



Extrait du registre aux délibérations du Conseil communal

Séance du 17 décembre 2020

Présents : Monsieur Olivier SAINT-AMAND, Bourgmestre, Président,

M.M. Jean-Yves STURBOIS, Nathalie VAST, Christophe DEVILLE, Francis DE HERTOOG et Pascal HILLEWAERT, Echevins et Dominique EGGERMONT, Présidente du Conseil de l'Action sociale,

Florine PARY-MILLE, Marc VANDERSTICHELEN, Quentin MERCKX, Guy DEVRIESE, Catherine OBLIN, Colette DESAEGHER-DEMOL, Fabrice LETENRE, Sébastien RUSSO, Michelle VERHULST, Anne-Marie DEROUX, Geoffrey DERYCKE, Lydie-Béa STUYCK, Aimable NGABONZIZA, Stephan DE BRABANDERE, François DECLERCQ, et Jean-François BAUDOUX, Conseillers,

Rita VANOVERBEKE, Directrice générale.

Article 17 : ST2/CC/2020/261/575.02 :874

Voiries communales – Ouverture et modification de la voirie dans le cadre du développement résidentiel introduit par la SPRL FEELING GREEN c/o Monsieur Jean-François Fontana, dont les bureaux se situent Chemin du Château d'Eau n°27 à 7090 Hennuyères, et qui consiste en la création d'un quartier comprenant la démolition des constructions existantes, la construction de 28 logements collectifs répartis en 2 bâtiments, de 37 logements unifamiliaux avec espaces verts privatifs et collectifs ainsi que la modification de la voirie existante (rue Brigade Piron) et la création de nouvelles voiries comprenant des sentiers sur les terrains sis à la rue Brigade Piron au secteur de Petit-Enghien, biens cadastrés 3ème division section B numéros 191K, 191.

Le Conseil communal délibérant en séance publique,

Vu le Code de la démocratie et de la décentralisation, notamment l'article L1122-30, L1131-1 et L1131-2 ;

Vu le Code Wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme, du patrimoine ;

Vu le Code de l'environnement, spécialement les articles D. 49, D. 62 à 78 et R. 52 ainsi que ses annexes ;

Vu le Code de développement territorial, ci-après-dénoté « Code » ;

Vu le Décret du 06 février 2014 relatif à la voirie communale (MB du 04/03/2014) ;

Considérant que la SPRL FEELING GREEN c/o Monsieur Jean-François Fontana, dont les bureaux se situent Chemin du Château d'Eau n°27 à 7090 Hennuyères, a introduit une demande de permis d'urbanisme de constructions groupées relative aux biens sis à la rue Brigade Piron, au secteur de Petit-Enghien, biens cadastrés 3^{ème} division section B numéros 191K, 191H, 202R, 202S, 202T, 204D et 202 X, et ayant pour objet la création d'un quartier comprenant la démolition des constructions existantes, la construction de 28 logements collectifs répartis en 2 bâtiments, de 37 logements unifamiliaux avec espaces verts privatifs et collectifs ainsi que la modification de la voirie existante (rue Brigade Piron) et la création de nouvelles voiries comprenant des sentiers;

ST2/CC/2020/261/575.02 :874 - suite n°2

Considérant que conformément à l'article D.IV.32 du Code, la Ville d'Enghien a délivré un récépissé pour le dépôt du dossier de demande de permis d'urbanisme en date du 18 mai 2020 ;

Considérant que la demande complète fait l'objet, en application de l'article D.IV.33 du Code, d'un accusé de réception envoyé en date du 02 juin 2020 ;

Considérant que dans le cadre de la procédure de permis d'urbanisme reprise ci-dessus et conformément à la rubrique 70.11.02 de l'arrêté du Gouvernement wallon du 04 juillet 2020, il y a lieu de réaliser une étude d'incidences sur l'environnement ;

Vu l'étude d'incidences sur l'environnement réalisée par le bureau ARCEA, dont le siège est situé à la Chaussée de Binche n°30 à 7000 Mons et représenté par Monsieur Hugues Sirault, Administrateur délégué ;

Considérant qu'en vertu de l'article D.68 du Code de l'Environnement, et compte tenu des critères visés à l'article D.66 du Code de l'Environnement, le Collège communal considère que la demande nécessite une étude d'incidences pour le motif suivant : projet de constructions groupées sur une superficie de 2 hectares et plus (rubrique 70.11.02) ;

Vu le Plan d'Assainissement du Sous-bassin hydrographique de la Senne approuvé par le Gouvernement Wallon en date du 22 décembre 2005 (*Mon. B. du 10 janvier 2006*) ;

Considérant que le bien se situe en zone d'assainissement collectif ;

Vu l'Arrêté du Gouvernement Wallon relatif au Règlement Général d'Assainissement des eaux urbaines résiduaires du 22 mai 2003 (*Mon. B. du 10 juillet 2003*) ;

Considérant que le bien n'est pas situé dans une zone à risque d'aléa d'inondation, au vu de la cartographie des zones soumises à l'aléa d'inondation et du risque de dommages dus aux inondations adoptée par le Gouvernement wallon le 10 mars 2016 ;

Considérant qu'il y a lieu de faire application du Schéma de Développement du Territoire en vertu de l'article D.II.16 du Code ;

Considérant que le bien est situé en zone d'habitat à caractère rural au plan de secteur de Ath-Lessines-Enghien adopté par Arrêté de l'Exécutif régional wallon du 17 juillet 1986, et qui n'a pas cessé de produire ses effets pour le bien précité ;

Considérant que le règlement général sur les bâtisses applicable aux zones protégées de certaines communes en matière d'urbanisme est applicable sur le territoire où est situé le bien en vertu de l'Arrêté Ministériel du 30 août 2008 ;

Considérant que la Ville d'ENGHIEN dispose d'un Schéma de développement communal qui a été adopté par le Conseil Communal du 28 novembre 1991, réf S3/CC/91/184/871.4 ;

Considérant l'Arrêté Ministériel du 19 janvier 1994 faisant entrer la Ville d'Enghien en régime de décentralisation en matière d'aménagement du territoire et d'urbanisme ;

Considérant qu'un Guide communal d'urbanisme adopté par le Conseil Communal en sa séance du 18 novembre 1993, réf. S3/CC/93/194/875.2, et approuvé par Arrêté Ministériel du 19 janvier 1994, est en vigueur sur l'ensemble du territoire communal où est situé le bien ;

Considérant que le bien est situé en aire d'habitat moins dense ou rural audit guide ;

Considérant les outils internes d'aménagement du territoire adoptés par le Conseil communal dans le cadre de sa politique du cadre de vie, et notamment : la charte « 50 engagements pour un quartier de qualité, durable et convivial » adoptée en séance du 02 avril 2015, réf. ST2/CC/2015/048/879.1 ;

Considérant que la demande s'écarte des prescriptions urbanistiques du Guide communal d'urbanisme pour les motifs suivants :

ST2/CC/2020/261/575.02 :874 - suite n°3

1. Titre III : prescriptions pour les bâtiments applicables à toutes les aires différenciées : relief du sol (art. 6) et pente de toitures (art. 14),
2. Titre IV, chapitre 7 : prescriptions, pour les bâtiments, particulières aux aires d'habitat moins dense ou rural : implantation – groupe d'habitations (art. 127), implantation – recul (art. 127), rapport pignons/façade (art. 128), hauteur sous gouttière (art. 128), pente de toiture des volumes secondaires (art. 129), matériaux (art. 130),
3. Titre VI, chapitre 5 : prescriptions pour la voirie, particulières aux rues des lotissements résidentiels ou artisanaux pour les nouvelles voiries : organisation de la voirie (art. 243), cheminements piétons (art. 244), revêtement voiries (art. 247).

Considérant que le dossier comprend une étude d'incidences sur l'environnement – Article D.29-1, § 4, point b, 1° du Code de l'Environnement (projet de catégorie B). Projet de constructions groupées sur une superficie de 2 hectares et plus (rubrique 70.11.02) ;

Considérant que la demande comporte une demande de création et de modification de la voirie communale nécessitant une modification du plan d'alignement ;

Considérant que la décision définitive du Conseil communal relative à la voirie communale au sens de l'article D.IV.41 du Code est requise ;

Considérant que les avis bilingues sont parus, comme prévu à l'article 24 5° du décret relatif à la voirie communale, en date du mardi 02 juin 2020 dans le VLAN (journal publicitaire distribué gratuitement) et dans LE SOIR;

Considérant qu'en application de l'article 24 5° du décret relatif à la voirie communale, l'annonce par voie d'affichages imprimées en noir sur papier de couleur jaune et placés le long de la voie publique à raison d'un avis par 50 mètres de terrain situés à front de voirie, a bien été réalisée par les Service communaux ;

Considérant qu'en application de l'article 24 5° du décret relatif à la voirie communale, l'administration communale a écrit aux propriétaires des immeubles situés dans un rayon de 50 mètres à partir des limites du terrain faisant l'objet de la demande ;

Considérant qu'un toute boite a été distribué dans ce même rayon ;

Considérant que la demande a été soumise à une enquête publique en application des articles D.29-7 et suivants du Code de l'Environnement et de l'article 24 du décret du 06/20/2017 relatif à la voirie communale ;

Considérant que l'enquête publique unique (portant sur la demande de permis d'urbanisme de constructions groupées et sur la demande de création de voiries communales) qui s'est déroulée sur le territoire de la commune d'Enghien du 10 juin 2020 au 14 juillet 2020, avec affichage le 02 juin 2020, a rencontré cinq réclamations dont une pétition, à savoir :

1. Lettre de réclamations et d'observations datée du 14 juillet 2020, signées par 62 riverains et dont la personne de contact est [REDACTED].
2. Lettre datée du 09 juin 2020 de [REDACTED].
3. Courriel daté du 27 juin 2020 de [REDACTED].
4. Courriel daté du 26 juin 2020 de [REDACTED].
5. Lettre de réclamation datée du 13 juillet 2020 émanant [REDACTED].

Vu le certificat de publication et le procès-verbal d'enquête datés du 14 juillet 2020 ;

Considérant que, dans le cadre global de la présente demande, les services ou commissions visés ci-après ont été consultés pour les motifs suivants :

1. **CCATM** : procédure administrative ; que son avis, sollicité en date du 02 juin 2020 et transmis en date du 29 juin 2020, est défavorable ; que cet avis précise que :
« Les membres de la C.C.A.T.M., ayant pris connaissance du dossier et de l'étude d'incidences environnementale qui l'accompagne, ont formulé les remarques suivantes :

Typologie d'urbanisation, densité et développement durable

- *Il est fait état d'un "écoquartier", dénomination qui semble quelque peu surfaite ou utilisée à titre vendeur.*
- *S'il semble y avoir eu une évolution entre un premier projet et celui-ci quant à l'implantation des immeubles à appartements, cette diversité du type de logement en cet endroit pose question, notamment au regard du nombre de logements pour une parcelle de 2 Ha et de l'afflux démographique qui en découlera.*
- *Un quartier peut-il être "éco" à partir du moment où il est installé dans une zone où il n'y a pas de desserte efficace par les transports en commun (fréquence très limitée à l'arrêt de bus le plus proche) et où il laisse une place prépondérante à la voiture, tant dans l'espace public que dans les zones de recul des habitations.*
- *La volonté communale est-elle d'offrir un maximum de logements même en zone extra-urbaine, et faut-il voir fleurir des appartements sous des formes déjà connues ou alors privilégier des véritables logements collectifs partagés et susceptibles d'évolutions selon les nécessités et évolutions des familles en cours de vie (logements intergénérationnels).*
- *Un membre se demande quelles sont les véritables différences entre ce type d'urbanisation qualifié d'écoquartier et un quartier de lotissement tel celui de Marcq.*
- *Les terrains libres sur Enghien sont assez rares. Y placer de grands projets immobiliers qui suivent en tout point le modèle actuel n'engendrera rien de positif. Ce sont de tels projets qu'il faut freiner autant que faire se peut en vue d'y accueillir un jour quelque chose de réellement résilient, solidaire et social.*
- *Freiner la folle urbanisation et l'artificialisation dévorante des sols semble aujourd'hui un des enjeux du 21ème siècle. Un membre estime qu'il n'y a plus assez de terres pour nous nourrir et que nous continuons à l'artificialiser sans nous poser de question. A l'heure actuelle, toutes nouvelles constructions devraient être réfléchies au maximum en amont en vue des impacts qu'elles occasionnent. Ainsi, une maison individuelle devrait par exemple, dès l'élaboration des plans, être envisagée en prévoyant qu'elle puisse s'adapter pour durer, en devenant par exemple un habitat kangourou dans 20 ou 30 ans.*
- *Faut-il créer des besoins accrus en matière de gestion des eaux, d'épuration, de raccords aux égouts et impétrants dans des espaces non encore ou non suffisamment prévus à cet effet, impliquant un coût non négligeable pour la collectivité et en restant sur des modèles constructifs toujours semblables ?*
- *Le projet développe peu de réflexion en termes de production énergétique collective (par panneaux photovoltaïques ou autre) là où un écoquartier aurait dû prôner de telles pratiques.*
- *Le projet présente également peu de réflexion et de dynamique en termes de matériaux de construction (provenance, durabilité, etc.) et de choix liés à l'économie circulaire de réutilisation future des matériaux.*
- *Le choix de toitures implantées perpendiculairement au front de bâtisse (juxtaposition des habitations en versants "juxtaposés" et non continus) nécessitera une gestion et un entretien des chéneaux entre habitations pour éviter des soucis d'infiltrations ou créations de bacs à neige.*
- *Un membre estime que le projet résout la construction "en ruban" en vogue en son temps et que le présent projet remplit le grand espace entre la chaussée et la rue Brigade Piron. Par ailleurs, il n'appartient guère à la CCATM de juger de la petitesse des logements ni de leur promiscuité. Si le promoteur le propose, on peut imaginer qu'il a des demandeurs.*

Mobilité et stationnement

- *La largeur de la Rue Brigade Piron est-elle adaptée au trafic supplémentaire qui sera généré par le projet ? Une réflexion au sujet de la mobilité autour du site (Rue Brigade Piron et Rue de la Carrière) devrait être menée.*
- *La réflexion sur la gestion du trafic au sein d'un écoquartier semble peu « poussée » puisque nous avons un tracé très semblable à n'importe quel autre lotissement : voitures amenées jusqu'à l'avant de chaque habitation, comme une invitation à*

garder celle-ci comme le moyen de transport essentiel et principal à un quartier somme toute assez éloigné du centre urbain.

- *Le nombre d'emplacements de stationnement paraît élevé et donner un mauvais signal, en particulier pour un "écoquartier". Du stationnement vélo en surface (arceaux ou boxes) pourrait être utilement prévu.*
- *Quelle dimension est réellement proposée pour des solutions alternatives de moyens de transports : parking avec des voitures partagées, parkings à vélos, etc.*
- *Une zone de parkings plus globale n'aurait-elle pu être envisagée pour éventuellement proposer aussi des habitations sans voitures garées juste devant celles-ci, proposant peut-être aussi une diversité en ce sens alors que nous avons une lecture d'un simple copié-collé de chaque habitation.*
- *Le projet comptabilise 10 emplacements de parking et 7 garages par immeuble. Sur le plan, on devine des piliers au niveau des garages. Les emplacements sont-ils praticables et constituent-ils de "vrais" emplacements ?*
- *Il serait bon d'interdire la fermeture des carports pour éviter leur emploi à autre chose qu'à une voiture et que celle-ci ne se retrouve garée dans la ruelle.*
- *La proposition d'implantation en 2 boucles est-elle la plus optimale en termes de gestion du trafic en intérieur de parcelle ?*
- *La voirie a le statut d'espace partagé. Une signalisation adéquate en ce sens devra être prévue.*
- *A front de rue, quelle est la distance entre le bord théorique du trottoir et les maisons : on devrait avoir au moins 7 mètres de recul pour s'assurer que les voitures n'empiètent pas sur les trottoirs.*
- *Sur le plan, à l'interface entre la voirie du projet et la rue, il y a deux symboles en forme de croix allongée. Sans doute que le trottoir devient un trottoir traversant au niveau des accès du site pour bien marquer la place du piéton sur la voirie. Ou s'agit-il d'un passage piéton ? Sur les plans et la visualisation, il y a de la végétation qui risque de créer un masque empêchant de voir les enfants sur le trottoir.*
- *A l'entrée du site, comment est marqué le sens de giration ? Page 6 de la visualisation, l'îlot central arrive à front de chaussée mais pas sur les plans. Il faut sans doute prévoir au moins un panneau D1.*
- *Si le projet prévoit des clinkers en voirie, c'est un matériau qui vieillit mal. Par exemple dans les courbes, le passage des camions poubelle risque à un moment de disloquer des éléments.*
- *Les voiries (chaussées et accotement) doivent-elles impérativement être imperméables ? Des solutions perméables ne pourraient-elles être envisagées (Pavés à joints ouverts ou autre) ?*

Gestion des déchets

- *La localisation des poubelles enterrées, utilisables par l'ensemble des citoyens, en fond de quartier risque d'accroître la circulation intérieure dans ces voiries partagées et obligera la venue de camions de grand gabarit. Leur implantation pourrait être revue de manière à éviter un afflux de véhicules dans le quartier.*
- *Un membre s'interroge sur les zones envisagées pour la création de compost communs, l'absence d'une telle réflexion ne rendant pas ce projet différent d'autres lotissements.*

Gestion des eaux

- *Le projet devra intégrer la problématique de la gestion et du rejet des eaux, et être attentif aux questions d'écoulement tant en amont et qu'en aval du projet, vu les constructions dans ce nouveau quartier.*
- *La rue de la Carrière a déjà été inondée en cas de fortes pluies, toutes les eaux venant de Petit-Enghien se jetant dans les ruisseaux « Le Querton » et « Le Steenkup ». Il était prévu de construire une zone d'immersion temporaire derrière le pont situé entre la rue de la Carrière et la Rue Brigade Piron, qui devrait être réalisée concomitamment à ce projet.*
- *Outre l'évacuation des eaux collectives vers le réseau d'égout via les noues, un système d'infiltration ne pourrait-il pas également être envisagé ?*
- *L'épuration des eaux usées devrait être faite à la sortie du nouveau quartier. Notamment, si les noues reprennent également les eaux de voiries, celles-ci risquent d'être polluées.*
- *Le projet de raccordement de l'égout de la rue Brigade Piron à une station d'épuration à Bierghes via la construction d'un collecteur étant prévu à terme, un système devrait*

être prévu pour y raccorder le quartier quand cela sera possible. Un système de fosse septique / fosse toutes eaux est-il compatible avec cette approche (by-pass ?) ?

- Mis à part les bassins tampons repris en centre d'îlots, quelle est la réelle place donnée à la revalorisation de l'eau de pluie dans le projet, alors que l'équipement des logements pour une revalorisation la plus optimale devrait être privilégié.

Environnement

- Le projet induit un risque envers une espèce d'orthoptère (famille des sauterelles notamment) dont la présence est sans doute due à la proximité des carrières.
- Le projet est situé très proche d'une partie boisée et constitue un risque non négligeable pour la biodiversité.

Incorporation des voiries à l'espace public

- Plusieurs membres s'interrogent sur l'intérêt pour la Ville de reprendre les voiries, sur l'étendue d'une telle reprise (voiries, mobilier urbain, noues, etc.) et sur les charges ultérieures qui en découleront pour leur entretien.
- Si la Ville devait récupérer la gestion de la voirie, de la liaison cyclo-pédestre traversant l'îlot central et de certains espaces verts, elle doit intervenir dans le choix des matériaux, aménagements, plantations... dès la phase d'avant-projet afin de s'assurer d'avoir les capacités (financières, en matière de ressources humaines et techniques) d'effectuer l'entretien efficacement.
- L'établissement d'un plan de gestion des espaces verts (plantation et mobilier urbain) est impératif en cas de reprise afin de prévoir les entretiens, élagages, curages... sur le long terme et éviter toute dégradation liée à l'un ou l'autre manquement dans l'entretien.
- L'entretien des noues nécessite des compétences techniques particulières qui devront être trouvées soit au sein de l'administration communale, soit en mobilisant des budgets nécessaires au lancement d'un marché public pour entretien par le privé.
- **Proximité des carrières**
- L'attention est attirée sur les niveaux de vibrations générées par les tirs de mines effectués régulièrement dans le fond de la carrière : l'extraction des pierres résulte d'un forage de trous remplis d'explosif qui émettent de grosses détonations et qui occasionnent parfois des fissures dans les bâtiments.

2. **IPALLE** : gestionnaire du réseau d'égouttage ; que son avis, sollicité en date du 02 juin 2020 et transmis en date du 02 juillet 2020, réf. AuC/is/006.20-2029-5, est favorable sous réserve de son avis du 14 mai 2020, réf. DiT/is/005.20-2029-4 qui stipule que le projet doit prévoir :

- Des fosses septiques by-passables,
- La pose d'un regard de visite sur le domaine public (eaux usées/eaux pluviales) par raccordement (eaux usées ou eaux pluviales),
- Le respect de la procédure de raccordement particulier au réseau public « Document II ». Ce document fait partie intégrante du présent avis et est disponible sur simple demande ou sur : <https://www.ipalle.be/raccordement-a-legout/>;
- À défaut de possibilité d'infiltration de la totalité des eaux pluviales, prévoir un volume total disponible de 340 m minimum pour la gestion des eaux pluviales avec un débit de fuite maximum de 11,7 l/s avant le rejet gravitaire au fossé,
- Prévoir, si possible, d'infiltrer la totalité des eaux pluviales dans les ouvrages prévus avec une seule surverse de secours par ouvrage,
- Prévoir l'infiltration des eaux pluviales des lots T21, T22 et T23 en ouvrages privatifs. En cas d'impossibilité technique, prévoir un volume tampon de 1,23m³par lot avec un débit de fuite de 0,50 l/s avant rejet à l'aqueduc public (fossé) ;
- La transmission d'un dossier technique complet relatif aux ouvrages d'infiltration (note de calculs, test de perméabilité du sol, plans) des eaux pluviales au moins 15 jours avant le début des travaux,
- Consulter le Service Hainaut Ingénierie Technique (Province de Hainaut à Havré),
- Tenir compte de l'annexe relative à la gestion des déchets,
- La transmission d'un dossier technique complet (plan, Cahier des Charges, note de calculs et métré estimatif) relatif aux charges d'urbanisme que le demandeur s'engage à réaliser (voûtement du fossé) ;

3. **Zone de Secours Hainaut Centre** : procédure administrative ; que son avis, sollicité en date du 02 juin 2020 et transmis en date du 15 juillet 2020, réf. 2020-1177-BL, est favorable sous condition d'observer le rapport joint à l'avis et de corriger les manquements relevés dans celui-ci. A ces conditions, le projet pourrait répondre

- de manière satisfaisante aux prescriptions légales et règles de bonne pratique en matière de sécurité incendie après travaux ,
4. **SPW : Division de l'eau – Direction de Mons** : procédure administrative; que son avis, sollicité en date du 02 juin 2020 et transmis en date du 11 juin 2020, réf. 3C2-N7/2020-59267/tab 155, est favorable puisqu'à l'examen la DGO1 n'a pas de remarque particulière à formuler vu la nature des travaux ;
 5. **Commune de Rebecq** : procédure administrative; que son avis sollicité en date du 02 juin 2020 et transmis en date du 29 juin 2020, réf. S2020-1537, est favorable avec remarques ; que cet avis, pris en séance du Collège Communal du 25 juin 2020 précise que :
« décide,
d'émettre un avis favorable mais d'attirer l'attention sur les éléments suivants :
Imposer un pourcentage de logement PMR tant pour les appartements que pour les habitations unifamiliales et de placer ceux-ci aux endroits stratégiques,
Indiquer que le revêtement des aménagement extérieurs (terrasses, zone de recul, ...) soient en matériaux perméables,
Évaluer la capacité des citernes des eaux pluviales nécessaires aux besoins de consommations estimés. ... »
 6. **SPW : Division de l'eau – Direction de Mons** : procédure administrative; que son avis, sollicité en date du 02 juin 2020 et transmis en date du 12/06/2020, réf. CENN/W/1262020, est favorable; que cet avis précise que :
« ...
La Direction des Cours d'EAU Non Navigable émet un avis favorable sur la présente demande.
Cet avis ne peut augurer des dispositions légales qui pourraient être d'application à la date d'introduction d'une autre demande de permis. »
 7. **SPW : DDGO3 – DGARNE – Cellule GISER** : procédure administrative; que son avis, sollicité en date du 02 juin 2020 et transmis en date du 20 mars 2020, réf. GISER/2020/1219, est favorable; que cet avis motivé précise que :
«
Un axe de concentration naturel du ruissellement est cartographié sur la partie sud de la parcelle par l'application LIDAXES. Toutefois, le terrain ne présente pas de thalweg ou de vallon sec et le projet se situe en dehors de tout axe de concentration du ruissellement. Le projet n'est donc pas soumis à un risque naturel majeur d'inondation par ruissellement. »
 8. **SPW : DGO3 – DNF**: procédure administrative; que son avis, sollicité en date du 02 juin 2020 et transmis en date du transmis en date du 15 juin 2020, réf. CD 990.3(61)n°31316, est favorable moyennant le respect des conditions suivantes :
 - Les haies devant être arrachées le seront en dehors de la période de nidification du 1^{er} avril au 15 juillet,
 - Les plantations de haies d'essences indigènes auront lieu au maximum dans les deux ans après la dernière phase de travaux faisant l'objet de la demande de permis,
 - La mise en place de protections physiques autour des haies devant être maintenues (périmètre d'exclusion d'engin de chantiers de 3 mètres à partir de la base de la haie),
 - La création de manière temporaire (au cours de chacune des trois phases de chantier) d'espaces favorables au criquet à ailes bleues de manière à permettre à la population de se multiplier. A terme, l'espèce trouvera des zones qui lui sont favorables au niveau de chemins en gravier et zone en enrochement dans les espaces verts créés mais surtout au niveau de la carrière de porphyre voisines ;
 9. **AWAP**: procédure administrative ; que son avis, sollicité en date du 02 juin 2020 et transmis en date du 02 avril 2020, réf. AWaP/DZO/JPi/2020/IM269, est favorable sous réserve de la réalisation d'une opération archéologique préalablement tous travaux. A cet effet, le maître d'œuvre/propriétaire contactera (par lettre recommandée) la Direction Opérationnelle Zone Ouest de l'AWaP (Josiane Pimpurniaux, Directrice, Place du Béguinage n°165 à 7000 Mons – josiane.pimpurniaux@awap.be) dès réception de la notification du permis en vue d'établir les modalités de l'opération ;
 10. **CRMSF** : procédure administrative ; que son avis, sollicité en date du 02 juin 2020 et transmis , en date du 04 juin 2020, réf. CRMSF/PG/GM/NR, n'estime pas opportun de se prononcer sur la demande car que le projet ne présente pas d'impact sur le patrimoine ;

11. **Service Hainaut Ingénierie Technique (Province de Hainaut à Havré):** procédure administrative ; que son avis, sollicité en date du 02 juin 2020 et transmis en date du 18 juin 2020, réf.110/2020/001064-jl-SE-2020/025-am, est favorable avec remarques pour les motifs suivants :

- Localisation du projet : Le projet n'est pas localisé à proximité immédiate d'un cours d'eau de 2^{ème} catégorie « Ruisseau du Tilleul au Bois » (+/- 35m), dont la Province de Hainaut est gestionnaire. Dès lors, le projet **n'impacte pas ce cours d'eau et ne modifie pas les conditions d'accès pour ses entretiens.**
- Collecte/Rejet(s) d'eaux :
 - **Aucun rejet direct d'eaux pluviales dans le « Ruisseau du Tilleul au Bois » n'est projeté**, mais vers l'égouttage public. Néanmoins, en vue de limiter le risque d'inondation en aval du site, nous recommandons un **débit maximal limité à 5 L/s/ha pour l'ensemble du projet**. La qualité des eaux rejetées devra être conforme aux normes en vigueur imposées en Wallonie. Pour rappel, tout aménagement d'un rejet direct dans un cours d'eau non navigable de 2^{ème} catégorie nécessite au préalable l'autorisation du Collège provincial, conformément à l'Art. D.40 du Code de l'EAU. Cette procédure est distincte de celle du permis d'urbanisme.
 - Dans le cadre d'une logique de développement durable, et en vue de restreindre les risques significatifs de débordement sur les cours d'eau situés en aval, **nous encourageons et suggérons de mettre en œuvre toute technique visant à réutiliser, infiltrer ou réguler les eaux pluviales collectées** par la mise en œuvre d'un projet. Ce tamponnement peut être réalisé, selon la topographie et la nature du sol, par des techniques qui privilégient l'infiltration (noues engazonnées, fossés d'infiltration, puits ou tranchées d'infiltration, dalles gazon, limitation des zones imperméabilisées, etc.) ou, à défaut, par des bassins de stockage, des citernes avec trop-plein décalé (citernes d'eau de pluie comprenant un volume tampon permettant de recueillir un débit important en cas d'orage intense), des toitures stockantes, ...

Sur base des éléments mentionnés dans le dossier communiqué, **plusieurs éléments favorables** à cette logique ont été identifiés :

- L'aménagement de dispositifs de rétention des eaux pluviales d'une capacité globale de +/- 456,75 m³ avec des débits de fuite divers. Il est à noter l'absence d'une note détaillée de dimensionnement de ces ouvrages pour le projet (dimensionnement sur l'avant-projet) et l'étude d'évaluation des incidences environnementales mentionne des proportions de dimensionnement des exutoires mais celles-ci ne sont pas reprises sur les documents composant la demande (annexes ou plans).
- L'aménagement de dispositifs communs répartis au sein du projet, avec selon l'EIE fournie une infiltration (mais non mentionnée sur les plans) et un exutoire en eaux de surface lorsque sa capacité maximale de stockage est atteinte :
- 4 noues paysagères totalisant une capacité globale de 204,95 m²,
- 2 bassins ouverts affichant une capacité totale de 211,3 m³,
- 1 bassin enterré d'une capacité de 25,5 m³.
- L'équipement des 3 habitations (T21 à T23), qui ne sont pas reliées à des dispositifs communs du réseau de collecte des eaux pluviales, d'une citerne de rétention avec un volume tampon de 5 m³ par habitation, soit un total de 15 m³.
 - Les voiries internes et la majorité des liaisons cyclo-pédestres seront constituées de pavés béton, tandis qu'un de ces cheminements cyclo-pédestres et quelques cheminements dans les bassins ouverts seront en graviers, tout comme les emplacements de stationnement extérieurs. Les accès aux bâtiments projetés seront réalisés en dalles béton.
 - Les abords des bâtiments et infrastructures projetées consistent principalement en des espaces verts.

Au vu de ces éléments favorables, les **recommandations** suivantes sont formulées :

- Equipement d'un dispositif d'infiltration des eaux pluviales collectées, ou en cas d'impossibilité d'infiltration, un dispositif de rétention, induisant le respect des conditions émises ci-avant, afin de réduire le risque d'inondation en aval du projet, c'est-à-dire de rencontrer le débit de fuite globale de 5 L/s/ha pour une pluie critique de 3 heures avec un débit de 40,6 L/s/ha, avec une période de retour de 25 ans. Ainsi, en cas de rétention uniquement, nous recommandons un volume minimal

global de +/-350 m³ sur l'ensemble du projet avec un débit de fuite de maximum 5,29L/s.

- Favoriser tant que faire se peut le recours à un revêtement perméable ou semi-perméable pour l'aménagement des abords du bâti projeté et les zones de stationnement aérien, et ce afin de favoriser l'infiltration des eaux pluviales y tombant. Dans le cas contraire, les eaux de ruissellement issues de ces surfaces devront transiter par un dispositif de rétention recommandé ci-avant et leur superficie devra être intégrée dans le calcul du dimensionnement de celui-ci.
- Aléa(s) d'inondation par débordement : L'extrémité Est du projet est localisée au sein d'une zone d'aléa d'inondation très faible par débordement. Cependant, aucune recommandation particulière émanant du Groupe transversal Inondation n'est d'application pour cette zone en vue de réduire le risque d'inondations au droit du projet.

Enfin, HIT attire l'attention sur le point suivant faisant partie intégrante du présent avis : l'avis favorable et les conditions éventuellement fixées (cotes de niveau fonctionnel, ...) ne garantissent pas le demandeur contre tout risque d'inondation.

12. **SA FLUXYS** : procédure administrative ; que son avis, sollicité en date du 20 juin 2020 et transmis en date du 08 juin 2020, réf. TPW-OL-2020306171, est favorable ; que cet avis motivé précise que :
« *FLUXYS BELGIUM ne possède pas d'installations de transport de gaz naturel influencées par votre demande. Nous ne voyons dès lors pas d'objection à la délivrance du permis repris sous objet* » ;
13. **Intercommunale Brabant Wallon (IBW)** : procédure administrative ; que son avis, sollicité en date du 02 juin 2020 et transmis en date du 03 juillet 2020, réf. Avis/divers/Enghien/20/07/IM/chv/799, est favorable sous condition du respect des conditions émises par IPALLE sur ledit projet (séparation des eaux pluviales et claires et pose de fosses septiques toutes eaux by-passables). IBW réitère sa demande pour que tous les efforts soient réalisés pour déconnecter les eaux parasites des égouts communaux ;
14. **SWDE** : procédure administrative ; que son avis, sollicité en date du 02 juin 2020, est non transmis à ce jour ;
15. **ORES** : procédure administrative ; que son avis, sollicité en date du 02 juin 2020 et transmis en date du 18 juin 2020, réf. STWapi/SGE/aco/179395 , ne donne pas d'avis mais rappelle les modalités pour la viabilisation du projet ;
16. **Service Environnement** : procédure administrative ; que son avis, sollicité en date du 02 juin 2020, n'est pas transmis dans le cadre de l'enquête ;
17. **Service Infrastructures** : gestionnaire de la voirie communale ; que son avis, sollicité en date du 02 juin 2020 et transmis en date du 08 octobre 2020, est favorable moyennant :
 1. *Rue Brigade Piron, au droit de la parcelle, la largeur du trottoir à créer, en pavage béton, sera de minimum 1 mètre 50, en ce compris devant les accès carrossables du quartier. Cette largeur ne peut être réduite par des éléments de franchissement ou des aménagements en domaine privé ou public à céder ;*
 2. *Le filet d'eau au droit des accès carrossables sera constitué par des éléments linéaires non incurvés, type « bande-plate », ainsi que d'un avaloir au point haut de chacun de ces deux ensembles ;*
 3. *L'aménagement sera prévu de façon à ce que les véhicules puissent contourner la zone enherbée des noues, sans empiéter sur la chaussée et le trottoir côté rue Brigade Piron. Pour ce faire, la zone enherbée des noues sera raccourcie dans les limites nécessaires ;*
 4. *Les aménagements et les largeurs des voiries seront prévus et dimensionnés de façon à permettre un accès aisé aux zones de parking des différentes parcelles ;*
 5. *Le tracé des impétrants sera repris en dehors des zones d'aménagements (parterres, plantations, etc...) de façon à permettre efficacement les interventions et la réfection des ouvrages. Le requérant se conformera également pour le surplus aux directives des impétrants ;*
 6. *Les deux zones piétonnes aux extrémités de la zone enherbée des noues sont à supprimer, compte tenu du revêtement projeté et des autres cheminements piétons possibles (passerelles et zones partagées) ;*

7. Dans la zone carrossable, le prolongement des passerelles surplombant les noues sera réalisé avec un matériau adapté au charroi des véhicules. Un revêtement constitué d'éléments béton de grandes dimensions est exclu ;
8. Les éléments linéaires pour contrebutage seront posés en domaine public à céder ;
9. L'aménagement piéton contigu au verger, soit l'escalier, les murs de soutènement et les talus seront réalisés en prenant plus en compte la différence de niveau d'environ 2 mètres 50. Il y a lieu notamment de prévoir un cheminement adouci, muni d'un éclairage public ;
10. L'attention du requérant est attirée sur la récolte des eaux de ruissellement en périphérie des noues. La zone enherbée doit être suffisamment praticable afin de permettre l'accessibilité aisée au stationnement contigu ;
11. Soixante jours au moins avant le début des travaux, le requérant transmettra pour approbation au service infrastructures un dossier technique comprenant :
 - Une vue en plan reprenant le tracé des impétrants en domaine public à céder ;
 - Une vue en plan, un profil en travers, un profil en long et les fiches techniques des ouvrages suivants :
 - Passerelles surplombant les noues
 - Escaliers d'accès, éléments de soutènement
12. Les ouvrages seront réalisés selon les règles de l'art, les normes en vigueur et conformément au cahier des charges type « Qualiroutes » (<http://qc.spw.wallonie.be>) dans sa version la plus récente ;
13. La Ville a délégué la gestion et le contrôle du réseau d'égouttage public à l'Intercommunale IPALLE, en sa qualité d'Organisme d'Assainissement Agréé.
14. Le Code de l'Eau, à l'Art. R.277 relatif aux "Obligations relatives au régime d'assainissement collectif", mentionne que :
 - le raccordement à l'égout doit faire l'objet d'une autorisation préalable écrite ;
 - les travaux de raccordement, sur le domaine public, sont réalisés sous contrôle
 - les travaux de raccordement sur le domaine public sont réalisés par un entrepreneur désigné (accrédité).
 - le requérant sollicitera dès lors l'avis et l'autorisation préalable écrite de l'Intercommunale IPALLE pour tous travaux d'égouttage sur le réseau public existant ou à céder ;
15. Le requérant proposera au Collège communal, préalablement à l'exécution, 3 types d'éclairage public « Led », par fonction ;
16. Le requérant procédera pour une durée de 24 mois, soit à dater de la réception provisoire des ouvrages, en l'absence de remarques, soit à dater de la levée de l'ensemble des remarques éventuellement mentionnées lors de la réception provisoire, à tous les travaux d'entretien, de remplacement, et de maintien en parfait état de l'ensemble des éléments composant les zones à céder à la Ville.
18. **CESE Wallonie - Pôle Environnement procédure administrative** : que son avis sollicité en date du 18 septembre 2020 et transmis en date du 20 octobre 2020, réf. ENV.20.950 CS ACK/tb, est favorable; que cet avis précise que :
 1. **Avis**
 1. **Avis sur la qualité de l'étude d'incidences sur l'environnement** :

Le Pôle Environnement estime que l'étude d'incidences contient les éléments nécessaires à la prise de décision.

Le Pôle apprécie notamment :

 - L'analyse du projet au regard du référentiel « Quartiers durables » en Région Wallonne,
 - L'étude acoustique et vibratoire très didactique,
 - La qualité de l'étude relative à la gestion des eaux,
 - La prise en compte de la nécessité d'introduire une demande de dérogation à la loi sur la conservation de la nature pour la destruction des deux espèces protégées (Epipactis et Criquet à ailes bleues).

Cependant, le Pôle regrette :

 - Le manque d'informations concernant la proportion de la population de criquet à ailes bleues présente sur le site par rapport à la population actuellement présente au niveau de la carrière. Cette précision est pourtant importante afin d'appréhender la part plus ou moins importante de cette population et de l'étendue nécessaire des mesures de compensation à mettre en place en faveur de ces individus,

- *L'inquiétude du relevé des espèces invasives et donc des mesures à leur appliquer, la visite de terrain ayant permis de repérer au moins 3 autres espèces (Prunier laurier-cerise, l'érable negundo, séneçon du Cap),*
- *L'absence d'information sur la présence de bryophytes et lichens, des espèces protégées, la visite de terrain ayant permis de vérifier l'abondance d'au moins une mousse dans les graviers,*
- *Le peu de prise en compte de la zone de dépendance d'extraction située juste en face du projet, qui pourrait, à terme, se retrouver exploitée et ainsi modifier considérablement les incidences évoquées dans la présente étude,*
- *L'absence d'analyse de l'état de santé des arbres situés au niveau de la zone boisée faisant face au projet (zone de dépendance d'extraction citée ci-dessus). Ceux-ci étant dans un état de santé médiocre sont certainement voués à disparaître dans un futur proche et l'auteur d'étude devrait envisager ce scénario dans l'analyse des incidences au vu de la proximité immédiate de la carrière,*
- *L'interprétation non actualisée de l'identification des arbres remarquables du site (« tout élément isolé de plus de 150 cm de circonférence »). Lors de la visite de terrain deux arbres au caractère remarquable ont été identifiés dont un cèdre qui mériterait tout particulièrement d'être préservé au vu de ses qualités.*
- *L'absence de point relatif à la qualité de l'air et notamment l'analyse des effets de la carrière voisine.*

2. Avis sur l'opportunité environnementale du projet :

Le Pôle Environnement remet un avis favorable sur l'opportunité environnementale du projet dans la mesure où les recommandations de l'auteur et les remarques du Pôle expliquées ci-dessus sont prises en compte.

Le Pôle constate que le projet a été revu pour prendre en considération la majorité des recommandations de l'auteur d'étude. Il constate également que le projet, après recommandations, remplit au moins 19 objectifs/critères sur 25 du référentiel « Quartier durables » de la Région wallonne.

Le Pôle regrette cependant, d'un point de vue mobilité, que ce lotissement de 2,3 ha assez dense reste fort orienté « voitures privées ». En effet, pour 37 maisons et 28 appartements (160 habitants projetés tous les âges confondus), le projet prévoit 114 emplacements de stationnement privatifs dont 40 emplacements ou garages en sous-sol pour deux petites voiries en boucle le long desquelles on trouve encore 38 emplacements visiteurs, soit au total 151 emplacements. Ceci correspond à deux emplacements par logement sauf pour les appartements une chambre.

Le Pôle appuie toutes les recommandations de l'auteur et insiste particulièrement sur les suivantes :

- *L'utilisation de citernes de récupération des eaux pluviales pour les usages domestiques. En effet, une réutilisation des eaux pluviales est envisageable pour 1/3 des consommations (entretien et arrosage, lessive, rinçage des toilettes). Le Pôle constate cependant que, sur les plans, toutes les citernes d'eau de pluie, par maisons ou pour les appartements ont un volume de 5.200 litres. Pour l'usage prévu, et compte tenu des étés secs, nous demandons que cette capacité soit portée à 10m³ par citerne,*
- *L'utilisation de matériaux drainants permettant de limiter l'imperméabilisation des sols,*
- *Concevoir les aménagements de façon à assurer la meilleure continuité possible avec le relief existant (jardin en gradins ou pentes douces, maisons « bel-étage », ..),*
- *Le placement d'une vanne (ou autre dispositif) aux niveaux des ouvrages de sortie des bassins permettant la fermeture de ceux-ci en cas de pollution,*
- *La réalisation d'aménagement sécurisant pour les piétons le long de la rue Brigade Piron ainsi que la création de liaisons cyclopiédestres. Ceci permettrait également de se rapprocher des objectifs généraux du Guide Communal d'Urbanisme,*
- *Privilégier les espèces indigènes, adaptées au type de sol et à l'évolution du climat, pour toutes les plantations.*

Le Pôle appuie également toutes les recommandations de l'auteur d'étude concernant la gestion des plantes exotiques invasives (repérage, éradication préalable à toute opération de défrichage et de mouvement de terres surtout au vu de la modification importante du relief du sol, ainsi qu'une évacuation/traitement des terres approprié).

Le Pôle suggère également d'aménager les toitures plates avec un substrat adéquat afin de créer de nouveaux milieux favorables aux criquets à ailes bleues. Suite à la visite de terrain, le Pôle demande également d'envisager la préservation de certaines espèces végétales existantes sur le site, notamment le cèdre remarquable situé en bordure de la rue Bridage Piron.

2. Remarques aux autorités compétentes :

Le Pôle attire l'attention sur l'intérêt de la réalisation du tronçon manquant afin de raccorder les égouts de la rue Brigade Piron à la station de Bierghes, ceci en vue d'éviter toute pollution du ruisseau du Tilleul au Bois.

Le Pôle attire également l'attention de l'autorité compétence que le bureau d'étude recommande le réaménagement de la N7 sur toute la traversée de Petit-Enghien et d'y limiter la vitesse de circulation à maximum 50Km/h ainsi que la création, d'un maillage continu cyclopedestre Ouest-Est permettant une liaison sécurisée entre les différents quartiers bâtis de Petit-Enghien et le centre du village.

Considérant qu'il y a lieu de revenir sur les cinq lettres de réclamation dont une pétition ; que les réclamations envoyées à l'occasion de cette mesure de publicité peuvent être synthétisées comme suit :

- Il aurait été préférable d'allonger le délai de l'enquête publique compte tenu de la crise sanitaire et des difficultés pour certaines personnes de consulter les documents ;
- Les écarts par rapport au GCU auraient pour effet de déstructurer le paysage rural ;
- Le GCU devrait être intégralement appliqué ;
- Les mesures imposées par le GCU en termes de traitement des eaux usées devraient être dûment appliquées ;
- L'éloignement du quartier par rapport à la ville contraindra les futurs occupants de ce dernier à avoir une à deux voitures par ménage. Le nombre de parkings privés prévus serait insuffisant ;
- Le projet crée des surfaces imperméables, ce qui accentuerait le ruissellement et augmenterait le débit du ruisseau Tilleul au Bois situé en aval du projet, ce qui aggraverait le risque d'inondations au sein du quartier existant, tant en intensité qu'en fréquence ;
- Des riverains s'interrogent sur le projet de création de bassins d'orage qui avait été évoqué à la suite de la dernière inondation (datant de 2016) ;
- Tant, la rue Brigade Piron que la rue de la Carrière seraient en mauvais état (pour la rue Brigade Piron : revêtement mal entretenu, étroitesse, sinuosité, absence d'accotements stabilisés, dangereux fossé longeant ; pour la rue de la Carrière : mal éclairée, absence de trottoir et de piste cyclable). Le projet aggraverait cette situation compte tenu du charroi qu'il entraîne et de l'aggravation des risques d'inondation ;
- Les citoyens de la rue des Combattants subiraient déjà des travaux depuis de longs mois et subiront des désagréments supplémentaires lors des travaux et après ceux-ci ;
- Diminution de la qualité de vie des riverains ;
- Nuisances sonores lors des travaux, dangers accrus sur la voirie lors de ceux-ci, déformation de la voirie par le charroi de chantier, difficulté pour les PMR de rejoindre leur habitation ;
- Des riverains s'interrogent sur la sécurité routière au niveau de la rue de la Carrière, sur la protection des piétons ainsi que sur les aménagements projetés sur l'espace public ;
- Des riverains s'interrogent sur les dispositions qui seront prises quant aux recommandations de l'Étude d'Incidences Environnementales (E.I.E.) ;
- Vu le dénivelé de la parcelle et la hauteur de certains bâtiments projetés, le projet offrirait des vues plongeantes vers certaines habitations existantes ;
- Le nombre de logements prévu ne serait pas en accord avec la densité de population habituelle en milieu rural (la densité serait 8x supérieure à ce qui existe actuellement). La création d'appartements ne serait pas en accord avec le caractère rural du quartier. Il est demandé de réduire le nombre d'habitations et de supprimer les immeubles à appartements ;
- Un projet similaire à celui de la rue des Saules serait davantage en adéquation avec l'environnement rural du quartier ;
- Demande que tous les trottoirs d'Enghien soient adaptés aux PMR ;

- Comme le projet apporterait un flux supplémentaire non négligeable d'usagers le long de la rue Brigade Piron, il faudrait envisager le placement d'aménagements qui pourraient apporter plus de sécurité le long de cette voirie ;
- En termes d'itinéraires de chantier, celui préconisé par l'auteur de l'Etude d'Incidences Environnementales serait plus impactant et dangereux que l'autre option proposée (via la rue de la Carrière) ;
- L'ensemble de l'Etude d'Incidences Environnementales n'aurait pas été publié lors de l'enquête publique ni communiqué à l'une des requérantes ;
- Une riveraine s'étonne de ne pas avoir reçu un nouveau courrier à la suite de l'annulation de l'enquête publique organisée initialement en mars 2020 ;
- Le projet impliquerait nécessairement la réalisation d'aménagements le long de la rue de la Carrière située sur la commune de Rebecq, de sorte que le Fonctionnaire délégué aurait dû être l'autorité compétente pour statuer sur la demande de permis ;
- Le maillage des voiries ne serait ni assuré ni amélioré. Le projet ne prévoirait aucun maillage « sérieux » des nouvelles voiries puisque celles-ci ne mèneront nulle part et se présenteront, d'une certaine manière, sous la forme d'impasses. Le projet ne prévoirait aucun réseau maillé d'itinéraires continus. En ce qui concerne le maillage cyclo-piéton, le chemin prévu au Nord-Ouest ne présenterait pas de plus-value. Une riveraine s'interroge sur son débouché ainsi que sur son attractivité dès lors qu'il ne mène pas directement à l'arrêt de bus de la chaussée de Bruxelles et que celle-ci est bordée par peu de services et commerces ;
- Vu sa situation, le projet serait centré sur l'utilisation de la voiture, ce qui augmentera significativement l'utilisation de ce mode de communication et les incidences sur les rues Brigade Piron et de la Carrière (lesquelles seraient étroites et sinueuses, ce qui empêcherait le croisement de véhicules à certains endroits, croisement d'autant plus dangereux qu'un fossé longe la rue de la Carrière) ;
- La rue de la Carrière et la rue Brigade Piron ne comportent pas de trottoir ni d'infrastructure permettant d'assurer la circulation des usagers faibles. En outre, ces voiries sont peu éclairées, ce qui augmente les risques pour ces usagers ;
- Le risque d'accidents sera accru au niveau du croisement entre la rue de la Carrière et la chaussée de Bruxelles, compte tenu du peu d'aménagements existants et projetés. La suppression du passage à niveau de la SNCB aura également une influence sur le trafic automobile ;
- Le projet ne faciliterait pas le cheminement des usagers faibles compte tenu de l'absence de trottoir et d'infrastructures ad hoc le long des rues Brigade Piron et de la Carrière, et compte tenu de l'augmentation du charroi à cet endroit. Le chemin de liaison cyclo-pédestre situé au Nord-Ouest du site serait plus « cosmétique » qu'utile. Ce chemin ne serait pas éclairé et deviendrait impraticable en hiver ;
- Le projet n'encouragerait pas les modes doux de communication puisqu'il serait mal desservi en transports en commun et que l'utilisation de la voiture sera indispensable pour se rendre vers les commerces et services les plus proches, ainsi que vers les lieux de travail des futurs occupants ;
- Le site d'implantation du projet serait sujet à des problèmes d'inondation récurrents. Le projet aggraverait les problèmes existants en raison de l'imperméabilisation des sols qu'il prévoit. Ceci empêcherait les eaux provenant de l'amont de s'infiltrer et augmenterait le ruissellement vers la rue de la Carrière ainsi que le débit du cours d'eau dans lequel les eaux seront évacuées ;
- Le projet empêcherait de réaliser les aménagements nécessaires pour lutter efficacement contre les problèmes d'inondations actuels (impossibilité d'aménager un bassin d'orage à la suite de la réalisation du projet). A cet égard, les bassins prévus par le projet ne feraient qu'atténuer la minéralisation de la parcelle ;
- Le dossier ne comporterait pas d'informations relatives aux trop-pleins des bassins d'infiltration projetés ;
- Le projet ne participerait pas au bon aménagement des lieux dès lors qu'il porterait atteinte à l'intérieur d'îlot et s'implanterait à l'arrière des jardins des habitations environnantes. Le projet romprait l'équilibre existant au niveau des rues Brigade Piron et de la Carrière en supprimant un espace vert et en portant atteinte à la quiétude des lieux ;
- Les nuisances en termes de bruit, de charroi et de promiscuité seraient incompatibles avec la situation des lieux. De même, l'impact sur le paysage serait trop important ;
- La densité du projet serait excessive compte tenu de sa situation à l'écart de tout centre urbain ;

ST2/CC/2020/261/575.02 :874 - suite n°14

- Le quartier ne pourrait pas être qualifié de durable dès lors qu'il s'inscrit en dehors d'un pôle, d'un bourg, ou encore d'un village central. En outre, les critères relatifs à la proximité d'une gare, à la desserte en bus et à la mixité fonctionnelle ne seraient pas rencontrés. En raison de sa position excentrée, le quartier ne pourrait pas être considéré comme étant durable et contreviendrait à la politique de développement territorial de la Région wallonne ;
- La densité projetée contreviendrait au caractère rural des lieux, consacré par le Guide Communal d'Urbanisme ;
- Aucun immeuble à appartements n'existe à proximité, ni de bâtiment présentant un gabarit de type R+2+T, de sorte que le projet créera une rupture dans le contexte bâti existant, ce qui serait contraire aux objectifs du GCU. Ces immeubles entraîneraient en outre des modifications de relief du sol trop importantes et le projet ne s'inscrirait pas dans la trame parcellaire existante, ce qui serait également contraire aux objectifs du Guide Communal d'Urbanisme ;
- La qualité des appartements projetés est remise en question par une riveraine (en terme de superficie notamment) ;
- Les habitations projetées ne s'inscriraient pas non plus dans la trame bâtie existante et méconnaîtraient les caractéristiques de l'aire d'habitat moins dense. Elles seraient de faible dimension et donneraient l'impression de former « une cité ouvrière à l'aspect architectural négligé ». Le projet procéderait à une surdensification en procédant à une réduction des façades à rue (murs pignons) et en offrant des parcelles de dimensions fortement limitées ;
- Il serait regrettable que les zones de recul ne soient destinées qu'au stationnement des véhicules ;
- Si le projet a prévu la suppression des deux habitations situées en bout de la placette la plus proche de la rue de la Carrière, il conviendrait que l'autorité se prononce sur l'inadéquation de toute construction supplémentaire à cet endroit vu la faible distance qui le sépare des jardins et habitations de la rue de la Carrière ;
- Le projet porterait atteinte à l'économie du GCU. Il méconnaîtrait les objectifs qui y sont poursuivis et dénaturerait l'aire dans laquelle il s'implante. En outre, le nombre important d'écarts dénaturerait à lui seul le GCU.

Considérant que, suite à l'analyse des avis émis dans le cadre du présent dossier et des réclamations formulées lors de l'enquête publique, la présente assemblée, accompagnée par ses services techniques, a tenu une réunion de travail avec le demandeur; que cette réunion a eu lieu le 27 août 2020 ; qu'il en a été conclu que le demandeur allait apporter des réponses aux réclamations et inquiétudes des riverains après avoir reçu l'avis des services techniques; qu'à cet effet une réunion serait programmée;

Considérant que, suite à l'analyse des avis émis dans le cadre du présent dossier, des réclamations formulées lors de l'enquête publique et de la réunion du 27 août 2020, la présente assemblée a tenu une réunion de travail avec ses services techniques; que cette réunion a eu lieu le 15 octobre 2020 et qu'une note de synthèse a été rédigée afin de faire ressortir les points d'attention de ce dossier suite aux divers avis émis par les diverses institutions, rédigée en ces termes:

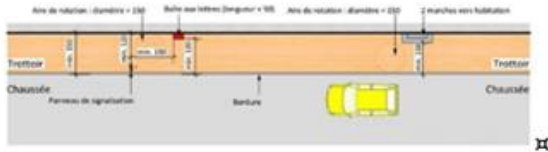
« Etant donné que le Collège Communal estime d'une part que la densité peut se justifier au regard de la volonté régionale d'utiliser de manière parcimonieuse les terres constructibles et, d'autre part, qu'il convient en effet de renforcer la sécurité pour la circulation automobile et les modes doux aux abords du projet, les points suivants méritent une attention particulière :

1/ La localisation des poubelles enterrées, utilisables par l'ensemble des citoyens, en fond de quartier risque d'accroître la circulation intérieure dans ces voiries partagées et obligera la venue de camions de grand gabarit.

- 1. Il y a donc lieu de les déplacer afin de le mettre à front de la rue Brigade Piron,*
- 2. Un seul site PAV de 6 conteneurs enterrés est suffisant à l'échelle du quartier.*

2/ A l'entrée de chaque boucle, il y a lieu de modifier l'espace de circulation afin que:

- 1. L'accès à ce site PAV soit aisé pour les véhicules et les camions à l'arrêt*
- 2. Le trottoir à créer, en pavage béton, sera de minimum 1 mètre 50 de largeur, en ce compris devant les accès carrossables du quartier, largeur de plateaux à créer non comprise. Cette largeur ne peut être réduite par des aménagements ou des éléments en domaine privé ou public à céder, les prescriptions d'usage seront respectées (<https://www.atingo.be/trottoirs/>)*



Trottoirs...Atingo

www.atingo.be

Explications détaillées, schémas et illustrations concernant les trottoirs et l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite

3. *Le filet d'eau existant sera interrompu au droit du plateau à créer aux entrées du site, un avaloir sera posé en amont avant chaque plateau, la récolte des eaux de ruissellement sera assurée.*
4. *Un aménagement sera prévu de façon à ce que les véhicules puissent contourner la zone enherbée des noues, sans empiéter sur la chaussée et le trottoir côté rue Brigade Piron. Pour ce faire, la zone enherbée des noues sera raccourcie dans les limites nécessaires.*

3/ *A l'intérieur des boucles, la largeur des voiries doit rester inférieure à 4m (de préférence 3m) afin d'inciter à la modération de la vitesse. Par contre, les alignements doivent être revus afin que :*

1. *Le tracé des impétrants soit repris en dehors des zones d'aménagements (parterres, plantations, etc., ...) de façon à permettre efficacement les interventions et la réfection des ouvrages. Le requérant se conformera également pour le surplus aux directives des impétrants,*
2. *L'accès aux zones de parking des différentes parcelles conçus perpendiculairement à la voirie soit aisé (zone de recul nécessaire pour les manœuvres de 6m minimum),*
3. *Les éléments linéaires pour contrebutage seront posés en domaine public à céder,*
4. *Dans la zone carrossable, le prolongement des passerelles surplombant les noues sera réalisé avec un matériau adapté au charroi des véhicules. Un revêtement constitué d'éléments béton de grandes dimensions est exclu,*
5. *A front de rue à créer et à la rue Brigade Piron, il faut s'assurer que le recul sur l'alignement soit suffisant afin que les voitures n'empiètent pas sur les trottoirs lorsqu'elles sont stationnées sur le domaine privé.*
6. *Les deux zones piétonnes aux extrémités de la zone enherbée des noues sont à supprimer, compte tenu du revêtement projeté et des autres cheminements piétons possibles (passerelles et zones partagées) ;*
7. *Le local/abri vélos sera déplacé pour être placé en lieu et place des PAV,*
8. *L'attention du requérant est attirée sur la récolte des eaux de ruissellement en périphérie des noues. La zone enherbée doit être suffisamment praticable afin de permettre l'accessibilité aisée au stationnement contigu. Il serait judicieux de prévoir un cheminement piéton stabilisé le long des emplacements de stationnement (situés du côté des noues) afin d'éviter au conducteur de devoir marcher dans l'espace enherbé en sortant de son véhicule.*

4/ *Au niveau l'aménagement piétons contigu au verger, soit l'escalier, les murs de soutènement et les talus seront réalisés en prenant plus en compte la différence de niveau d'environ 2 mètres 50. Il y a lieu notamment de prévoir un cheminement fortement adouci, muni d'un éclairage public ;*

5/ *Il est également demandé de répondre aux questionnements suivants :*

1. *Mis à part les bassins tampons repris en centre d'îlots, quelle est la réelle place donnée à la revalorisation de l'eau de pluie dans le projet, alors que l'équipement des logements pour une revalorisation la plus optimale devrait être privilégié ?*
2. *L'établissement d'un plan de gestion des espaces verts (plantation et mobilier urbain) est impératif en cas de reprise afin de prévoir les entretiens, élagages, curages... sur le long terme et éviter toute dégradation liée à l'un ou l'autre manquement dans l'entretien.*
3. *Une coupe supplémentaire au travers de la rue Brigade Piron au droit de chaque voirie d'accès permettra de détailler les aménagements de voirie nécessaires à une circulation automobile sécurisée.*
4. *Quid des bassins d'infiltration situés sous la voirie (peu de détails dans le dossier)? Il y a lieu de fournir toutes les données techniques de cet ouvrage.*

6/ *Pour le surplus, le requérant devra se conformer à ce qui suit :*

ST2/CC/2020/261/575.02 :874 - suite n°16

1. *Soixante jours au moins avant le début des travaux, le requérant transmettra pour approbation au service infrastructures un dossier technique comprenant :*
 - *Une vue en plan reprenant le tracé des impétrants en domaine public à céder ;*
 - *Une vue en plan, un profil en travers, un profil en long et les fiches techniques des ouvrages suivants :*
 - a. *Passerelles surplombant les noues*
 - b. *Escaliers d'accès, éléments de soutènement*
2. *Le requérant proposera au Collège communal, préalablement à l'exécution, 3 types d'éclairage public « Led », par fonction ;*
3. *Le requérant procédera pour une durée de 24 mois, soit à dater de la réception provisoire des ouvrages, en l'absence de remarques, soit à dater de la levée de l'ensemble des remarques éventuellement mentionnées lors de la réception provisoire, à tous les travaux d'entretien, de remplacement, et de maintien en parfait état de l'ensemble des éléments composant les zones à céder à la Ville.*

7/ Pour les blocs d'appartements : Le projet comptabilise dix emplacements de parking et sept garages par immeuble. Sur le plan, on devine des piliers au niveau des garages. Les emplacements sont-ils praticables et constituent-ils de "vrais" emplacements ? Un plan prouvant l'accessibilité aisée est à fournir. » ;

Considérant que les services techniques ont également souhaité préciser, dans le cadre de cette note de synthèse les charges d'urbanisme qui seront appliquées, à savoir ;

« ...

- *Réalisation d'une zone praticable (+/-550 mètres sur 1,50 mètres en fonction de l'emprise de l'espace public avec un matériau à définir en concertation avec la Ville) le long de la rue Brigade Piron entre le filet d'eau et l'alignement avec pose de piquet (bollard).*
- *La voirie sera également aménagée de deux plateaux à l'entrée des boucles.*
- *Plusieurs ralentisseurs seront positionnés entre le bien objet de la demande et le carrefour entre la rue Brigade Piron et la rue de la Procession. Il pourrait s'agir de plateaux, de coussins berlinois... Leurs emplacements seront discutés lors d'une réunion avec les services techniques.*
- *Les sentiers n°69 et 70 (+/-450 mètres sur 1 mètre de large (mesures à vérifier sur place)) seront aménagés afin qu'ils soient praticables sur la largeur prévue à l'atlas des chemins vicinaux avec, éventuellement, un éclairage afin d'éviter les zones d'ombre (à discuter). Le demandeur fera des propositions pour le revêtement».*

Que ces éléments ont été communiqués au demandeur afin qu'il puisse apporter des réponses à ce qui précède ;

Vu les plans inventoriés ci-après, modifiés selon les remarques des services techniques, déposés le 18 novembre 2020 :

- Plan 6 indice B intitulé « Implantation générale »,
- Plan 25 indice A intitulé « Profils en travers voiries »,
- Plan 29 (nouvelle feuille) intitulé « charge d'urbanisme »,
- La fiche technique des bassins d'orage enterrés sous la voirie = Azur Q-Bic
- Un extrait du plan du sous-sol des immeubles à appartements avec les rayons de giration montrant que la manœuvre des voitures fonctionne (copie papier en 3x).

Que les plans ont, à nouveau, été soumis à l'examen des services techniques pour nouvel avis ;

Vu l'avis émis en date du 20 novembre 2020, réf ST4/DA/874.1/FEELING GREEN Brigade Piron, par le Service Infrastructures qui attire notamment l'attention de l'auteur de projet sur les éléments pertinents suivants :

- Au niveau des impétrants : une zone libre d'aménagement a été créée le long des parcelles. Celle-ci est revêtue de dalles gazon en béton. Avis favorable moyennant la suppression de ce type de pavage au profit de pavés de béton. N.B. : le demandeur fournira, pour accord, préalablement à l'exécution, les échantillons des différents revêtements.
- Au niveau de l'aménagement piétons contigu au verger : L'adoucissement de l'escalier contigu au verger s'est fait à l'aide de deux paliers. La solution proposée n'augmente

ST2/CC/2020/261/575.02 :874 - suite n°17

pas foncièrement la qualité du cheminement, la différence de niveau de 2m50 avec le verger reste plus que perceptible. Il y a lieu de modifier.

Que l'avis ci-dessus du Service Infrastructures attire également l'attention sur les trois éléments suivants :

- a. Les plans "1901_PU-6.b_Implantation projet_Révision 2020 11 17.pdf" et " 1901_PU-29_CHARGE URBANISME_20201117.pdf" ne sont pas mis en relation. Il y a lieu d'intégrer les aménagements (rétrécissements) dans l'implantation, ceux-ci conditionnent le trottoir ;
 - b. L'aménagement au droit du carrefour avec la rue de la Procession n'est plus à reprendre, à l'exception d'un coussin berlinois, à placer avant le carrefour ;
 - c. A noter que l'habitation T35 est enclavée, compte tenu de la différence de hauteur importante (2m50) entre le verger et le niveau du rez/jardin. Le garage se trouve de plus sur le mitoyen. Les habitations proches sont également enclavées, de manière moindre.
- A évaluer par le service Urbanisme.

Vu les remarques émises par le Service Environnement et mobilité et qui portent sur la sécurité de l'espace « mode doux » qui sera aménagé à la rue Brigade Piron depuis le site du projet jusqu'au carrefour entre ladite rue et la rue de la Procession par le biais de charges d'urbanisme;

Considérant que les remarques et/ou observation datées du 20 novembre 2020 ont été communiquées par courriel au demandeur ;

Vu les plans rencontrant les remarques et observations déposés le mardi 1er décembre 2020;

Considérant que la présente assemblée estime qu'il y a lieu de revenir sur les réclamations portant sur la question de voirie afin que le Conseil communal puisse prendre sa décision en toute connaissance de cause ;

Considérant que les réclamations et observations introduites à l'occasion de l'enquête publique concernent majoritairement la demande de permis d'urbanisme de constructions groupées ;

Considérant qu'il appartiendra au Collège communal, au stade de l'instruction de la demande de permis d'urbanisme de constructions groupées, de répondre à ces réclamations ;

Considérant que le Collège Communal souhaite rappeler au Conseil communal qu'il n'est tenu de répondre aux critiques formulées dans les réclamations déposées lors de l'enquête publique qu'au regard de l'objet de la présente décision, laquelle porte exclusivement sur la création de voiries communales, qu'il ne peut excéder ses compétences attribuées en matière de voiries communales et qu'il ne lui appartient dès lors pas, dans le cadre de l'application du décret du 6 février 2014 relatif à la voirie communale, de prendre position sur des questions ne relevant pas de sa compétence;

Considérant que la demande de permis d'urbanisme porte notamment sur la création de voiries communales ;

Considérant que le décret du 6 février 2014 relatif à la voirie communale précise qu'une voirie communale est une voie de communication par terre affectée à la circulation du public, indépendamment de la propriété de son assiette, y compris ses dépendances qui sont nécessaires à sa conservation, et dont la gestion incombe à l'autorité communale ;

Considérant que l'espace destiné au passage du public se définit comme étant l'espace inclus entre les limites extérieures de la surface destinée indifféremment aux usagers, en ce compris au parage des véhicules et ses accotements ;

Considérant qu'en application du décret du 6 février 2014 relatif à la voirie communale et de l'article D.IV.41 du CoDT, il appartient au Conseil communal de se prononcer sur la création de voiries communales avant que le Collège communal ne statue sur la demande de permis d'urbanisme ;

ST2/CC/2020/261/575.02 :874 - suite n°18

Considérant qu'en application de l'article 9 du décret du 6 février 2014 relatif à la voirie communale, la présente décision doit contenir les informations visées à l'article 11 dudit décret, soit le dossier de demande de création de voiries communales ;

Considérant qu'en l'espèce, le dossier de demande de création de voiries est conforme à l'article 11 du décret du 6 février 2014 relatif à la voirie communale et comporte les éléments suivants :

- 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 la demande de création de voiries communales doit également comporter une évaluation des incidences sur l'environnement, conformément à l'article R.52 du Code de l'environnement ;

Considérant que le dossier de demande comporte bien une étude d'incidences sur l'environnement ;

Considérant que celle-ci appréhende les incidences relatives à la création des voiries communales induites par le projet ;

Considérant qu'il ressort de cette étude que la création de nouvelles voiries à cet endroit n'entraîne pas d'incidences inacceptables ;

Considérant que la demande de permis comporte également un tableau de suivi des recommandations de l'étude d'incidences sur l'environnement, conformément à l'article D.73 du Code de l'environnement ;

Considérant que dans ce tableau, le demandeur indique dans quelle mesure le projet a été modifié à la suite des recommandations de l'auteur de l'étude d'incidences ainsi que les raisons pour lesquelles certaines recommandations de l'auteur de l'étude d'incidences n'ont pas été suivies ;

Considérant que le Pôle environnement a remis un avis favorable conditionnel sur la demande de permis d'urbanisme ;

Considérant que cette instance indique que « *l'étude d'incidences contient les éléments nécessaires à la prise de décision* » ;

Considérant que les observations faites par cette instance ne concernent pas les voiries dont la création est sollicitée, sauf en ce qui concerne la création de liaisons cyclopiédestres ;

Considérant, pour rappel, qu'il appartient au Conseil communal de se prononcer dans le cadre de la présente demande uniquement sur le principe même de la création des voiries communales et non sur l'aménagement de ces voiries entre leurs limites extérieures ;

Considérant également que, la question des actes et travaux à réaliser pour l'aménagement concret des voiries sort du champ d'application du décret du 6 février 2014, limité à la question du principe de la création de voiries ;

Considérant toutefois, que la réglementation précitée n'exclut nullement que l'autorité compétente pour statuer sur la création d'une voirie communale puisse, dans l'appréciation de l'opportunité d'une telle demande, tenir compte des aménagements prévus par le demandeur à ce propos ;

Considérant que l'article 1^{er} du décret du 6 février 2014 relatif à la voirie communale précise que ce décret « *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* » ;

ST2/CC/2020/261/575.02 :874 - suite n°19

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

Considérant que l'analyse du respect de ces objectifs se fait au regard de l'objet de la présente décision, laquelle se limite à autoriser la création d'une voirie communale;

Considérant que l'article 9, § 1^{er}, alinéa 2, dudit décret dispose quant à lui que la décision sur la création de voiries « *tend à assurer ou améliorer le maillage des voiries, à faciliter les cheminements des usagers faibles et à encourager l'utilisation des modes doux de communication* » ;

Considérant que le projet vise la création de nouvelles voiries communales ;

Considérant que l'emprise de ces nouvelles voiries communales est reprise sur le plan de délimitation joint à la demande de permis d'urbanisme de constructions groupées ;

Considérant que les voiries dont l'ouverture est sollicitée sont destinées à desservir le nouveau quartier résidentiel, articulé autour de deux placettes publiques toutes deux accessibles via la rue Brigade Piron ;

Considérant qu'elles visent également à permettre de créer une liaison destinée aux piétons et cyclistes afin de rejoindre la chaussée de Bruxelles située au Nord du projet ;

Considérant que les voiries projetées prennent naissance depuis la rue Brigade Piron et forment deux boucles autour des deux nouvelles placettes ;

Considérant que la boucle la plus à l'Est est prolongée, au Nord-Est, par une voirie en cul-de-sac dont l'extrémité est aménagée en placette ;

Considérant que des cheminements cyclo-piétons sont prévus entre ces deux boucles ainsi qu'au sein de ces dernières ;

Considérant que la boucle la plus à l'Ouest est en outre prolongée, au Nord-Ouest, par un cheminement cyclo-piéton rejoignant la chaussée de Bruxelles (via les sentiers vicinaux n° 69 et 70), de sorte que les usagers faibles auront accès à cette voirie depuis la rue Brigade Piron et depuis le projet faisant l'objet de la demande de permis d'urbanisme de constructions groupées ;

Considérant que le projet prévoit un maillage du site, réalisé par l'intermédiaire des nouvelles voiries jouxtant la rue Brigade Piron et par les chemins précités lesquels sont, quant à eux, exclusivement destinés à la circulation piétonne et cycliste ;

Considérant que l'espace prévu pour les voiries destinées notamment aux automobiles permet la réalisation de voiries partagées, de chicanes, etc., permettant de réduire la vitesse des automobiles dans le quartier à créer ;

Considérant, contrairement à ce que soutient l'une des réclamantes, que le projet permet d'améliorer le maillage des voiries existant, notamment par la création d'une liaison cyclo-piétonne menant vers la chaussée de Bruxelles depuis la rue Brigade Piron ;

Considérant que le maillage prévu est acceptable au regard des objectifs du décret du 6 février 2014 relatif à la voirie communale ;

Considérant que par ailleurs, le projet prévoit également un maillage entre les voiries créées ;

ST2/CC/2020/261/575.02 :874 - suite n°20

Considérant que les deux principales boucles sont reliées entre elles par des sentiers cyclo-pédestres ;

Considérant que ce type de maillage favorise les modes doux de communication ;

Considérant que la voirie en cul-de-sac prévue au Nord-Est du projet ne contrevient pas aux objectifs du décret du 6 février 2014 relatif à la voirie communale ;

Considérant qu'elle permettra de desservir plusieurs habitations du futur quartier et comportera, à son extrémité, une zone plus large pouvant être aménagée en placette (ce qui est prévu dans le projet urbanistique), soit une zone de convivialité pour les futurs occupants du projet ; que la longueur de cette voirie en cul-de-sac est limitée par rapport à la longueur totale des voiries créées (moins de 20% de l'ensemble des voiries développées – EIE, p. 86) ;

Considérant que l'auteur de l'étude d'incidences a étudié la possibilité de créer un accès automobile depuis le projet vers la chaussée de Bruxelles ;

Considérant que cette alternative n'a pas été retenue par l'auteur de l'étude d'incidences ;

Considérant qu'il ressort de cette étude qu'une telle liaison ne serait pas adéquate compte tenu de la présence d'un relief mouvementé pour accéder au site depuis la chaussée de Bruxelles ;

Considérant que l'auteur de l'étude d'incidences constate que les déplacements automobiles induits par le projet ne sont pas susceptibles d'engendrer un état de saturation sur le réseau viaire de Petit-Enghien (EIE, pp. 146 et 150) ;

Considérant que la connexion à cette voirie régionale ne se justifie donc pas en l'espèce, pour les automobiles ;

Considérant que par leurs largeurs respectives, les principales voiries projetées permettent de créer des espaces de circulation partagée et d'atteindre la largeur minimum requise pour l'accès des services incendie ;

Considérant que des poches de parkings publics ont été prévues et réparties sur le site ;

Considérant que l'auteur de l'étude d'incidences constate que le nombre d'emplacements de stationnement est suffisant afin d'éviter un report sur les rues voisines ;

Considérant que les voiries destinées exclusivement au passage des cyclistes et piétons disposent d'une largeur moindre, de manière à marquer l'interdiction de l'utilisation de la voiture à ces endroits ;

Considérant que la largeur de ces voiries cyclo-pédestres assure une commodité du passage adéquate pour ses usagers ;

Considérant qu'outre les largeurs garantissant une circulation commode des usagers des voiries à créer, la structure et la solidité de la fondation des voiries à créer ainsi que les revêtements projetés assurent également une commodité du passage à l'ensemble des usagers ;

Considérant que le projet prévoit que, conformément au Code de l'eau, les principales voiries soient équipées d'un égouttage de type séparatif, lequel traite distinctement les eaux usées des eaux pluviales ;

Considérant qu'outre l'égouttage, la voirie sera équipée en téléphone, eau, électricité et en gaz ;

Considérant que les câbles et conduites de distribution de fluides et d'énergie sont posés sous un revêtement les protégeant ;

Considérant que le projet prévoit que sur la voirie à créer, une zone destinée à des points d'apports volontaires soit créée ;

ST2/CC/2020/261/575.02 :874 - suite n°21

Considérant que le demandeur de permis indique que ce réseau de voiries est conçu dans un souci de simplicité, de polyvalence et de durabilité, assurant un entretien aisé à son futur gestionnaire ;

Considérant qu'il précise que toutes les normes et clauses administratives ou techniques du cahier des charges type de la Région wallonne (Qualiroute) seront appliquées aux aménagements et équipements de la voirie afin d'assurer une mise en œuvre durable et de qualité ;

Considérant que le rapport de prévention de la zone de secours n'identifie pas de manquements concernant les voiries à créer ;

Considérant que les principales voiries de desserte du quartier seront accessibles aux services de secours ;

Considérant qu'afin de favoriser les modes doux de communication, la rencontre, et l'appropriation de l'espace public par les habitants, la demande propose de prévoir une assiette de voirie permettant que la desserte du nouveau quartier soit assurée via des espaces partagés (voiture-cycliste-piéton) ;

Considérant que l'appropriation par les différents usagers et la largeur de la voirie imposent une faible vitesse ;

Considérant que dans cette zone dans laquelle l'habitat est la fonction prépondérante, la vitesse est limitée à 20 km/h, les piétons peuvent utiliser toute la largeur de la voie publique et les jeux y sont également autorisés ;

Considérant que des sentiers pour la mobilité douce traversent le site et se connectent au réseau de sentiers existant dans le quartier (liaison au Nord-Ouest avec le sentier n° 70, lequel est relié à la chaussée de Bruxelles via le sentier n° 69 qui aboutit sur cette chaussée au niveau de l'habitation sise au n° 102 de cette dernière) ;

Considérant que le projet prévoit la réalisation d'emplacements publics de stationnement pour les vélos ;

Considérant que de tels aménagements sont encouragés par le Conseil communal puisqu'ils encouragent l'utilisation des modes doux de communication ;

Considérant, contrairement à ce que soutient l'une des réclamantes, que les voiries projetées n'ont pas pour effet d'encourager l'utilisation de la voiture au détriment des usagers faibles ;

Considérant , au contraire, comme relevé ci-dessus ; que :

- toutes les voiries créées accessibles aux automobiles sont suffisamment larges que pour être traitées en espaces partagés, soit des espaces où les usagers faibles sont prioritaires sur les automobiles et où ces dernières ne peuvent rouler qu'à une vitesse limitée ;
- les voiries projetées permettent de faciliter les cheminements des usagers faibles et d'encourager l'utilisation des modes doux de communication ;
- le fait que le projet urbanistique impliquera un charroi plus important qu'actuellement est étranger aux compétences du Conseil communal lorsqu'il est fait application du décret du 6 février 2014 relatif à la voirie communale ;
- la conception projetée des voiries dont l'ouverture est sollicitée garantit la sécurité des usagers faible et la quiétude des habitants de l'ensemble résidentiel projeté ;
- la coexistence possible des différents usagers rend l'ensemble bâti convivial ;

Considérant que les voiries dont la création est sollicitée permettront d'aménager des espaces verts participant à la convivialité des lieux ;

Considérant que l'une des recommandations de l'auteur de l'étude d'incidences vise la création de deux liaisons cyclopedestres, soit une au Nord-Ouest du site du projet afin de relier ce

ST2/CC/2020/261/575.02 :874 - suite n°22

dernier au réseau de sentiers existant menant vers la chaussée de Bruxelles, et une autre au Nord-Est du projet afin de le relier à la rue de la Carrière ;

Considérant qu'à la suite de l'étude d'incidences, le projet a été modifié de manière à prévoir la liaison Nord-Ouest recommandée ;

Considérant, par contre, qu'aucune liaison cyclopédestre n'est prévue entre le projet et la rue de la Carrière ;

Considérant que le demandeur de permis explique les raisons pour lesquelles une telle liaison n'est pas nécessaire, à savoir que :

- les résidents de la rue de la Carrière disposent d'un accès vers la voirie régionale, ces deux voiries se croisant ;
- la création d'une liaison cyclopédestre au Nord-Est du site entrainerait la réalisation d'un détour pour les usagers de la rue de la Carrière voulant se rendre sur la voirie régionale ;
- les habitants de cette voirie ne disposent pas d'un intérêt particulier à pouvoir accéder au projet ;
- en tout état de cause, l'accès pourra éventuellement se faire via la rue Brigade Piron et les nouvelles voiries à créer ;

Considérant que le Collège Communal a sollicité le dépôt de plans modificatifs (en ce qui concerne le volet « urbanisme » du dossier) afin notamment de prévoir une charge d'urbanisme consistant en la réalisation d'aménagements le long de la rue Brigade Piron (trottoirs, coussins berlinois, etc.) et invite le Conseil communal à se positionner sur l'ajout de tels aménagements, lesquels permettront notamment d'augmenter la sécurité des piétons ;

Considérant que cette charge d'urbanisme n'a cependant pas pour effet de modifier les limites de la rue Brigade Piron et n'est donc pas visée par le décret du 6 février 2014 relatif à la voirie communale ;

Considérant le Conseil communal est sans compétence pour subordonner son accord sur les questions de voiries à des conditions ou charges relatives à l'aménagement et à l'équipement de celles-ci ; que la présente décision porte exclusivement sur les voiries communales dont la création est sollicitée ;

Considérant que le Conseil communal n'est pas non plus compétent pour imposer la réalisation de travaux d'aménagement au niveau de la rue de la Carrière étant donné qu'ils ne relèvent pas de sa compétence dans le cadre de l'application du décret du 6 février 2014 relatif à la voirie communale ;

Considérant qu'il en va de même d'éventuels aménagements à réaliser au croisement entre la rue de la Carrière et la chaussée de Bruxelles ;

Considérant que le décret du 6 février 2014 et la présente délibération à sa suite ont pour but de préserver l'intégrité, la viabilité et l'accessibilité des voiries communales, ainsi que d'améliorer leur maillage ;

Considérant que la présente délibération tend à assurer ou améliorer le maillage des voiries, à faciliter les cheminements des usagers faibles et à encourager l'utilisation des modes doux de communication ;

Considérant qu'il revient aux autorités publiques, au travers de 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 répond, par ses aménagements et sa conception (espace partagé, gestion des eaux, ...), de manière satisfaisante à cette obligation ;

Considérant que la présente demande implique la création de voiries communales et la modification du tracé de voies de communication communales existantes;

ST2/CC/2020/261/575.02 :874 - suite n°23

Considérant que le Conseil communal, après mesures particulières de publicité, doit en délibérer ;

Considérant que le Conseil communal, en application de l'article 15 du Décret relatif à la voirie communale, prend connaissance des résultats de l'enquête et délibère sur les questions de voirie ;

Considérant qu'il y a lieu de statuer sur le tracé de la voirie à créer et à modifier et de définir les charges à imposer au demandeur, en veillant à sauvegarder les intérêts de la commune ainsi que le prévoit le code de la démocratie et de la décentralisation ;

Vu la résolution du Collège communal du 03 décembre 2020, réf. : ST2/Cc/2020/1141/575.02 :874.1/2020/016, proposant à la présente assemblée de délibérer sur cet objet ;

DECIDE, par 15 voix pour,
5 voix contre,
3 abstentions

Article 1^{er} : D'approuver le principe de création de voirie dans le cadre du développement résidentiel proposé par la SPRL FEELING GREEN c/o Monsieur Jean-François Fontana, dont les bureaux se situent Chemin du Château d'Eau n°27 à 7090 Hennuyères. , et qui consiste en la création d'un quartier comprenant la démolition des constructions existantes, la construction de 28 logements collectifs répartis en 2 bâtiments, de 37 logements unifamiliaux avec espaces verts privatifs et collectifs ainsi que la modification de la voirie existante (rue Brigade Piron) et la création de nouvelles voiries comprenant des sentiers sur les terrains sis à la rue Brigade Piron au secteur de Petit-Enghien, biens cadastrés 3^{ème} division section B numéros 191K, 191H, 202R, 202S, 202T, 204D et 202 X.

Article 2 : Le dossier de création de la nouvelle voirie projetée et de son tracé dans les terrains dont question à l'article 1^{er}, tel que figuré au plan « 1901_PU-5.b_Décret voiries_20201201 » est approuvé. Celui-ci est considéré comme plan d'alignement.

Article 3 : Le Maître de l'Ouvrage sera tenu de respecter les observations et recommandations émises dans les différents avis sollicités dans le cadre de l'instruction, tels que mieux exposés ci-avant.

Article 4 : Tous les frais résultants de l'exécution des travaux d'équipement de la voirie à créer, y compris l'eau, le gaz, l'électricité, la télédistribution, l'éclairage, la mise sous profil des trottoirs ainsi que les plantations, la signalétique sont à charge exclusive du demandeur.

Article 5 : La voirie devra être exécutée conformément au cahier des charges type de la Région wallonne (Qualiroute). Le Collège Communal sera chargé de recevoir, avant délivrance du permis d'urbanisme, une déclaration écrite du demandeur (Feeling Green) par laquelle le demandeur s'engage à céder à la commune les voiries à titre gratuit (article D.IV.54, alinéa 4, du CoDT).

Article 6: La présente délibération est transmise pour exécution au département technique pour les services qu'elle concerne.

Ainsi fait en séance, même date que dessus.

Par le Conseil communal,

La Directrice générale,
(s) Rita VANOVERBEKE.

Le Président,
(s) Olivier SAINT-AMAND.

Pour expédition conforme, le 23 décembre 2020

La Directrice Générale



Rita VANOVERBEKE



Le Collège Communal,



Olivier SAINT-AMAND
Bourgmestre

RECOURS

Conformément aux modalités définies à l'article 18 du décret précité, tout tiers justifiant d'un intérêt peut introduire un recours auprès du Gouvernement wallon **dans un délai de 15 jours à compter du jour qui suit le premier des évènements suivants :**

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

Sous peine d'irrecevabilité, le recours est envoyé à l'adresse de la Direction générale opérationnelle Aménagement du Territoire, Logement, Patrimoine et Energie du Service public de Wallonie, ci-après DGO4, où se situe le bureau de la Directrice générale (Rue des Brigades d'Irlande, 1 - 5100 Jambes).

La composition du dossier de recours doit être conforme à l'article 2 de l'Arrêté du Gouvernement wallon, du 18 février 2016, déterminant les formes du recours en matière d'ouverture, de modification ou de suppression d'une voirie communale.

BEROEP

In overeenstemming met de procedures bepaald in artikel 18 van voormeld decreet kan elke derde die een interesse aantoonde beroep aantekenen bij de Waalse regering, **binnen 15 dagen vanaf de dag volgend op de eerste dag van de volgende gebeurtenissen :**

- de ontvangst van de beslissing of het verstrijken van de termijnen voor de aanvrager en de autoriteit die het verzoek indient ;
- aanplakking voor belanghebbende derden ;
- publicatie in de Atlas in overeenstemming met artikel 53 voor de aanvrager, de verzoekende autoriteit of belanghebbende derden.

Op straffe van niet ontvankelijkheid wordt het beroep gericht aan het adres van de Direction générale opérationnelle Aménagement du territoire, Logement, Patrimoine et Energie du Service public de Wallonie, hierna DGO4 genoemd, waar het kantoor van de directeur-generaal is gevestigd (Rue des Brigades d'Irlande, 1 - 5100 Jambes).

De samenstelling van het beroepsdossier moet in overeenstemming zijn met artikel 2 van het besluit van de Waalse regering van 18 februari 2016, dat de beroepsmogelijkheden met betrekking tot de opening, wijziging of verwijdering van een gemeentelijke weg bepaalt.