à-gauche, qui ne peuvent être qu'approximés avec les comptages réalisés. Par ailleurs, un risque de congestion pourrait être exacerbé en présence d'un flux de piétons important, qui ne pourrait pas être géré aussi efficacement sans régulation par feu.

Une traversée sans feux est par ailleurs défavorable aux PMR. Pour accommoder un flux de piétons important et les PMR, le rond-point devrait dans ce cas être également pourvu de feux."

CONCLUSION : Cela signifie que ni le futur rond-point ni la voirie traversante doublée d'une fonction de transit pour le trafic transitant par la rue Goemans, ne résoudront les problèmes de dysfonctionnement reportés sur les voiries secondaires (report depuis le Vieux chemin de Louvain) (voir EIE pp.290-291).

A noter : le rayon de courbure du débouché de la voirie traversante vers la rue des Messes compliquera, et non l'inverse, une insertion "sécurisée" dans la circulation ! (EIE p.291).

B. Mobilité

En ce qui concerne la mobilité, nous vous renvoyons vers le contenu des différentes lettres adressées par les membres du Collectif citoyen de Beauvechain, dans le cadre de l'enquête publique sur le Plan Communal de Mobilité (PCM) qui s'est tenue du 8 janvier au 16 février 2024, et aux mêmes propositions formulées lors de la réunion citoyenne du 11 février.

Celles-ci traitent notamment des alternatives au rond-point du SPW prévu à la jonction de la N91 avec la N25 (carrefour à feux dit Cornélis) et de la problématique née de la jonction inopportune et inadéquate dans la version que vous présentez, de la future voirie traversante avec la rue des Messes...

Jusqu'à présent, nous n'avons eu aucun retour concret de la Commune à ce sujet.

C. Charroi occasionné par le projet

Actuellement, la circulation, aux heures de pointe, est compliquée avec de fréquentes remontées de files sur la N25 particulièrement.

Le projet + charge de trafic générée par les autres projets (EIE p.298), en phase d'exécution, charrie +/- 200 véhicules supplémentaires, +/- 1500 déplacements journaliers en auto (voir EIE pp. 283-286). Charge de trafic non négligeable car s'additionne au trafic à proximité d'un nœud chargé ! Problèmes d'engorgement prévisibles dans le périmètre du projet, nuisances sonores - peu perceptibles !!! EIE p. 306 car environnement sonore déjà perturbé par la circulation existante et la présence de la base aérienne de Beauvechain (sic), sauf Rue des Messes où l'augmentation du

charroi (+55%) va entraîner une augmentation du bruit - , pollution atmosphérique sur un espace réduit et report vers les voiries secondaires !

Recommandation de l'EIE qui ne va pas simplifier une situation chaotique : Mob-03 :

Aménager la voirie traversant le projet de sorte à accommoder un trafic de transit de façon modérée (pas d'impasse pour véhicules motorisés, mais plutôt de légères chicanes qui complètent la courbure de tracé proposée).

En phase de chantier (les travaux sont programmés de 2025 à 2029 au minimum !), charroi quantifiable pour les déblais uniquement : 534 camions hors camions matériaux de construction, liés aux ouvriers, ... vont devoir circuler. Le chantier est d'ampleur et affectera inévitablement le tissu urbain à ses abords (EIE p. 331)

9. Population

En ce qui concerne la dynamique démographique, à Beauvechain, la croissance démographique annuelle est de 0,7% sur plus de 20 ans. On observe même une décroissance entre 2019 et 2022 ! Sur les 5 dernières années, la croissance démographique est de 0,14% soit quasi nulle¹. En revanche EIE p. 323 : d'après l'IWEPS, pour Beauvechain, taux de croissance de 11% par rapport à 2020 à l'horizon 2035, pour atteindre environ 7998 hab.

CONCLUSION : Où sont les sources précises de ces projections ? Nous vous demandons de nous les communiquer.

Secteur Hamme-Mille : 1 535 hab, arrivée prévisible, tous projets confondus connus et à venir, de 500 nouveaux habitants, soit 2 035 hab sur 111,34 ha : une densité de population de 1 827 hab/km² contre, actuellement, 1 379 hab/km², soit une augmentation de 33% !!!

Secteur Hamme-Mille sur 111,34 ha. Qu'en est-il dès lors du secteur de Hamme-centre ?

Quel en est le périmètre ? Explosion prévisible de la densité.

Age de l'habitat : sur Beauvechain, la part du bâti ancien est conséquente : 25,6% des bâtiments datent d'avant 1900.

Nous souhaitons qu'une vraie réflexion soit menée par la Commune pour encourager toutes les mesures visant à réhabiliter le bâti ancien !

(¹) <https://statbel.fgov.be/fr/themes/population/structure-de-la-population>

10. Impacts sur les territoires voisins

Il est regrettable que ce chapitre-là ne soit pas développé (1 page dans l'EIE p.352) alors que le statut de Parc national des Forêts du Brabant porté notamment par la Province du Brabant wallon a été accordé du côté flamand et que, du côté wallon, les acteurs mobilisés dans la coalition wallonne ont néanmoins décidé de poursuivre les objectifs de protection et de valorisation de la nature prévus. Afin d'avoir une vision transrégionale cohérente, le Brabant wallon vient de finaliser une vision sur le développement de la biodiversité et des liaisons écologiques sur son territoire en coordination avec la coalition flamande.

L'objectif du parc national des Forêts du Brabant est notamment de reconnecter trois massifs forestiers importants (Bois de Halle, Forêt de Soignes et Forêt de Meerdael) en utilisant les vallées de la Lasne et de la Dyle.

Les impacts du projet EQUILIS seront nombreux : mobilité, flux de circulation additionnelle et surtout environnement. A la suite de la fragmentation de la SEP, les liaisons écologiques vers la forêt de Meerdael zone NL (à 700m du site) risquent d'être mises à mal.

On a l'impression que tout commence et s'arrête à Hamme-Mille.

La forêt de Meerdael, y compris le bois St Nicaise, est une zone Natura 2000. Et donc, tous les travaux qui sont faits aux alentours doivent faire l'objet d'une "passende beoordeling "ou "jugement approprié" qui est une étude d'impact sur l'environnement.

Nous demandons que "Agentschap voor Natuur en Bos" soit interrogée à ce sujet afin qu'ils puissent évaluer les impacts sur les zones qu'ils gèrent et que cet avis soit incorporé au présent dossier de demande de permis.

CONCLUSION : En conclusion, l'EIE souligne l'importance de la mise en place d'une communication efficace, - aussi bien de la part de la Commune que du promoteur -, sur l'ensemble du projet, pour les riverains surtout mais aussi pour tous ! ça doit rester une priorité pour éviter de créer des états de stress et d'anxiété (EIE p.341).

Cette recommandation légitime n'a malheureusement pas été suivie.

Aucune réunion d'information préalable à l'enquête publique n'a été prévue.

Et ce, malgré l'importance du projet et l'ensemble de ses implications concrètes sur le futur visage de Hamme-Mille. Notre vie quotidienne à tous va changer, bousculée par un énorme chantier

*jusqu'en 2030 au minimum, et contrainte à cohabiter avec ce nouveau quartier hors norme !
Il est navrant d'apprendre qu'une réunion d'information est planifiée le 17 juin, plus d'1 mois après la fin de l'enquête publique, quand nos observations n'auront plus qu'une valeur indicative.
Vous remerciant de l'attention réservée à ce courrier et espérant recevoir une réponse précise et détaillée sur les points soulevés, nous vous prions de croire en l'expression de nos salutations distinguées.*

Des citoyens inquiets pour Hamme-Mille demain;";

- 1.60. Un courrier électronique transmis au service urbanisme le 05 mai 2024, du collectif d'associations citoyennes de Beauvechain (AEB - Action Environnement Beauvechain, AESAHM - Les amis de l'église Saint-Amand et de Hamme-Mille, BZV - Beauvechain Zone Villageoise, Citoyens 1320.be, Comité Saint-Corneille et TPAMC - Touche pas à ma cascade), transmettant une seconde lettre-pétition, contresignée par 61 personnes, reprenant les remarques, observations questions et suggestions d'un collectif de citoyens inquiets pour l'avenir de Hamme-Mille, dans les mêmes termes que la lettre type n° 1 reprise en 1.22°;
- 1.61. Un courrier électronique transmis au service urbanisme le 06 mai 2024, d'un habitant de la rue René Ménada à Hamme-Mille, libellé comme suit :
- "Conformément au cadre de l'enquête publique concernant le projet Tamet/Equilis je me permets de suggérer les remarques suivantes.*
- D'abord je déplore la présentation du document tel que reçu par courriel. C'est une liste de chiffres et de code qui tient lieu de têtes de chapitres. Cela rebutera nombre de citoyens qui voudraient en prendre connaissance. Cela crée en outre une perte de temps considérable. A chaque fois, il faut ouvrir le fichier puis tenter de comprendre ce dont il est question avant de savoir si la lecture en vaut la peine ou présente un intérêt ou non pour le lecteur.*
- S'il y avait un souhait de décourager la lecture, les auteurs du projet ne s'y seraient pas pris autrement.*
- C'est regrettable car si la lecture permet d'exercer son esprit critique et de cerner ses interrogations, elle permet aussi de découvrir aussi quantité de démarches et de considérations techniques (Isolation, traitement de l'eau, pompes à chaleur, matériaux, hydrologie...) ou autres de qualité. Nous pouvons aussi apprécier le travail souvent minutieux et documenté.*
- Par ailleurs, nous disposons d'un mois pour lire, débroussailler, comprendre et puis écrire alors que le document compte un nombre impressionnant de pages (plus de 3.000 ?!). On ne peut oublier que les citoyens ont leurs occupations professionnelles, sociales et familiales. Or lire prend du temps d'autant plus que les documents comprennent des sigles, des abréviations, des données techniques voire du vocabulaire inconnu. Lire prend du temps, réfléchir et comprendre prend du temps et finalement écrire prend du temps.*
- Son volume aurait justifié qu'un délai plus long soit accordé.*
- Le citoyen qui souhaite jouer son rôle et exercer son esprit critique, doit d'abord s'affronter à ces obstacles avec le risque qu'il se décourage ou s'y prenne mal car des questions se posent à un moment donné dont nous pouvons trouver la réponse plus loin au détour d'un des innombrables paragraphes.*
- Et s'il veut être précis et citer les passages qui lui posent question avec précision, cela lui demande une tâche fastidieuse de recherches et d'annotations.*
- Avant d'en arriver au contenu, je voudrais relever que le document qui comporte le compte-rendu de la réunion du 4 septembre 2023 pose question. La liste des participants accompagnée de leur adresse est envoyée à la firme TAMET. La question se pose du respect du Règlement Général sur la protection des données (RGPD) entré en vigueur au niveau européen en mai 2018. Tamet respecte-t-il ce règlement ? Cela n'apparaît pas. Mais là où cela semble problématique, c'est lorsque cette liste peut circuler par courriel sans aucun contrôle. N'est-ce pas une entorse au Règlement européen ?*
- Nous espérons vivre dans un monde où les uns et les autres se respectent et se sentent respectés, mais nous ne savons pas si les participants à la réunion d'information publique seraient protégés de pressions éventuelles visant à orienter leurs prises de position ? Le citoyen qui écrit se trouve potentiellement face à un groupe d'envergure internationale (Equilis).*
- Pour en venir au contenu nous pouvons nous exclamer : "Que de choses à dire concernant un tel dossier !"*
- Ceux qui le présentent et les pouvoirs publics qui décident de la suite à donner doivent d'abord se rendre compte qu'il ne s'agit pas d'un enjeu mineur ou banal. L'importance de la construction et des*

éléments joints ont de quoi créer de l'inquiétude chez les habitants du village de Hamme-Mille qui sont attachés au cadre de vie qui y préside.

Si je tente de faire la part des choses, je vais d'abord m'étonner que lors de la réunion du 11 avril 2024 concernant le Plan de développement rural, Madame la Bourgmestre ait dit affirmativement que la commune n'avait pas la main. Si c'est bien le cas, je me pose la question de savoir qui va la prendre. Sont-ce des administratifs qui jugent loin de la commune sans se rendre compte de ce qui se passerait sur place ?

Je m'étonne encore de l'affirmation, car en considérant le projet immobilier, il m'apparaissait qu'y étaient inclus des aspects qui ne sont pas du ressort du promoteur mais bien de l'espace public. L'accès via la rue des Messes se combine avec l'aménagement où la future crèche viendrait prendre place. N'est-il pas dit que la route qui traverse le lotissement "soulagerait" la rue Goemans d'une partie de son trafic ? Se pose alors la question de ce que devient la quiétude actuelle de la rue des Messes d'ailleurs relativement étroite. A terme c'est la rue traversant le projet qui demanderait à être soulagée, si l'on tient le même raisonnement.

De plus concernant l'accès via la rue des Messes, il est clairement écrit dans le document de CSDingénieurs, (1.3.1) qu'il s'agit de la volonté de la commune. Page 359.

Cette rue traversante d'après le projet relève bien d'un projet public plus global d'organisation de la mobilité qui elle relève bien pour partie de la commune. Les documents de CSDingénieurs parlent amplement d'un rond-point entre la N25 et la N90.

Si comme il a été dit, le fait qu'il s'agisse désormais d'une demande de permis unique a pour conséquence que ce soit la Région wallonne qui ait la main et non plus la commune, cela ne veut pas dire que la commune ne l'ait pas eu en amont comme en atteste certains documents inclus dans le dossier.

Pour la suite, par souci de clarté, je vais tenter de regrouper mes propos autour de quelques thèmes, même si à la lecture des rapports de CSDingénieurs que l'on trouve dans les documents 1.3.1 et 1.3.2, des questions éparses voire dispersées et de temps à autre sérieuses se posent.

Il est frappant que nombre d'analyses sont pointues et semblent bien faites. Toutefois, on peut repérer des failles dont la portée nous amène à poser la question de la fiabilité de l'ensemble.

Par exemple, dans le document 1.3.1 Rapport final en page 18, figure 16, il est question de Mons (en Hainaut) et pas de Beauvechain. Cette erreur est incompréhensible et nous fait redouter que le rapport dans son ensemble soit grevé de quelques erreurs similaires.

Il y a quelquefois des pétitions de principe, à savoir des affirmations qui demandent une meilleure argumentation. L'affirmation ne vaut pas démonstration.

Il y a encore des limites posées à l'étude qui ne dispense pas les autorités publiques ou privées de leur responsabilité.

Lors de la réunion et par le biais de mon courrier j'avais questionné ce que j'avais appelé le double emploi, à savoir l'ouverture de commerces, d'espaces pour des professions libérales ainsi qu'un espace Horeca, double emploi par rapport au réseau existant de commerces, de professions libérales et d'Horeca. La question était de savoir si la concurrence n'allait pas conduire à des faillites soit des gens déjà en place, soit des nouveaux arrivants séduits par les nouvelles constructions.

J'ai été surpris de voir que dans le compte rendu de la réunion du 4/9/23, il était dit que l'experte avait annoncé ne pas investiguer davantage. Je me souvenais que l'animateur de la réunion s'était adressé à elle en lui demandant de donner une suite.

Etant au fond de la salle, je n'ai pas entendu qu'elle ne donnerait pas suite. Son attitude non-verbale m'a laissé penser qu'elle en donnerait une.

De plus, dans ce même compte-rendu, il est dit qu'il y a un aspect économique dans les études.

Toujours est-il qu'il me semble que la question, au-delà du cadre des procédures prévues, mérite d'être prise en compte. L'échec d'une entreprise professionnelle crée des dégâts sociaux, familiaux et économiques qu'il convient de prévenir.

Très concrètement, je lis qu'il y a l'idée d'y placer éventuellement une boulangerie alors que Chaussée de Louvain, il y a déjà la boulangerie "Dufour" (34 chaussée de Louvain) et "le coin gourmand" (58 chaussée de Louvain), en plus des grandes surfaces "Intermarché" et "Lidl" qui vendent de la boulangerie et des pâtisseries. Cela sur une distance de quelques 300 mètres, distance incluant l'entrée du projet Tamet/Equilis.

L'espace Horeca est prévue pour servir 240 repas par jour, pour 80 places. La question est franchement ouverte sur la possibilité de rentabilité. Cela voudrait dire que trois fois par jour, le

restaurant ferait le plein sans aucune chaise vide. Je ne connais aucun endroit où un taux de remplissage de 100% se réalise jour après jour. Cela sans compter que d'autres espaces Horeca sont à proximité. Plusieurs ont fermé depuis trois ans. D'autres sont loin d'avoir autant de repas à servir et l'espace situé au carrefour de la chaussée de Louvain et de la rue René Ménada ne se loue pas alors qu'il avait été annoncé comme s'ouvrant en juin 2023. Nous pouvons encore noter que d'autres projets incluent aussi des surfaces commerciales, Immo et d'après ce qui m'a été dit, l'espace occupé actuellement par le garage "Ford-Cornélis".

CSDingénieurs balaye la question en écrivant que ces points ne font pas partie de l'étude d'incidences. Donc elle doit être reprise par les autorités politiques, sans dédouaner le promoteur qui "vendrait un chat dans un sac" donc sans aucune garantie de rentabilité financière. Le vendeur ou le bailleur peut-il éthiquement être exemptés de telles responsabilités ?

Enfin, il y a des contradictions que nous ne pouvons que relever en demandant des explications car ces contradictions font vaciller la valeur des conclusions dès lors qu'elles seraient basées sur des bases aussi incertaines.

Par exemple, il est écrit page 217: "L'établissement scolaire le plus proche est situé à environ 300 m à l'est du projet, il s'agit de l'École Fondamentale Autonome de Hamme-Mille sur la rue René Ménada."

Nous noterons que c'est oublier l'école chaussée de Louvain Caritas qui se trouve à moins de 200 mètres, école qui est alors citée page 329, mais il y a erreur sur les distances.

Il est écrit, page 329 :

"4.9.3.4.5 Structures d'accueil de la petite enfance et établissements scolaires

Les principaux établissements à proximité du site étudié sont les suivants :

- École Fondamentale Autonome de Hamme et l'école Caritas à 500 m;
- École Caritas à 500 m;"

Soit dit en passant que l'école "Caritas" est à moins de 200 m et non 500 m (distance calculée via le site "Cadgis" du ministère des finances - cadastre.)

Un autre exemple : "Aucun trottoir n'est présent le long de la chaussée de Louvain." C'est ce que nous trouvons page 223.

Et page 302 il est écrit : "En la matière, la chaussée de Louvain bénéficie de trottoirs de chaque côté de la voirie et des passages piétons sont installés à chaque carrefour." De quoi rêver !

Les constructions et les espaces verts dans un périmètre proche :

Concernant les projets de construction et l'évolution de l'habitat et des espaces verts : Les projets immobiliers remis par la commune à CSDingénieurs pour l'étude des impacts mériteraient d'être complétés.

Y sont cités les projets Immo, Pharvet, Goossens et la reconstruction de Lidl qui sont répertoriés comme comportant au moins cinq habitations.

Il y a déjà eu récemment, dans un périmètre étroit, des modifications qu'on ne peut oublier.

- A côté du projet Immo, il y a eu la construction sur la parcelle voisine (Cadastre C406h) de l'immeuble de l'opticien "Mills". Cela a demandé la destruction du jardin (avec mare et arbres remarquables) sur un ensemble de 16,5 ares.
- La parcelle voisine au sud de 12,3 ares est soumise également à un projet. La végétation a été malmenée.
- Il est question dans les projets (ce que l'on entend régulièrement dans les propos du voisinage) de constructions de logements à la place du garage Ford-Cornélis (qui aurait perdu la concession de la marque.) Cela représente une surface importante juste au carrefour de la N25 et de la rue Ménada.
- Il y a eu tout récemment le déboisement radical et une dévégétalisation tout aussi radicale de deux terrains rue Les Claines, à 600 m du projet Tamet (parcelles cadastrales C463g et C463y) pour un tout de quelques 75 ares. Nul doute que le projet serait de construire là aussi (voir photo ci-dessous). Par ailleurs des inquiétudes circulent comme quoi la maison en ruine (C464e) de la rue des Claines aurait été acquise par un entrepreneur avec la possibilité (hypothétique mais pas du tout irréaliste) de faire un ensemble immobilier reprenant les deux parcelles déboisées moyennant le rachat de la maison et du terrain intercalés.
(voir photo : Avril 2024 - Rue des Claines à Hamme-Mille. (Nous pouvons redouter parmi d'autres inquiétudes, que les chevreuils qui arrivaient de la Forêt de Meerdael pour rejoindre le Pré de Litrange, ne trouve plus l'escalade boisée pour accomplir ce trajet en terrain protégé,

d'autant que ces parcelles se trouvent juste à hauteur du petit pont qui permet de traverser la Nethen.))

- Précédemment, il y a eu trois sites de construction rue René Ménada sur les parcelles C378x3 (7,5 ares) construction terminée, C364T (21 ares) en cours de réalisation et C380g (7,2 ares) la construction étant accomplie. Ils sont situés à une distance entre 720 m et 455 m du projet Tamet. Les deux dernières parcelles ont été l'objet d'abattages d'arbres et de remplacement de végétation par des constructions.

La parcelle C380g jouxte notre habitation familiale ce qui nous a permis d'observer le désenparement de la faune avicole lors de l'abattage des arbres. Nombre d'espèces se sont réfugiées dans notre jardin pour ne plus y revenir au bout de quelques semaines.

Quant aux projets repris dans le listing de l'étude, notons que le projet Immo (C407m) en cours de réalisations, représente une superficie de quelques 27 ares dont un grand jardin arboré a été complètement rasé.

Le projet Pharvet représente une surface entre 22 et 23 ares. J'ai pu y constater la quasi disparition de la colonie de moineaux qui y piaillaient à longueur de journée.

Je connais moins le projet "Goossens" situé plus haut dans la chaussée de Louvain.

Les conclusions que j'en tire concernent d'une part sur l'aménagement futur ou en cours de réalisation de l'ensemble du territoire de Hamme-Mille et d'autre part la protection de la flore, de la faune et de la biodiversité.

Sur le premier plan apparaît le risque que n'éclosent toute une série de projets particuliers petits ou grands qui bouleversent permis d'urbanisme après permis d'urbanisme, l'ensemble de l'aspect et de la vie de Hamme-Mille. Il me semble impératif d'en prendre la mesure d'une façon globale et anticipée. Sur le second point, cela m'amène à des remarques plus pointues voire amères à l'égard des rapports produits. Il ne s'agit pas seulement de prendre en compte les espaces officiellement répertoriés comme la forêt de Meerdael ou la zone Natura 2000 mais aussi de tenir compte de tous les petits espaces verts arborés qui sont les refuges vivants de la faune terrestre ou avicole. Sinon, nous assistons à un grignotage de la vie biologique de notre espace commun. Combien de nids, de relais protecteurs n'y-a-t-il pas dans chaque jardin qui constituent un véritable maillage vert non répertorié par les grandes instances ? Imaginons que les plans de circulation ne reprennent que les autoroutes et les nationales sans tenir compte des rues communes, des ruelles voire des sentiers. Le site n'est pas reconnu comme une liaison écologique, cela ne l'empêche pas d'y jouer son rôle. Ce genre de remarques que j'ai formulé au début de ma lecture me semble bien apparaître aussi à différents endroits dans le rapport des auteurs de l'étude CSDingénieurs. C'est donc un souci partagé par les experts.

Il reste à en prendre systématiquement la mesure.

"Les habitats du site du projet, boisés pour la plupart, ne concernent pas de massifs très anciens, mais peuvent néanmoins participer en tant que zones relais pour la faune, voire la flore, à cette liaison écologique." (page 130 du 1.3.1).

"Le périmètre du projet ne fait pas partie de zones définies dans la trame de la SEP. Néanmoins, la création récente du SGIB n°3493 "marais de la chaussée" sur le site du projet, et les sites SGIB faisant partie de la trame SEP, le site du projet peut être considéré comme une zone de SEP."

"Par ailleurs, en tant que site boisé, il permet d'assurer une liaison entre différentes zones définies comme faisant partie de la SEP, ce qui se révèle particulièrement intéressant pour les espèces animales dont l'avi-faune. De plus, le site fait partie de la plaine alluviale de la Nethen qui contient des éléments importants reconnus pour la biodiversité (dont les aulnaies-frênaies) et importants en termes de connexions avec la vallée de la Dyle." (page 132).

Le projet détruira des habitats d'une faune qui pourra éventuellement fuir mais qui sera perdue à terme. L'habitat global perdra en surface d'autant que d'autres sites vers sont aussi détruits.

Dans les documents sur la faune, il n'est pas question d'animaux comme les écureuils ou les renards. Les hérissons sont mentionnés mais ne seront pas protégés.

Nous pouvons cependant apprécier positivement toute une série de précautions et de mesures préconisées dans le cadre du projet, mais nous ne pouvons nous voiler la face. Des oiseaux comme le geai des chênes ne seront plus présents, les écureuils auront fui et les chevreuils n'y feront plus escale.

Situation de Hamme-Mille

Citation du document : "En outre, Hamme-Mille est localisée à proximité directe de l'axe de communication ferroviaire à trafic intense et de l'axe de communication autoroutier reliant Liège à

Bruxelles. Sa position est donc stratégique pour accéder à un pôle majeur (Liège) et à la capitale." Questions et commentaires : Ceci n'est pas convaincant, car il faut pouvoir se garer à proximité de la gare de Leuven, laquelle se trouve à 12,3 km ou à 21,6 km suivant que l'on prenne les petites routes ou l'autoroute E40. C'est loin d'être évident. Il reste le bus mais dont on dépend de l'horaire et ce n'est pas évident à coup sûr. (Je parle d'expérience.)

Par contre, il conviendrait de parler de la liaison à la gare d'Ottignies qui permet de rejoindre l'axe Luxembourg/Arlon à Bruxelles. Cette gare est à 20,2 Km de Hamme-Mille. L'axe Arlon-Bruxelles a l'avantage de nous relier à la capitale de la région wallonne et de passer par Wavre, capitale de la province.

Prix des logements : Il est souvent évoqué dans diverses discussions, qu'il faudrait construire pour permettre aux jeunes de rester dans la commune, alors qu'ils ne le peuvent à cause de coûts trop élevés. Lors de la réunion du 4 septembre 2023, la question a été posée du coût des logements sur le site du projet Tamet.

J'ai constaté qu'il n'y a même pas eu de réponse. Or c'est crucial, car si le coût est trop élevé les jeunes de Beauvechain continueront à quitter la municipalité pour laisser la place à de nouveaux habitants plus favorisés. Or une estimation sur base de prix actuels aurait pu être donnée, en sachant que ces prix seront soumis à l'évolution normale des coûts. Il serait logique que les promoteurs puissent donner un prix indicatif, même incertain et n'engageant pas pour l'avenir, afin que nous sachions si la construction en question répond ou non à la possibilité que de jeunes habitants de la commune puissent y trouver un logement.

Risque d'inondation :

Malgré les investigations rapportées dans l'étude, force est de constater que la construction de logements en site inondable pose question, même si le risque est faible.

Les dégâts des inondations de juillet 2021 ont été catastrophiques. Je suis allé la semaine passée dans une maison qui a connu un flot de plus 1m50 à l'intérieur de l'habitation, dans une rue où jamais il n'y avait eu de débordement. Cet épisode a réveillé l'intérêt de la province pour le bassin d'orage de la Nethen. J'ai lu (peut-être trop vite) l'effort conceptuel pour cerner le risque d'inondation par le biais d'analyses finement menées. Cependant il faut convenir que les occurrences (de 10 à 100 ans) de précipitations peuvent être bouleversées par l'évolution du climat. Il suffit de regarder les informations de par le monde. (Ce jour au Brésil, et autres endroits du globe, récemment dans plusieurs régions de France.) Notre région n'est pas protégée par notre connaissance de l'histoire. Ce qui se passait jadis tous les 100 ans peut survenir bien plus fréquemment et avec une violence accrue.

Une autre dimension qui ne me paraît pas claire est que sur le site, il y a une nappe affleurante. Cela revient à dire qu'en cas de forte précipitation, le sol ne peut absorber l'eau tombant du ciel. Nous pouvons donc penser que le risque d'inondation existerait davantage que là où le sol peut aisément absorber une partie de la pluie.

La question qui me vient est de savoir si les constructions se font, les occupants locataires ou propriétaires devront prendre des assurances adaptées. Les primes seront-elles majorées du fait que la construction se trouve en terrain inondable ?

Cela me fait penser que l'avis des assureurs devrait être sollicité avant que soit accordé le permis d'urbanisme. Les promoteurs ne devraient-ils pas participer en cas de hausse des primes d'assurance ?

Aménagement du site :

Les parkings perpendiculaires à la voirie ne sont pas des plus sécurisés. Ils sont déconseillés en région bruxelloise. La visibilité est nettement moindre pour le véhicule qui sort du parking le plus souvent en marche arrière. Parfois elle est quasiment nulle si un véhicule plus volumineux est placé à ses côtés. Ne faut-il pas revoir les plans ? Pensons aussi qu'avec le temps le trafic sur place risque de devenir plus important. (Nouvelles habitations à Tourinnes et à Beauvechain – nouveaux espaces commerciaux. Ex : Boiron.)

Le gabarit des bâtiments :

Pour éviter l'effet de masse visuelle lors de la traversée du village par la chaussée de Louvain, une solution serait de ramener les bâtiments (E et D) le long de la chaussée à R+I+T et laisser des R+2+T pour les bâtiments à l'intérieur. La perspective visuelle suivrait un angle progressif montant plus discret et moins choquant. Cela prendrait moins d'espace visuel et de lumière pour les résidents des habitations se trouvant en face du projet. La première rangée serait plus facilement masquée par la végétation projetée. Cette suggestion mériterait d'être mise en plan et en

représentation graphique 3D pour mieux se la représenter. Cela contribuerait à mieux conserver l'aspect village et correspondrait mieux aux bâtis existant le long de la traversée de Hamme-Mille. Par ailleurs j'ai été surpris que le document 1.3.2 page 52 dise : "Aucune incidence significative sur le contexte paysager, urbanistique et patrimonial n'est donc à prévoir". Cette remarque est étonnante et entre en contradiction avec ce qui est dit en d'autres endroits. Nous pouvons aussi nous reporter aux figures représentant le rond-point à hauteur de la sortie de l'Intermarché avec les constructions pour voir l'impact visuel des constructions projetées. Ce genre de remarque tend à induire en erreur, ou alors son contexte devrait être explicité.

Page 230, il est écrit :

"La chaussée de Louvain, située à l'ouest du périmètre du projet, est la voirie qui recevra la part la plus importante du projet. Ce côté du projet est celui qui sera le plus déboisé..."

"Par conséquent, le paysage local et les vues au départ de cette chaussée seront modifiés de façon plus prononcée que les autres voiries adjacentes au projet.

Il est à noter que l'amorce qui accueillera la voirie secondaire est déjà créée. Aucun impact significatif depuis les usagers de la chaussée de Louvain n'est attendu.

Actuellement, les habitations de cette voirie ont un regard sur une surface intégralement boisée et vierge de constructions. Le projet prévoit l'implantation de bâtiments présentant des gabarits maximums de type R+2+T. Ces volumétries sont globalement plus importantes que les constructions actuellement présentes le long de la chaussée de Louvain. Ces dernières présentent, un gabarit moyen de type R+1+T où le rez-de-chaussée a une vocation commerciale."

Et à la page suivante (231) :

"Il apparaît que l'élévation des gabarits ne sera pas de nature à impacter de façon conséquente les vues actuelles des riverains le long du côté ouest de la chaussée de Louvain".

Et voici l'illustration : (voir représentation graphique)

Qu'est une façon conséquente ? C'est TRES subjectif, c'est ce que nous pouvons nous dire. Des bâtiments de 18m de haut impactent d'une façon que chacun peut apprécier. Il n'y a pas seulement les habitants d'en face, il y a tout qui passe par Hamme-Mille en plus des habitants des autres quartiers.

Mobilité et Rond-point N25/N91 :

J'ai parlé récemment avec un responsable de la région wallonne qui me disait être favorable aux giratoires. Toutefois les exemples qu'il m'a donnés et qui ont sauvé des vies, concernaient des axes rapides. Il a par ailleurs reconnu que ces aménagements étaient plus problématiques pour les piétons. Or le carrefour d'Hamme-Mille se trouve avec une vitesse très réglementée : 50 km/h avec deux radars sur l'axe Louvain-Eghezée en plus d'une limitation à 30 km/h devant l'école. De plus la proximité des écoles demande une attention particulière à la sécurité des piétons. Nous ne pouvons oublier que les objectifs sont différents quand il s'agit d'assurer la sécurité routière au lieu de croisement de véhicules qui roulent rapidement et de quand il s'agit de réguler les embouteillages. En page 279 (figure 202) du rapport CSDIngénieurs, les accidents sont localisés sur une carte. Ils n'ont pas eu lieu à l'endroit du carrefour. Cela montre bien qu'ici, il s'agit de traiter la fluidité du trafic. Avec ces considérations en tête je continue de me demander s'il y a avantage de penser « giratoires » plutôt que feux intelligents. La sécurité et les coûts dans un contexte où nul ne sait où vont les finances publiques en grave déficit dans une période pleine de menaces quant à l'avenir. La remarque page 280 du même rapport (1.3.1), souligne la nécessité de feux en cas de création d'un rond-point : "Par ailleurs un risque de congestion pourrait être exacerbé en présence d'un flux de piétons important, qui ne pourrait pas être géré aussi efficacement sans régulation par feu. Une traversée sans feux est par ailleurs défavorable aux PMR. Pour accommoder un flux de piétons important et les PMR, le rond-point devrait dans ce cas être également pourvu de feux".

Mobilité et cœur de village :

Si j'ai bien compris, une partie des modifications en matière de route repose sur l'idée de créer le cœur de village. Or sur la figure présentant le plan de ce cœur de village, il apparaît clairement que le trafic venant de Beauvechain et de Tourinnes empiéterait sur ce cœur aménagé, avant de tourner à droite dans la rue des messes pour rejoindre la nouvelle voirie qui traverse le site.

Du cœur de village, il est dit page 14 du 1.3.1 :

"Les larges dégagements dans des zones secondaires (à côté du Centre culturel, derrière l'église) sont destinés au parking. Cette opportunité permet de libérer la place de toute occupation de cette surface privilégiée par des véhicules à l'arrêt. Ainsi, le large espace autour de l'église se trouve dédié entièrement aux piétons et aux modes de circulation doux".

Le plan qui accompagne est celui-ci (voir extrait graphique).

Ce qui est aussi surprenant est que les aménagements en plus d'empiéter sur le cœur du village, conduisent le trafic à suivre un trajet très sinueux : venant de Tourinnes, il y a d'abord un tournant à pratiquement 90° vers la droite pour passer derrière l'église, puis vers la gauche en croisant la rue des messes pour entrer sur le site du projet en suivant une voirie aussi sinueuse. Je ne vois guère quel est le gain et donc la motivation.

Soulager la rue Goemans, certes, mais au détriment de la voirie sur le site qui au fil des années, au fur et à mesure que de nouvelles constructions se feront à Tourinnes ou à Beauvechain devra accueillir une circulation qui risque d'être intense. Elle est d'ailleurs en partie composée de camions, de bus et de convois agricoles.

Je redoute que le projet à cet égard, ait un avenir différent de celui qui est escompté.

Concernant la mobilité, les liaisons et la proximité des moyens de transport public sont répertoriés. Je puis là aussi témoigner que beaucoup reste à faire. L'enjeu ne réside pas tant dans les moyens théoriques (arrêts de bus, gares etc.) comme le laisse penser le document 1.3.1, mais souvent dans les horaires et les possibilités concrètes. Par exemple : Combien faut-il de temps pour rejoindre la gare d'Ottignies (ligne Arlon-Namur-Bruxelles.) en utilisant le réseau TEC ? Combien de fois des temps d'attente pour les correspondances sont dissuasives ? Quels bus roulent en soirée ? (Pour information, en période de congé scolaire, il m'est arrivé à plusieurs reprises, de faire le trajet "Woluwé-Saint-Pierre, à 500m du Square Montgomery – Hamme-Mille en 3h45. Et récemment en plein après-midi, 2h45 entre le centre de Bruxelles et Hamme-Mille et encore plus récemment d'avoir deux retards importants – chaque fois plus d'une demi-heure à 24h d'intervalle avec des bus du TEC entre Wavre et Bruxelles. Tout cela ne fait pas partie de l'enquête d'incidences sauf en filigrane. C'est pourquoi il faut nuancer des optimismes sur papier".

Autre question : "Que devient le bus qui allait jusqu'à Beauvechain ?" Le rapport de CSDIngénieurs dit : "Il n'est pas porté à notre connaissance qu'un passage de bus (tel que celui de la ligne 6) est envisagé sur la future voirie du projet".

Pour l'avenir : remarques et suggestions :

Il ne suffit pas de construire mais il faut aussi se projeter dans l'avenir et envisager les règles de vie et de comportements à encadrer.

Ayant vécu longtemps en ville, je puis témoigner de toute une série d'impasses. Cela me fait apprécier la vigilance prévue en termes d'isolation acoustique. Les cris, la musique et les disputes familiales transpercent parfois les murs séparant les logements.

Cependant il y a des nuisances dont les cris, les conversations par GSM et la musique qui passent par les fenêtres et spécialement par le biais des balcons. Le fumeur du premier étage parfume le second et à l'occasion les appartements voisins. Le barbecue répand ses volutes (allume-feu à base de produits issus de l'exploitation pétrolière – barbecue de sardines ou de harengs...) tout autour, sans compter les relents de haschich. Les disputes et les crises familiales animent tout le quartier (expérience vécue avec des bris de meubles, des appels "au-secours", des visages ensanglantés, intervention policière...).

C'est un premier niveau qui demanderait une charte ou un règlement d'habitat pour que le quartier soit "apaisé". Cette charte pourrait porter sur tout un ensemble d'aspects du "vivre ensemble", non seulement sur les jardins, mais aussi sur la propreté publique et la contribution/sensibilisation au respect de la nature. C'est souvent la qualité du tissu social qui fait la qualité de vie.

Un second niveau est celui de risque de délinquance. Il est clair que certains habitats groupés attirent aisément des dealers parfois violents souvent sournois et envahissants. Une véritable politique de prévention serait plus qu'utile. Des espaces de sports et de loisirs encadrés devraient être prévus de façon à ce que la jeunesse s'occupe de façon dynamique et conviviale et ne sombre pas dans l'ennui et le désœuvrement. Sans politique de prévention, la main mise par les mafias des stupéfiants sur nos sociétés ne cesse de percoler. Il y avait un terrain de basket qui a été théoriquement déplacé, mais où ? Ceci dit, cela ne serait pas suffisant. J'ai parlé récemment à un jeune du quartier. Il va aussi souvent que possible à Bruxelles par manque de possibilités locales. Même aller au centre sportif de Grez-Doiceau est problématique pour les jeunes le soir, faute de transport public à des heures avancées. Il faut être conscient du fait que les plaines de jeux concernent des enfants et pas les adolescents et les jeunes adultes auxquels il convient d'être attentifs. Les protéger des risques en matière de stupéfiants et de délinquance est un impératif et un investissement pour l'avenir.

Autre remarques :

- Le document 2.7 parle de TAHET au lieu de TAMET.
- La projection d'une augmentation de la population de Beauvechain de 11%, d'où vient-elle ? Cela voudrait-il dire que c'est Hamme-Mille qui va assumer la plus grande partie de cette augmentation ? Ces projections peuvent-elles être investiguées ? Nous savons que l'avenir peut réserver bien des surprises. Le projet Tamet ne constitue-t-il pas un appel autant qu'une réponse. Ce serait le cas si les prix ne correspondaient pas aux possibilités des jeunes résidents de la commune mais bien à celles de gens mieux nantis qui voudraient investir la commune.
- Les parkings en sous-sol pourront-ils accueillir des voitures électriques dont il est notoire que lors d'incendie, elles sont très difficiles et très longues à être éteintes ? Y-a-t-il des mesures de sécurité spéciales ? Un service de secours/incendie a-t-il été consulté sur ce point spécifique ?
- Sur le site et dans les sous-sols, un système de surveillance (avec caméra ?) est-il prévu ?
- Le document 2.8.2 parle d'une réunion ayant eu lieu le 30/11/24. Erreur de date sauf à pouvoir voyager dans le temps. (Ayant travaillé quelques mois dans un greffe du système judiciaire, je puis témoigner du fait qu'une telle erreur aurait valu à l'employé un passage devant le parquet ! Idem pour l'erreur Tahet/Tamet. Là où j'ai travaillé jadis, aucune erreur n'était admise.)
- Sur une des cartes (je n'ai pas le temps de retrouver la référence) (figure 186 et 188) concernant la mobilité douce (vélo) pour rejoindre Gottechain, la rue du Grand Royal est répertoriée. L'ayant emprunté récemment à pied, je puis dire qu'elle est actuellement impraticable pour les deux roues. L'entièreté de la largeur est occupée par de grandes flaques d'eau. Un aménagement serait nécessaire pour que la voirie soit fonctionnelle. (Comblé avec des pierres, des graviers adaptés ?)
- Qu'est devenu le terrain de basket ? (Voir le point en supra ce qui concerne les jeunes.) Cela demande d'ailleurs une approche plus globale d'occupation porteuse pour la jeunesse.
- Une vue que j'ai notée 2.6.3 montre que véhicules motorisés et vélos se partagent la voirie. Est-ce prévu ainsi malgré les nombreuses références aux chemins pour la mobilité douce. Si les choses se présentaient comme sur l'image, je ne serais pas rassuré quant aux risques d'accidents.
- N'est-ce pas inquiétant si sur le site, il y a du plomb et que celui-ci ne devra pas être retiré ? (Si j'ai bien compris.)
- Page 97 : Voir Point : Erreur ! Source du renvoi introuvable. Qu'est-ce que cela concerne ? Pour conclure, je dirais que je n'ai pas pu aller au fond des choses comme j'aurais voulu le faire pour étudier le projet. La date butoir du 6 mai m'amène à en rester là. J'ai formulé des remarques, posé des questions et exprimé quelques-unes de mes opinions. Il est possible qu'en étudiant plus profondément j'aurais pu modifier certains de mes points de vue, mais la présentation du dossier ne simplifiait pas la tâche. Ce n'est pas un modèle de lisibilité ni d'accessibilité. C'est regrettable. Avec davantage de temps, j'aurais souhaité mieux structurer le présent courrier, mais j'ai fait du mieux que je pouvais.

Je voudrais encore faire remarquer que la Réunion publique d'information, si elle remplit son rôle légal, n'est qu'une présentation de première ligne. Le document présenté à l'enquête publique est nettement plus consistant. Il devrait être adapté ne fut-ce que dans son mode de présentation, pour qu'un véritable dialogue avec les habitants puisse se réaliser.

Ayant écrit, je suis sollicité pour signer des pétitions. D'avoir tenté de lire et puis d'écrire fait que mes propres opinions ne s'effacent pas derrière une liste de signataires en bas d'un texte souvent très court. Je soutiens cependant les initiatives qui forcent à la réflexion et à la prise en compte des habitants.

Je l'ai déjà écrit : la démocratie doit fonctionner. Elle est parfois voire souvent difficile. Elle force à la transparence et je crois que c'est au niveau local qu'elle se concrétise le mieux.

Ce que je constate à l'époque actuelle, c'est que les gens n'ont jamais été aussi perplexes quant à savoir pour qui voter. Le risque est que les choix électoraux se portent vers les extrêmes. Nombre de personnes, faute de connaissances historiques ne réalisent pas le danger que ces votes, dans l'état du monde que nous connaissons, représente.

Un certain nombre de lectures sociétales et historiques me font parler ainsi en plus de me placer quelque peu au "balcon du présent", expression chère à un philosophe.";

- 1.62. Une lettre datée du 06 mai 2024 et réceptionnée par l'administration communale le même jour, d'un couple d'habitants de la rue du Cimetière à Hamme-Mille, libellée comme suit :

"Nous sommes tous de Beauvechain et avons 1 point commun : nous aimons notre village où il fait

bon vivre ! Mais un projet immobilier d'envergure sur Hamme-Mille, s'il est réalisé dans toute son ampleur, va affecter notre quotidien à tous, en phase de chantier (5 ans), comme en phase d'exploitation, à vie !

Résumons-le : sur une zone de grand intérêt biologique où nichent des espèces protégées, poumon vert d'Hamme-Mille et propriété d'une famille largement appréciée vis-à-vis de laquelle les attentes sont évidentes au vu de l'engagement politique d'un de ses membres, une société immobilière importante, Equilis (groupe Mestdagh), à laquelle elle a fait appel, envisage de construire 5 immeubles aux dimensions impressionnantes (jusqu'à 18 m de haut), 100 appartements, 30 maison au N, au S et à l'O de la zoné, du commerce et quantité de parkings souterrains et en surface. Tous projets immobiliers confondus connus et à venir, cela représente une augmentation de 33% de la population sur Hamme-centre et plus ou moins 2 000 déplacements supplémentaires journaliers. Résultats ? Les routes secondaires seront inévitablement saturées et des dysfonctionnements, prévisibles aux nouveaux carrefours (rue des Messes, rue Goemans) et rond-point ! Les maisons anciennes à proximité du site, face à des constructions formatées, vont être dévalorisées, à coup sûr!

L'histoire locale nous raconte que le site a servi de décharge pendant plus de 20 ans. Toute cette zone pourra-t-elle être dépolluée comme il conviendrait pour éviter tout problème de santé publique?

Nous avons tous vécu l'épisode douloureux des inondations de juillet 2021.

Hamme-Mille n'a pas été épargnée. La proximité du site s'est retrouvée sous eau et, en tout état de cause, celui-ci est repris en zone d'aléa d'inondation : les mesures proposées pour les endiguer sur le site concerné dérogent gravement par rapport aux outils d'urbanisme de référence.

Déroger ? Oui, ce projet déroge en plus de 20 points au Guide Communal d'Urbanisme (GCU), au Schéma de développement communal (SDC) voire même au CoDT.

Un aperçu : densité, abattage d'arbres, dérogation à la Loi sur la Conservation de la Nature, constructions en zone inondable, volumétrie, gabarits, matériaux, modification des reliefs, zone archéologique sensible, etc.

Nous ne voulons pas que les intérêts des promoteurs prennent le dessus par rapport aux intérêts légitimes des riverains.

Nous ne voulons pas que d'éventuels écarts et dérogations créent des précédents fâcheux qui deviendraient la nouvelle "norme" de référence pour le village de Hamme-Mille, raison pour laquelle nous demandons, que, comme c'est le cas dans de nombreuses communes du Brabant wallon, un Schéma d'Orientation Local soit élaboré pour le centre de Hamme-Mille et y devienne le cadre urbanistique indicatif de référence.

Nous ne voulons pas que la ville s'invite à la campagne !

Nous souhaitons que la Commune nous entende et joue son rôle de relais de la population auprès de ceux qui avancent sur des projets qui menacent à ce point l'identité de nos villages et veulent de la rentabilité sur investissement, à tout prix !

Pour toutes ces raisons, nous demandons aux autorités communales d'analyser le dossier avec toute la conscience et l'intelligence requise, dans le respect de leurs engagements pris en début de mandature, dans le souci de préserver le caractère rural de tous les villages de l'entité.

Il faut du logement, certes, pour nos jeunes, pour nos aînés mais des solutions moins excessives existent et il est du devoir des édiles locaux de les envisager !

À l'aube des élections fédérales et communales, nous demandons à nos responsables locaux de mesurer les décisions qui s'imposent et de se prononcer en faveur de l'esprit de village, partout dans l'entité de Beauvechain.

Merci de nous avoir lus !

Un citoyen inquiet pour l'avenir de son village";

1.63. Un courrier électronique transmis au service urbanisme le 06 mai 2024, d'une habitante de la rue des Messes à Hamme-Mille, s'opposant au projet dans les mêmes termes que la lettre type n° 2 reprise en n° 1.24°;

1.64. Un courrier électronique transmis au service urbanisme le 06 mai 2024, d'un habitant de la ruelle Mottart à Tourinnes-la-Grosse, libellé comme suit :

"Je vous prie de bien vouloir recevoir ce courriel d'opposition au projet susmentionné et d'en accuser réception.

Mon opposition au projet porte sur toute une série de points que je détaille ci-dessous.

Il va de soi que tout propriétaire d'un terrain situé en zone à bâtir a le droit de chercher à valoriser

son bien.

Le problème ici est l'ampleur du projet qui impactera par sa taille, le nombre de logements, la création de voirie, d'un giratoire... tout Hamme-Mille et, partant, tous les habitants de Beauvechain.

Je comprends l'intérêt économique du promoteur mais il est ici en totale contradiction avec l'intérêt des habitants actuels. Ce projet va à l'opposé même de celui de cœur de village déjà initié. Il va contribuer à couper Hamme-Mille en deux; le projet de placette est certes nécessaire pour faire respirer l'ensemble mais il tellement étrié et situé au milieu du projet qu'il est très peu probable qu'il puisse jouer un rôle dans la vie communautaire locale.

En résumé, le projet dans son ensemble est de créer "une ville" au milieu d'un village.

Il n'est par ailleurs un secret pour personne que derrière le promoteur se cache la famille d'un membre du Collège Communal. Même si officiellement le projet est porté par un tiers, on sait très bien que dans ce genre de dossier le tiers s'appuie sur une promesse de vente, vente qui ne sera réalisée qu'une fois le projet accepté. Il y a là à nouveau un conflit d'intérêt majeur entre un membre du Collège et celui des habitants de l'entité. C'est en soi inacceptable.

La taille du projet aura par ailleurs pour conséquence :

- la bétonisation d'un espace vert, avec toutes les suites classiques : perte de biodiversité, de capacité d'absorption des eaux en cas de forte pluie dans une région déjà fortement impactée par les débordements et inondations lors de gros orages...;
- augmentation drastique de la population du village de Hamme-Mille dont les habitants actuels ne reconnaîtront plus leur village;
- augmentation drastique de la circulation et des déplacements quotidiens dans une zone où la circulation est déjà fort dense;
- complication de la circulation avec ce 2^e giratoire qui deviendra un passage obligé pour les automobilistes venant de Tourinnes et au-delà et qui se rendent vers Wavre (tourner à droite en venant de la rue Goemans pour repartir dans l'autre sens au 2^e giratoire);
- perte d'identité villageoise avec création de facto d'un quartier "à part" dans nos villages;
- création d'une fracture sociologique entre une zone de forte concentration d'appartements dans des immeubles et le reste de l'entité régi par la règle des 10 ares minimum pour une habitation;
- perte d'identité rurale dans une entité qui revendique justement ce statut de ruralité;
- etc.

Par son gabarit, la volumétrie, les matériaux, la densité d'habitants par rapport à la surface au sol, l'abattage d'arbres, la modification des reliefs, les constructions en zone inondable...ce projet déroge par ailleurs en plus de 20 points par rapport au Guide Communal d'Urbanisme et au Schéma de Développement Communal. A quoi servent dès lors ces outils de référence qui sont réputés être respectés par tout porteur de projet ?

Certes il est utile de construire des nouveaux logements, notamment de petites dimensions, mais l'excès en tout de ce projet ne dessert pas les intérêts des habitants. Il ne sert que les intérêts du promoteur et de ceux qui sont derrière lui.

Pour toutes ces raisons je m'oppose fermement au projet, en l'état, et à ses dimensions excessives.

Je demande donc au Collège Communal de bien analyser toutes les conséquences de ce projet démesuré et de le refuser en l'état.";

- 1.65. Un courrier électronique transmis au service urbanisme le 06 mai 2024, d'un habitant de la rue Delahaye à Tourinnes-la-Grosse, libellé comme suit :

"Enquête publique pour le plus grand projet immobilier sur Hamme-Mille.

100 appartements, 30 maisons, 1600 m² de commerces, de services, Horeca, ... 235 places de parking, 2 ronds-points...

Le plus grand projet immobilier d'Hamme-Mille soulève de nombreuses questions !

Quelques questions suite à la lecture du dossier, qui ne trouve pas de réponse.

Pourquoi ce projet va-t-il nuire à notre commune ?

Pourquoi est-il indispensable de se mobiliser pour améliorer le projet ?

Pourquoi faut-il réaliser préalablement à ce projet un Schéma d'Orientation Local avant de lancer la construction du projet ?

Pourquoi faut-il réaliser un schéma de développement commercial avant d'augmenter l'offre de surfaces commerciales ?

Pourquoi la commune organise-t-elle une réunion pour présenter le dossier le 17 juin, soit 6

semaines après l'enquête publique ?

C'est pourquoi actuellement, nous sommes contre ce projet !

Voici quelques éléments pour justifier cette position.

Certaines personnes considèrent que ce projet doit s'installer, car cela fait 50 ans qu'il est attendu ! Actuellement, la majorité des habitants pense qu'il est important de développer un projet sur ce grand espace au centre du village. Néanmoins, faut-il bâcler un projet de cette importance ? Nous avons relevé de très nombreuses incohérences, raccourcis techniques, interprétations partielles, etc. Même au niveau architectural, ce projet donne l'impression d'avoir été bâclé (pour économiser quelques sous ?). Les habitants méritent mieux, qu'en pensez-vous ?

À ce stade, nous n'avons pas entendu beaucoup d'habitants s'opposer à des constructions au centre, mais nous avons entendu beaucoup d'habitants qui souhaitent être fiers de ce projet (mais ce projet est tristement banal, il ressemble très fort au projet à l'entrée de Jodoigne). C'est la logique du dialogue et de la co-construction qui devrait répondre aux attentes, ce que refuse le groupe financier Equilis... Imaginez dans le projet une halle, comme dans toutes les petites villes de France, qui pourrait accueillir nos commerces locaux. Non, ce n'est pas impossible, mais ce n'est pas proposé dans le projet. Celui-ci n'est qu'un projet de lotissement dortoir.

Dans le projet quelques surfaces commerciales sont prévues, en l'absence d'un Schéma Communal de Développement Commercial. Elles s'implanteront au détriment des commerçants actuels. Ne faut-il pas revoir le projet pour qu'il réponde aux enjeux au niveau inondation, mobilité, logement public, mixité sociale, développement commercial respectueux des commerces indépendants (sinon place aux grandes franchises) ?

Ce projet va considérablement modifier votre commune (4 années de travaux et de nombreux problèmes).

La commune a annoncé la tenue d'une réunion publique le 17 juin avec le promoteur.

Le 17 juin, 6 semaines après la clôture de l'enquête publique !!! Vous n'aurez plus rien à dire, réagissez avant le 6 mai...

Il faudra aussi veiller à ce que la commune remette un avis sur le dossier, car jusqu'à présent, elle semble dire qu'elle ne remettra pas d'avis... son administration est pourtant compétente. Pourquoi se taire ?

Le dossier impactera notre village, le centre de village, ses commerces, la mobilité et notre cadre de vie. Si certains aspects du projet semblent positifs, de très nombreux problèmes apparaissent et aucune solution n'est apportée dans la proposition. Les problèmes les plus importants identifiés à ce jour :

- terrain pollué, qui ne sera pas totalement dépollué (le terrain se situe sur la nappe phréatique)*
- construction en zone inondable et des parkings souterrains ! Alternative AGC Louvain la Neuve*
- problème de mobilité au niveau du nombre de véhicules et des nouvelles voiries (des calculs ont été réalisés, mais certains en période de vacances, le plan communal de mobilité n'est pas terminé)*
- très pauvre architecture du projet*
- bilan énergétique de la construction qui ne respecte pas les engagements de la commune pour 2030 de réduire de 50 % la consommation énergétique. Lorsqu'on intègre le bilan de la construction du bâtiment, celui-ci va temporairement augmenter le bilan énergétique communal.*
- l'analyse énergétique du projet oublie de régler la question des décrochages électriques et de proposer des solutions de remplacement en cas de panne d'électricité. Un tel projet va impacter les installations existantes sur la zone et augmenter les ennuis de décrochage.*
- Globalement les méthodes de calculs ne tiennent pas compte des matériaux utilisés pour la construction alors que le choix du promoteur est basé sur le béton. Le bois, la terre (argile) et les isolants naturels ne sont pas mis en avant alors qu'ils contribuent à une réduction du bilan énergétique. On se retrouve devant un projet architectural d'une autre époque, partout en Europe des projets prennent ces questions en considération.*
- Il est possible de développer un projet moderne qui réponde mieux aux enjeux globaux (environnement, énergie, qualité de vie (santé et pollution), mixité sociale.*
- manque d'intégration du projet dans le bâti existant, à rue les bâtiments devraient peut-être rester en R+I+T. Mais à l'intérieur de l'ilot, ils pourraient dépasser le R+I, pourquoi pas comme dans d'autres projets, une évolution graduelle ? Ceci a été fait à Court st Etienne par le*

promoteur EQUILIS

- nuisance du chantier pendant 4 ans pour les riverains, les commerces
- construction d'un rond-point au carrefour de Hamme-Mille (alors qu'une solution alternative 50x moins coûteuse existe avec l'installation de feux intelligents). En page 280 de l'étude d'incidence (version complète, le bureau recommande en plus d'ajouter des feux au rond-point.
- Problème de mixité sociale (accès de ces nouveaux logements à quel prix ?) ...
- Toit pentu / toit plat (vu la taille des bâtiments le toit pente n'est pas adapté, les toits plats réduisent la pression visuelle)
- Pas d'ouverture paysagère, le projet crée un mur au centre du village, il n'y a plus de perspectives. Il n'y a pas de réflexion pour, par exemple mettre en valeur la réserve, elle pourrait être visible de la chaussée pour développer un espace public agréable.
- l'extension du bassin d'orage de Hamme-Mille liés à l'augmentation du bétonnage est à la charge de la province et pas du promoteur (ce coût devrait être repris dans les conditions d'urbanisme)
- présence dans le dossier d'un décompte de conditions d'urbanisme, mais absence de document montrant les "charges d'urbanisme" (rétrocession immobilière pour compenser l'impact du projet).
- pour l'ensemble du projet le promoteur a publié 5 illustrations (est-ce suffisant pour se faire une idée ?), lorsque ces logements seront en vente, il fera un effort considérable avec des cistes 3D des montages photos multiples etc. pourquoi une telle économie dans la visualisation ? Certains demandeurs pour une extension de maison produisent 10 x plus de visuels
- il n'y a même pas d'effort d'implémenter le nouveau projet dans des photos-montages réalistes
- le bureau d'étude analyse l'impact des projets entre eux dans l'étude d'incidences, mais n'intègre pas certains projets déjà connus, comme le projet qui s'implémentera sur le garage Cornelis. Le bureau d'étude ne disposant pas d'un SOL fait un travail très partiel qui ne permet pas de se rendre compte de l'impact de ce projet. D'autres demandes viendront s'ajouter à celle identifiées, ce qui confirme la nécessité d'avoir un plan d'orientation indépendant avant de développer un projet comme celui proposé par EQUILIS. EQUILIS pourrait d'ailleurs lancer un SOL à son initiative, pourquoi ne le font-ils pas ?
- on peut regretter l'absence d'infrastructure publique telle une résidence service dans ce projet, ainsi que l'absence d'implication au niveau des logements publics. Ce projet risque d'être uniquement accessible à une population aisée. On constate actuellement une flambée des prix sur notre commune avec des acquisitions venant principalement de Flandres où les moyens financiers sont supérieurs.

• ...

Ce projet prévoit de nombreuses dérogations aux règles d'urbanisme applicables sur la commune (les principales) :

- construction sur 3 étages R+2+T (actuellement R+I+T)
- densité de logement X x supérieure à la densité actuellement autorisée
- construction en zone inondable
- dépollution partielle...

Le promoteur du projet, le groupe EQUILIS n'a pas jugé nécessaire de venir le présenter avant de commencer l'enquête publique. Les riverains se sentent désemparés devant un dossier de plusieurs milliers de pages qui aborde de nombreuses questions et qui en soulève beaucoup d'autres.

La commune annonçait en réunion publique le 11 avril ne pas devoir se prononcer sur le projet, puisque celui-ci sera délivré par la région. Ce qui n'est pas exact, parce que la commune peut remettre un avis, mais le ministre n'est pas tenu de le suivre (il devra alors motiver son avis).

L'enquête se clôture le 6 mai. À la suite de la mobilisation des riverains, la bourgmestre a annoncé la tenue d'une réunion le 17 juin pour présenter le projet, après la clôture de l'enquête publique le 6 mai... Un comble (alors que la commune mettait en avant la participation citoyenne comme priorité lors de ses vœux en ce début d'année), ce manque de transparence inquiète : pourquoi refuser la transparence aussi dans ce projet ?

À ce stade, peu de voix se mobilisent contre le projet. Cependant, de nombreux habitants et plusieurs associations demandent, au préalable, la réalisation d'un Schéma d'Orientation Local (SOL) et l'actualisation des règlements d'urbanisme pour éviter que des dérogations à répétition. Il en va de même pour les commerces et la réalisation d'un schéma de développement commercial.

Vu les remarques dans le dossier des différents experts, il est surprenant que ceux-ci ne se soient pas prononcés pour l'abandon du projet, à certains moments, on a l'impression que leurs documentations le démontrent. Ils n'en tirent pas les conclusions. Le promoteur obtient un travail incomplet, mais il s'obstine pour essayer d'imposer son projet en connaissance des risques et limitations. Il serait précieux de connaître la position de ces experts dans l'enquête publique, mais leur avis n'est pas formulé en POUR OU CONTRE LE PROJET. Une étude de ce type peut aboutir à recommander au promoteur l'abandon. Avec un dossier aussi critiquable, le promoteur s'obstine comme s'il pouvait imposer aux autorités sa vision, c'est pourtant l'inverse : l'autorité publique doit mettre des balises plus fortes pour que ce projet réponde à une urbanisation heureuse.

Sans ces préalables, le promoteur prend le risque d'un refus de permis ou de voir son permis cassé au Conseil d'État (la jurisprudence a déjà donné raison dans d'autres dossiers lorsqu'un projet était délivré sur base de trop nombreuses dérogations).

La situation fait penser à l'implantation d'un atelier pharmaceutique au milieu du village de Beauvechain en zone inondable (Le dossier BOIRON), celui-ci avait mobilisé 1200 citoyens. Ce dossier est toujours au Conseil d'État, n'est-il pas possible de fonctionner dans le dialogue et la transparence ? Faut-il créer des conflits et des procédures vexatoires pour imposer des projets sans dialogue avec les riverains ?

Actualités concernant EQUILIS au Conseil communal du 22 avril :

Deux élus ont interpellé la commune, ce lundi 22 avril, au conseil communal. Ils demandent que cette enquête publique se clôture le 15 juillet pour permettre aux riverains de s'informer lors de la réunion du 17 juin et d'avoir le temps d'introduire les remarques.

La commune doit revoir la période d'enquête publique. Si la commune ne trouve pas de solution, cela démontrera à la population l'absence de considération des citoyens. L'objectif d'une enquête publique est d'informer et d'améliorer le projet, notre commune doit en tenir compte.

La commune a voté contre cette proposition !

Dans le même conseil communal, le 22 avril, Eric Deux élus posent la question des charges d'urbanisme sur Beauvechain et demande comment elles sont intégrées dans le projet EQUILIS. En effet, un projet de cette ampleur est l'occasion de négocier une forme de rétrocession de quelques logements (mais elle peut aussi intégrer des éléments comme : crèche, halle commerciale, espace culturel, etc.) au bénéfice des pouvoirs publics (vu la taille du dossier, cela se chiffre en millions €). La commune a voté CONTRE cette proposition !

Mais alors, où va l'argent de ces charges : potentiellement 3 millions manque dans le dossier.

Actuellement, il y a bien quelques conditions d'urbanisme dans le dossier (voiries, etc. pour moins de 2 millions - le projet global représente un montant estimé de 50 à 60 millions, en sachant que le promoteur réalisera entre 25 à 35% de marge, les charges d'urbanisme devraient être proportionnées, et négociable) - perte pour la communauté et la commune 2 millions, sans compter l'agrandissement du bassin d'orage, plus de 1 million) !

Bilan, plus de 3 millions perdus. Il faut impérativement que cette négociation soit transparente, la commune va essayer de persuader la population que les aménagements du terrain sont déjà suffisants, ce ne sont pourtant que des conditions d'urbanisme.

La commune a répondu qu'on n'introduisait pas une demande de vote sur une question aussi complexe en fin de mandature, mais alors pourquoi un tel dossier arrive en fin de mandature ? 2 poids 2 mesures.

La commune a essayé de faire croire que les conditions d'urbanisme valaient pour les charges, ce n'est pas le cas. Une échevine a expliqué que les charges d'urbanisme pour le lotissement du Nouveau Chabut avait été réalisée avec l'espace de jeux pour enfant ! (Alors que ces infrastructures étaient des conditions d'urbanisme et pas des charges).

La commune (et le promoteur) refusent un dialogue sur ces questions, elle essaye de discréditer les acteurs qui analysent et proposent des solutions, il est temps d'avoir un véritable débat et de mettre de l'ordre dans ces dossiers.

Avec autant d'éléments incohérents, cela fait penser à de la corruption (passive ?).

Vu toutes les remarques formulées pendant l'enquête publique, j'espère que l'administration va avoir les moyens d'étudier ce dossier dans son ensemble et d'ajouter ses remarques à l'enquête publique. A ce stade, je recommande au promoteur de retirer son projet et de lancer un SOL et aux autorités locales d'actualiser les règlements communaux. Conditions pour réussir, avec la participation des citoyens et des associations, un projet dont on sera fier.

Voici pourquoi aujourd'hui, je suis CONTRE ce projet.

(voir 2 photos - illustration d'un projet semblable à Jodoigne du groupe MATEXI et photo AGC Louvain la Neuve).

En annexe :

1. Motion IC-NENA pour l'annulation/prolongation de l'enquête publique sur le projet de 130 logements Equilis

Pour le conseil communal du 22 avril 2024

***Motion pour l'annulation/prolongation de l'enquête publique sur le projet de 130 logements EQuilis ***

Introduction

Considérant l'importance du projet de développement de 130 logements au cœur de notre village et l'inquiétude légitime des riverains et des habitants face à l'ampleur de ce projet,

Nous apprenons le 11 avril qu'une réunion de présentation du projet EQuilis se tiendrait le 17 juin, soit 1 mois après la clôture de l'enquête publique. Cela semble étrange comme approche puisqu'en général le projet lorsqu'il est présenté avant ou pendant !

Attendus et considérations

/- Attendu que l'enquête publique devait se dérouler du 4 avril au 6 mai sans qu'aucune réunion de présentation n'ait été organisée par le promoteur pour informer et consulter les citoyens et laissant croire aux citoyens que le projet ressemble toujours à la présentation initiale faite en décembre 2018 ; alors que cette demande a été formulée par les habitants lors de la réunion du 4 septembre 2023. Le dossier représente plus de 1000 pages et le projet ou la mise en place du projet affectera notre commune pour de nombreuses années.

- Attendu que la décision de la commune est de tenir une réunion de présentation après la clôture de l'enquête publique, prévue pour le 17 juin (qui n'aura donc aucune valeur juridique), ne permet pas aux riverains et aux habitants d'exprimer pleinement leurs préoccupations et de participer activement au processus décisionnel rendant cette réunion complètement inutile;

- Considérant que la participation citoyenne est un pilier fondamental de la démocratie locale et que le respect des préoccupations des habitants est essentiel pour tout projet d'envergure au sein de la communauté;

- Considérant que contrairement ce qui a été annoncé en réunion "citoyenne" du PCDR le 11 avril, la commune peut remettre un avis sur le dossier, même si la décision est finalement prise par le ministre en charge, et donc le gouvernement de Wallonie.

Proposition de décision

Il est proposé d'annuler/suspendre/prolonger l'enquête publique en cours

1. L'enquête publique sur le projet de 130 logements soit prolongée ou rouverte du 17 juin au 15 juillet pour permettre une consultation approfondie et respectueuse des riverains et des habitants.

2. Toutes les remarques et observations soumises par les citoyens avant et pendant cette nouvelle période d'enquête soient considérées dans l'évaluation finale du projet.

3. Le promoteur soit invité à organiser des réunions de présentation et de consultation avant la clôture de cette nouvelle période d'enquête publique. Qu'il est essentiel que la réunion de présentation du dossier soumis à l'enquête publique se fasse le plus tôt possible en juin pour éviter que des habitants soient en vacances et qu'un maximum de personnes soient présentes ! Cette réunion et ces nouveaux délais d'enquête seront accompagnés par une communication suffisante par un toutes boîtes sur l'ensemble de la commune, par plusieurs annonces dans les médias locaux et dans les réseaux sociaux qui couvrent le territoire.

Nous appelons à un vote pour l'adoption de cette motion et chargeons le collège de son exécution
Pour IC-NENA

Claude SNAPS - IC-NENA

Eric EVRARD - IC-NENA;

2. Réponse du Collège communal - motion Equilis CC 220424

Monsieur SNAPS,

Monsieur EVRARD,

Mesdames, Messieurs les Conseillers,

Par le biais de la motion déposée, vous proposez d'annuler, de suspendre ou encore de prolonger l'enquête publique en cours au motif qu'une réunion a été fixée à la date du 17 juin 2024 par la demanderesse de permis, soit après la clôture de l'enquête publique.

Avant toute chose, il faut rappeler qu'une réunion d'information préalable (RIP) s'est tenue le 4

septembre 2023. Le projet poursuivi par EQUILIS a été présenté aux citoyens intéressés, leur permettant de faire valoir leurs premières observations et remarques.

Tenant compte des premiers retours de la population ainsi que des conclusions et recommandations de l'étude d'incidences, le projet a quelque peu évolué, sans néanmoins connaître de modifications substantielles ou déterminantes depuis la réunion de septembre dernier.

Ensuite, il faut constater que l'autorité compétente en ce dossier n'est pas la Commune de telle sorte qu'il n'appartient pas au Collège communal d'annuler ou de prolonger l'enquête publique diligentée, a fortiori quand celle-ci respecte - à tout le moins en fonction des informations en notre possession - les dispositions décrétales et réglementaires applicables.

Aucune disposition du CoDT, du décret du 6 février 2014 relatif à la voirie communale ou d'un autre décret n'impose en l'espèce l'organisation d'une réunion citoyenne avant ou pendant la tenue de l'enquête publique.

Le dossier soumis à la consultation du public est complet et compréhensible. L'article D.VIII.18 du CoDT précise par ailleurs que "toute personne peut obtenir des explications auprès du conseiller en aménagement du territoire et en urbanisme ou du conseiller en environnement ou auprès du collège ou de l'agent communal désigné à cette fin". La Commune reste à disposition de tout citoyen qui éprouverait une difficulté de compréhension du dossier soumis à enquête.

Nous n'identifions donc aucun motif légal justifiant une annulation ou prolongation de l'enquête publique.

Enfin, l'organisation d'une réunion le 17 juin 2024 est bien prévue. Tenant compte des résultats de l'enquête publique, le promoteur souhaite pouvoir apporter des éléments de réponse ou de compréhension utiles, voire présenter des modifications qu'il pourrait envisager d'apporter à son projet en réponse à des remarques ou réclamations.

Au vu de l'objectif annoncé de cette réunion, il est logique et compréhensible que celle-ci intervienne après la clôture de l'enquête publique.

Pour tous ces motifs, nous ne pouvons voter favorablement pour cette proposition de motion.

Annuler, suspendre ou prolonger l'enquête publique, en contrariété avec les dispositions du CoDT, pourrait le cas échéant engager la responsabilité de la Commune, a fortiori quand pareille proposition n'apparaît ni adéquate ni justifiée.

3. Motion IC-NENA pour l'Organisation Transparente des "Charges d'Urbanisme" et des "conditions d'Urbanisme" à Beauvechain

Conseil Communal de Beauvechain, 22 avril 2024

Notre commune subissant une pression immobilière sans précédent, il semble nécessaire d'apporter quelques précisions sur les charges d'urbanisme et d'apporter une visibilité optimale à l'intérêt général dont le conseil est le garant.

Pour introduire la motion, un résumé de la situation avec une définition du concept de "charges d'urbanisme" et "conditions d'urbanisme" :

(...) CONDITIONS ET CHARGES D'URBANISME, QUELLES DIFFÉRENCES ?

Quand on parle de charges d'urbanisme, il faut avant tout distinguer 2 concepts :

1. les conditions d'urbanisme

2. les charges d'urbanisme.

1. CONDITIONS D'URBANISME :

"Les conditions d'urbanisme" visent à assurer "la faisabilité ou l'intégration du projet" de même que son intégration dans l'environnement bâti et non bâti. Les secondes (les charges) sont imposées "en vue de compenser l'impact que le projet fait peser sur la collectivité au niveau communal".

(Selon le cabinet d'avocats Stibbe). Les conditions sont donc nécessaires à la mise en œuvre et à l'exploitation d'un projet et sont obligatoires, au contraire des charges qui ne le sont pas, mais qui peuvent être imposées en plus des conditions.

Une condition peut être l'aménagement d'une voirie ou d'une place située dans le périmètre du projet. Cela concerne également l'aménagement d'équipements techniques (eau, gaz, électricité), l'assainissement des eaux résiduaires ou pluviales, voire l'aménagement de dispositifs anti-bruit ou d'ordre paysager.

2 CHARGES D'URBANISME :

Les charges d'urbanisme ont pour objet une imposition à caractère de service d'utilité publique.

Elle a comme objectif de mettre à charge du bénéficiaire du permis une partie des coûts que l'exécution de son projet est susceptible de causer à la collectivité publique.

Le CoDT précise que la nature des charges d'urbanisme ne doit pas être "en relation immédiate"

avec le projet autorisé. Cela peut être la réalisation de voiries ou d'espaces verts publics, la construction de crèches, d'écoles, de logements ou de salles communautaires. Il ne fixe pas de tarif obligatoire relatif au montant des charges, mais précise cependant les modalités d'application. Tout d'abord, le coût des charges d'urbanisme doit être proportionnel au "coût financier que l'exécution du projet est susceptible de faire peser sur la collectivité" et à "l'objet du permis sollicité par le demandeur". Le demandeur peut intégrer dans sa demande de permis les charges qu'il se propose de réaliser. Le CoDT suggère que l'autorité informe le demandeur le plus tôt possible des charges qu'elle envisage d'imposer. Pour évaluer leur faisabilité et d'y substituer, le cas échéant, d'autres charges plus adéquates. (...) <https://www.espacevie.be/ressource/des-charges-durbanisme-en-quete-de-coherence/>

Pour illustrer tout l'intérêt de cette motion, nous pouvons prendre exemple sur la ville de Namur qui a souhaité apporter toute la transparence dans la mise en place de ces outils. La ville de Namur a publié note d'orientation très instructive concernant les charges d'urbanisme (voir annexe).

A Beauvechain, on peut constater que si des conditions d'urbanisme sont intégrées dans certains permis, celles-ci ne concernent en général que des éléments d'équipement et d'aménagement. Mais, ces charges, tout en restant proportionnelle à la réalité économique d'un projet, peuvent contenir des mécanismes qui permettent aux autorités locales de développer le patrimoine immobilier public.

Une opportunité que la commune doit organiser en toute transparence.

Exemple d'opportunité : Lorsqu'un demandeur réalise un logement, son coût est de 100%, si le demandeur réalise plusieurs logements en même temps, des économies d'échelle sont réalisées. Ces économies peuvent évoluer de manière substantielle en fonction du nombre de logements. Parallèlement, ce qui est constaté au niveau du marché immobilier, c'est que le prix de vente des logements lorsque le promoteur a réalisé des économies d'échelle ne se retrouve pas dans une économie pour l'acheteur. Le prix de vente du logement n'est pas plus intéressant pour les acheteurs. Le prix de vente ne répercute pas les économies d'échelle, ce qui signifie que la marge du promoteur augmente avec le nombre de logements construits.

Exemple d'économie d'échelle :

1 logement 100% du coût de construction

2 logements : économie d'échelle -5%

6 logements : économie d'échelle -15%

20 logements : économie d'échelle -20%

100 logements : économie d'échelle -25%

Cette grille illustre les économies réalisées sur un chantier, elles peuvent varier en fonction de multiples critères, mais ces données servent d'illustration (ces économies varient selon qu'elles sont présentées par le promoteur, par un expert, un acteur public) néanmoins elles existent.

Ces économies d'échelle sont propres à chaque projet et technique de construction. Elles peuvent être établies de manière très objective et sur base d'évaluation objective, une discussion doit s'opérer entre le promoteur et les pouvoirs publics pour un équilibre sur base des chiffres expertisés.

Une formation est donnée à cet effet par l'UVCW <https://www.uvcw.be/formations/1524> qui aide l'administration et les élus à mieux appréhender ces concepts.

De nombreux articles expliquent le mécanisme de "promoteur immobilier"

<https://www.investissementimmobilier.be/promoteur-immobilier/>

Dans ce cas de figure, ne pas redistribuer ces marges équitablement (obtenir des charges d'urbanisme) appauvrit la communauté. Lorsque les pouvoirs publics ne négocient pas ces charges d'urbanisme, ils appauvrissent la commune et permettent la spéculation immobilière sur le territoire.

La transparence n'est-elle pas essentielle pour lever tout risque de corruption ?

Les charges d'urbanisme sont naturellement appliquées dans de nombreuses communes wallonnes, comment se fait-il que celles-ci ne le soient pas dans notre commune ?

Et depuis 2018, combien de permis ont été octroyés concernant des projets qui auraient pu être soumis aux charges d'urbanisme (liste des permis demandée à l'administration) ?

Jusqu'à quand faut-il remonter pour comprendre l'argent que la commune a perdu en ne demandant pas des charges ?

Dès lors, il semble essentiel de déterminer les charges d'urbanisme de manière transparente afin de les appliquer à tout projet pouvant être soumis aux charges d'urbanisme afin de garantir un

développement harmonieux de notre commune et pour répondre aux besoins de notre communauté. Et de cette façon, cela permet à la commune :

- d'éviter de s'installer durablement dans la spéculation immobilière au seul profit d'opérateurs financiers.
- de développer un patrimoine immobilier sans devoir alourdir la dette communale (et donc les impôts locaux).

Ne pas avoir de politique foncière claire sur la commune accélère l'exode d'une population native et la migration d'une population étrangère à notre commune. Ne doit-on pas, dans un premier temps, permettre aux beauvechainois de rester sur notre commune ? Ensuite, le devoir de soutenir les moins privilégiés étant la responsabilité de tous, il incombe à chaque collectivité d'assumer sa part. La Région Wallonne demande que les communes atteignent 10% de logements publics. Les charges d'urbanismes permettraient de développer le patrimoine communal et la commune pouvant ainsi déterminer le prix des logements mis en location en fonction des revenus des demandeurs (ainsi couper une part de la spéculation immobilière subie par les habitants).

Cette motion n'est pas l'occasion d'aborder un des problèmes de notre territoire : l'exode d'une partie de la population par manque de politique foncière cohérente. Dans le récent diagnostic du PCDR, la commune constate le faible taux "d'allocataires sociaux". En effet, un demandeur ne trouvant pas de solution sur notre commune se voit dans l'obligation à court ou moyen terme de déménager et de quitter notre commune. En définitive, ce taux particulièrement bas n'est pas lié à une bonne gestion des affaires sociales, mais à une conséquence d'une absence de politique sociale et foncière publique. Nous nous retrouvons donc avec un déséquilibre social inquiétant, car celui-ci est nécessaire et fait partie des obligations du pouvoir public et est nécessaire pour préserver la qualité de vie dans notre commune.

D'ailleurs, nous reviendrons prochainement sur l'opportunité de créer une régie foncière pour dynamiser la politique immobilière de la commune.

Il en va de même pour nos aînés qui ne trouvent pas de lieux adaptés aux besoins du vieillissement et qui, eux aussi, quittent la commune. Ces questions seront abordées dans d'autres propositions.

La transparence dans le processus des charges d'urbanisme permettra de :

- assurer une équité entre les différents projets de construction.
- favoriser la participation citoyenne en informant les résidents des coûts associés aux aménagements.
- renforcer la confiance des citoyens dans les décisions prises par le conseil communal.
- développer un patrimoine immobilier public.
- rendre accessible plus de logements aux citoyens.
- répondre aux besoins de logements pour nos aînés, nos jeunes...
- freiner une spéculation immobilière locale;
- rattraper les objectifs régionaux de logement public (10%).

Fort de tous les constats, nous proposons, sur base des motivations reprises en résumé ci-dessous la motion "Organisation Transparente des Charges d'Urbanisme à Beauvechain".

Attendus : Afin d'atteindre ces objectifs, nous proposons les éléments suivants :

1. Critères d'évaluation des charges :

- Établir des critères clairs pour évaluer les charges d'urbanisme en fonction de la taille, de la nature et de l'emplacement des projets.
- Prendre en compte les impacts environnementaux, sociaux et économiques.

2. Transparence et communication :

- Mettre en place un système de communication efficace pour informer les citoyens des charges associées à chaque projet.
- Publier les informations relatives aux charges sur le site web de la commune.
- Présence lors de chaque discussion concernant les charges d'urbanisme, d'une représentation citoyenne et/ou technique.

3. Formation et sensibilisation :

- Sensibiliser les promoteurs et les citoyens aux enjeux des charges d'urbanisme.
- Organiser des formations pour les membres du conseil communal sur ce sujet.
- Organiser les formations de l'administration (avec par exemple l'UVCW).

Vu la pression foncière énorme constatée au niveau de la commune de Beauvechain,

Vu l'absence de disposition en matière de charges d'urbanisme,

Vu la responsabilité des autorités communale de veiller à répondre aux besoins de logements de

l'ensemble de sa population,

Proposition de Décision :

Nous, membres du Conseil Communal de Beauvechain,

Article 1.

Reconnaissons l'importance de déterminer les charges d'urbanisme de manière transparente.

Cette démarche est essentielle pour garantir un développement harmonieux de notre commune et pour répondre aux besoins de notre communauté.

Article 2.

Proposons que le Conseil Communal adopte la décision suivante : "Le Conseil mandate le collège communal pour mettre en œuvre une politique transparente en matière de charges d'urbanisme, conformément aux attendus énoncés ci-dessus."

Article 3.

À dater de ce jour, plus aucun permis ne sera autorisé sans un calcul précis des charges d'urbanisme et une négociation transparente sur le sujet. L'ensemble des éléments qui constitue la décision des charges sera joint au document public et mis à disposition de toute personne qui en fait la demande ainsi que sur le site de la commune. Cela concerne les permis délivrés par la commune et par la région.

Article 4.

Chargeons le Collège de mettre cette politique en place sans délai et demandons que ces dispositions soient communiquées à la tutelle et aux autorités publiques qui délivrent des permis au niveau régional.

Pour IC-NENA

Claude SNAPS - IC-NENA

Eric EVRARD - IC-NENA

Annexes :

Focus sur les conditions et charges d'urbanisme.

Les notions de charges et conditions d'urbanisme restent l'une des plus complexes à mettre en œuvre au sein de la politique urbanistique. Tant au niveau théorique (différence entre conditions et charges, contenu, portée, suivi d'exécution, etc.) que pratique (comment mener la négociation, jusqu'où aller, etc.), les questions sont nombreuses et constituent souvent un frein à leur application.

Une formation est donnée à cet effet par l'UVCW pour aider l'administration et les élus à mieux appréhender ces concepts.

<https://www.uvcw.be/formations/1524>

Pour illustrer tout l'intérêt de cette motion, nous pouvons prendre exemple sur la ville de Namur qui a souhaité apporter toute la transparence dans la mise en place de ces outils. La ville de Namur a publié note d'orientation très instructive concernant les charges d'urbanisme (voir annexe)

: <https://www.namur.be/fr/ma-ville/administration/services-communaux/service-technique-du-developpement-territorial/publications/guide-de-bonnes-pratiques-damenagement-urbain/note-d-orientation-charges-d-urbanisme>

Charte de Namur

Quelques communes wallonnes se sont désormais dotées d'une charte en matière de charges urbanistiques, définissant notamment les conditions que les ...

https://www.uvcw.be/no_index/articles-pdf/download/2699.pdf

Présentation des concepts "charges et conditions d'urbanisme" de manière résumée

http://mobilite.wallonie.be/files/eDocsMobilite/Conseiller%20en%20mobilit%C3%A9/formation%20continue%20A9e/20171114_codi/9.Conditions%20charges%20d'urbanisme%20-%20A%20Vanhuffel.pdf

Les charges d'urbanisme indexées et réformées à Bruxelles

Les charges d'urbanisme indexées et réformées à Bruxelles; Désormais indexées, les charges d'urbanisme seront également calculées en fonction de critères tels que la densité de bureaux ou le prix de l'immobilier dans le quartier.

<https://www.lecho.be/economie-politique/belgique/bruxelles/les-charges-d-urbanisme-indexees-et-reformees-a-bruxelles/10520578.html>

L'impact des charges d'urbanisme sur le prix du logement

<https://www.parlement-wallonie.be/pwpages?p=interp-questions-voir&type=28&iddoc=90148>

Question écrite du 18/12/2018

- de WAROUX Véronique

- à DI ANTONIO Carlo, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du Territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. Récemment, l'Union professionnelle du secteur immobilier (UPSI) a dénoncé une augmentation du prix de l'immobilier, ce qui entraverait l'accès au logement. Elle a identifié deux facteurs à ce phénomène.

D'abord, le schéma de développement du territoire qui imposera la concentration des projets immobiliers en zones urbaines où le prix du foncier est élevé.

Ensuite, l'imposition des charges d'urbanisme. À titre d'exemple, l'USPI indique qu'à Liège, les charges d'urbanisme feraient augmenter le prix d'achat des logements de 5 000 à 9 000 euros.

La concentration des projets en zone urbaine ne doit, à mon sens, nullement être revue puisque cela permet notamment de freiner l'étalement urbain.

Quant aux charges d'urbanisme, il n'est pas anormal d'en imposer aux promoteurs immobiliers et spécialement lorsqu'il s'agit d'un projet de grande envergure. Ceci étant, les charges d'urbanisme doivent être proportionnelles au projet pour ne pas induire une augmentation du prix du logement. Toutefois, comment évaluer avec précision les éléments qui influencent le prix du logement ?

Et comment s'assurer que le prix demandé pour un logement est un prix "juste" ?

Je souhaiterais savoir si Monsieur le Ministre partage la vision de l'UPSI sur les charges d'urbanisme.

Le mécanisme mis en place par le CoDT afin de rendre les charges d'urbanisme proportionnées au projet est-il correctement appliqué par les communes ?

- Réponse du 21/12/2018 - de DI ANTONIO Carlo

L'autorité communale a un pouvoir discrétionnaire qui lui permet d'assortir les permis de charges d'urbanisme lorsqu'elle délivre un permis.

Les charges d'urbanisme constituent des obligations "de faire" c'est-à-dire la réalisation d'actes et de travaux. Il ne peut pas s'agir de charges financières ni de taxes. Les actes et travaux imposables au titre de charges d'urbanisme sont uniquement :

- la réalisation ou la rénovation de voiries;
- d'espaces verts publics;
- de constructions ou d'équipements publics ou communautaires en ce compris les conduites, canalisations et câbles divers enfouis;
- ainsi que toutes mesures favorables à l'environnement.

Le CoDT exige de l'autorité administrative qui impose des charges d'urbanisme de prendre sa décision "dans le respect du principe de proportionnalité". En application de ces dispositions, les charges d'urbanisme imposées dans l'intérêt de la collectivité sont donc soumises à un double plafond qui s'exprime comme suit :

- le coût financier des charges d'urbanisme ne peut être supérieur au coût financier du bilan des impacts positifs et négatifs,
- le coût financier du projet ne peut être disproportionné par rapport à l'objet du permis.

Plusieurs initiatives sont proposées par les communes en matière de réalisation de logements sur leur commune - notamment à Liège et à Namur – mais elles ne relèvent pas du niveau régional. De ce fait, la Région ne dispose pas d'une vue d'ensemble et ne peut dégager une évaluation de ces différentes initiatives ni en mesurer les effets concrets sur le terrain notamment l'impact sur le prix des logements.

Ceci étant, la nature et la hauteur des charges d'urbanisme sont le fruit d'une négociation entre le demandeur et l'autorité communale. Si une charge avait pour effet de doubler le coût du projet, il est vraisemblable que celui-ci ne se réalisera pas. Le projet ne pourra en effet se réaliser que si le coût total du projet, charges comprises, respecte les prix du marché immobilier.

C'est pourquoi il est essentiel que le demandeur puisse rencontrer les autorités communales le plus en amont possible du montage du projet afin d'intégrer la charge dans le modèle économique.

C'est une des raisons pour laquelle le CoDT prévoit la tenue d'une réunion de projet qui est censée se tenir avant le dépôt de la demande de permis.

4. Réponse du Collège communal - motion urbanisme CC 220424

Monsieur EVRARD,

Monsieur SNAPS,

Mesdames, Messieurs les Conseillers,

Le Collège communal a pris connaissance du point inscrit à l'ordre du jour de notre séance de ce

jour relatif au projet de motion pour l'organisation transparente des "Charges d'Urbanisme" et des "conditions d'Urbanisme" à BEAUVECHAIN.

D'emblée, il faut rappeler que les conditions pouvant être imposées par le Collège communal à l'appui d'un permis sont nécessaires soit à l'intégration du projet à l'environnement bâti et non bâti, soit à la faisabilité du projet, c'est-à-dire à sa mise en œuvre et à son exploitation. Ces conditions étant intrinsèquement liées au projet faisant l'objet de la demande de permis, il n'apparaît pas envisageable de systématiser ou de modaliser celles-ci dans la mesure où elles dépendent du projet, de son implantation, du contexte bâti et non bâti environnant ainsi que de ses implications.

Le Collège communal doit donc évaluer et arrêter les conditions à imposer au cas par cas, en fonction du projet spécifique qui lui est soumis.

Nous constatons d'ailleurs que malgré le titre de la motion déposée, les articles soumis ne portent que sur les charges d'urbanisme. Nous nous concentrerons par conséquent sur le régime des charges d'urbanisme, dans le respect du cadre décretaal et réglementaire applicable.

Dans un premier temps, il faut noter que malgré sa réforme du 13 décembre 2023, le CoDT ne prévoit toujours à ce stade aucun outil de nature réglementaire pouvant être adopté par les Communes pour modaliser l'adoption et l'application de charges d'urbanisme aux projets faisant l'objet de demandes de permis.

Pour cause, l'adoption de charges d'urbanisme doit immanquablement s'envisager en fonction du projet, dans le respect notamment du principe de proportionnalité.

C'est d'ailleurs pour cette raison que les Communes ayant fait choix de se positionner le font par le biais de chartes ou notes d'orientation, sans valeur réglementaire et intégrant de multiples réserves. A titre d'exemple, et puisque que vous en faites référence, la note d'orientation de la Ville de NAMUR explique expressément que "les orientations décrites ci-après feront l'objet d'une évaluation et seront, le cas échéant, adaptées" et que "le choix des charges internes et externes se fait au cas par cas et tient compte, de manière générale, des caractéristiques du projet et du contexte dans lequel il s'inscrit".

Malgré les orientations définies, le Collège communal conserve donc un pouvoir discrétionnaire ainsi qu'une obligation de motivation circonstanciée et adéquate en fonction du projet soumis.

A la lecture de la note d'orientation de la Ville de NAMUR, vous constaterez vous-mêmes que la transparence et la prévisibilité annoncés et poursuivis ne sont nullement rencontrés, le texte rappelant les grands principes applicables à la matière en insistant sur le pouvoir d'appréciation, au cas par cas, de l'autorité.

De manière plus générale, à fortiori dans une Commune rurale, il faut constater que le coût et l'impact d'un projet d'urbanisation varie de manière substantielle en fonction du lieu d'implantation et des caractéristiques inhérentes au bien sur lequel entend s'implanter ledit projet. Ainsi, la situation d'un promoteur sera fondamentalement différente s'il entend urbaniser 10 lots situés sur un terrain plat sis le long d'une voirie déjà équipée ou s'il envisage de créer 10 lots qui nécessitent la création et l'aménagement d'une nouvelle voirie communale ainsi que des modifications sensibles du relief du sol ainsi que tous les équipements en impétrants.

Vous devez savoir à cet égard que le Collège communal, à l'occasion de réunions préalables au dépôt d'une demande ou dans le cadre de l'instruction de demandes de permis déposées veille à examiner l'opportunité d'imposition des conditions et charges d'urbanisme, au cas par cas, tenant compte du projet et du principe de proportionnalité.

Nous avons toujours suivi l'application des charges d'urbanisme en fonction des projets, les permis octroyés visant et définissant le cas échéant en toute transparence les charges décidées.

Ensuite, jusqu'au 1er avril 2024, le CoDT interdisait expressément l'imposition de charges d'urbanisme en numéraire. Désormais, et depuis le 1er avril 2024, le CoDT précise en son article D.IV.54/3 que "par dérogation à l'article D.IV.54/2, et moyennant due motivation de l'intérêt général de procéder de la sorte, les charges d'urbanisme peuvent porter, en tout ou partie, sur le versement d'une somme d'argent destinée à la réalisation d'actes et travaux visés à l'article D.IV.54/2".

Par la réforme susvisée de décembre 2023, le régime des charges d'urbanisme a donc été profondément revu, avec des implications substantielles pour les Communes, notamment lorsque plus de 30 logements sont créés.

D'une part, le Collège communal entend saisir l'opportunité de cette révision du CoDT pour envisager la pertinence, dans certains cas, d'imposer des charges d'urbanisme en numéraire. Les premiers développements doctrinaux et les premières applications seront utiles à cet égard.

D'autre part, nous sommes convaincus qu'une éventuelle charte ou un outil à vocation plus transversale ne peut être adopté en fin de mandature, à quelques semaines de la période de prudence.

Enfin, nous confirmons qu'il est inutile d'adopter la motion telle que proposée qui sous-entendrait que le Collège communal n'étudierait pas, demande après demande au vu des cas d'espèce, l'opportunité d'imposer ou non des charges d'urbanisme. De même, nous contestons fermement toute allégation sous-entendant une absence de transparence. Nous continuerons, dans le cadre du mandat confié, d'examiner l'opportunité d'imposer dans chaque permis des charges d'urbanisme, à la lumière notamment du principe de proportionnalité, et de motiver en ce sens les permis délivrés. Il n'y a pas lieu de constituer ou d'établir des documents complémentaires, le permis octroyé devant contenir les éventuelles charges d'urbanisme imposées ainsi que la motivation adéquate en lien avec celles-ci.

Au vu de l'ensemble de ces éléments, nous ne pourrions adopter la motion proposée.";

- 1.66. Un courrier électronique transmis au service urbanisme le 06 mai 2024, de Madame Siska GAEREMYN, Conseillère politique, Régionale ECOLO Brabant wallon, dont le siège est établi à 1348 Louvain-la-Neuve, rue Charlemagne, n° 6/201, transmettant la réaction du Groupe Local ECOLO Beauvechain, s'opposant au projet dans les mêmes termes que la lettre type n° 1 reprise en 1.22°, et pour les motifs suivants :

"Nous entendons l'inquiétude de nos citoyens autour de ce vaste projet au cœur d'Hamme-Mille. Nous avons donc signé ci-dessous la lettre type que certaines associations de citoyens ont rédigée pour manifester leur inquiétude par rapport à ce projet (Voir ci-dessous). Nous renvoyons le Collège, ainsi que les promoteurs du projet au courrier de 10 pages que nous avons adressé aux intéressés après la RIP de septembre 2023. Nos remarques et suggestions restent les mêmes. Il faut reconnaître que face à l'énormité du volume que ce dossier a pris et la très haute technicité d'un grand nombre de documents qui constituent le dossier, des citoyens ordinaires et même des militants politiques tels que nous-mêmes se trouvent démunis face à cette complexité et par conséquent la difficulté à faire une analyse précise de tous les aspects de ce projet. Il nous semble que, si les informations concernant le projet sont plus détaillées et que plus de précisions techniques et de justifications en tout genre sont fournies, le projet est globalement le même que celui présenté en 2023. Nos remarques sont donc globalement les mêmes et nous invitons les intéressés à en tenir compte et à intégrer notre courrier à la liste des réactions à l'enquête publique en cours.";

- 1.67. Un courrier électronique transmis au service urbanisme le 06 mai 2024, d'une habitante de Court-Saint-Etienne, nue-propriétaire d'une habitation sise rue du Culot à Tourinnes-la-Grosse, s'opposant au projet dans les mêmes termes que la lettre type n° 1 reprise en 1.22°;

- 1.68. Un courrier électronique transmis au service urbanisme le 06 mai 2024, de Madame [REDACTED] [REDACTED] présidente de l'asbl Citoyens1320.be, dont le siège est établi à 1320 Tourinnes-la-Grosse, rue Delahaye, n° 1, libellé comme suit :

"Vu le nombre de dérogations dans le projet.

Notre asbl Citoyens1320.be, active à Beauvechain, demande préalablement à ce projet un Schéma d'Orientation Local ainsi qu'un Schéma de Développement Commercial Communal avant d'augmenter l'offre de surfaces commerciales. De même que l'actualisation des plans, programmes et règlements à l'échelle locale (RCU, GCU, PCN, PCM, SDT...).";

- 1.69. Un courrier électronique transmis au service urbanisme le 11 avril 2024, d'un couple d'habitants de la rue de Guertechin à Hamme-Mille, libellé comme suit :

"Nous ne pouvons que vous encourager à pousser au plus vite à la réalisation du projet.

Une remarque cependant si nous avons bien compris au sujet des itinéraires cyclables, qui seraient en espace partagé alors qu'ils devraient être en site propre. C'est décevant pour du nouveau, pensez à la sécurité des cyclistes (=sujet d'actualité).

Un détail, pensez à équiper le quartier de grandes poubelles et non de poubelles du type boîtes aux lettres comme à la rue des Epinoches et ancien site de l'école de l'état avec sa plaine de jeux qui sont régulièrement débordantes.

D'avance merci de votre attention !";

- 1.70. Un courrier électronique transmis au service urbanisme le 28 avril 2024, de Monsieur Bruno VAN de CASTEELE, Conseiller Communal, libellé comme suit :

"Je vous remercie d'avoir tenu compte des remarques lors de la phase d'information préalable, y compris ma lettre du 13/09/2023. Je pointe entre autres :

- *Mobilité douce / active en mettant un sentier entre rue Goemans et votre projet. Je regrette néanmoins qu'il n'y a pas de passage entre le Bloc D et les maisons vers la chaussée. Avec la servitude pour ORES, je pense que c'est une opportunité ratée. Si jamais vous pouvez encore ajouter un tracé sur cet endroit ? Sinon je crains qu'un chemin sera créé par les habitants;*
- *Mobilité douce / active avec une piste cyclable de la rue des Messes vers le passage entre bloc A et bloc B. Votre situation n'est pas parfaite mais évite déjà le croisement soudain de piétons (sortant des blocs) et les cyclistes. Si jamais, même si cela ne sera jamais parfait, pouvez-vous investiguer des marquages au sol ou panneaux pour bien guider les cyclistes vers le rond-point et éviter trop de croisements avec des piétons ?*
- *Alignement et respect de l'aspect villageoise d'Hamme-Mille. Généralement réussi, même si je trouve que les bâtiments (blocs) sont trop hauts. J'aurais préféré un étage en moins, pour mieux ressembler le bâti existant (ancienne poste, pharmacie existante). Je comprends la raison économique pour ne pas le faire.*

En plus, en consultant les plans :

- *Je salue l'effort et l'étude faite pour prévoir de la place (zone d'immersion, noue, ...) pour diminuer le risque d'inondations des nouvelles constructions et des habitations proches existantes.*
- *Je vous remercie aussi d'avoir pris en compte l'important charroi vers ce chantier. Néanmoins les propositions me semblent très standard. Puis-je vous demander de bien veiller pendant l'exécution des travaux que chargement et bruits seront gardés sous contrôle ? Le chantier, dans le centre d'Hamme-Mille, sera long, et il faut aussi tenir compte des riverains pendant cette longue période.*

Comme j'avais déjà indiqué dans ma lettre du 13/9/2023, je serai ravi d'enfin avoir le rond-point construit, ensemble avec celui de la SPW, et ceci pour le meilleur de notre village.";

- 1.71. Un courrier électronique transmis au service urbanisme le 06 mai 2024, d'une habitante de la rue Saint-Corneille à Hamme-Mille, libellé comme suit :

"Par ce mail je tiens à dire que le projet Tamet Equilis est absolument nécessaire pour Hamme-Mille.

Il est grand temps de faire vivre le cœur de notre commune.";

- 1.72. Un courrier électronique transmis au service urbanisme le 06 mai 2024, d'un habitant de la rue du Village à Beauvechain, libellé comme suit :

"Je souhaite par le présent mail déclarer que je trouve ce projet innovant, nécessaire et utile au développement de notre commune.

Il est urgent de subvenir à la demande de logement pour nos jeunes et nos aînés.

Ce projet sera pourvoyeur de nombreux emplois dans divers domaines qui seront mis en places. Je suis totalement pour !";

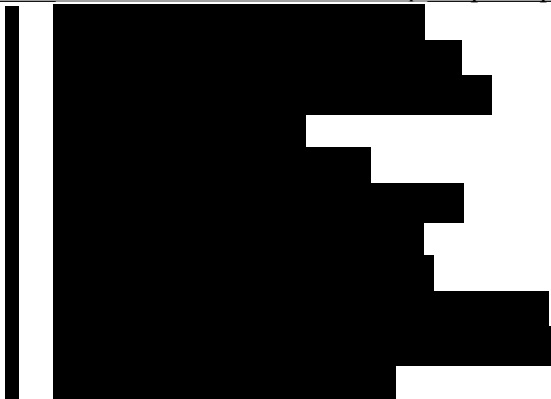
- 1.73. Un courrier électronique transmis au service urbanisme le 06 mai 2024, d'une habitante de la rue du Village à Beauvechain, libellé comme suit :

"Je souhaite par le présent mail déclarer que je trouve ce projet innovant, nécessaire et utile au développement de notre commune.

Il est urgent de subvenir à la demande de logement pour nos jeunes et nos aînés.

Je suis totalement pour !".

Présents à la séance de clôture de l'enquête publique :



Madame Brigitte WIAUX invite les citoyens présents à noter leurs observations et/ou réclamations sur des formulaires préparés à cet effet, afin que celles-ci soient fidèlement retranscrites au présent procès-verbal.

Monsieur [REDACTED] réagit et mentionne que l'avis d'enquête publique mentionne clairement que les réclamations peuvent être formulées oralement lors de la séance de clôture.

Seule Madame [REDACTED] fait part de son avis par écrit.

2. Observations écrites émises lors de la séance de clôture de l'enquête publique :

2.1. Madame [REDACTED] présente ses félicitations pour ce projet formidable, qui va réveiller le centre de Hamme-Mille qui est mortel ! Il va conserver des jeunes dans notre village.

3. Lettres déposées à la séance de clôture de l'enquête publique d'urbanisme :

3.1. Monsieur [REDACTED] dépose une lettre dont le contenu est identique au courrier électronique qu'il a transmis au service urbanisme le même jour, dont le contenu est repris en 1.61;

3.2. Une lettre déposée par Monsieur [REDACTED] signée par un habitant de la rue du Village à Beauvechain et contresignée par deux habitants de la chaussée de Namur à Hamme-Mille, libellée comme suit :

"Nous sommes tous de Beauvechain et avons 1 point commun : nous aimons notre village où il fait bon vivre ! Mais un projet immobilier d'envergure sur Hamme-Mille, s'il est réalisé dans toute son ampleur, va affecter notre quotidien à tous, en phase de chantier (5 ans), comme en phase d'exploitation, à vie !

Ce complexe immobilier risque de prendre place sur une zone de grand intérêt biologique où nichent des espèces protégées, poumon vert d'Hamme-Mille et propriété d'une famille largement appréciée vis-à-vis de laquelle les attentes sont évidentes au vu de l'engagement politique d'un de ses membres, une société immobilière importante, Equilis (groupe Mestdagh), à laquelle elle a fait appel, envisage de construire 5 immeubles aux dimensions impressionnantes (jusqu'à 18 m de haut), 100 appartements, 30 maison au N, au S et à l'O de la zone, du commerce et quantité de parkings souterrains et en surface. Soit une augmentation, si nous tenons compte des autres projets en cours ou à venir, de 33% de la population et plus ou moins 2 000 déplacements supplémentaires journaliers.

Résultats ? Les routes secondaires seront inévitablement saturées et des dysfonctionnements, prévisibles aux nouveaux carrefours (rue des Messes, rue Goemans) et rond-point ! Les maisons anciennes à proximité du site, face à des constructions formatées, vont être dévalorisées, à coup sûr!

L'histoire locale nous raconte que le site a servi de décharge pendant plus de 20 ans. Toute cette zone pourra-t-elle être dépolluée comme il conviendrait pour éviter tout problème de santé publique?

Nous avons tous vécu l'épisode douloureux des inondations de juillet 2021.

Hamme-Mille n'a pas été épargnée. La proximité du site s'est retrouvée sous eau et, en tout état de cause, celui-ci est repris en zone d'aléa d'inondation : les mesures proposées pour les endiguer sur le site concerné dérogent gravement par rapport aux outils d'urbanisme de référence.

Ce projet déroge-t-il ? Oui, ce projet déroge en plus de 20 points au Guide Communal d'Urbanisme (GCU), au Schéma de développement communal (SDC) voire même au CoDT.

Comme aperçu : densité, abattage d'arbres, dérogation à la Loi sur la Conservation de la Nature, constructions en zone inondable, volumétrie, gabarits, matériaux, modification des reliefs, zone archéologique sensible, etc.

J'estime que les intérêts des promoteurs ne doivent pas prendre le dessus par rapport aux intérêts légitimes des riverains.

Je ne veux pas que d'éventuels écarts et dérogations créent des précédents fâcheux qui deviendraient la nouvelle "norme" de référence pour le village de Hamme-Mille, raison pour laquelle nous demandons, que, comme c'est le cas dans de nombreuses communes du Brabant wallon, un Schéma d'Orientation Local soit élaboré pour le centre de Hamme-Mille et y devienne le cadre urbanistique indicatif de référence.

Nous ne voulons pas que la ville s'invite à la campagne !

Je souhaite que la Commune entende les citoyens et joue son rôle de relais de la population auprès de ceux qui avancent sur des projets qui menacent à ce point l'identité de nos villages et veulent de la rentabilité sur investissement, à tout prix !

Pour toutes ces raisons, je demande aux autorités communales d'analyser le dossier avec toute la conscience et l'intelligence requises, dans le respect de leurs engagements pris en début de mandature, dans le souci de préserver le caractère rural de tous les villages de l'entité.

La politique en matière d'urbanisme de ces dernières années a amené une pénurie de petits logements.

Le projet semble répondre d'une certaine manière à cette problématique. Cependant, il serait possible d'apporter une réponse qui favorise les intérêts des habitants de la commune et non les intérêts des gros promoteurs immobiliers. Pour cela, il faut faire évoluer les réglementations actuelles pour permettre de densifier de manière raisonnable le bâti existant en favorisant la division de logements tout en respectant les gabarits et les alignements.

Il faut du logement, certes, pour nos jeunes, pour nos aînés mais des solutions moins excessives existent et il est du devoir des édiles locaux de les envisager !

Je recommande la mise en place d'un Schéma d'Orientation Local spécifique à Hamme-Mille, pour encadrer de manière très stricte tous les développements et assurer qu'ils contribuent positivement à la qualité de vie de nos concitoyens, sans compromettre l'intégrité de notre cadre de vie.

Dans l'attente d'une action réfléchie et responsable de votre part."

4. Observations orales émises lors de la séance de clôture de l'enquête publique :

Monsieur [REDACTED] signale que :

- l'intégralité des observations et réclamations doit être reprise dans le procès-verbal de clôture de l'enquête publique; un tri subjectif ne peut pas être réalisé; dans le cas contraire, des réponses ne seront apportées que par rapport à ce résumé,
- que l'étude d'incidences sur l'environnement ne répond qu'à des généralités,
- il précise qu'il a transmis deux courriers électroniques à 11 h 20 et 11 h 26 ce matin, dans les délais, et à prendre en compte donc; il demande qu'ils soient repris in extenso au présent procès-verbal de clôture,
- il demande à quel moment l'administration va se prononcer ou émettre un avis,
- il demande quand une réunion de concertation est prévue,
- il signale que le dossier de demande comporte des erreurs manifestes et que, si l'absence d'informations ou des anomalies ne sont pas relevées, il s'agit de corruption passive; si l'administration n'arrête pas la procédure, il s'agit de corruption passive,

Il s'en suit une discussion sur la procédure, notamment sur la réunion d'information préalable du public (RIP qui était présidée par Madame la Bourgmestre et dont le procès-verbal a été rédigé par le service urbanisme).

Monsieur [REDACTED] :

- interroge sur le suivi des courriers de réclamations transmis; s'il n'y est pas répondu, c'est un non-respect de la démocratie,
- quid de la gestion des cours d'eau ? La propriété concernée est traversée par un cours d'eau de 3ème catégorie; la commune va-t-elle être consultée ? Quelle est la position de l'administration ?
- le Service Public de Wallonie Agriculture Ressources naturelles et Environnement, Direction du Développement rural, Service central, Cellule GISER a demandé des compléments lors de sa remise d'avis préalable, mais il n'y a pas de compléments transmis,
- il est nécessaire d'avoir une vision plus globale de la gestion des espaces disponibles. La Commune fait-elle son travail ? La demande d'élaboration d'un Schéma d'Orientation Local (SOL) est légitime,
- dans le dossier, il est fait mention d'une cartographie de la Province qui n'aurait pas été approuvée par la commune (repris tel quel par le bureau d'études),
- il est nécessaire d'apporter une réponse à toutes les questions et à tous les arguments exprimés suite à l'enquête publique;

Monsieur [REDACTED] estime que :

- l'information fournie sur le dossier de la demande est très pauvre,
- beaucoup de personnes sont dans l'ignorance du projet,
- il est surpris que les liens relatifs au projet sur le site de la commune de Beauvechain ne fonctionnent pas, y compris le lien vers l'avis d'enquête publique,
- il déplore que le dossier transmis par courrier électronique ne contienne pas de "summary";

Monsieur [REDACTED] :

- a relevé des incohérences dans l'étude d'incidences sur l'environnement, par exemple : au point 1.3.1, il est fait mention de la Ville de Mons; il y a des incohérences au niveau des gabarits,
- il est possible d'avoir accès à des informations auprès de la Banque Nationale / Conseil d'Administration: la Société EQUILIS aurait des comptes dans le rouge, aurait perdu plusieurs millions d'euros; à la place des autorités communales, il se renseignerait,
- il se pose la question de la transmission des réclamations au promoteur; qu'en est-il des données personnelles (RGPD) ? Dans le procès-verbal de la réunion d'information préalable, des données n'ont pas été anonymisées,
- il est conscient du travail complexe des services administratifs;

Madame [REDACTED] :

- précise qu'il ne s'agit pas de réactions pour ou contre le projet, mais de relever des interrogations, des choses à analyser,
- elle salue le travail de l'administration,
- le résumé des observations et réclamations dont la lecture a été faite par Madame Brigitte WIAUX ne peut être envoyé !
- il faut éviter que seul ce résumé soit analysé par les instances concernées qui risqueraient de ne pas prendre le temps de tout analyser et se limiteraient au résumé qui leur est fourni; il faut soit ne rien dire, soit le faire à fond,
- il s'agit d'un projet d'ampleur qui risque de créer un précédent s'il est accepté; pourquoi pas à l'avenir, un projet identique à la rue du Village, à la rue de Wavre ?
- exprime son incompréhension par rapport au déroulement de la séance de clôture de l'enquête publique qui s'adresse pourtant aux citoyens : 25 minutes de parole pour les élus et 5 minutes de parole pour les citoyens.

Pas d'écoute, pas de démocratie, lamentable.

Monsieur [REDACTED] confirme l'importance de l'élaboration d'un SOL; l'analyse d'un tel dossier étant de la folie.

Monsieur [REDACTED] reconfirme les faiblesses de l'étude d'incidences sur l'environnement réalisée par le Bureau CSD.

Il s'en suit une discussion entre les personnes présentes et Madame Brigitte WIAUX quant au Plan de Gestion des Risques d'Inondations (PGRI) de la commune.

Monsieur [REDACTED] fait mention d'une directive européenne datant de 2016 et donne l'exemple de la commune de Mont-Saint-Guibert quant à la suspension de projets (en lien avec le PGRI).

Madame [REDACTED] insiste sur l'importance que la commune soit en possession de tous les avis extérieurs afin de remettre son avis sur le projet.

Après des échanges de vues et d'informations avec les personnes présentes, nous avons clôturé le présent procès-verbal à douze heures cinquante-six minutes;

Considérant qu'il ne revient pas au Conseil communal de répondre aux réclamations étrangères à l'ouverture et à la modification des voiries communales; que ces thématiques reviennent à la compétence du Collège communal;

Considérant par ailleurs que le Conseil communal répond dans la présente décision aux réclamations portant sur l'ouverture des voiries communales;

Vu la délibération du Collège communal du 21 mai 2024 :

- prenant connaissance des résultats de l'enquête publique réalisée dans le cadre de la demande de permis unique de la TAMET S.A.;
- certifiant que l'avis annonçant aux habitants la tenue d'une enquête publique relative à la demande susdite a été publié et affiché de la manière habituelle des publications légales dans cette commune, conformément aux dispositions de l'article D.29-7 du Livre Ier du Code de l'Environnement et de l'article 24 – 5° - a) du décret du 06 février 2014 relatif à la voirie communale, du 29 mars 2024 au 06 mai 2024 et y est resté affiché durant toute cette période, de même que les intéressés ont pu introduire leurs observations ou réclamations pendant ce délai;
- décidant :
 - d'organiser une réunion de concertation, conformément aux dispositions de l'article 25 du décret du 06 février 2014 relatif à la voirie communale, le jeudi 06 juin 2024, à 14 heures, en la salle du Conseil communal, Place Communale, n° 6;
 - d'inviter Monsieur le Président de la Commission Consultative Communale d'Aménagement du Territoire et de Mobilité à inscrire ce dossier à l'ordre du jour de la prochaine séance de la Commission;
 - de soumettre la demande et les résultats de l'enquête publique au Conseil communal, lors d'une prochaine séance;

PREND CONNAISSANCE des résultats de l'enquête publique;

Considérant en effet qu'en vertu de l'article 25 du Décret, si le nombre de personnes ayant introduit individuellement des réclamations et observations est supérieur à vingt-cinq, une réunion de concertation doit être organisée;

Considérant que la réunion de concertation a eu lieu le 06 juin 2024 à 14 heures, en la salle du Conseil communal, Place Communale, n° 6 à 1320 Beauvechain;

Vu le compte-rendu de cette réunion de concertation;

Considérant que les thématiques abordées lors de la réunion de concertation portent essentiellement sur les questions de mobilité et sur la construction du carrefour giratoire sur la chaussée de Louvain, RN25;

Considérant que les avis des instances qui suivent ont été sollicités :

- A.S.T.R.I.D. – Service Public Fédéral Intérieur, Commission de sécurité ASTRID (à la demande de la Fonctionnaire déléguée) – avis favorable conditionnel;
- Agence wallonne de l'Air et du Climat – avis non remis dans le délai;
- Agence wallonne du Patrimoine – Direction opérationnelle de la zone centre (à la demande de la Fonctionnaire déléguée) – avis non remis dans le délai;
- Service Public de Wallonie Agriculture Ressources naturelles et Environnement, Direction du Développement rural, Service central, Cellule GISER (axe de ruissellement LiDAXES, ruissellement – aléa élevé) – avis favorable conditionnel;
- Service Public de Wallonie Agriculture Ressources naturelles et Environnement, DSD, Direction de l'Assainissement des Sols (projet d'assainissement) – avis favorable;
- Service Public de Wallonie Agriculture Ressources naturelles et Environnement, DEE, Direction des Eaux de surface – avis favorable conditionnel;
- Service Public de Wallonie Aménagement du Territoire, Logement, Patrimoine et Energie, Direction des Bâtiments durables (avis obligatoire) – avis non remis dans le délai;
- Service Public Mobilité et infrastructures, Département du Réseau du Hainaut et du Brabant wallon, Direction des Routes du Brabant wallon (avis obligatoire) – avis non remis dans le délai;
- Service Public de Wallonie, Département de la Nature et des Forêts, Direction de la Nature et des Espaces verts (avis obligatoire) – avis non remis dans le délai;
- Service Public de Wallonie Agriculture, Ressources naturelles et Environnement, Département de la Nature et des Forêts, Direction extérieure de Mons (abattage d'arbres) - avis favorable conditionnel;
- Pôle environnement du Conseil Economique Social et Environnemental de Wallonie (avis obligatoire) – avis favorable conditionnel;
- Province du Brabant wallon (débordement – aléa faible) – avis favorable conditionnel;
- Zone de Secours du Brabant wallon (prévention incendie) – avis non remis dans le délai;
- Commission Consultative Communale d'Aménagement du Territoire et de Mobilité (avis obligatoire) – en séance du 20 juin 2024, la Commission a émis :
 - par huit voix pour et une voix contre, un AVIS FAVORABLE sur la qualité de l'étude d'incidences et sur l'opportunité environnementale du projet;
 - par huit voix pour et une voix contre, un AVIS FAVORABLE sur la demande de permis unique, SOUS RESERVE :
 - du strict respect de l'ensemble des suggestions et recommandations faites par l'étude d'incidences sur l'environnement;
 - du strict respect des avis émis par :
 - la Province du Brabant wallon, Direction d'Administration des Infrastructures, Service de Cartographie et d'Hydrologie,
 - le Service Public de Wallonie Agriculture Ressources naturelles et Environnement, Direction du Développement rural, Service central, Cellule GISER;
 - le Service Public de Wallonie Agriculture, Ressources naturelles et Environnement, Département de la Nature et des Forêts, Direction extérieure de Mons;
 - le Service Fédéral Intérieur, Commission de Sécurité ASTRID;
 - le Service Public de Wallonie Agriculture, Ressources naturelles et Environnement, Département des Sols et des Déchets, Direction de l'Assainissement des Sols;

Considérant pour ce qui concerne les avis transmis hors délais ou non communiqués, à défaut d'envoi de ces avis dans le délai prévu à l'aliéna 1^{er} de l'article 91 du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement, ces avis sont réputés favorables (article 91 alinéa 2 du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement);

Considérant que la Zone de Secours a remis un avis favorable préalable dans le cadre de la préparation du projet en date du 28 novembre 2023; qu'il ressort de cet avis que les futures constructions sont accessibles aux véhicules de secours; que le tracé des voiries est conforme aux normes d'accès relatives à la protection contre

l'incendie;

Considérant également que les conditions émises par le SPW ARNE – Département Nature et Forêt, le SPW ARNE – DRCE – DDR – cellule GISER, le SPW – DEE - Direction des Eaux de surface) portent sur des mesures de précaution d'aménagement lors de la mise en œuvre du projet; qu'elles ne remettent pas en cause le passage du public;

Vu le réseau des voiries publiques existantes et le plan de délimitation projeté;

Attendu que la demande de création et d'ouverture de voiries communales comprend :

- Une voirie principale qui sera à sens à double sens et reliera la chaussée de Louvain – N25 à la rue des Messes. Cette voirie sera réalisée en asphalté sur une largeur de 6 m (5,4 m hors bordure et filet d'eau);
- Une voirie secondaire en impasse qui permettra de rejoindre les habitations situées au clos "Nord";
- Un maillage de sentiers cyclo-piétons et piétons;

Considérant que le projet prévoit donc d'une part, l'ouverture de nouvelles voiries carrossables et d'autre part, la création d'un maillage de mobilité douce reliant le projet aux quartiers environnants;

Considérant qu'une liaison carrossable reliant la N25 et la rue des Messes avait déjà été approuvée par le Conseil communal en date du 23 novembre 2020 dans le cadre du permis unique octroyé en date du 13 août 2021 à la SPRL LUDAPHAR sur les mêmes parcelles; que son tracé a été revu dans le cadre du présent projet pour tenir compte de la nouvelle urbanisation envisagée;

Considérant que dans le cadre du permis octroyé, le Service Public de Wallonie Mobilité et Infrastructures, Département du Réseau du Hainaut et du Brabant wallon, Direction des Routes du Brabant wallon, a été consulté et qu'il en a découlé la nécessité de créer une voirie structurante permettant de décharger la rue Auguste Goemans du trafic venant de Tourinnes-la-Grosse en le renvoyant naturellement vers le rond-point; ces aménagements permettant de simplifier la lecture du carrefour giratoire du Service Public de Wallonie mais également de réduire le volume de trafic de la rue Auguste Goemans;

Considérant que la nouvelle voirie principale, dite inter-quartier, se raccorde à la rue de Messes; que ce raccordement nécessite un aménagement du carrefour afin d'orienter le trafic vers la rue Auguste Goemans et éviter la pénétration du trafic de transit vers le quartier résidentiel de la rue des Messes; que l'objectif vise à rendre secondaire la partie nord de la rue des Messes, d'aménager le carrefour avec un dispositif de sécurité (ilot, marquage au sol) afin de faire ralentir le trafic, de clarifier les priorités entre usagers, d'éviter les conflits et d'améliorer la visibilité; que la largeur de 6 m pour cette portion de voirie entre le carrefour rue des Messes et la rue Auguste Goemans est une largeur standard; que la suppression des places de parkings sera compensé par l'ajout de nouveaux stationnements perpendiculaires le long de la nouvelle voirie;

Considérant que la nouvelle voirie principale, dite inter quartier, se raccorde de l'autre côté à la chaussée de Louvain; que le projet comprend également la modification de la chaussée de Louvain, avec la création d'un rond-point permettant de desservir cette nouvelle voirie communale inter quartier et la création d'une piste cyclable bidirectionnelle; que ces aménagements se font sur le domaine régional et non communal; que le plan de délimitation joint au dossier de demande permet de clairement distinguer les limites du domaine communal du domaine régional;

Considérant que la nouvelle voirie principale, dite inter quartier, permet la libre circulation routière, cycliste et piétonne, le passage des impétrants sous les trottoirs, et l'implantation des équipements normaux de voirie; que cette nouvelle voirie permettra de desservir les nouvelles fonctions du quartier et de les relier au maillage routier général du village; qu'elle constituera une alternative de mobilité à la rue Auguste Goemans et répartira le flux de la N25 en fonction de leurs origines;

Considérant qu'en ce qui concerne la mobilité, le projet d'urbanisation engendrera des déplacements liés à la fonction d'habitat attendue;

Considérant que des remontées de file pourront encore apparaître au niveau rues adjacentes; que toutefois, l'étude a mis en évidence que la création de la voirie interne au site induira une répartition des flux naturels et permettra de réduire ces dysfonctionnements ainsi que les transits dans les rues villageoises;

Considérant que de manière générale, on signalera que les voiries concernées par le projet seront capables d'absorber le flux supplémentaire généré par le projet;

Considérant que la création d'une voirie supplémentaire dans le centre de Hamme-Mille qui traverse le projet apparaît comme un apport positif pour la mobilité générale de Hamme-Mille, aussi bien pour le trafic local que pour permettre un certain transit (EIE p.290); qu'en ce qui concerne le trafic local, cette nouvelle voirie connectera des pôles d'équipements et commerciaux importants (cœur de village et zone commerciale); qu'en ce qui concerne le transit, la nouvelle voirie offrira un nouvel itinéraire et permettra de mieux distribuer le transit sur les différentes voiries, la rue Auguste Goemans ne permettant que de déboucher sur la N25 via un tourne-à-droite deviendra plus locale;

Considérant que l'étude d'incidences dispose "cette solution apparaît dès lors comme la meilleure

alternative à toute solution plus radicale, tel que le contournement évoqué dans le Plan communal de Mobilité (actuel)" (EIE p.290);

Considérant que, comme susmentionné, la nécessité de créer une voirie structurante à cet endroit, est le fruit de discussions avec le Service Public de Wallonie Mobilité et Infrastructures, Département du Réseau du Hainaut et du Brabant wallon, Direction des Routes du Brabant wallon;

Vu par ailleurs l'arrêté du 28 avril 2020, de Madame la Fonctionnaire déléguée de la Direction extérieure du Brabant wallon du Service Public de Wallonie Territoire, Logement, Patrimoine et Energie, octroyant le permis d'urbanisme autorisant la Commune de Beauvechain, à réaliser les travaux de création d'un cœur de village à Hamme-Mille consistant en l'aménagement de l'espace public autour de l'église et de la maison de village, sur les parcelles sises à 1320 Beauvechain, section de Hamme-Mille, rue Auguste Goemans et rue des Messes, cadastrées 2^{ème} Division, Section C, numéros 142/D partie, 144/D, et 146/A;

Considérant que le projet prévoit de conserver le parking existant, préalablement aménagé lors de la phase I du "Cœur de village", entre la rue des Messes et la future crèche; qu'il sera légèrement remanié pour réaliser l'accès aux bâtiments et assurer l'accessibilité des services de secours (adaptation de l'entrée et réalisation d'une aire de retournement); que ce parking comporte 15 emplacements de parage; 7 emplacements supplémentaires sont aménagés le long de la rue des Messes, soit 22 emplacements au total; 3 emplacements pour personnes à mobilité réduite et un parking vélos sont également prévus;

Considérant que l'aménagement des emplacements de parage, tout comme l'accès à la future crèche, seront revus si la nouvelle voirie structurante projetée dans le cadre de la présente de demande de permis unique, faisant la liaison entre la rue des Messes et la RN 25 - Chaussée de Louvain est créée;

Vu la décision du Collège communal du 26 mars 2024, octroyant le permis d'urbanisme à l'A.S.B.L. Centre Régional de la Famille et de l'Enfance (CRFE), relatif au bien sis à 1320 Beauvechain, Section de Hamme-Mille, rue des Messes, sn, récemment cadastré 2^{ème} Division, section C, numéros 479/B et 479/C (anciennement 142/D pie et 144/D pie), et ayant pour objet la construction d'une crèche de 42 places, l'abattage d'un hêtre pourpre remarquable, l'aménagement des abords et la création d'un parking vélos;

Considérant que comme susmentionné les accès à la future crèche se feront par la nouvelle voirie principale;

Considérant dès lors que le CRFE dispose d'un droit d'emphytéose sur le bien sis à 1320 Beauvechain, section de Hamme-Mille, rue Auguste Goemans, cadastré 2^{ème} Division, Section C, numéro 142/D partie (lot 2) et 144/D partie (lot 3), telles qu'il figure au plan de division annexé à sa demande de permis d'urbanisme; que le bail emphytéotique prévoit expressément que :

"Préalablement à la constitution du présent bail emphytéotique la Commune de Beauvechain précise que l'accès définitif au BIEN objet des présentes se fera par la voirie à créer par la SRL LUDAPHAR, à (1320) Beauvechain, et à rétrocéder à la commune, conformément au permis unique délivré en date du 13 août 2021 (références commune : 1.777.51/PEU1-24) et selon tracé indicatif figurant au procès-verbal de division dressé en date du 2 août 2022 par Monsieur Vincent COQLET, géomètre expert dont les bureaux sont établis à (1360) Perwez, 29, rue de la Station d'une largeur d'au moins 6 mètres 20 centimètres, permettant l'accès notamment au bien ci-après décrit objet de l'emphytéose.

En attendant la création de cette voirie l'emphytéote bénéficiera d'un accès provisoire et temporaire à créer par ladite commune.";

Considérant aussi que le projet prévoit la création d'un maillage de mobilité douce le reliant aux quartiers environnants;

Considérant qu'il ressort de l'article 1^{er} du Décret que "le présent décret a pour but de préserver l'intégrité, la viabilité et l'accessibilité des voiries communales, ainsi que d'améliorer leur maillage"; que l'article 9 du même décret énonce que "la décision d'accord sur la création ou la modification d'une voirie communale contient des 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 communications (...);

Considérant que dans le système mis en place par le Décret (articles 1 et 9 principalement), l'accent est mis sur les besoins de mobilités douces; Qu'il s'en suit que dans la mesure où le Décret inclut dans ses objectifs "la nécessité de renforcer le maillage des voiries communales pour rencontrer les besoins de mobilité douce actuels et futurs" et que cet objectif trouve encore son écho dans l'exigence, pour les demandes de création, de modification ou de suppression de voiries, d'"assurer ou améliorer le maillage des voiries, à faciliter le cheminement des usagers faibles et à encourager l'utilisation des modes doux de communication";

Considérant que le nouveau réseau viaire projeté sera maillé et hiérarchisé comme suit :

- En termes de réseau de mobilité douce :
 - o Une liaison cyclo-piétonne structurante;
 - o Des chemins piétons secondaires;

- En termes de réseau routier :
 - o Une voirie principale, inter-quartier, réalisée en asphalte d'une largeur de 6m, soit 5.4m hors filet d'eau et bordure;
 - o Une voirie impasse desservant le clos "Nord" réalisée en asphalte;

Considérant que les accès piétonniers et cyclables vers le site se réaliseront depuis :

- La chaussée de Louvain;
- La rue Auguste Goemans;
- La rue des Messes;
- La venelle reliant la rue de la Chaussée à la chaussée de Louvain;

Considérant que le site du projet est connecté à toutes les rues adjacentes; que l'étude d'incidence "appuie cette proposition et insiste sur la mise en valeur du réseau du maillage de mobilité douce au sein, et avec les abords, du site; que cela apporte une réelle plus-value à l'ensemble du projet" (EIE p.282);

Considérant que la nouvelle voirie desservant les habitations du clos Nord est conçue comme un espace partagé; qu'elle dispose d'une largeur suffisante;

Considérant qu'une liaison piétonne est également prévue depuis le clos Nord vers la placette; que ce cheminement permet d'assurer un maillage complet;

Considérant que l'ensemble de voies lentes (liaisons cyclo-piétonnes ou piétonnes) connecteront les différents îlots résidentiels; que la placette polyvalente est le lieu de convergence des différents chemins; que l'étude d'incidences souligne que "le maillage créé peut être considéré comme dense et cohérent, avec une centralité depuis laquelle émanent des liaisons vers les différentes polarités";

Considérant que les aménagements proposés ont été pensés afin d'offrir des aménagements qualitatifs et sécurisants pour les modes de déplacement doux;

Considérant que le maillage doux a été réfléchi à plusieurs échelles pour interconnecter le nouveau quartier avec les quartiers existants et favoriser ainsi l'échange social;

Considérant que le projet prévoit également de limiter la vitesse au droit des voiries et le cœur du quartier est conçu en espace partagé, offrant plus de sécurité et d'espace à la mobilité douce; que la placette est conçue comme un lieu de convergence;

Considérant que l'étude d'incidences souligne que "le maillage créé peut être considéré comme dense et cohérent, avec une centralité depuis laquelle émanent des liaisons vers les différentes polarités" (EIE p.283);

Considérant que la demande de permis rencontre donc les objectifs de maillage du Décret en renforçant le maillage des voiries communales et en répondant au mieux aux besoins de mobilité douce actuels et futurs; que le projet va dans le sens des enjeux identifiés dans le cadre du Plan de Mobilité Communal en cours d'actualisation;

Vu le Plan de Mobilité Communal actuellement en cours d'actualisation;

Considérant que les enjeux identifiés dans le cadre du Plan de Mobilité Communal sont :

- Faciliter et encourager les déplacements piétons;
- Développer le vélo au quotidien;
- Faciliter l'accès aux transports en commun;
- Améliorer la mobilité scolaire;
- Améliorer le réseau routier;
- Améliorer la communication concernant la mobilité alternative;

Considérant que le maillage de sentiers cyclo-piétons prévu dans le projet s'inscrit adéquatement dans ces enjeux;

Considérant par ailleurs que le stationnement constitue un levier pour limiter la part modale de la voiture qu'il reste important d'assurer qu'une offre suffisante en stationnement soit offerte au risque de générer un report de stationnement hors du site, du stationnement sauvage, de limiter l'attractivité des commerces et de créer des nuisances pour les futures habitations;

Considérant que les places de stationnement au sein du projet, seront essentiellement réparties comme suit (total de 260 emplacements) :

- Des emplacement(s) privatif(s) dans les avant-cours des maisons unifamiliales (59 places);
- Des parkings souterrains privés aménagés sous les immeubles mixtes (appartements/commerces/services) (134 places voiture dont 6 PMR et 6 places motos);
- Quelques poches de parking situées perpendiculairement ou parallèlement au réseau de voirie interne ou de la place principale (54 places dont 1 PMR);

Considérant que l'étude d'incidences conclut "quant à l'offre en stationnement automobile, celle-ci est dans la moyenne supérieure du besoin estimé. Néanmoins, au regard du contexte environnant, l'auteur d'étude approuve les propositions émises par le demandeur (offre de 260 emplacements pour un besoin théorique estimé entre 197 et

266 emplacements) (EIE p.303)";

Considérant qu'il ressort de l'Etude d'incidences sur l'environnement que le nombre de places de parking envisagées correspond donc aux besoins existants et futurs du quartier;

Considérant que le projet s'accorde avec les compétences dévolues à la commune, tel que fixé par l'article 11 du Décret, en matière de propreté, de salubrité, de tranquillité, de convivialité et de commodité du passage dans les espaces publics;

Considérant qu'en ce qui concerne la propreté, le dossier de demande démontre à suffisance que l'ensemble des matériaux utilisés permettra un entretien aisé et réduit; que les nouveaux aménagements permettent par ailleurs d'améliorer la sensation de bien-être; que les caractéristiques techniques orienteront le choix vers des matériaux durables et des revêtements solides;

Considérant qu'en ce qui concerne la salubrité, les revêtements utilisés pour l'espace public peuvent être nettoyés aisément par des auto balayeuses des services techniques, qu'ils sont prévus pour être durable dans le temps ; que l'entièreté des nouvelles voiries publiques sera de passage à tout usager, de jour comme de nuit, et permettra la circulation aisée des services communaux (entretien des voiries et espaces verts, ramassage d'immondice), des pompiers, des ambulances et tout autre service public ou privé;

Considérant qu'en ce qui concerne la sureté, l'espace public sera équipé de standard moderne; Que les aménagements prévus (espace partagé, zone de rencontre, etc.) garantissent la sécurité des usagers faibles (enfants, cyclistes, piétons, etc.); que toutes les normes en vigueur concernant la sécurité et les espaces publics seront respectées en matière d'aménagement, de signalisation, d'éclairage et ce afin d'offrir une sécurité optimale;

Considérant que par la philosophie des aménagements proposés (voirie inter quartier, espace de rencontre, trottoir traversant, placette etc.) la tranquillité des futurs riverains sera respectée;

Considérant que le dimensionnement de la future voirie inter quartier, à savoir sa largeur et le fait qu'elle ne soit pas rectiligne, permettra également de réduire les risques d'accélération au sein du site de projet; Que la voirie sera de type partagée avec une priorité pour les usagers faibles; que la voirie secondaire du clos nord ne desservira que 13 logements et sera donc très peu fréquentée;

Considérant que le projet a pour objet de favoriser la convivialité et de créer du lien social entre les habitants actuels et futurs du quartier; que l'ensemble des cheminements piétons croisant parfois la future voirie permettront une relation entre les quartiers environnants et le projet; que des espaces de rencontre sont prévus ce qui permet d'assurer des espaces de convivialité; que les sentiers piétons permettront des accès sécurisés aux zones de balade (au Nord du projet);

Considérant que l'ensemble des cheminements et modes doux sont aménagés de manière conforme à toutes les normes et réglementations nécessaires à garantir une accessibilité PMR des espaces publics; que l'accessibilité des lieux aux services de secours est également pris en compte;

Considérant que la zone de secours a remis un avis favorable préalable dans le cadre de la préparation du projet en date du 28 novembre 2023 ; qu'il ressort de cet avis que les futures constructions sont accessibles aux véhicules de secours ; que le tracé des voiries est conforme aux normes d'accès relatives à la protection contre l'incendie;

Considérant que les voiries seront également équipées de mobilier urbain assurant la convivialité et notamment de poubelles assurant la propreté; que ces équipements précis seront ultérieurement en concertation avec les services communaux concernés;

Considérant qu'en ce qui concerne la commodité de passage dans les espaces publics, la voirie inter quartier vient relier deux équipements publics existants : la chaussée de Louvain et la rue des Messes;

Considérant qu'il est démontré que l'objet de la demande de création de voiries est donc conforme aux compétences dévolues à la commune en matière de propreté, de salubrité, de sureté, de tranquillité, de convivialité et de commodité du passage dans les espaces publics;

Considérant que la lisibilité du plan de délimitation de la voirie communale permet de distinguer aisément les espaces destinés à la circulation du public; que ce plan correspond au plan de délimitation visé par le Décret en ce qu'il permet d'appréhender le réseau des voiries destinées à devenir communales; que ce plan permet de situer l'assiette de la future voirie dans l'espace et d'évaluer la largeur des différentes sections de cette voirie affectée au passage du public; que ce plan définit précisément les dimensions et l'emprise de la future voirie communale envisagée au droit de ses limites extérieures; que ces dernières sont cotées et matérialisées par des points de repère en coordonnées Lambert;

Considérant que le Conseil Communal dispose d'un pouvoir d'appréciation pour déterminer s'il y a lieu d'autoriser ou non la création ou la modification d'une voirie communale, au regard des critères définis par le Décret;

Considérant que le Décret vise à organiser un régime juridique unique pour la voirie communale; Que ce régime s'inscrit dans un texte juridique autonome où voirie vicinale et voirie innommée sont fusionnées;

Considérant qu'il revient aux autorités publiques à travers la délivrance des permis de protéger et d'améliorer la qualité du cadre de vie et des conditions de vie de la population, pour lui assurer un environnement sain, sûr et agréable et que le présent projet contribue à rencontrer des objectifs en proposant un ensemble résidentiel qui permet de répondre aux besoins des habitants des quartiers proches;

Considérant que le Conseil communal dispose de tous les éléments nécessaires pour statuer en pleine connaissance de cause; qu'il est particulièrement éclairé par le dossier et l'évaluation environnementale;

Considérant que les effets de la création et l'ouverture de nouvelles voiries communales sur l'environnement sont limités et acceptables;

Pour ces motifs;

Sur proposition du Collège communal;

Après en avoir délibéré;

DECIDE :

Article 1. D'approuver le tracé des voiries, trottoirs, parkings, placette, chemins et espaces publics, à réaliser dans le cadre de la demande de permis unique introduite par la TAMET S.A., dont le siège est établi à 1410 Waterloo, Drève Richelle, n° 161/D - Bte 19, représentée par Monsieur [REDACTED], Développeur de projet, relative aux parcelles de terrain situées à 1320 Beauvechain, section de Hamme-Mille, entre la chaussée de Louvain et la rue des Messes, cadastrées 2^{ème} Division, Section C, numéros 120/E2, 120/F2, 119/D, 119/F, 116/A, 122/M, 122/L, 479/A, 479/B et 479/D (anciennement 142/D), et 479/C et 479/E (anciennement 144/D), en vue d'obtenir le permis unique pour le projet comportant un plan d'assainissement du sol et visant la construction d'un ensemble mixte de 100 appartements (5 immeubles), 30 habitations unifamiliales, 3 commerces d'une surface brute totale d'environ 635 m², 1 établissement HoReCa d'une surface brute d'environ 285 m² et 5 espaces destinés aux professions libérales/services d'une surface brute totale d'environ 630 m², l'aménagement d'une placette polyvalente, d'espaces verts et de convivialité, d'une zone pédagogique, d'une zone d'immersion temporaire, de 235 emplacements de parking, dont 134 parkings sous dalle, 5 parkings intérieurs (garages privés) et 96 parkings aériens, la création et l'ouverture d'une voirie de liaison entre la chaussée de Louvain et la rue des Messes (décret du 6 février 2014) et la création d'un carrefour giratoire sur la RN 25; conformément aux plans et au dossier élaboré par le Bureau AGUA, auteur de projet, selon les règles de l'art et le Cahier Spécial des Charges type du Service Public de Wallonie.

Article 2. Tous les frais inhérents aux aménagements seront entièrement pris en charge par la TAMET S.A.

Article 3. De charger le Collège Communal de transmettre la présente délibération au demandeur, à Madame la Fonctionnaire déléguée de la Direction extérieure du Brabant wallon du Service Public de Wallonie Territoire, Logement, Patrimoine et Energie, et à Monsieur le Fonctionnaire technique du Service Public de Wallonie Agriculture, Ressources naturelles et Environnement, Département des Permis et Autorisations, Direction de Charleroi, dans les quinze jours de la présente décision.

Article 4. De charger le service de l'urbanisme d'informer le public de la présente délibération suivant les modalités visées à l'article L1133-1 du Code de la Démocratie Locale et de la Décentralisation. La décision sera en outre intégralement et sans délai notifiée aux propriétaires riverains.

Article 5. Le demandeur ou tout tiers justifiant d'un intérêt peut introduire un recours auprès du Gouvernement. À 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 de l'Atlas conformément à l'article 53, pour le demandeur, l'autorité ayant soumis la demande ou les tiers intéressés.

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.

Article 6.

Conformément au décret du Gouvernement wallon déterminant les formes du recours en matière d'ouverture, de modification ou de suppression d'une voirie communale du 18 février 2016, sous peine d'irrecevabilité, les recours visés à l'article 18 du décret du 6 février 2014 relatif à la voirie communale et les décisions visées à l'article 17 du même décret sont envoyés, à l'adresse de la Direction générale opérationnelle Aménagement du Territoire, Logement, Patrimoine et Énergie du Service public de Wallonie, ci-après DGO4, où se situe le bureau du Directeur général.

Le demandeur, auteur du recours, indique :

1. la date à laquelle il a reçu la notification de la décision ou de l'absence de décision communale;
2. à défaut d'une telle notification ou de décision communale dans un délai de trente jours à dater de la réception de la lettre de rappel visée à l'article 16 du décret, la date de l'échéance du délai dans lequel la commune devait prendre sa décision.

Le demandeur, auteur du recours, joint à son recours :

- soit une copie du dossier de la demande d'ouverture de voirie visée à l'article 11 du décret;
- soit une copie du dossier de la demande de permis d'urbanisme, d'urbanisation ou de permis d'urbanisme de constructions groupées, en ce compris les pièces relatives à l'ouverture de voirie;
- soit une copie du dossier de la demande de permis unique visée à l'article 96 du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement, en ce compris les pièces relatives à l'ouverture de voirie;
- le cas échéant, une copie de la notification par la commune de la décision ou de l'absence de décision dont recours;
- le cas échéant, une copie de la lettre de rappel visée à l'article 16 du Décret.

Les plans des voiries à ouvrir, modifier ou supprimer sont envoyés en trois exemplaires, plus un exemplaire par commune sur le territoire de laquelle les actes et travaux sont envisagés en tout ou en partie.

Un tiers justifiant d'un intérêt, auteur du recours, joint à son recours :

- la décision communale et s'il existe ou l'ordre du jour du Conseil communal ou copie du bordereau du courrier par lequel la décision a été prise;
- la mention de la date de prise de connaissance de la décision ou de l'absence de décision communale dont recours.