

COMMUNE DE BEAUVECHAIN

Séance du 12 novembre 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 - Recours au Gouvernement wallon contre la décision du Conseil communal relative à la voirie communale - Arrêté du Gouvernement wallon acceptant la création des voiries communales.

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 sa décision du 11 décembre 2023, approuvant 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, arrétant 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 arrétant 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^o 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.

Considérant que les observations et réclamations en lien avec la voirie projetée et la mobilité peuvent être résumées comme suit :

- *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;*
- *préoccupation sur l'impact du trafic sur le vieux chemin de Louvain, de nombreux usagers y roulent vite aux heures de trafic et montent actuellement sur les trottoirs Pour ne pas devoir céder le passage. Quelles mesures pour y préserver une vie de village sécurisée ?*
- *le projet aggrave certains problèmes existants: mobilité, 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;

- *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*
- *augmentation considérable de la circulation dans la zone, qui est déjà très importante durant les heures de pointe;*
- *les routes secondaires seront inévitablement saturées et des dysfonctionnements, prévisibles aux nouveaux carrefours (rue des Messes, rue Goemans) et rond-point;*
- *il est demandé 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.

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 "Cœur 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...).

Il est demandé 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);*
- *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, il est suggéré 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 semble essentiel de garantir une coordination - voire une intégration - de l'ensemble. Il est notamment pensé à la liaison indispensable entre le cœur de Village et le projet Champs de Tamet, mais les réclamants insistent pour que celle-ci soit réservée aux modes lents (piétons, vélo) et évite la zone humide que constitue l'aulnaie alluviale.";

- *cette 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 ! Elle avait cru comprendre qu'elle serait intégrée au projet Equilis dont elle renforcerait le caractère multifonctionnel.*

En effet, l'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.

- Le Rond-Point TAMEL 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 2^e zone commerciale en cours d'aménagement (cf. le projet LIDL) et constitue une charge d'urbanisme pour le promoteur sur une voirie régionale.

- 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.

- 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 ?

- o 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) :
- o La largeur de voirie de la rue des Messes est insuffisante : 5 m entre filets d'eau :
- o 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 :
- o La rue des Messes est inapte à recevoir une telle densité de trafic :
- o 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 :
- o Le tracé imaginé entraînerait la suppression de tous les emplacements de stationnement dédiés au cœur de village (phase 1) :
- o 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 :
- o Ce tracé défigurerait le projet "Cœur de village" (prévu au PCDR) déjà entamé (1^e phase réalisée jusque mi-2022) et qui était prévu en zone piétonne apaisée (20km/h max) !

Il a été 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 :

- Eliminer 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;*
- *désaccord avec le 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;*
- *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 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);*
- *ce projet présente un total désintérêt concernant la problématique de la mobilité (malgré l'implication d'Equilis dans l'axe imposé par la commune);*
- *inquiétudes de l'opinion publique, la circulation routière est à son comble;*
- *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);*
- *la jonction inopportune et inadéquate dans la version présentée de la future voirie traversante avec la rue des Messes;*
- *étonnement de l'affirmation, car en considérant le projet immobilier, il 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;*
- *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.

Les routes secondaires seront inévitablement saturées et des dysfonctionnements, prévisibles aux nouveaux carrefours (rue des Messes, rue Goemans) et rond-point

- *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);*
- *mobilité douce / active en mettant un sentier entre rue Goemans et leprojet. Regret 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 crainte 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. La 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, investigation sur des marquages au sol ou panneaux pour bien guider les cyclistes vers le rond-point et éviter trop de croisements avec des piétons ?*

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;

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 asphalte 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 [REDACTED] 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 :
 - Une liaison cyclo-piétonne structurante;
 - Des chemins piétons secondaires;
- En termes de réseau routier :
 - 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;

Vu sa délibération du 08 juillet 2024 :

- prenant connaissance des résultats de l'enquête publique;
- décidant :
 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 2ème 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;
 2. Que tous les frais inhérents aux aménagements seront entièrement pris en charge par la TAMET S.A.;
 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;
 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.
 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.

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;

Considérant que, conformément aux dispositions de l'article 17 du décret du 06 février 2014 relatif à la voirie communale :

- la décision du Conseil communal a été notifiée en date du 12 juillet 2024 au demandeur et aux propriétaires riverains;
- la décision du Conseil communal a fait l'objet d'un affichage suivant les modalités fixées par l'article L1133-1 du Code de la Démocratie locale et de la Décentralisation, du 12 juillet 2024 au 27 juillet 2024;

Vu la lettre datée du 08 août 2024 et parvenue à l'administration communale le 09 août 2024, références RECDUA-PV/25005/2024/1/2383776, du Service Public de Wallonie, Département Aménagement du territoire et de l'Urbanisme, Direction Juridique, des Recours et du Contentieux, Service Recours, transmettant copies des recours introduits les 25 et 29 juillet 2024, contre la délibération du Conseil communal du 08 juillet 2024, relative à la voirie communale, par

NATAGORA, AMIS DU PARC DE LA DYLE,
ACTION ENVIRONNEMENT BEAUVECHAIN, Madame Monsieur
Madame Madame Madame (représentés
par Maître et l'A.S.B.L. CITOYENS 1320 (représentée par Monsieur

Vu la délibération du Collège communal du 03 septembre 2024 :

- prenant acte des recours introduits contre la délibération du Conseil communal du 08 juillet 2024, relative à la voirie communale, par les susnommés;
- décidant d'adresser au Service Public de Wallonie Territoire, Logement, Patrimoine, Energie, Département Aménagement du Territoire et de l'Urbanisme, Direction juridique, des Recours et du Contentieux, Service Recours, par l'intermédiaire de Maître Avocat auprès du Cabinet d'Avocats FLHM, Conseil de la commune, la lettre libellée comme suit :

"Nous vous adressons la présente en notre qualité de conseils de la Commune de BEAUVECHAIN, représentée par son Collège communal, dont les bureaux sont établis à 1320 BEAUVECHAIN, Place Communale, 3.

Pour rappel, en sa séance du 8 juillet 2024, le Conseil communal de BEAUVECHAIN a autorisé, au terme d'une délibération de 112 pages, la demande de création de voiries communales suivantes :

"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 2ème 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 635m², l'établissement HoReCa d'une surface brute totale d'environ 285m² et 5 espaces destinés aux professions libérales/services d'une surface brute totale d'environ 630m², 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".

Par un courrier recommandé daté du 26 juillet 2024, l'ASBL Citoyen 1320, reprise à la Banque carrefour des entreprises sous le numéro 1001.94.87.31, et dont le siège social est établi à 1320 BEAUVECHAIN, Rue Delahaye, 1, introduit un recours en réformation devant Votre Gouvernement à l'encontre de ladite autorisation de création de voiries communales.

Par un courrier recommandé adressé le 24 juillet 2024, Maître [REDACTED] introduit également un recours en réformation devant Votre Gouvernement au nom de plusieurs ASBL et riverains.

Sauf erreur, la Commune de BEAUVECHAIN vous a d'ores et déjà transmis copie de son dossier administratif.

Différents griefs sont évoqués à l'appui de ces recours.

Nous vous proposons de les examiner successivement.

Vous constaterez que les moyens et griefs développés ne sont pas fondés de telle sorte que nous vous invitons à confirmer sur recours la décision d'instance querellée.

Quant aux prétendues lacunes affectant la décision

Confondant la police de l'urbanisme de celle de la voirie communale, l'ASBL Citoyens 1320 considère que la décision dont recours serait lacunaire en ce qu'elle ne précise pas la vitesse autorisée pour les véhicules, qu'elle n'intégrerait pas une vision globale du village de HAMME-MILLE et qu'elle engendrerait des nuisances – non spécifiées – pour le voisinage et l'ensemble du centre du village.

Avant toute chose, il convient de rappeler que le Conseil d'Etat encadre l'interdépendance des polices spéciales, et plus particulièrement de la police de l'urbanisme et celle de la voirie communale en ces termes :

"En ce qui concerne la compétence dévolue au conseil communal ainsi qu'au Gouvernement wallon, dans le cadre du recours en réformation organisé par le décret précité, il résulte de l'indépendance de la police des voiries communales par rapport à celles de l'urbanisme ou de la circulation routière, que, statuant sur un recours administratif contre une autorisation de voirie communale, le ministre n'est pas compétent pour se prononcer sur les arguments du recours administratif qui ne sont pas en relation directe avec la police des voiries communales.

Il ne lui appartient pas de se prononcer, dans le cadre de sa compétence en matière d'ouverture de voiries, sur des questions relatives à l'aménagement concret de la voirie, à la congestion du trafic ou aux nuisances créées par la nouvelle voirie, sous peine de méconnaître la répartition des compétences entre le conseil communal et le collège communal" (C.E., n°258.367, 9 janvier 2024).

Il n'appartient donc pas au Conseil communal de se prononcer sur la vitesse autorisée ni aux aménagements de voiries, lesquels ne relèvent pas de la police de la voirie communale.

Ensuite, force est de constater que l'ASBL Citoyens 1320 est en défaut de déposer une quelconque note permettant d'étayer l'allégation selon laquelle les ouvertures projetées de voiries communales engendreraient des nuisances significatives pour le voisinage ainsi que le centre-ville.

Alors que la délibération querellée repose sur une étude d'incidences sur l'environnement particulièrement exhaustive contenant 428 pages, dressée par le Bureau agréé CSD INGENIEUR, elle prétend que la demande n'intégrerait pas une étude complète de l'aménagement de la mobilité du centre de HAMME-MILLE.

D'emblée, il faut souligner que ladite étude confirme, sur base du cadre environnant, des services offerts ainsi que des outils wallons et communaux relatifs à la mobilité, l'emplacement stratégique du bien, lequel "présente un niveau de services bon, voire très bon pour les déplacements à pied vers les principaux équipements" (p. 257 eie).

L'étude souligne encore que la création de voiries communales s'avère indispensable au projet porté par le SPW, et ce, afin de notamment fluidifier le carrefour projeté sur la voirie régionale.

La décision litigieuse motivait d'ailleurs ce point comme suit :

"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".

Le présent projet permet la création d'une voirie communale principale, d'une voirie en impasse desservant le clos "Nord" ainsi qu'une liaison cyclo-piétonne structurante et des voiries destinées à la mobilité douce. *Plan annexé – figure 203 – Schéma de principe du maillage de voiries au sein du projet (sources : RPI, 2003, CSD 2023).*

Les voiries communales projetées sont donc connectées aux voiries communales adjacentes, ce qui offre "une réelle plus-value à l'ensemble du projet" (p.282 eie).

L'ASBL Citoyens 1320 ainsi que Maître [REDACTED] conseil d'ASBL et de différents riverains, affirment erronément que le projet d'urbanisation, et dès lors la demande de création de voiries communales qui en découle, aurait un impact négatif sur la mobilité.

A contrario, l'étude d'incidences sur l'environnement met en exergue l'impact positif lié à la création des voiries communales, concluant notamment ce qui suit :

"En conclusions, la création d'une voirie supplémentaire dans le centre d'Hamme-Mille qui traverse le projet apparaît comme un apport positif pour la mobilité générale d'Hamme-Mille, aussi bien pour le trafic local que pour permettre un certain transit.

Pour le trafic local, cette voirie connectera des pôles d'équipements et commerciaux importants (coeur de village et zone commerciale).

En ce qui concerne le transit, notamment depuis/vers Beauvechain, la nouvelle voirie offrira un nouvel itinéraire, et permettra de mieux distribuer le transit sur les différentes voiries, la rue A. Goemans ne permettant plus que déboucher sur la N25 via un tourne-à-droite, deviendra plus locale.

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.

Cela sera en particulier le cas pour le trafic transitant par la rue A. Goemans, pour tous les itinéraires dirigés vers le nord (en direction de l'E40). On peut estimer que 70% du trafic actuel de la rue A.

Goemans en provenance de l'est choisira à l'avenir de passer par la nouvelle voirie. Vers l'est, le report depuis la rue A. Goemans vers la nouvelle voirie sera plus faible, de l'ordre de 40%, étant donné la congestion plus légère dans ce sens à hauteur du carrefour à feux.

L'impact du report sur la future voirie peut être considéré comme sans effets néfastes sur la qualité de la circulation. L'arrivée de cette rue aura donc un effet globalement bénéfique sur la circulation. Elle contribuera tout particulièrement à désengorger le carrefour à feu.

Un report plus marginal devrait aussi se produire depuis le vieux Chemin de Louvain » (pp. 290-291 eie)."

De toute évidence, la présente demande de création de voiries communales s'inscrit dans l'objectif de renforcer le maillage, tout en rencontrant les besoins actuels et futurs en termes de mobilité.

Maître [REDACTED] estime qu'il convient d'adopter des outils planologiques adaptés aux nouveaux défis et aux visions de l'aménagement du territoire.

Bien que cette recommandation relève du droit de l'urbanisme, il convient de souligner que la Commune de BEAUVECHAIN entend réviser ses outils afin d'intégrer les nouveaux objectifs portés par la Région wallonne. Il était dès lors prématuré d'entamer toute procédure de révision avant l'adoption du Schéma de développement territorial.

Enfin, l'ASBL Citoyens 1320 ajoute encore que la création d'une voirie communale en impasse donnant accès aux habitations au clos "Nord" violerait le Plan de Mobilité Communale.

Il importe de rappeler que ledit Plan de Mobilité Communale fait l'objet d'une actualisation afin de rencontrer les besoins actuels en termes de mobilité.

Pour autant que de besoin, il semble également opportun de préciser que ledit Plan donne les lignes directrices à l'autorité communale dans le but de faciliter la planification de la mobilité à l'échelle communale, offrant dès lors la possibilité de s'en écarter.

Ce plan vise notamment à encourager la mobilité douce, et plus précisément les vélos et les piétons. Bien que la voirie critiquée par l'ASBL Citoyens 1320 soit en impasse, une liaison cyclo-piétonne est créée, ce qui rencontre indubitablement les objectifs de mobilité douce tels que poursuivis par le Plan. Cette voirie à créer offre d'ailleurs un accès direct à la voirie régionale, N25, s'inscrivant parfaitement dans le réseau viaire existant.

Par conséquent, le dossier de demande de création de voiries communales n'est entaché d'aucune lacune, de sorte que les critiques formulées ne sont ni fondées ni pertinentes.

Quant à l'avis de la D.A.S.

L'ASBL Citoyens 1320 renvoie aux conditions formulées par la Direction de l'Assainissement des Sols à l'appui de son avis favorable conditionnel rendu le 29 avril 2024.

Maître [REDACTED] souligne lui-aussi la présence d'une tache nécessitant un assainissement.

Il importe rappeler à l'ASBL Citoyens 1320 que l'avis rendu par cette instance n'est pas, contrairement à ce qu'elle prétend, un avis contraignant.

L'autorité délivrante statue en vertu de son pouvoir d'appréciation qui lui est propre, après avoir pris connaissance du dossier de demande, des éventuelles réclamations et des avis rendus par les instances.

Ces avis étant toutefois consultatifs, et non contraignants, l'autorité délivrante peut s'en départir.

Il y a également lieu de souligner que la demande de permis unique est accompagnée d'un plan d'assainissement du sol conformément à la législation en vigueur.

Cet aspect devra être examiné par l'autorité compétente en charge de l'instruction de la demande de permis unique, étant entendu qu'il n'appartenait pas au Conseil communal de statuer sur les questions relevant d'autres polices administratives.

La position avancée par l'ASBL Citoyens 1320 n'est donc pas pertinente.

Quant aux risques d'inondations

L'ASBL Citoyens 1320 fait état de l'absence de motivation relative aux risques d'inondations, et ce, alors que le bien est repris dans une zone d'aléa d'inondation faible.

A cet égard, l'étude d'incidences sur l'environnement analyse de manière particulièrement précise les éventuels impacts du projet, et de la création des voiries communales, sur les risques d'inondations.

D'une part, l'étude confirme que le projet intègre un mode de gestion des eaux pluviales conforme au Code de l'Eau et cohérent au regard des contraintes techniques du présent bien.

Le dimensionnement des ouvrages de gestion des eaux pluviales est suffisant pour compenser l'imperméabilité induite par le projet.

D'autre part, l'étude précise que le projet prévoit de remblayer dans la zone d'aléa d'inondation pour la création des nouvelles voiries communales et des logements hors zone inondable, dans l'objectif de réduire l'exposition des habitations projetées à l'aléa.

Les remblais en zone d'aléa d'inondation seront dès lors compensés de manière équivalente par du déblai, de sorte qu'aucun impact n'est attendu.

D'ailleurs, Maître [REDACTED] confirme la qualité de l'étude d'incidences sur l'environnement en indiquant constater "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".

Quant à la zone de grand intérêt biologique

L'ASBL Citoyens 1320 souligne également l'absence de considérant relatif à la zone de grand intérêt biologique.

Maître [REDACTED] estime quant à lui que le projet d'urbanisation du site aura un impact irréversible à défaut de compensation, ce qui relève de la police de l'urbanisme.

Force est de constater que dans le cadre de la délibération du 24 février 2014 précitée par l'ASBL Citoyens 1320, le Conseil communal indiquait d'ores et déjà qu'il était "important de relativiser le rôle écologique joué par le Site, au regard de la faible biodiversité rencontrée lors des visites de terrain".

En l'espèce, l'étude d'incidences sur l'environnement confirme qu'une partie du site sera préservée afin de conserver les habitats existants.

L'étude indique également qu'au sein de la partie à préserver, le projet prévoit la conservation des peuplements actuellement en place au Nord et à l'Est du site, de sorte qu'une majeure partie de la roselière et de la magnocariçaie sera ainsi préservée.

Il est d'ailleurs expressément précisé qu'aucune voirie communale – y compris destinée à la mobilité

douce – n'est projetée au sein des zones dédiées à la préservation de la nature, et demeurera dès lors exempte de perturbations humaines.

Il est indéniable que le projet intègre un examen minutieux de la qualité du site, et promeut une véritable volonté de préservation de la biodiversité présente.

Les éventuelles pertes écologiques liées à la mise en oeuvre du projet seront immanquablement compensées par les aménagements, tels que des espaces verts, création de mares, etc.

Maître [REDACTED] affirme en outre que l'étude d'incidences sur l'environnement omet le risque de pollution de la zone naturelle par l'apport de polluants déversés accidentellement dans le réseau de collecte des eaux de pluviales et de ruissellement, ce qui relève d'une hypothétique situation et ne peut dès lors être admise.

In fine, il convient également de préciser que l'autorité délivrante statue sur base du dossier qui lui est soumis, des réclamations, des avis des instances consultées et de toute information portée à sa connaissance.

Par conséquent, ayant déjà pu statuer sur une demande de création de voiries communales afférente à la zone projetée, le Conseil communal dispose des connaissances suffisantes pour être parfaitement éclairé. Il est indéniable que chaque projet d'urbanisation entraîne un impact pour la biodiversité. En revanche, il est indéniable que l'auteur de projet a porté une attention particulière à la conservation de la biodiversité, privilégiant la création d'espaces propices au développement de la faune et la flore.

Quant au projet de création d'une crèche

En sa séance du 26 mars 2024, le Collège communal a octroyé à l'ASBL Centre Régional de la Famille et de l'Enfance un permis d'urbanisme portant sur la création d'une crèche de 42 places.

Cet équipement communautaire bénéficiera d'un accès via la nouvelle voirie communale principale à créer.

A cet égard, le Conseil communal apporte les précisions suivantes :

"Considérant que l'aménagement des emplacements de parcage, tout comme l'accès à la future crèche, seront revus si la nouvelle voirie structurante projetée dans le cadre de la présente 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 2e Division, section C, numéros 479/B et 479/C (anciennement 142/D pie et 144/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 voirie principale; Considérant dès lors que le CRFE dispose d'un droit d'emphytéose sur le bien sis à 1320 Beauvechain, section Hamme-Mille, rue Auguste Goemans, cadastré 2e 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 [REDACTED] 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 décret objet de l'emphytéose.

En attendant la création de cette voirie l'emphytéose bénéficiera d'un accès provisoire et temporaire à créer par ladite commune".

Le projet relatif à l'aménagement d'une crèche (identifiée en bleu sur le schéma repris ci-dessous) est intégré dans le cadre de la présente demande de création de voiries communales, dans la mesure où l'accès définitif se fera par le biais de la voirie interne principale.

Plan annexé : schéma global du projet localisant la crèche et la voirie.

Les allégations portées par l'ASBL Citoyens 1320 relatives à la gestion du dossier relatif à la construction d'une crèche selon lesquelles l'autorité communale aurait approuvé un "dossier bidon" sont formellement contestées.

Elles sont d'ailleurs étrangères au présent recours, lequel porte sur la création de voiries communales dans le cadre d'une demande globale de permis unique.

L'ASBL Citoyens 1320 est d'ailleurs en défaut d'exposer en quoi les objectifs poursuivis par le Décret du 6 février 2014 ne seraient pas remplis par la présente demande de création de voiries communales en

raison du projet portant sur ladite crèche.

Quant aux objectifs visés par le Décret

Maître [REDACTED] estime que la présente demande de création de voiries communales ne remplirait pas les objectifs visés par le Décret du 6 février 2014.

Pareille position ne peut manifestement pas être suivie.

Selon la vision de Maître [REDACTED], le renforcement de la mobilité douce ne pourrait être rempli dans le cadre de la création d'un ensemble de voiries communale intégrant un axe structurant.

En l'espèce, la voirie structurante dont question permet de renforcer le maillage existant, et de fluidifier la circulation existante.

Plusieurs voiries communales destinées exclusivement à la mobilité douce sont projetées, à savoir notamment :

- Une voirie partagée desservant les habitations du clos "Nord";
- Une voirie permettant aux modes actifs de rejoindre le sentier n° 24;
- Une voirie cyclo-pédestre partant de la nouvelle placette depuis la Chaussée de Louvain pour rejoindre la Rue des Messes;
- Une voirie permettant aux modes actifs de rejoindre la Rue Auguste Goemans;
- Une voirie permettant aux modes actifs de rejoindre l'esplanade d'observation au clos "Nord".

La présente demande intègre, de manière globale et cohérente, et compte tenu des spécificités environnantes, à la fois des voiries communales destinées aux véhicules, des voiries partagées ainsi que des voiries réservées à la mobilité douce.

Indéniablement, la création de ces voiries communales promeut les modes actifs, à fortiori au regard de la localisation stratégique du site.

Quant à l'adoption d'un SOL

L'ASBL Citoyens 1320 ainsi que Maître [REDACTED] s'insurgent face à l'absence d'adoption d'un schéma d'orientation local préalablement à l'urbanisation du site.

Pareille adoption n'est nullement imposée par l'article D.II.12 du CoDT, de sorte qu'un schéma d'orientation local est établi à l'initiative du Conseil communal ou de toute personne physique ou morale titulaire d'un droit réel sur une parcelle de plus de 2 hectares.

En l'espèce, le Conseil communal a pu légitimement estimer qu'un schéma d'orientation local n'était pas requis dans la mesure où le site fait l'objet d'une réflexion globale et cohérente, intégrant tant les concepts d'urbanisation que les voiries, sous l'angle du bon aménagement des lieux compte tenu du cadre environnant et des circonstances locales particulières.

Le Conseil communal n'a dès lors commis aucune erreur de fait ou de droit, ni une quelconque erreur manifeste d'appréciation.

Au vu des éléments repris ci-dessous, nous sollicitons de Votre Gouvernement de bien vouloir confirmer la décision adoptée par le Conseil communal de BEAUVECHAIN d'autoriser la création de voiries communales.

La présente demande de création de voiries communales a été conçue à la lumière des objectifs visés par le décret du 6 février 2014 relatif à la voirie communale, et ce, afin de permettre tant de renforcer le maillage que de promouvoir et d'encourager l'utilisation des modes actifs.

Les requérants sont d'ailleurs en peine de démontrer que les objectifs ne seraient pas atteints en l'espèce.

Le dossier de création de voiries communales est accompagné d'une étude d'incidences sur l'environnement particulièrement étayée qui permet à Votre autorité de constater l'absence d'impact négatif notamment sur la mobilité, les risques d'inondation ou la biodiversité.

A contrario, elle confirme le caractère adéquat et opportun de la création des voiries communales, lesquelles permettent de fluidifier le trafic actuel.

Nous vous remercions d'avance pour l'attention que vous porterez à la présente et restons à votre entière disposition pour tout complément d'information.";

Vu l'arrêté du 25 septembre 2024, de Monsieur le Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, arrêtant :

1. Le recours introduit par :

L'AS.B.L. ACTION ENVIRONNEMENT BEAUVECHAIN, L'AS.B.L. AMIS DU PARC DE LA DYLE, L'AS.B.L. NATAGORA, [REDACTED]

[REDACTED]

représentés par Maître [REDACTED], est recevable mais non fondé;

Le recours introduit par l'A.S.B.L. "Citoyens 1320.be", représentée par Monsieur [REDACTED], est recevable.

2. La demande de création de voiries communales, telle qu'identifiée sur le plan intitulé "Plan de délimitation", numéroté "hvs plan 012" ("N° D'ordre 3.10"), dressé par Monsieur [REDACTED], Géomètre-expert, en date du 26/01/2024 (date renseignée dans le cartouche du plan étant le 29/01/2024), est acceptée, emportant par voie de conséquence la suppression des voiries communales autorisées par la délibération du Conseil communal du 23 novembre 2020.
3. Expédition de la présente décision est transmise à la demanderesse, au Conseil des premiers requérants et au représentant de la seconde requérante, au Conseil communal de la commune de BEAUVECHAIN et au Fonctionnaire délégué.
4. Un recours au Conseil d'Etat est ouvert au destinataire de l'acte, par requête signée par lui-même ou par un avocat inscrit au tableau de l'Ordre, sur la liste des stagiaires ainsi que, selon les dispositions du Code judiciaire, par un ressortissant d'un Etat membre de l'Union européenne qui est habilité à exercer la profession d'avocat, dans un délai de 60 jours à compter de la notification de la présente décision. La requête doit être envoyée au Conseil d'Etat, par lettre recommandée à la poste. La requête est datée et contient en application de l'article 1^{er} du règlement de procédure :
 - 1° les nom, qualité et demeure ou siège de la partie requérante;
 - 2° l'objet de la demande ou du recours et un exposé des faits et des moyens;
 - 3° les nom, demeure ou siège de la partie adverse.

Par ailleurs, aux termes de l'article 85 du règlement de procédure, trois copies certifiées conformes par le signataire doivent être jointes à la requête, outre autant d'exemplaires qu'il y a de parties adverses en cause. Doit être jointe à la requête, en application de l'article 3 du règlement de procédure, une copie de la décision incriminée. Un recours au Conseil d'Etat est également ouvert par l'usage de la procédure électronique prévue à l'article 85bis du règlement de procédure.

Le manuel de procédure est accessible sur le site internet du Conseil d'Etat à l'adresse suivante :

<http://www.raadvst-consetat.be/?page=e-procedure&lang=fr>.

PREND ACTE

de l'arrêté du 25 septembre 2024, de Monsieur le Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux.