

DECISION D'OCTROI DU PERMIS D'URBANISATION PAR LE FONCTIONNAIRE DELEGUE

Le Fonctionnaire délégué,

Vu le Code du Développement Territorial (ci-après, « le Code ») ;

Vu le livre I^{er} du Code de l'Environnement ;

Vu le Décret du 6 février 2014 relatif à la voirie communale (ci-après, « le Décret Voirie ») ;

Vu le Décret du 15 mai 2025 relatif à la prolongation des délais impactés par l'intrusion d'avril 2025 dans le système informatique des services du Gouvernement wallon ;

Vu l'Arrêté du Gouvernement wallon du 15 mai 2025 relatif à la prolongation des délais impactés par l'intrusion d'avril 2025 dans le système informatique des services du Gouvernement wallon ;

Vu la délibération du Collège communal du 17/09/2025 confirmant son accord sur l'engagement unilatéral produit par le porteur de projet ;

Considérant que le Décret et l'Arrêté du Gouvernement wallon précités ont pris leurs effets en date du 17 avril 2025 ;

Considérant que le délai de la présente décision est visé dans les délais impactés par l'intrusion d'avril 2025 dans le système informatique des services du Gouvernement wallon au sens de ces Décret et Arrêté précités ; que ce délai débutait avant le 17 avril 2025 et expirait après le 16 juin 2025 ;

Considérant que, pour assurer la continuité du service public, le principe d'égalité et la sécurité juridique, ce délai est prolongé en conséquence de soixante jours ;

Considérant que l'article D.IV.41 du Code fixe que :

Lorsque la demande de permis ou de certificat d'urbanisme n° 2 comporte une demande de création, de modification ou de suppression de la voirie communale, l'autorité chargée de l'instruction de la demande soumet, au stade de la complétude de la demande de permis ou de certificat d'urbanisme n° 2 ou à tout moment qu'elle juge utile, la demande de création, de modification ou de suppression de la voirie communale à la procédure prévue aux articles 7 et suivants du décret du 6 février 2014 relatif à la voirie communale. [...]

Dans ces cas, les délais d'instruction de la demande de permis ou de certificat d'urbanisme n° 2 sont prorogés du délai utilisé pour l'obtention de la décision définitive relative à la voirie communale et, le cas échéant, à l'arrêté relatif au plan d'alignement. La décision octroyant ou refusant le permis ou le certificat d'urbanisme n° 2 est postérieure à la décision définitive relative à la voirie communale et, le cas échéant, à l'arrêté relatif au plan d'alignement. [...]

Considérant qu'en date du 23/01/2024 le Fonctionnaire délégué a prolongé le délai de décision de 30 jours ;

Considérant que selon les informations en notre possession, aucune procédure infractionnelle clôturée et/ou en cours n'existe concernant le bien, objet de la demande ;

Considérant qu'une réunion d'information préalable au dépôt de la demande de permis d'urbanisation a été organisée le 19/04/2017 ;

Considérant que la demande de permis d'urbanisation a fait l'objet d'une étude d'incidences sur l'environnement, ci-après dénommée EIE, dès lors que la superficie concernée par la demande est supérieure à 2 Ha ; que cette EIE a été réalisée par le bureau d'études agréé Aries ;

Considérant que le Pôle Environnement souligne dans son avis du 20/12/2022 que l'EIE *contient les éléments nécessaires à la prise de décision. Elle présente des analyses fouillées [...]* ;

Considérant que l'EIE et ses deux compléments corollaires ont étudié les incidences des affectations prévues dans la demande de permis, ainsi que leurs implantations possibles ; que la législation en vigueur n'impose pas une EIE consolidée intégrant les compléments corollaires à l'EIE ;

Considérant que les compléments corollaires ont pour objet d'étudier les modifications apportées à la demande de permis par rapport à la demande initialement déposée ;

Considérant que ces compléments, qui s'ajoutent à l'EIE initiale, ont permis, avec cette étude, aux instances consultées, aux riverains et au Fonctionnaire délégué d'appréhender les incidences globales et particulières du projet d'urbanisation que sous-tend la demande de permis d'urbanisation sur l'ensemble du périmètre tel que proposé à ce jour, dans les divers domaines étudiés ; que la demande de permis d'urbanisation a intégré les recommandations de l'EIE et ses compléments corollaires s'adressant directement à lui, permettant de limiter, réduire voire supprimer les incidences, potentiellement, négatives résultant du projet (*confer* annexe 11.16) ; que cette prise en compte s'est traduite par une adaptation du plan d'occupation projetée en ce compris les coupes et le cahier des indications dans la version telle que modifiée ce jour ;

Considérant que la demande de permis d'urbanisation, préalablement à son dépôt, a fait l'objet d'une réunion de projet visée à l'article D.IV.31 du Code, en date du 02/03/2021 ; que cette réunion a donné lieu à un procès-verbal ;

Considérant que l'article D.IV.2, §1^{er}, al. 1^{er}, du Code soumet à un permis d'urbanisation préalable *l'urbanisation d'un bien* ; que l'article D.IV.2, §1^{er}, al. 2, du Code fixe que :

L'urbanisation d'un bien consiste à mettre en œuvre une conception urbanistique portant sur un projet d'ensemble relatif à un bien à diviser en au moins trois lots non bâtis destinés à l'habitation. Le projet d'ensemble vise principalement la construction de bâtiments destinés, en tout ou en partie, à l'habitation ou le placement d'une installation fixe ou mobile pouvant être utilisée, en tout ou en partie, à l'habitation ainsi que, le cas échéant, la construction ou l'aménagement d'espaces publics ou collectifs, d'infrastructures techniques ou de bâtiments abritant des fonctions complémentaires à l'habitat ;

Considérant que la demande telle que modifiée à ce jour et soumise à l'examen du Fonctionnaire délégué répond aux conditions énumérées par cette disposition ; que la demande de permis porte sur un bien homogène et d'un seul tenant, en très grande majorité propriété du demandeur (à savoir le site Benelmat en tant que tel) et, pour une partie limitée, sur laquelle il possède un droit réel (à savoir la parcelle 0177S permettant la liaison au Nord du site avec l'Avenue Albert 1^{er}) ;

Considérant que le bien est actuellement non bâti (à l'exception de la parcelle 0177S, sur laquelle est actuellement établie une maison médicale, appelée à être démolie, car figurant dans l'emprise de la future voirie communale), dès lors que les anciens bâtiments industriels de Benelmat ont été démolis sur la base d'un permis unique délivré par le Collège Communal le 07/11/2019 ;

Considérant que la demande porte sur la création de plus de trois lots non bâtis, dont plus de trois sont destinés à l'habitation ;

Considérant que la demande définit une conception urbanistique spécifique portant sur un projet d'ensemble, développant notamment les principes suivants :

- localisation sur un site à haut potentiel de développement à proximité de la gare et d'un nœud de transports en commun ;
- mixité sociale (avec des logements de tailles différentes) ;
- mixité fonctionnelle (avec des affectations compatibles et complémentaire à la résidence) ;
- réalisation d'un quartier nouveau et durable ;
- densité afin de permettre l'accueil de nombreux logements en zone urbanisable, tout en permettant une dépermeabilisation du sol actuel ;
- développement de généreux espaces verts qualitatifs ;
- préservation et mise en valeur des talus ;
- développement d'une barrière paysagère destinée à préserver l'intimité des quartiers et le dialogue des quartiers ;
- prise en compte du terrain actuel, de sa déclivité et de frontière limitrophe avec les voies de chemin de fer ;

- gestion rationnelle des eaux ;
- développement d'une mobilité nouvelle articulée sur les modes doux et de voiries apaisées ;
- articulation avec la nouvelle gare et la cyclostrade ;

Considérant qu'il revient de rappeler que *l'un des buts du permis d'urbanisation est de procurer aux acheteurs des lots une plus grande protection juridique, en déterminant notamment les conditions d'octroi des permis d'urbanisme dans les limites du lotissement. Les prescriptions d'un permis d'urbanisation expriment les options de bon aménagement du territoire tel qu'il est conçu dans l'intérêt général de tous les lots concernés* (C.E., arrêt s.a. *La Tourmaline*, 251.258 du 13/07/2021) ; qu'en conséquence, le permis d'urbanisation ne constitue pas, sous réserve de l'article D.IV.79 du Code pour les voiries, un permis d'urbanisme autorisant la construction d'un immeuble ; qu'il ne fixe donc pas une architecture et par-là même un immeuble finalisé, mais détermine notamment des implantations, des gabarits et des affectations ; que, ce faisant, il énumère, de manière plus ou moins stricte, les prescriptions encadrant l'examen des futures demandes de permis d'urbanisme qui mettront en œuvre les lots que le permis d'urbanisation délimite ; qu'à cet égard, *l'autorité en charge de statuer sur une demande de permis d'urbanisation [...] dispose d'une marge d'appréciation pour déterminer le degré de précision que doivent avoir les prescriptions du permis d'urbanisation [...]* (C.E., arrêt s.a. *La Tourmaline*, 251.258 du 13/07/2021) ;

Considérant que la demande de permis d'urbanisation telle que modifiée à ce jour comporte dès lors les éléments requis par le Code pour permettre l'examen de la conception urbanistique portant sur un projet d'ensemble qu'elle définit, ainsi que les incidences particulières et globales qui en découlent ;

Considérant qu'en vertu de l'article D.IV.22 du Code, le Fonctionnaire délégué est compétent puisque la demande de permis d'urbanisation concerne, en tout ou en partie, des actes et travaux :

4° situés dans une zone de services publics et d'équipements communautaires au plan de secteur ou dans les domaines des infrastructures ferroviaires ou aéroportuaires et des ports visés à l'article D.II.19 ;

Considérant qu'en l'espèce, la demande de permis d'urbanisation porte, en effet, en partie sur un bien repris dans les domaines des infrastructures ferroviaires ou aéroportuaires et des ports autonomes visés à l'article D.II.19 du Code, en zone dite « blanche » au plan de secteur de Wavre-Jodoigne-Perwez approuvé par arrêté royal du 28 mars 1979 et qui n'a pas cessé de produire ses effets ; que le demandeur a justifié de la compétence du Fonctionnaire délégué dans le formulaire de demande de permis d'urbanisation et dans l'annexe 11.11.1.L ; qu'il y a lieu de se rallier à cette justification ;

Considérant que le fait que la demande porte, pour l'essentiel, sur des actes et travaux situés en zone d'habitat n'a aucune incidence sur la compétence du Fonctionnaire délégué pour statuer sur la présente demande ; que la compétence de l'autorité délivrante est d'ordre public ; que l'article D.IV.22 du Code utilise la locution *en tout ou en partie* ; que, dès qu'une partie de la demande de permis porte sur une zone dite « blanche », la demande relève de la compétence du Fonctionnaire délégué ;

Considérant que la SA Samaya Développement a introduit, le 12/10/2022, une demande de permis d'urbanisation ayant pour objet l'urbanisation partielle de l'ancien site Benelmat (à savoir la partie Sud du site), sur les parcelles sises à 1342 Ottignies-Louvain-la-Neuve (Limelette), avenue de Masaya et avenue Albert 1er, cadastrées ou l'ayant été 3ème division, section B, parcelles n° 342 D2 et 359/02 X15 ; que cette demande de permis d'urbanisation, comportait une demande d'ouverture et de modification de voirie communale et était accompagnée d'une EIE, datée du 05/10/2022, réalisée par un bureau agréé ;

Considérant qu'en vertu de l'article D.IV.110 du Code portant sur le droit transitoire le dossier dont objet poursuit son instruction sur base des dispositions en vigueur à cette date ;

Considérant que l'article D.IV.33 du Code précisait alors :

Dans les vingt jours de la réception de l'envoi ou du récépissé de la demande de permis ou de certificat d'urbanisme n° 2 :

1° si la demande est complète, le collège communal ou la personne qu'il délègue à cette fin, ou le fonctionnaire délégué envoie un accusé de réception au demandeur. Il en envoie une copie à son auteur de projet ; [...]

Lorsque le fonctionnaire délégué n'a pas envoyé au demandeur l'accusé de réception visé à l'alinéa 1er, 1°, ou le relevé des pièces manquantes visé à l'alinéa 1er, 2°, dans le délai de vingt jours, la demande est considérée comme recevable et la procédure est poursuivie.

Considérant que le Fonctionnaire délégué a, pour la forme, confirmé que le dossier était complet en date du 16/11/2022 ;

Considérant que l'autorité compétente se doit d'être raisonnable et diligente ; qu'à cet effet il convient qu'elle prenne en compte les avis circonstanciés des services et commissions qu'elle a elle-même décidé de consulter et ce même si ces avis sont rendus hors délais ou par un mode de transmission ne permettant pas de donner date certaine à cet avis ;

Considérant que les instances suivantes ont été consultées en date du 16/11/2022 sur la base des plans et documents initiaux :

- Le Service Public de Wallonie – Mobilité et Infrastructures – Département des Routes du Hainaut et du Brabant wallon – Direction des Routes du Brabant wallon : qu'aucun avis n'a été rendu lors de cette consultation ; qu'il est donc réputé favorable par défaut ;
- Le Service Public de Wallonie – Mobilité et Infrastructures – Département des infrastructures locales - Direction des Déplacements Doux et de la Sécurité des Aménagements de Voiries – Cellule RAVeL : que son avis du 14/12/2022 précise que *Pour le carrefour N239/Av Masaya [...] notre direction travaille en concertation avec la Direction des Routes du Brabant Wallon [...]* ; que cette Cellule demande également de *préciser les statuts et la signalisation qui doit y [sur le projet] être placé* ;
- Le Service Public de Wallonie – Agriculture Ressources Naturelles Environnement – Département du Sol et des Déchets – Direction de l'assainissement des sols : que son avis rendu par mail du 06/12/2022 précise qu'*une demande de permis d'urbanisation n'est pas un fait générateur d'une obligation par rapport au Décret sols* ;
- Le Service Public de Wallonie – Agriculture Ressources Naturelles Environnement – Département du Développement, de la Ruralité, des Cours d'Eau et du Bien-être Animal – Direction du Développement rural – Cellule GISER : que son avis du 13/12/2022 est favorable ;
- L'Intercommunale du Brabant Wallon – INBW – Service Assainissement & Investissements ; que son avis du 20/12/2022 est favorable concernant la gestion des eaux usées et favorable conditionnel concernant la gestion des eaux pluviales ; que cette condition porte sur la prise en compte de certaines recommandations plus spécifiques de l'EIE ;
- La S.A. Société Nationale des Chemins de fer Belges (S.N.C.B.) – District Sud : que son avis notifié le 14/12/2022 est négatif ;
- La S.A. INFRABEL – Asset Management – Area South-East (Liège) : que son avis du 20/12/2022 est défavorable ;
- Le Conseil Economique, Social et Environnemental de la Wallonie (CESE Wallonie) – Pôle Environnement : que son avis du 20/12/2022 est favorable sur l'opportunité du projet moyennant la prise en compte de certaines recommandations plus spécifiques de l'EIE ;
- Le Conseil Economique, Social et Environnemental de la Wallonie (CESE Wallonie) – Pôle Aménagement du territoire : que son avis du 17/11/2022 précise que *la commune d'Ottignies-Louvain-la-Neuve [...] dispose d'une CCATM, le Pôle Aménagement du territoire n'a dès lors pas pour mission de remettre un avis sur ce dossier* ;
- La Zone de secours du Brabant wallon ; que son avis rendu en date du 26/01/2024 (date du courrier – soit 14 mois après la notification de la demande d'avis) est favorable conditionné ;
- La Province du Brabant wallon ; que son avis daté du 02/12/2022 et réceptionné le 19/12/2022 est conditionné ;

Considérant qu'un permis d'urbanisation n'a pas pour fonction de déterminer le statut ou la signalisation d'une voirie ;

Considérant que la S.A. Société Nationale des Chemins de fer Belges (S.N.C.B.) – District Sud a réitéré son avis négatif lors des mesures de publicité ultérieures ; qu'une réponse aux éléments soulevés dans son avis est développée plus après dans la présente décision ;

Considérant que S.A. INFRABEL – Asset Management – Area South-East (Liège) a n'a plus réitéré son avis négatif lors des mesures de publicité ultérieures ;

Considérant que l'avis de la Zone de secours a été sollicité sur les version postérieures du projet ; qu'au regard des modifications substantielles apportées au projet seul le dernier avis rendu fait sens ;

Considérant que la dernière version des plans de l'occupation projetée fait figurer l'exclusion du périmètre de la cyclostrade (sous un liseré jaune dénommé *Cyclostrade* dans la légende des plans) , sollicitée au cadre 2 du formulaire de demande de permis, qui se développera entre le site dont objet et les voies ferrées ; que le permis d'urbanisme pour la dite Cyclostrade a été délivré ; que le permis d'urbanisation dont objet ne saurait remettre en cause les droits acquis au sens du Code par ledit permis d'urbanisme ;

Considérant que les conditions formulées par les instances citées plus avant sont liées au dossier initial ; que partie d'entre elles trouve réponse dans les modifications apportées ultérieurement au projet ; que pour le solde il est renvoyé à la motivation qui suit ;

Considérant que le dossier de demande de permis d'urbanisation a également été transmis à la Ville d'Ottignies-Louvain-la-Neuve, en date du 16/11/2022 ; que la Ville a estimé que ce dossier était incomplet concernant la demande d'ouverture et de modification de la voirie communale, ne lui permettant pas d'instruire cette demande ; qu'elle a sollicité des plans complémentaires au demandeur ; qu'en vue de répondre à cette demande de la Ville, diverses réunions ont eu lieu entre le demandeur et les services techniques de l'administration communale afin de permettre au demandeur de compléter ce volet de son dossier ;

Considérant que le demandeur a sollicité l'accord de dépôt de plans modificatifs le 20/06/2023 ;

Considérant que le demandeur a déposé auprès du Fonctionnaire délégué des plans complémentaires portant sur l'ouverture et la modification de la voirie communale, en date du 05/07/2023 ; que le Fonctionnaire délégué a accusé réception des dits plans modifiés en date du 03/10/2023 ;

Considérant que les plans modifiés ont été transmis, à la même date, au Collège communal en l'invitant à mettre en œuvre les mesures de publicité *ad hoc* et à solliciter l'avis de sa CCATM ;

Considérant que la demande de permis d'urbanisation ayant fait l'objet de l'accusé de réception du 03/10/2023 portait sur une superficie d'environ 10 Ha et avait pour objet la création d'un nouveau quartier de ville à proximité immédiate de la gare d'Ottignies ; que cette demande portait plus précisément sur la création, au sein du périmètre défini par le demandeur, de 14 lots destinés à la construction de logements et/ou commerces, services ou équipements communautaires de 3 lots destinés à la construction d'équipements techniques et de 5 lots destinés à l'aménagement paysager de stationnements à l'air libre qui, en fonction de l'évolution des habitudes de mobilité, pourraient, partiellement ou totalement, être réaffectés en zone de parc ou en zones de stationnement pour vélos ;

Considérant que le projet dont objet s'écartait du contenu à valeur indicative du Règlement Communal d'Urbanisme devenu Guide Communal d'Urbanisme, ci-après respectivement dénommés RCU et GCU, (plus précisément à l'aire 1.11) applicables au bien en ce qui concerne :

- 1) l'occupation de la parcelle par des surfaces construites et/ou aménagées en surfaces minéralisées qui ne peut dépasser 50% lorsque la parcelle a une superficie de plus de 200 m². En l'espèce, les lots C, G et L s'écartent de ce prescrit avec une occupation de parcelle respectivement de 62%, 59% et 59% ;
- 2) la règle de stationnement de 1 emplacement/100 m² de commerces et 1 emplacement par 50 m² de bureaux, activités de professions libérales ou d'entreprises de services intellectuels, en prévoyant, à la place, 1 emplacement par 25 m² de commerce ou 40 m² de bureaux ;

Considérant que ces écarts étaient identifiés et dûment justifiés dans la demande de permis d'urbanisation ; que les modifications apportées ultérieurement au projet ont réduit ce nombre d'écart ;

Considérant que l'analyse du respect des conditions visées à l'article D.IV.5 du Code est posée plus après dans la présente décision ;

Considérant que la version de la demande de permis d'urbanisation ayant fait l'objet d'un accusé de réception le 03/10/2023 a été soumise à l'avis de la CCATM et à une enquête publique unique en vertu des articles D.IV.41 et D.VIII.13 du Code qui s'est tenue du 15/11/2023 au 15/12/2023 ; que, dans le cadre de cette enquête publique, une réunion de présentation au public s'est tenue en date du 22/11/2023 ;

Considérant qu'en date du 20/11/2023 la CCATM a émis un avis défavorable sur la demande de permis d'urbanisation telle que conçue à cette date ;

Considérant que l'enquête publique a donné lieu, selon la délibération du Collège communal du 28/12/2023, à 54 réclamations ou observations ; que ces réclamations et leurs synthèses ont été transmises auprès du Fonctionnaire délégué le 02/08/2024 ; que je me rallie à cette synthèse et la fait mienne ;

Considérant que, dans le cadre de cette enquête publique unique, plus de 25 personnes ont introduit individuellement des réclamations et observations ; que la tenue d'une réunion de concertation était, par conséquent, requise conformément au prescrit de l'article 25 du Décret Voirie ; que cette réunion s'est déroulée, conformément à ce même article, en date du 30/01/2024 ;

Considérant que les thématiques discutées à l'occasion de cette réunion ont essentiellement portées sur les éléments suivants :

- Gabarit du projet ;
- Respect du référentiel quartier durable auquel renvoie le GCU ;
- Qualité de l'étude d'incidences du projet ;
- Mobilité et stationnement ;
- Gestion des eaux ;

Considérant que le projet modifié a été soumis à de nouvelles mesures de publicité ultérieurement ; que pour les observations qui ne trouvent pas réponses dans l'EIE et ses compléments corolaires ou dans les modifications apportées au projet il est renvoyé à la motivation qui suit ;

Considérant que, par un arrêt n° 257.788 du 06/11/2023, le Conseil d'Etat a annulé la décision du 16/05/2019 par laquelle le Collège communal d'Ottignies-Louvain-la-Neuve a octroyé un permis d'urbanisme groupé introduit par la SA BPI Samaya auprès de la Ville d'Ottignies-Louvain-la-Neuve, en date du 26/04/2016 et ayant pour objet la construction d'un ensemble d'immeubles résidentiels comprenant 67 logements et un centre médical, avec création de voirie et aménagement d'un espace vert public, sur un bien sis avenue Albert Ier à Ottignies-Louvain-la-Neuve (Limelette) ; que ce permis d'urbanisme groupé annulé portait sur la partie nord du site Samaya ;

Considérant cependant que, par une décision du 21/11/2017, le Conseil communal de la Ville d'Ottignies-Louvain-la-Neuve avait accordé l'ouverture des voiries communales sollicitée dans le cadre de la demande de permis d'urbanisme groupé susmentionnée ; qu'un recours avait été introduit devant le Gouvernement wallon contre ladite décision du Conseil communal ; que le Gouvernement n'a pas adopté de décision expresse quant à ce recours ; que par l'effet du Décret Voirie, la délibération du Conseil communal du 21/11/2017 a été confirmée ; qu'un recours a été introduit devant le Conseil d'Etat ; que ce dernier, par son arrêt 247.447 du 23/04/2020 a déclaré ce recours irrecevable ; qu'en conséquence la décision du 21/11/2017 d'ouverture des voiries, telle que confirmée par l'effet du Décret Voirie, est définitive ;

Considérant que pour tenir compte de l'arrêt d'annulation n° 257.788 du 06/11/2023 et pour répondre à diverses observations exprimées lors que l'enquête publique sur la demande de permis d'urbanisation, le demandeur a sollicité, le 26/01/2024, auprès du Fonctionnaire délégué, l'autorisation d'introduire des plans modificatifs et un complément corolaire à l'EIE en vue d'étendre le périmètre de la demande de permis d'urbanisation au solde du terrain, de sorte que la demande porte sur l'ensemble du site Samaya (Nord et Sud) ; que l'autorisation de dépôt a été délivrée par le Fonctionnaire délégué le 02/02/2024 ;

Considérant que dans l'attente du dépôt des plans modifiés, la procédure a été poursuivie ; que le Conseil communal de la Ville d'Ottignies-Louvain-la-Neuve, en séance du 20/02/2024, a décidé :

[...] 1. *D'approuver l'ouverture des voiries et la cession des espaces publics proposées dans le cadre de la demande de permis d'urbanisation introduite par la SA SAMAYA DEVELOPPEMENT, [...]*

2. *D'approuver le plan n°024 intitulé "Procès-verbal d'ouverture de voirie", [...] établi en date du 26 février 2023 par le géomètre Benoît SOETE, [...] représentant les voiries et les espaces publics à créer et à céder à la Ville [...]* ;

Considérant que cette délibération a fait l'objet d'un affichage le 14/03/2024, d'une durée de 15 jours ;

Considérant qu'un recours a été introduit devant le Gouvernement wallon contre la décision du Conseil communal du 20/02/2024 approuvant l'ouverture et la modification des voiries communales ;

Considérant que, par une décision du 04/06/2024, le Gouvernement wallon a approuvé la *demande de création et modification de voiries communales, telle qu'identifiée sur le plan intitulé «PROCES-VERBAL D'OUVERTURE DE VOIRIE (...)*», dressé en date du 06/02/2023, par Monsieur Benoit SOETE, Géomètre-expert, numéroté « 024 » ;

Considérant que la décision du Gouvernement wallon du 04/06/2024 approuvant l'ouverture et la modification des voiries communales été notifiée, par envoi postal recommandé, au demandeur, le 05/06/2024 ; que cette délibération a également fait l'objet d'un affichage d'une durée de 15 jours ;

Considérant que la décision du Gouvernement wallon du 04/06/2024 n'a fait l'objet d'aucun recours devant le Conseil d'Etat ; que, partant, cette décision d'ouverture des voiries communale est définitive ;

Considérant que par cette décision le Gouvernement apporte une série de réponses aux observations réceptionnées en ce qui concerne la voirie au sens du Décret du 06/02/2014 mais aussi à celles relatives à l'organisation de l'enquête publique ; que je me rallie à cette motivation et la fait mienne ;

Considérant que comme le souligne le Ministre dans sa décision *cette demande va indubitablement permettre d'améliorer le réseau viaire à son échelle, le rendre cohérent au maillage existant auquel il est indéniablement lié et surtout de pouvoir l'inscrire dans le contexte urbain au sein duquel il s'implante ; quand en outre elle est justifiée en regard des compétences dévolues à la commune en matière de propreté, de salubrité, de sûreté, de tranquillité, de convivialité et de commodité de passage dans les espaces publics ;*

Considérant que le Collège communal d'Ottignies-Louvain-la-Neuve a émis, en date du 25/07/2024, un avis défavorable sur la demande de permis d'urbanisation ;

Considérant que le demandeur a déposé auprès du Fonctionnaire délégué, le 07/10/2024, des plans modificatifs et un complément corolaire à l'EIE établi par le bureau agréé Aries, conformément à l'article D.IV.42 du Code ; que la demande de permis d'urbanisation modifiée porte sur un périmètre agrandi et comporte plusieurs évolutions du projet d'urbanisation par rapport à la demande initiale ;

Considérant que la demande complète de permis d'urbanisation modifiée a fait l'objet, en application de l'article D. IV.43, al. 1^{er}, du Code, d'un accusé de réception par le Fonctionnaire délégué, envoyé en date du 08/10/2024 ;

Considérant que la demande de permis d'urbanisation modifiée a pour objet l'urbanisation de l'ancien site Benelmat, sur les parcelles sises à 1342 Ottignies-Louvain-la-Neuve (Limelette), avenue de Masaya, avenue Albert 1er, cadastrées ou l'ayant été 3ème division, section B, parcelles n^{os} 342 D2 et 359/02 X15, 365A et 177S dont partie faisant initialement l'objet du permis d'urbanisme groupé du 16/05/2019 annulé par le Conseil d'Etat ;

Considérant que la demande de permis d'urbanisation modifiée, portait sur une superficie d'environ 12 Ha et avait toujours pour objet principal la création d'un nouveau quartier de ville à proximité immédiate de la gare d'Ottignies ; que, plus précisément, la demande modifiée de permis d'urbanisation élargie à l'ensemble du site Samaya portait sur la création, au sein du périmètre défini pour la demande, de 17 lots destinés à la construction de logements et/ou commerces, services ou équipements communautaires, de 4 lots destinés à la construction d'équipements techniques et de 5 lots destinés à l'aménagement paysager de stationnements à l'air libre qui, en fonction de l'évolution

des habitudes de mobilité, pourraient, partiellement ou totalement, être réaffectés en zone de parc ou en zones de stationnement pour vélos ;

Considérant que la demande de permis d'urbanisation portait en réalité sur 41 lots, puisqu'il faut adjoindre aux lots susmentionnés les lots permettant l'acquisition par les propriétaires riverains du talus ; que l'augmentation du nombre de lots destinés à la construction de bâtiments, de 14 à 17 découle de l'extension du périmètre initial de la demande afin d'inclure celui de la demande de permis d'urbanisme groupé ayant été annulé par le Conseil d'Etat dans son arrêt du 06/11/2023, et qui comprenait trois immeubles ; que, de même, l'augmentation d'une unité le nombre de lots destinés respectivement aux équipements techniques et aux zones de stationnement à l'air libre, provenait elle aussi de cet agrandissement du périmètre de la demande permis d'urbanisation pour inclure celui du permis d'urbanisme groupé annulé par le Conseil d'Etat ;

Considérant que l'article D.IV.42 du Code, tel qu'applicable à la demande de permis d'urbanisation, ne limite ni le nombre de modifications possibles de la demande de permis, ni le type et l'ampleur des modifications y apportées ; que l'extension du périmètre de la demande de permis d'urbanisation n'est pas exclue des modifications pouvant être apportées au dossier de demande de permis d'urbanisation ;

Considérant, à cet égard, que l'organisation d'une nouvelle réunion d'information préalable au sens de l'article D.29-5 du Code de l'environnement n'était pas requise puisque, conformément à la jurisprudence du Conseil d'Etat, l'écoulement du temps entre la tenue de la réunion d'information préalable et l'examen de la dernière version de la demande de permis d'urbanisation est sans incidence ; que l'extension du périmètre de la demande de permis d'urbanisation permet, au surplus, d'avoir une vision globale de l'urbanisation du site du projet ;

Considérant que le complément corolaire à l'EIE met, plus particulièrement, en exergue que les principales modifications apportées au projet initial sont :

- *Élargissement du périmètre de la demande de permis à l'intégralité du site, intégrant, de la sorte, l'ancien périmètre de la demande de Permis d'Urbanisme Samaya Nord,*
- *Réalisation d'une nouvelle nomenclature des lots,*
- *Création d'une barrière paysagère en crête de talus afin de préserver l'intimité des jardins des maisons du Fond de Bandry,*
- *Diminution du nombre de niveaux du «bâtiment repère», de R+15 à R+10, et augmentation du nombre de niveaux du bâtiment à front de place, de R+5 à R+6,*
- *Nouveau positionnement du «bâtiment repère» au sein du lot «O» afin de réduire son impact visuel depuis les habitations du Fond de Bandry,*
- *Suppression des niveaux R+1 des lots E et G (selon la nouvelle nomenclature), anciennement lots B et D,*
- *Construction de nouvelles «zones de parc» entre les lots G, I, K et N,*
- *Création d'une nouvelle «zone destinée potentiellement à l'implantation en rez-de-chaussée de logements de type unifamilial»,*
- *Création d'une «zone de parking linéaire»,*
- *Création d'une zone de «plan d'eau»,*
- *Création d'une zone linéaire dite «zone éventuelle de réservation pour corridor cyclable» afin de permettre la réalisation du projet de cyclostrade de la Dyle,*
- *Création d'une zone dite «zone affectée à l'implantation d'équipements techniques divers»,*
- *Adaptations de taux d'imperméabilisation par lot en vue de se conformer aux prescriptions du GCU,*
- *Modification des ratios de nombre d'emplacements par fonctions/ programmes en vue, également, de se conformer aux prescriptions du GCU,*
- *Reformulation des prescriptions littérales relatives aux «objectifs d'aménagement ;*

Considérant que le projet modifié valorise les modes doux de déplacement par la création d'une dorsale verte qui traverse et dessert l'ensemble des lots construits, ponctuée par une place centrale, des équipements locaux et un parc public, et ce conformément aux plans d'ouverture de voirie respectivement approuvé par le Conseil communal du 21/11/2017 et du 20/02/2024 (confirmé par le Gouvernement wallon par sa décision du 04/06/2024) ; que le projet modifié s'inscrit pleinement dans ces décisions d'ouverture et de modification des voiries communales qu'il respecte ;

Considérant, par ailleurs, que le plan modifié intègre l'emprise de la cyclostrade en bordure de site telle que représentée dans la demande de permis d'urbanisme introduite par la Province du Brabant wallon et ayant fait l'objet d'une décision d'octroi portant la référence F0610/25121/UDF/2024/8/2367597, en date du 23/09/2024 par le Fonctionnaire délégué ;

Considérant que le projet modifié conserve également le projet de voirie automobile volontairement travaillée comme secondaire, destinée à desservir les parkings liés aux logements à construire, aux commerces ou services et les stationnements à l'air libre ;

Considérant que le projet modifié prévoit aussi l'aménagement de petites zones supplémentaires de parc en bordure de l'axe central de circulation ou des voiries, régulièrement réparties entre les parties bâtissables des lots, mais inscrites au sein de ces lots ;

Considérant que les objectifs du permis d'urbanisation reformulés et définis dans le rapport urbanistique de la demande de permis d'urbanisation modifiée déposée en octobre 2024 étaient exprimés comme suit :

1. *Capitaliser sur la proximité du pôle multimodal de la gare tout en prenant en compte et en atténuant les effets du changement climatique.*
2. *Favoriser une complémentarité des fonctions sociales et générationnelles offertes sur le site.*
3. *Favoriser des projets valorisant le développement d'un nouveau paysage végétal, à l'échelle du site.*
4. *Préserver par la plantation d'une barrière paysagère l'intimité des jardins et logements du Fond de Bandry.*
5. *Développer de nouvelles formes urbaines créatives renforçant l'attractivité du site.*
6. *Développer des ensembles résidentiels, séparés par des poches d'espaces verts.*
7. *Éviter et décourager l'usage individuel de l'automobile pour les déplacements au sein du quartier, mais aussi vers le centre urbain proche.*
8. *Optimiser les emplacements de stationnement de façon mutualisée.*
9. *Développer un réseau viaire autonome pour les modes doux.*
10. *Assurer une bonne gestion des eaux de pluie, de préférence au sein même du périmètre du quartier.*
11. *À l'échelle de chaque projet, intégrer des dispositifs d'aménagement sur bâtiments et sols favorisant le développement de la biodiversité.*

Considérant que la demande de permis d'urbanisation modifiée entendait, tout en conservant des constructions principalement destinées à l'habitation, promouvoir davantage la mixité des fonctions au sein du nouveau quartier qu'elle ambitionne, en définissant des affectations diversifiées selon les lots et en permettant, le cas échéant, une pluralité d'affectations au sein de plusieurs lots ;

Considérant que la demande de permis d'urbanisation modifiée ne comportait plus qu'un seul écart au contenu à valeur indicative de l'aire 1.11 du RCU devenu GCU ; que cet écart porte sur l'occupation de la parcelle par des surfaces construites et/ou aménagées en surfaces minéralisées dépassant 50% lorsque la parcelle a une superficie de plus de 200 m² ; que seul le nouveau lot O était concerné par cette demande d'écart, avec une occupation minéralisée de la parcelle pouvant atteindre maximum 70% de la surface de ce lot ;

Considérant que cet écart était identifié et dûment justifié dans la demande de permis d'urbanisation ; que l'analyse du respect des conditions visées à l'article D.IV.5 du Code est posée plus après dans la présente décision ;

Considérant que comme mentionné plus avant, l'autorité compétente se doit d'être raisonnable et diligente ; qu'à cet effet il convient qu'elle prenne en compte les avis circonstanciés des services et commissions qu'elle a elle-même décidé de consulter et ce même si ces avis sont rendus hors délais ou par un mode de transmission ne permettant pas de donner date certaine à cet avis ;

Considérant que les instances suivantes ont été consultées, sur le projet modifié, en date du 08/10/2024 :

- Le Collège communal de la Ville de Wavre ; que son avis notifié le 21/01/2025 (trois mois après la notification de la demande d'avis) est défavorable ;
- L'AWAP – Direction opérationnelle Zone Centre ; qu'aucun avis n'a été rendu lors de cette consultation ; qu'il est donc réputé favorable par défaut ;
- Le Service Public de Wallonie – Mobilité et Infrastructures – Département des Routes du Hainaut et du Brabant wallon – Direction des Routes du Brabant wallon : que son avis daté du 12/11/2024 est défavorable ;
- Le Service Public de Wallonie – Mobilité et Infrastructures – Département des infrastructures locales - Direction des Déplacements Doux et de la Sécurité des Aménagements de Voiries – Cellule RAVEl : que dans son avis du 07/11/2024 cette Cellule fait différentes observations sur la lisibilité des voiries, sur des aménagements routiers et la praticabilité des voiries, sur les accès à la cyclostrade et sur la gestion du carrefour entre la sortie Nord et l'Avenue Albert Ier ; que cette Cellule demande également de préciser les statuts et la signalisation qui doit être placée ;
- Le Service Public de Wallonie – Agriculture Ressources Naturelles Environnement – Département du Sol et des Déchets – Direction de l'assainissement des sols : qu'aucun avis n'a été rendu lors de cette consultation ; qu'il est donc réputé favorable par défaut ;
- Le Service Public de Wallonie – Agriculture Ressources Naturelles Environnement – Département du Développement, de la Ruralité, des Cours d'Eau et du Bien-être Animal – Direction du Développement rural – Cellule GISER : que son avis du 29/10/2024 est favorable en ce que le projet n'est pas soumis à un risque naturel majeur d'inondation par ruissellement ;
- L'Intercommunale du Brabant Wallon – INBW – Service Assainissement & Investissements ; que dans son avis du daté du 07/11/2024 elle maintient la position précédemment émise : *favorable concernant la gestion des eaux usées et favorable conditionnel concernant la gestion des eaux pluviales* ; que cette condition porte toujours sur la prise en compte de certaines recommandations plus spécifiques de l'EIE ;
- La S.A. Société Nationale des Chemins de fer Belges (S.N.C.B.) – District Sud : que son avis daté du 25/11/2024 est négatif ;
- La S.A. INFRABEL – Asset Management – Area South-East (Liège) : que son avis notifié le 13/11/2024 est favorable conditionnel ;
- Le Conseil Economique, Social et Environnemental de la Wallonie (CESE Wallonie) – Pôle Environnement : que son avis du 29/10/2024 est favorable sur l'opportunité du projet et renvoie à son précédent avis favorable moyennant la prise en compte de certaines recommandations plus spécifiques de l'EIE ;
- La Zone de secours du Brabant wallon ; que son avis rendu en date du 22/01/2024 (trois mois après la notification de la demande d'avis) est défavorable ;
- La Province du Brabant wallon ; qu'aucun avis n'a été rendu lors de cette consultation ; qu'il est donc réputé favorable par défaut ;

Considérant que comme déjà mentionné plus avant, un permis d'urbanisation n'a pas pour fonction de déterminer le statut ou la signalisation d'une voirie ; que la Cellule RAVeL a revu son avis à la suite de la modification ultérieure du projet ;

Considérant que la S.A. Société Nationale des Chemins de fer Belges (S.N.C.B.) – District Sud a réitéré son avis négatif lors des mesures de publicité ultérieures ; qu'une réponse aux éléments soulevés dans cet avis est développée plus après dans la présente décision ;

Considérant que le Collège communal de la Ville de Wavre et la Direction des Routes du Brabant wallon ont ultérieurement revu leur avis ; qu'une réponse aux éléments soulevés dans ces avis amendés est développée plus après dans la présente décision ;

Considérant qu'une réponse aux éléments soulevés par la S.A. INFRABEL – Asset Management – Area South-East (Liège) dans son avis est développée plus après dans la présente décision ;

Considérant que l'avis de la Zone de secours a été sollicité sur la version postérieure du projet ; qu'au regard des modifications substantielles apportées au projet seul le dernier avis rendu fait sens ;

Considérant que les conditions formulées par les instances mentionnées plus avant sont liées à la première modification du projet ; que partie d'entre elles trouve réponse dans la modification apportée ultérieurement au projet ; que pour le solde il est renvoyé à la motivation qui suit ;

Considérant que le dossier de demande de permis d'urbanisation a également été transmis à la Ville d'Ottignies–Louvain-la-Neuve, en date du 08/10/2024 pour avis ;

Considérant que la demande de permis d'urbanisation modifiée a été soumise à une enquête publique qui s'est tenue du 25/10/2024 au 25/11/2024 ; que, dans le cadre de cette enquête publique, une réunion de présentation au public s'est tenue en date du 12/11/2024 ;

Considérant qu'en date du 04/11/2024 la CCATM a émis un avis défavorable sur la demande de permis d'urbanisation telle que conçue à cette date ;

Considérant que l'enquête publique a donné lieu, selon le PV de clôture d'enquête daté du 03/12/2024, à 373 courriers ou courriels de réclamations/observations transmises à la Ville pendant la durée de l'enquête publique, et 14 supplémentaires envoyées et réceptionnées, par la Ville, hors délais ; que je me rallie à la synthèse produite par la Ville et la fait mienne ;

Considérant que l'erreur dans les représentations du complément corolaire à l'EIE déposé en 2024, et pointée lors de l'enquête publique qui s'est tenue du 25/10/2024 au 25/11/2024, a été corrigée et expliquée dans le complément corolaire déposé en février 2025 ;

Considérant que le projet modifié a été soumis à de nouvelles mesures de publicité ultérieurement ; que pour les observations qui ne trouvent pas réponses dans l'EIE et ses compléments corolaires ou dans les modifications apportées au projet il est renvoyé à la motivation qui suit ;

Considérant que le Collège communal d'Ottignies–Louvain-la-Neuve a émis, en date du 05/12/2024, un avis défavorable sur la demande de permis d'urbanisation modifiée ;

Considérant que, pour répondre aux objections exprimées lors que l'enquête publique sur la demande de permis d'urbanisation modifiée et pour tenir compte de l'avis des instances consultées, le demandeur a sollicité, le 11/12/2024, auprès du Fonctionnaire délégué, l'autorisation d'introduire des plans modificatifs et un complément corolaire à l'EIE ; que l'autorisation de dépôt a été délivrée par le Fonctionnaire délégué le 12/12/2024 ;

Considérant que le demandeur a déposé le 27/02/2025, auprès du Fonctionnaire délégué, des plans modificatifs et un complément corolaire à l'EIEE établi par le bureau d'études agréé Aries, conformément à l'article D.IV.42 du Code ;

Considérant que comme mentionné plus avant, l'article D.IV.42 du Code, tel qu'applicable à la demande de permis d'urbanisation, ne limite ni le nombre de modifications possibles de la demande de permis, ni le type et l'ampleur des modifications y apportées ;

Considérant que la demande complète de permis d'urbanisation modifiée a fait l'objet, en application de l'article D.IV.43, al. 1^{er}, du Code, d'un accusé de réception par le Fonctionnaire délégué, envoyé en date du 13/03/2025 ;

Considérant que comme déjà mentionné plus avant, l'organisation d'une nouvelle réunion d'information préalable au sens de l'article D.29-5 du Code de l'environnement n'était pas requise puisque, conformément à la jurisprudence du Conseil d'Etat, l'écoulement du temps entre la tenue de la réunion d'information préalable et l'examen de la dernière version de la demande de permis d'urbanisation est sans incidence ;

Considérant la demande de permis d'urbanisation telle que modifiée à ce jour a pour objet l'urbanisation de l'ancien site Benelmat, sur les parcelles sises à 1342 Ottignies-Louvain-la-Neuve (Limelette), avenue de Masaya, avenue Albert 1er, cadastrées ou l'ayant été 3ème division, section B, parcelles n°s 342 D2, 359/02 X15, 365A et 177S ;

Considérant que la demande de permis d'urbanisation modifiée, porte, toujours, sur une superficie d'environ 12 Ha et a toujours pour objet la création d'un nouveau quartier de ville à proximité immédiate de la gare d'Ottignies ; que, plus précisément, la demande de permis d'urbanisation telle que modifiée à ce jour porte sur la création de 17 lots destinés à la construction de logements et/ou commerces, services ou équipements communautaires, repris par une lettre de l'alphabet, de A à Q, 4 lots numérotés HT1 à HT4 destinés à la construction d'équipements techniques, de 5 lots numérotés de 1 à 5 destinés à l'aménagement paysager de stationnements à l'air libre et d'un lot complémentaire jouxtant la zone de parc et inscrit en zone de talus inaccessible (lot 6) ;

Considérant que la demande de permis d'urbanisation porte, plus particulièrement, sur :

- 17 lots bâtissables destinés à la construction de logements et/ou commerces, services ou équipements communautaires ;
- 4 lots destinés à la construction d'équipements techniques ;
- 5 lots destinés à des zones de parking réversible ;
- Des zones publiques ;
- Un axe de mobilité douce ;
- Une voirie carrossable ;
- Des zones de parc ;
- Des zones d'espace vert pour les modes actifs qui longent l'axe de mobilité douce ;
- Des parkings linéaires ;
- Des zones de de parking paysager ;
- Un plan d'eau situé au Nord du site ;
- Une zone de talus inaccessible située côté Bondry et Ancion ;
- Une barrière paysagère ;
- L'articulation avec la cyclostrade qui borde le bien ;

Considérant que le projet modifié maintient la valorisation des modes doux de déplacement par la création d'une dorsale verte qui traverse et dessert l'ensemble des lots construits, ponctuée par une place centrale, des équipements locaux et un parc public, et ce conformément aux plans d'ouverture de voirie respectivement approuvés par le Conseil communal du 21/11/2017 et du 20/02/2024 (confirmé par le Gouvernement wallon par sa décision du 04/06/2024) ; que le projet modifié s'inscrit pleinement dans ces décisions d'ouverture et de modification des voiries communales qu'il respecte ;

Considérant que le plan modifié mentionne toujours l'emprise de la cyclostrade en bordure de site telle que représentée dans la demande de permis d'urbanisme introduite par la Province du Brabant wallon et ayant fait l'objet d'une décision d'octroi portant la référence F0610/25121/UDF/2024/8/2367597, en date du 23/09/2024 par le Fonctionnaire délégué ;

Considérant que la demande de permis d'urbanisation modifiée, déposée le 17/02/2025, et qui fait l'objet de l'examen qui suit tend à réaffecter la totalité de l'ancien site de Benelmat qui était, de longue date, inexploité et qui constitue une friche ;

Considérant que la demande vise à créer, à la place de ce site déjà largement imperméabilisé (*confer* les planches 11.7 – Plan d’occupation actuelle de la parcelle) et ce malgré les démolitions déjà réalisées, un nouveau quartier durable composant avec la déclivité du terrain, comportant une diversité de typologies de logements et une mixité de fonctions, complémentaires à l’habitat ; que, pour ce faire, le plan d’occupation projeté et le schéma des objectifs d’aménagement du territoire et d’urbanisme inscrivent l’urbanisation du quartier en plusieurs lots et définissant un nouveau parcellaire (*confer* le plan du futur parcellaire indicatif) ;

Considérant que le site du projet se situe au nord de la commune d’Ottignies-Louvain-la-Neuve, dans l’entité de Limelette, le long de la route N239, axe structurant qui relie Ottignies à Limelette-Limal-Bierges et à Wavre ; que le site du projet est situé entre trois axes importants qui conditionnent fortement l’ambiance urbaine et les alentours, à savoir : le chemin de fer, la chaussée Albert 1er (N239) et la nationale N238 ; que cette nationale relie Louvain-la-Neuve à Wavre et joue un rôle de connecteur au niveau d’Ottignies mais également au niveau régional ;

Considérant qu’à l’échelle locale, le site du projet se trouve à l’interface entre le chemin de fer et des zones résidentielles :

- À l’ouest, le chemin de fer constitue une importante barrière urbaine, il s’agit d’une ligne ferroviaire majeure en Brabant Wallon ; que la gare d’Ottignies voit passer des trains de grandes lignes (Luxembourg, Bruxelles-Midi, Charleroi ou Louvain), tout comme des omnibus régionaux ou des trains touristiques desservant Walibi ;
- À l’est, à l’ouest et au sud le lotissement en clos du Fond de Bondry, le quartier Ancion, le quartier Congo ou encore Bourgaux ;

Considérant que ce nouveau quartier, qui s’inscrit à proximité directe de la gare d’Ottignies (250 m), se développe autour d’une nouvelle voirie traversante, articulée comme un axe de mobilité douce et paysager, ainsi que d’espaces verts et d’une place centrale destinée à dynamiser ce quartier ; que le projet tend également à permettre d’optimiser la gestion du talus séparant les quartiers Bondry et Ancion du site en permettant aussi une végétalisation et une arborisation du site ;

Considérant que le projet permet la valorisation d’un ancien site industriel par le développement d’un nouveau quartier de la ville en assurant une déminéralisation du sol et une gestion principalement *in situ* des eaux de pluie ; que sur ce point plus spécifique le dossier comporte une note sur la gestion des eaux établie par le bureau Sweco à laquelle il peut être renvoyée (*confer* annexe 11.18.6) ;

Considérant que d’une manière générale il convient de privilégier la reconstruction de la ville sur la ville, la valorisation des terrains sous-occupés, l’assainissement des anciennes friches industrielles, afin de préserver les zones non artificialisées, et singulièrement les terres agricoles, de limiter l’étalement urbain et l’imperméabilisation des sols ; que le projet rencontre parfaitement ces exigences ;

Considérant que le complément corolaire à l’EIE met, plus particulièrement, en exergue que les modifications du projet sont :

- *Diminution du nombre de logements maximum autorisés sur le site,*
- *Modification du programme (affectations autorisées par lot),*
- *Suppression des gabarits «en escalier»,*
- *Création de zones destinées à l’implantation de maisons unifamiliales,*
- *Intégration de l’emprise de la cyclostrade dans les plans suite au permis d’urbanisme délivré par la fonctionnaire déléguée à la Province du Brabant wallon, en date du 23 septembre 2024,*
- *Suppression des lots divisant le talus Est,*
- *Modification de l’implantation des zones de bâtisse,*
- *Réduction des gabarits,*
- *Réduction des surfaces hors-sol et des emprises au sol,*
- *Uniformisation de la hauteur des niveaux de plancher à plancher,*

- Adaptations de l'axe bidirectionnel à destination des modes actifs : revêtement, marquage, largeur, connexions,
- Création d'un accès supplémentaire à la cyclostrade, soit 4 accès depuis le site,
- Adaptation des infrastructures cyclables du tronçon nord de la voirie,
- Modification locale des largeurs de la voirie carrossable,
- Réduction de la boucle de retournement au profit de l'agrandissement de l'espace vert public central,
- Réorganisation de l'offre en stationnement automobile et vélo en voirie et pour les logements collectifs,
- Augmentation de la verdurisation et des espaces de rencontre de la dorsale cyclo-piétonne,
- Modifications et précisions du cahier des indications concernant certaines zones : zone commune d'accès, zone destinée à l'implantation de maisons unifamiliales, zone de talus inaccessible, zones d'accès publics, zone de réservation pour la cyclostrade régionale,
- Augmentation des volumes des citernes de valorisation au nord du site et réduction des surfaces imperméables,
- Nouveau dimensionnement des ouvrages de temporisation afin de répondre aux recommandations du Référentiel de Gestion Durable des Eaux Pluviales de 2023,
- Modification des emplacements des conteneurs enterrés ;

Considérant que les objectifs du permis d'urbanisation reformulés et définis dans le rapport urbanistique (confer annexe 11.5, p.14) de la demande de permis d'urbanisation modifiée déposée le 27/02/2025 sont exprimés comme suit :

1. Capitaliser sur la proximité du pôle multimodal de la gare tout en prenant en compte et en atténuant les effets du changement climatique.
2. Encourager une complémentarité des fonctions sociales, économiques et générationnelles offertes sur le site de manière à favoriser la mixité.
3. Favoriser des projets valorisant le développement d'un nouveau paysage végétal, à l'échelle du site.
4. Préserver la plantation d'une barrière paysagère et la revalorisation paysagère du talus, l'intimité des jardins et des logements du Fond de Bondry et du Clos Marcel Ancion.
5. Développer de nouvelles formes urbaines créatives renforçant l'attractivité du site.
6. Créer des ensembles résidentiels de typologies variées, séparés par des poches d'espaces verts.
7. Éviter et décourager l'usage individuel de l'automobile pour les déplacements au sein du quartier, mais aussi vers le centre urbain proche.
8. Optimiser les emplacements de stationnement de façon mutualisée.
9. Développer un réseau viaire autonome pour les modes doux.
10. Assurer une bonne gestion des eaux de pluie, prioritairement au sein même du périmètre du quartier.
11. À l'échelle de chaque projet, intégrer des dispositifs d'aménagement sur bâtiments et sols favorisant le développement de la biodiversité ;

Considérant que ces objectifs ne peuvent être compromis ; que le cahier des indications possède une valeur indicative pouvant le cas échéant faire l'objet d'une demande d'écart en vertu de l'article D.IV.5 du Code ;

Considérant que la majeure partie du site, objet de la demande de permis d'urbanisation modifiée déposée en février 2025, est reprise en zone d'habitat, et pour une partie réduite en zone dit « blanche », au plan de secteur de Wavre-Jodoigne-Perwez approuvé par arrêté royal du 28/03/1979 et qui n'a pas cessé de produire ses effets ;

Considérant que l'article D.II.24 du Code fixe que :

La zone d'habitat est principalement destinée à la résidence.

Les activités d'artisanat, de service, de distribution, de recherche ou de petite industrie, les établissements socioculturels, les constructions et aménagements de services publics et d'équipements communautaires, les exploitations agricoles et les équipements touristiques ou récréatifs peuvent également y être autorisés pour autant qu'ils ne mettent pas en péril la destination principale de la zone et qu'ils soient compatibles avec le voisinage.

Cette zone doit aussi accueillir des espaces verts publics ;

Considérant que le point 4.3.1.2 du cahier des indications précise que l'affectation principale des lots A à Q est le logement, étant entendu que, pour certains de ces lots, d'autres affectations principales sont également possibles ;

Considérant que les lots B, C, D, E, G, I et K ont pour affectation principale unique le logement (prenant pour les lots E, G et I la forme de maisons unifamiliales) ;

Considérant qu'une partie du logement du lot N doit également prendre la forme de maisons unifamiliales ;

Considérant que les lots A, F, J et Q ont aussi, à côté du logement, pour affectation principale l'équipement ; que, pour les lots F et J, l'équipement potentiel s'établit au rez-de-chaussée mais peut s'étendre au sous-sol et au niveau +1 ; que pour le lot Q l'équipement potentiel s'établit au rez-de-chaussée mais peut s'étendre à tous les niveaux ;

Considérant qu'il convient par cette formulation de lire : pour s'étendre sur d'autres niveaux l'équipement doit au moins être présent au rez-de-chaussée ;

Considérant que le Collège communal propose que l'équipement soit limité à *l'intérêt public* pour les lots A, F et J ; qu'il peut être fait droit à cette demande ; que le cahier des indications sera adapté en conséquence ; qu'il convient à ce propos de préciser que l'intérêt public n'est pas limité aux équipements gérés par les pouvoirs publics ;

Considérant que les lots H et L ont, à côté du logement, pour affectation principale une affectation de bureaux ;

Considérant que le lot N a, à côté du logement, pour affectation principale le commerce ;

Considérant que les lots M, O et P présentent la particularité de pouvoir accueillir plus de deux affectations principales ; que le porteur de projet propose pour le lot M comme affectations principales : le logement, les bureaux, les logements collectifs, le commerce et l'équipement ; que le porteur de projet propose pour le lot O comme affectations principales : le logement, les bureaux, les logements collectifs, le commerce, les activités productives et l'équipement ; que le lot P a pour affectations principales : le logement, l'équipement et le commerce ;

Considérant que le Collège communal propose de remplacer pour les lots M et O les termes *logements collectifs* par les termes *logements communautaires* ; que le Collège communal propose de définir le logement communautaire comme étant : *ensemble composé d'une ou plusieurs pièces, non nécessairement occupé à titre de résidence habituelle et réservé en tout ou en partie à l'usage privatif et exclusif de plusieurs personnes qui partagent des locaux communs, qu'elles soient unies ou non par un lien familial. Dans les présentes indications, le logement communautaire n'est pas repris dans le calcul du nombre maximal de 680 logements à implanter dans le cadre du projet et de redéfinir le logement collectif comme étant : ensemble de logements regroupés au sein d'un même bâtiment et assurant un accès à un espace extérieur ou un jardin pour chacun d'entre eux ;*

Considérant qu'il peut être fait droit à cette demande sauf en ce qui concerne la définition du logement collectif qui doit être complétée comme suit afin d'éviter toute ambiguïté : *ensemble de logements regroupés au sein d'un même bâtiment avec un ou plusieurs accès commun et assurant un accès à un*

espace extérieur (terrasse, balcon, jardin privatif ou non, ...) pour chacun d'entre eux ; que le cahier des indications sera adapté en conséquence ;

Considérant que le lot O est également destiné à la construction, en sous-sol, d'un parking ; qu'en outre, sur ce lot, sera aménagée, en surface, une place publique qui articulera l'entrée de site avec le reste du projet ;

Considérant que sur le plan d'occupation projetée, figurent des liserés déterminant l'implémentation possible des commerces sous le libellé *Liseré commercial* et des équipements sous le libellé *Implantation possible d'équipements* ;

Considérant que les lots A à Q peuvent accueillir des affectations secondaires comme des équipements de services publics et communautaires, des bureaux, des activités de professions libérales ou d'entreprises de services intellectuels ; que pour ces affectations secondaires est prévu une superficie plancher de maximum 150 m² par lot et qu'elles soient situées au rez-de-chaussée des bâtiments autorisables ; que, ce faisant, ces affectations secondaires permettent notamment par leur taille réduite d'être compatibles avec l'affectation principale qu'est la résidence ;

Considérant que le Collège communal propose de supprimer l'indication suivante : *Les accès de toutes affectations secondaires sont séparés des zones d'accès sécurisées des logements* ; qu'il peut être fait droit à cette demande ; que le cahier des indications sera adapté en conséquence ;

Considérant que le Collège communal propose de supprimer l'indication suivante : *Infrastructures techniques : Dans certains cas, en fonction des besoins, la mise à disposition gratuite d'un local peut être exigée pour l'implantation de certains ouvrages techniques indispensables* ; qu'il peut être fait droit à cette demande ; que le cahier des indications sera adapté en conséquence ;

Considérant que le point 4.3.1.2 du cahier des indications fait figurer en ses alinéas 1^{er} et 2, que :

Les Permis d'Urbanisme à délivrer garantissent au total un minimum de 65% de superficie de logement à l'échelle du périmètre du Permis d'Urbanisation, à l'exclusion des logements collectifs. Les Permis d'Urbanisme à délivrer permettent au maximum la construction de 680 logements à l'échelle du périmètre du Permis d'Urbanisation, à l'exclusion des logements collectifs.

Les Permis d'Urbanisme à délivrer garantissent au total un minimum de 19% de superficie de fonctions autres que le logement (càd autre que les 680 logements dont question ci-dessus) à l'échelle du périmètre du Permis d'Urbanisation ;

Considérant qu'il ressort de ces éléments que le projet d'urbanisation vise principalement la construction de bâtiments destinés, en tout ou en partie, à l'habitation ; que l'affectation principale sollicitée, à l'échelle du périmètre de la demande de permis en terme de superficie, est le logement (et ses fonctions associées), en ce compris collectif, et donc la résidence au sens de l'article D.II.24 du Code ; que, partant, l'affectation principale de la zone est respectée ; que, pour l'affectation logement, l'article D.II.24 du Code ne pose aucune autre condition d'admissibilité ;

Considérant que le projet d'urbanisation permet également la construction et l'aménagement d'espaces publics ou collectifs (notamment des zones de parc et plan d'eau, une zone de talus inaccessibles, des zones d'espace public, zone d'espace vert pour modes actifs, une place publique), d'infrastructures techniques, ainsi que de bâtiments pouvant accueillir, en tout ou en partie, des fonctions complémentaires à l'habitat tels des bureaux, du commerce, des équipements d'intérêt collectif ou de service public et des activités productives ; que cette complémentarité est garantie tant par le plan de localisation que par le cahier des indications ;

Considérant que les autres affectations auxquelles peuvent être affectés les lots, à savoir les bureaux, les équipements et les commerces, sont des affectations autorisables au sein d'une zone d'habitat pour autant qu'elles respectent les deux conditions cumulatives distinctes qui sont de ne pas mettre en péril la destination principale de la zone et qu'elles soient compatibles avec le voisinage ;

Considérant que s'agissant de la première condition, compte tenu de la surface de la zone d'habitat sur l'entité et de la superficie du site, les affectations autres que le logement par leur emprise réduite, en termes de proportion, ne sont pas susceptibles de remettre en cause la destination principale de la zone d'habitat à l'échelle de l'entité et encore moins à l'échelle du plan de secteur pris dans globalité ;

Considérant que s'agissant de la condition de la compatibilité avec le voisinage, ce point a fait l'objet d'une attention particulière dans le cadre de l'élaboration du plan d'occupation projeté et du cahier des indications, que ce soit le voisinage des rails, le voisinage des voiries, le voisinage des logements déjà bâtis ou le voisinage futur entre les logements à créer et les nouvelles affectations autorisables dans le cadre de la mise en œuvre du permis d'urbanisation ; que la répartition spatiale, les liserés et les indications l'assurent cette comptabilité en limitant leur localisation, leur superficie et les activités pouvant s'y développer ;

Considérant que l'EIE et ses compléments corollaires décrivent à suffisance la compatibilité du projet avec le voisinage tel que décrit dans la présente décision ; que je fais miens les arguments développés dans ces documents ;

Considérant pour le surplus que la mixité d'un nouveau quartier de gare est conforme à la ligne de conduite inscrite dans le Schéma de Développement du Territoire, ci-après dénommé SDT, tel qu'en vigueur au moment du dépôt du permis mais aussi du SDT approuvé en 2024 ;

Considérant que la demande de permis d'urbanisation est, compte tenu de ce qui précède, conforme à la zone d'habitat telle que régie par l'article D.II.24 du Code ;

Considérant que, pour une partie réduite, la demande de permis porte sur une zone dite « blanche » au plan de secteur ; que les actes et travaux possibles dans cette zone non affectée rencontre les principes du bon aménagement des lieux dans la mesure où ces actes et travaux sont limités et liés à la réalisation, soit d'espaces verts, soit de jardins, soit des voiries, soit des zones de parking paysager ; qu'aucune emprise de bâtiments n'est prévue dans cette zone ; que ces actes et travaux participent de la réhabilitation du site en promouvant les espaces verts et l'amélioration de l'environnement au sens large ;

Considérant, quant à l'observation sur l'absence d'équipement prévu pour les nouveaux habitants, qu'il faut relever que le projet permet la réalisation d'équipements sur plusieurs lots, et notamment sur le lot Q situé à proximité de l'entrée du site ; que la détermination précise de ces équipements n'est pas figée par le permis d'urbanisation, ce qui permet et garantit une certaine souplesse ; qu'en fonction des besoins spécifiques, une école, une crèche pourront, par exemple et à titre non exhaustif, aisément s'implanter dans le périmètre du projet, ce qui profitera directement aux futurs habitants, mais également à la population résidant aux alentours ; que des équipements répondant aux besoins des nouveaux habitants pourront donc bien être implantés dans le quartier, comme du reste, des commerces ou encore des bureaux qui répondent, quant à eux, à la situation géographique du terrain à proximité de la gare ;

Considérant que la conservation de ce site comme zone industrialisée ou comme réserve foncière destinée à accueillir des activités de type industrielle en lien, le cas échéant, avec la gare n'est pas compatible avec les outils d'aménagement du territoire actuels, ni avec le bon aménagement des lieux ;

Considérant que, pour l'ensemble de ces motifs, la demande de permis d'urbanisation est conforme aux affectations du plan de secteur ;

Considérant qu'au Schéma de Développement Communal, le site est repris pour sa plus grande partie en affectation d'habitat à caractère urbain, en partie en surimpression dans un périmètre d'affinage à vocation d'activité économique mixite et pour une partie réduite le long des voies de chemin de fer en affectation d'infrastructures ferroviaires ;

Considérant que le chapitre 3 du SDC *La structure territoriale* précise que le site, objet de la demande figure dans un périmètre d'activité économique mixte à *vocation de services et bureaux* ; que le site Belnemat est, pour Limelette centre, spécifiquement visé ;

Considérant que la définition indique que, pour les zones à vocation de services et de bureaux, à *Limelette, ces localisations sont moins favorables à la résidence, en raison de la proximité immédiate avec le chemin de fer et par la configuration des lieux, mais elles sont par contre particulièrement bien situées par rapport à la gare. Le long des voies de chemin de fer, on favorisera l'implantation d'immeubles de bureaux. Le personnel pourra bénéficier de la proximité du centre urbain et participer à son animation. Ces zones favoriseront une mixité des fonctions* ;

Considérant que la recommandation relative à cette définition précise que ces zones sont idéalement situées pour accueillir des services et des immeubles de bureaux à proximité des centres urbains, bien desservis par les transports en commun. Le logement peut aussi y prendre place, et ce même dans des proportions majoritaires. On y trouvera également d'autres fonctions : commerces, équipements, artisanat et petite industrie (pour autant qu'elles ne doivent pas être isolées dans une zone prévue à cet effet pour des raisons de bon aménagement). Ces installations ne peuvent toutefois être autorisées que pour autant qu'elles soient compatibles avec le voisinage immédiat ;

Considérant que Le site est également repris en périmètre de réflexion d'ensemble (pré-opérationnel) MBH4 *Reconversion du site Benelmat et réaménagement de la gare d'Ottignies* bordé d'une trame verte et traversé par un aménagement cycliste *Wallonie cyclable actions sur leviers identifiés* ;

Considérant qu'un Schéma de développement communal ne peut modifier l'affectation réglementaire fixée par le plan de secteur ;

Considérant, en ce qui concerne la remarque selon laquelle le projet ne serait pas conforme au SDC en ce qui concerne la mobilité, qu'elle est dénuée de pertinence ; que le SDC n'impose pas comme préalable à la réalisation de nouvelles infrastructures destinées à la mobilité ; que l'identifiant MM05 se rapporte au *Viaduc Masaya* et à la *liaison Masaya* ; que ces deux éléments ne sont pas des prérequis au projet d'urbanisation et que ce dernier n'empêche pas leur réalisation ; que, par ailleurs, la liaison Cyclostrade a fait l'objet d'un permis d'urbanisme qui est pris en compte par le présent projet d'urbanisation ;

Considérant que le projet d'urbanisation s'inscrit dans l'objectif du Périmètre d'affinage à vocation d'activité économique mixte sur une zone d'habitat, que pour le site de Benelmat, il est précisé qu'il s'agit d'un périmètre d'activité économique mixte à vocation de services et bureaux ; que le SDC indique notamment que *Le long des voies de chemin de fer, on favorisera l'implantation d'immeubles de bureaux*, tout en précisant que dans ces zones *Le logement peut aussi y prendre place, et ce même dans des proportions majoritaires* ; qu'en l'espèce, l'affectation bureau est possible dans les lots à proximité des voies de chemin de fer, comme le logement ;

Considérant le site, objet de la demande de permis, est soumis à un GCU (anciennement RCU), dont la dernière version a été approuvée par arrêté du 05/06/2018 ;

Considérant qu'au GCU :

- une majorité du site est situé en aire de renouvellement urbain et de nouveaux quartiers (1.11) ;
- une partie limitée du site est situé en aire en dehors des centres (1.7) ;
- une partie résiduelle du site est situé dans la sous-aire différenciée, aire de talus et dégagement (2.4) ;

Considérant que le projet est conforme au GCU, sauf en ce qui concerne l'écart relevé ci-après, puisqu'il prévoit la création d'un nouveau quartier durable ; que, compte tenu de la description, faite du projet, force est de constater qu'il rencontre les objectifs poursuivis par le GCU quant à la création d'un nouveau quartier durable (*confer* annexe 11.18.1) ;

Considérant que l'article 6 de l'aire concernée prévoit, s'agissant de l'imperméabilisation des sols, que *L'occupation de la parcelle par des surfaces construites et/ou aménagées en surfaces minéralisées (ex. parkings, terrasses réalisées en pavés, dalles, planchers, revêtements coulés hydrocarbonés, béton, dolomie, gravier, etc.) ne peut pas dépasser : [...] 50 % lorsque la parcelle a une superficie supérieure à 200 m² ;*

Considérant que la *parcelle* est définie par le GCU comme la *pièce de terrain d'étendue variable qui constitue l'unité cadastrale. La parcelle représente tout ou partie de la propriété foncière ;*

Considérant que le projet, objet de la demande de permis d'urbanisation, respecte le pourcentage imposé à l'échelle de l'ensemble du site en tenant compte de l'exclusion de la zone dédiée à l'aménagement de la cyclostrade, et plus particulièrement à l'échelle de chacun des lots, à l'exception du lot O ; que pris isolément, le lot O présente un taux d'imperméabilisation de 70 %, soit un taux supérieur à la limite de 50% fixée par le GCU ;

Considérant que, compte tenu, de ce que la parcelle peut, eu égard à la définition du GCU, s'entendre d'une partie de la propriété foncière et donc d'un lot pris individuellement, le demandeur a sollicité, conformément à l'article D.IV.5, du Code, un écart pour ce lot à la prescription concernée du GCU, et ce bien que la demande respecte, sur le périmètre global du site et donc de la propriété foncière, l'exigence formulée par ladite prescription ;

Considérant qu'en application de l'article D.IV.5 du Code, *un permis [...] peut s'écarter [...] du contenu à valeur indicative d'un guide [...] moyennant une motivation démontrant que le projet :*

1° ne compromet pas les objectifs de développement territorial, d'aménagement du territoire ou d'urbanisme contenus dans le schéma, la carte d'affectation des sols, le guide ou le permis d'urbanisation ;

2° contribue à la protection, à la gestion ou à l'aménagement des paysages bâtis ou non bâtis ;

Considérant qu'en l'espèce, s'agissant de la première condition de l'article D.IV.5 du Code il doit être relevé que le GCU se fixe comme objectifs généraux *D'envisager le développement harmonieux de la Ville [...] en :*

1) Renforçant les 2 centres urbains et les noyaux villageois existants, en concentrant principalement pour Ottignies le développement urbanistique et l'attractivité du territoire pour les nouveaux projets de création de logements et d'emplois dans la vallée de la Dyle entre la Porte de l'Europe et la gare de Mousty ;

2) Relevant le défi d'une densification progressive de l'habitat ancien près des lieux de centralité et des infrastructures de transport en commun dans le respect du contexte urbanistique local ;

3) Favorisant les formes d'habitat permettant de réduire l'empreinte écologique du bâti et des fonctions, à la fois par des options fortes en matière de programmation dans le cadre de l'aménagement du territoire, mais aussi dans la mise en place de schémas urbanistiques et de recommandations architecturales permettant la réduction drastique des consommations énergétiques tant pour les déplacements que pour le chauffage ;

4) Veillant au maintien, voire au renforcement, de l'intérêt paysager des parties du territoire communal reconnues sur ce point, y compris lors de la poursuite de l'urbanisation des zones urbanisables, en veillant à la prise en compte des vues lointaines sur les projets d'importance et à l'intégration de ces projets, tant dans leur environnement bâti et non bâti que dans le paysage naturel lointain, en apportant un soin particulier aux teintes des matériaux et aux aménagements végétaux et non végétaux des abords ;

5) Préparant la reconversion des sites d'activités industrielles anciennes dans la vallée de la Dyle, en veillant à y maintenir des activités économiques et artisanales, mais dont l'emprise devra rester compatible avec le développement d'un habitat relativement dense dans la vallée, tant en matière de consommation de territoire qu'en matière de mobilité, d'accessibilité et de pollution ;

Considérant que l'aire de renouvellement urbain et de nouveaux quartiers durables (aire 1.11), dans laquelle s'inscrit le présent projet, cherche, quant à elle, plus précisément, à *s'inscrire de manière ambitieuse dans une série d'objectifs qui touchent à la fois à la qualité écologique de son périmètre, de son maillage social et sa soutenabilité économique. Les projets d'aménagements de ces zones situées, dans le centre d'Ottignies, sur des terrains affectés autrefois à l'industrie ou à l'activité économique, et, au Nord de Louvain-la-Neuve, sur des terrains récemment ouverts à une urbanisation nouvelle relativement dense, devront intégrer des objectifs de développement durable et de réduction de l'empreinte écologique du projet. Ces objectifs s'appliquent à l'ensemble du quartier : espaces publics et espaces privés construits, qu'il s'agisse d'opérations groupées ou de lots libres de constructions ;*

Considérant qu'afin, précisément, d'intégrer les objectifs de développement durable, l'article 6 de cette aire encadre strictement l'occupation qu'il peut être faite d'une parcelle par des surfaces construites et/ou aménagées en surfaces minéralisées ; qu'aussi, l'objectif sous-jacent à cette prescription est de limiter l'imperméabilisation des sols en vue de prévenir le risque d'inondations lié à la non-infiltration des eaux de pluie dans le sol en raison du dérèglement de leur écoulement ;

Considérant qu'afin de rencontrer cet objectif, il importe que les quartiers durables soient conçus de manière à assurer une perméabilité suffisante des sols et à permettre l'intégration de techniques de gestion des eaux de pluie (telles que les noues, les bassins paysagers, les toitures végétalisées, ...) ;

Considérant qu'en l'occurrence, si l'objectif de perméabilité des sols est atteint largement à l'échelle du projet global, les emprises bâties représentant 35 % de la surface totale du périmètre de la demande de permis d'urbanisation (*confer* annexe 11.5 Rapport), il n'est pas atteint à l'échelle du seul lot O ;

Considérant que le projet prévoit conformément aux prescriptions du GCU, que les eaux de pluie de ruissellement seront nécessairement récoltées et conduites vers un bassin, une noue ou à défaut, vers le réseau d'égouts public ; que les nouvelles constructions intègrent, quant à elles, des dispositifs de temporisation de récupération des eaux pluviales. (*confer* annexes 11.5 Rapport et 11.18.6) ; que le projet assure, ce faisant, une gestion optimisée des eaux de pluie, principalement au sein même du périmètre du quartier, en ce compris au sein du lot O ;

Considérant, du reste, qu'il apparait que le taux plus élevé d'imperméabilisation du sol dans le lot O est la résultante de trois facteurs :

- 1° la géométrie du site (taille et étroitesse du terrain comprenant 2 voiries) et de l'aménagement d'une zone de réservation pour l'éventuelle construction future du pont Masaya et de sa rampe, laquelle ampute le lot d'un espace non bâti potentiellement associé ;
- 2° la vocation de centralité dense du lot O, positionné à proximité de la gare, qui induit une perméabilité plus forte permettant le développement d'éléments et équipements à usage urbain (marché, activités, évènements, ...) sur la future place publique ;
- 3° la volonté de réaliser un projet urbain intégré, articulé autour d'une place publique permettant différents usages, avec des immeubles se faisant face et partageant un parking unique en sous-sol ;

Considérant, par conséquent, que si le lot O s'écarte de la prescription fixée par le GCU s'agissant de l'imperméabilisation des sols, il échet de constater que l'aménagement de ce lot rencontre d'autres principes de développement de quartiers durables poursuivis par ce même GCU, en ce qu'il :

- évite et décourage l'usage de l'automobile pour les déplacements au sein du quartier, mais également vers le centre urbain proche, dès lors qu'il tient compte de la possibilité de l'installation future du pont Masaya et de sa rampe et de la connexion avec une future voie pour modes doux de déplacement vers la gare d'Ottignies ;
- favorise la complémentarité des fonctions offertes par lieu, en concentrant, au sein de la future place publique, divers éléments et équipements à usage urbain, réduisant, de la sorte, les déplacements des habitants ;
- développe de nouvelles formes urbaines créatives rapprochant diverses fonctions urbaines au sein d'une même place publique, en l'occurrence, l'habitat, le travail, les commerces et les loisirs
- regroupe et mutualise les emplacements de stationnement au sein d'un parking unique en sous-sol ;

Considérant que, partant, le projet dans sa globalité ne compromet pas les objectifs, d'aménagement du territoire et d'urbanisme fixés par le GCU ;

Considérant dès lors que la première condition de l'article D.IV.5 du Code est rencontrée ;

Considérant que, quant à la seconde condition de l'article D.IV.5, du Code, il doit être rappelé que le projet s'implante sur l'ancien site industriel Benelmat ; que ce site était imperméabilisé à 80% (dalle en béton, graviers, ...) et son sol est pollué des remblais des travaux effectués par la SNCB ; que la biodiversité y est faible, voire inexistante ; que le projet emporte une réaffectation du site en un nouveau quartier durable ; que par ce biais le projet participe tant à la gestion qu'à l'aménagement des paysages bâti et non bâti ;

Considérant que la seconde condition de l'article D.IV.5 du Code est également rencontrée ;

Considérant que l'écart sollicité à l'article 6 de l'aire 1.11 du GCU peut être octroyée, les conditions cumulatives de l'article D.IV.5 du CoDT étant, en l'espèce, rencontrées ;

Considérant que la réclamation selon laquelle l'inscription du site par le RCU (devenu GCU) en aire de renouvellement urbain et de nouveaux quartiers n'aurait eu lieu qu'en 2018 est dénuée, puisque c'est ce GCU qui s'applique à la présente demande et encadre son examen ; que les prescriptions antérieures du RCU modifiées en 2018 ne doivent plus être prises en considération ; que le GCU de 2018 confirme la volonté des autorités communales et régionales de voir se développer sur le site un nouveau quartier ;

Considérant qu'en ce qui concerne l'aire en dehors des centres (1.7), le projet ne méconnaît pas le GCU, puisque les seuls actes et travaux y sollicités, sont la création d'une partie très réduite de la voirie principale et l'aménagement d'une zone de parc avec l'aménagement d'un étang ;

Considérant que le projet porte pour une partie résiduelle du site sur un espace situé dans la sous-aire différenciée, aire de talus et dégagement (2.4) ; qu'il s'agit d'une zone non urbanisable et non pas non aedificandi ; qu'il s'agit principalement de la partie du site destinée à accueillir la cyclostrade ; que l'exclusion du périmètre du permis d'urbanisation de la cyclostrade est sollicitée ; que pour le solde seuls des actes et travaux liés au zone de parc, aux jardins ou aux zones de parking réversible sont autorisables au sein de cette zone ;

Considérant que l'article D.III.10 du Code fixe qu'*En cas de contradiction entre [...] un schéma de développement communal [...] et les indications d'un guide communal d'urbanisme, il est fait application du schéma ;*

Considérant que le terrain se trouve plus haut que les parcelles voisines, notamment le Fond du Bondry, le quartier résidentiel attenant à l'est du site ; que le relief du terrain est un plateau artificiel remblayé et rehaussé à +68 m d'altitude ; que ce plateau s'abaisse abruptement vers le chemin de fer à l'ouest, avec une différence de 3 m et vers les quartiers résidentiels à l'est et au sud du terrain avec une différence de niveau atteignant jusqu'à 6-7 m par rapport aux jardins des habitations du Fond de Bondry ; que la pente descendante est plus douce le long de l'accès au site qui démarre de l'Avenue Albert 1er à +61m d'altitude ;

Considérant que le cadre bâti existant aux alentours du site est majoritairement composé d'habitat (principalement sous forme de logement unifamiliaux fort consommateur d'espace) qui présente comme particularité principale de proposer un tissu urbain souvent sous forme de clos ; que plusieurs immeubles à appartements sont toutefois situés dans les alentours du site du projet ; qu'il comprend également des constructions spécifiques : bâtiments dédiés au chemin de fer, église, commerces, infrastructures sportives, etc ;

Considérant qu'outre le réseau de voiries et le chemin de fer, la majorité du cadre non bâti aux alentours du site est principalement constitué de jardins privatifs ; qu'il y a également une zone privée boisée, des terrains laissés en friche et quelques espaces publics et verts aménagés ;

Considérant que le GCU, que le projet respecte, a porté une attention particulière à ce que, au sein de l'aire de renouvellement urbain et de nouveaux quartiers durables, les projets de nouveau quartier s'inscrivent dans le cadre bâti et non bâti existant, en ayant également égard aux lignes de force du paysage ; que la notion d'intégration du projet à son environnement bâti et non bâti doit être appréciée au cas par cas, en tenant compte des critères urbanistiques, paysagers et architecturaux, et que cette intégration ne nécessite pas un mimétisme strict mais peut s'appuyer sur un contraste raisonné et justifié, contribuant à la qualité globale du quartier ;

Considérant que le projet s'appuie, comme cela résulte du dossier de demande de permis, sur plusieurs paramètres : les caractéristiques physiques du site, les prescriptions planologiques applicables qui inscrivent le développement dans une logique de quartier de gare et plus récemment le SDT qui inscrit le site en centralité urbaine de pôle, des références théoriques récentes en urbanisme conciliant compacité, densité et qualité environnementale, ainsi qu'un programme résidentiel diversifié couplé à des espaces verts, des équipements et services intégrés ;

Considérant que l'un des côtés du terrain est bordé par des rails ferroviaires qu'il convient de prendre en compte cette spécificité dans l'intégration du projet à son environnement, tant du point de vue sonore que paysager ; que les bâtiments dont la hauteur est plus importante sont implantés côtés voies de chemin de fer ou vers la gare ;

Considérant qu'en l'espèce, le site constitue un vaste plateau dont la morphologie a été fortement conditionnée par son usage ferroviaire et industriel passé ; qu'il est de même marqué par la présence de talus séparant les terrains et créant une discontinuité morphologique entre le bâti riverain et les faisceaux ferrés, conférant au site des caractéristiques propres ; que cette topographie particulière, en forme de croissant de lune, conditionne la manière dont le bâti et les espaces ouverts sont organisés, avec notamment l'avenue Masaya qui assure la transition entre les différents niveaux de sol et joue un rôle clé dans la liaison entre le plateau ferroviaire et les habitations riveraines ;

Considérant que la géométrie des talus existants est conservée, évitant des travaux lourds de génie civil et préservant la morphologie du site, tandis que des dispositifs paysagers spécifiques sont prévus pour assurer la protection de l'intimité des jardins voisins, avec une implantation respectueuse des distances entre constructions ;

Considérant que le projet d'ensemble est structuré autour d'une nouvelle polarité centrée sur une place publique (situé sur le lot O) à l'emplacement de l'avenue de Masaya, facilitant la jonction entre les niveaux naturels et accueillant commerces, logements, équipements et services qui répondent aux besoins des habitants et favorisent un urbanisme compact conformément aux objectifs du SDC, et plus récemment du SDT adopté en 2024 ;

Considérant que le projet d'urbanisation tient compte du contexte bâti et non-bâti environnant et fixe, de la sorte, des gabarits permettant une bonne structuration morphologique du site et la création de repères urbains ; que chaque ensemble bâti présente des caractéristiques morphologiques propres qui créent, au sein du quartier, une diversité d'expressions bâties et architecturales ;

Considérant que le projet s'organise autour d'un axe vert de mobilité douce qui dessert les logements, incarnant une nouvelle typologie d'espaces publics répondant aux enjeux contemporains de mobilité durable et environnementale, où les déplacements privilégient les modes actifs ; que le projet entend également limiter l'usage de l'automobile pour les déplacements au sein du quartier et vers le centre urbain proche et développe, pour ce faire, un réseau viaire autonome pour les modes doux de déplacement ;

Considérant que le projet est actuellement au stade du permis d'urbanisation, ce qui implique que des permis d'urbanisme ultérieurs viendront préciser l'ensemble des éléments liés à l'architecture, aux matériaux et aux aménagements spécifiques ;

Considérant néanmoins que les choix repris dans le cahier des indications des matériaux, crée une continuité visuelle avec les quartiers situés à l'est des voies ferrées, tout en assurant un contraste valorisant l'architecture de la gare en tant que repère urbain majeur ;

Considérant que la composition volumétrique du projet, notamment côté voies ferrées, évite la création d'une muraille bâtie en alternant logements et espaces verts, avec des volumes mis en valeur par de larges dégagements offrant des vues soignées et animées ;

Considérant que le projet tend également à permettre d'optimiser la gestion du talus séparant les quartiers Bondry et Ancion du site en permettant aussi une végétalisation du site et une arborisation de ce site ; que les implantations et gabarits, ainsi que les mesures de végétalisation reprises au plan et dans les indications permettent limiter l'impact sur les quartiers riverains ;

Considérant que la barrière végétale constituée par les peupliers en crête de talus sera remplacée par une nouvelle barrière paysagère, située au-delà de la zone de talus inaccessible, qui améliorera l'ensoleillement en fin d'après-midi des riverains situés à l'est, renforçant ainsi la qualité environnementale du site ;

Considérant que le projet vise à s'intégrer harmonieusement aux quartiers limitrophes en proposant dans sa partie jouxtant le Fond de Bondry et le clos Marcel Ancion des densités s'inscrivant dans celles de ces deux quartiers ;

Considérant que la demande de permis modifiée en 2025 comporte une note relative au calcul de la densité de logements (*confer* annexe 11.22) ;

Considérant que la problématique de la densité du projet, et singulièrement du volet programmatique relatif aux logements projetés, a retenu particulièrement l'attention des parties, et ce tout au long de l'instruction de la demande de permis d'urbanisation, en ce compris lors de ses modifications successives ;

Considérant que, pour apprécier la densité proposée, il convient d'évaluer le projet dans sa globalité et notamment la qualité de sa « mise en forme », caractérisée par une plus grande part d'espaces publics partagés et, corrélativement, des parcelles privées de plus petite taille ;

Considérant que plusieurs observations estiment que la densité du projet, particulièrement en termes de logement resterait encore trop importante, en comparaison notamment des quartiers alentours et de Limelette plus particulièrement et ce malgré sa diminution significative au fil des modifications apportées lors de l'instruction de la demande de permis d'urbanisation; que le principe même d'urbaniser sous cette forme le site a également été contesté en ce que la nécessité de construire des nouveaux logements et, à tout le moins, les besoins en nouveaux logements ne seraient pas démontrés ;

Considérant pour rappel qu'à la suite des observations émises, le Collège communal a demandé au porteur du projet, au cours de l'instruction de la demande, une réduction de la densité globale du projet, laquelle est désormais fixée par le cahier des indications à un maximum de 680 logements hors logements communautaires au lieu des 1038 prévus dans la demande initiale ;

Considérant, à titre liminaire, qu'il échet de relever que le principe d'urbaniser le site ne peut raisonnablement pas être contesté ; que la vocation du site à accueillir à titre principal du logement et d'autres affectations compatibles avec le logement résulte de l'ensemble des outils de planification territorial ; que, pour rappel, le plan de secteur inscrit le site en zone d'habitat ;

Considérant que le demandeur a justifié la densité proposée en raison de l'emplacement particulièrement favorable du site, situé à proximité de ce qui constitue, selon les années, la première ou la deuxième gare wallonne en termes de flux de passagers, et à faible distance du cœur de Ville ; qu'à afin de répondre aux enjeux démographiques, environnementaux et sociaux, tant au niveau du territoire de la Région wallonne que sur le territoire de la ville d'Ottignies-Louvain-la-Neuve, le projet ambitionne de proposer une offre importante de logement, de différentes typologies, répondant aux normes et standards actuels dans un quartier aéré comprenant des espaces verts ;

Considérant que la localisation du site à proximité immédiate d'un nœud de transports en commun et de la gare renforce et garantit une utilisation parcimonieuse du sol ; que l'objectif du projet, partagé par les pouvoirs publics, de reconverter une ancienne friche industrielle en un nouveau quartier de gare rencontre les ambitions régionales de densifier les centralités urbaines et de restreindre l'artificialisation des sols ; qu'en effet la reconversion de cette friche, sans nouvelle imperméabilisation artificielle, est une donnée importante complémentaire à prendre en considération en ce qu'elle permet de s'inscrire dans les objectifs de développements territoriaux tels qu'inscrits dans les outils de planification ; que, comme déjà relevé, la réalisation d'un nouveau quartier en lieu et place de la friche Benelmat constitue l'un des objectifs poursuivis notamment par le SDC et de le GCU ;

Considérant que le SDT 2024 inscrit le territoire d'Ottignies, en ce compris Limelette, en centralité urbaine située dans un pôle ; que, ce faisant, le projet s'inscrit pleinement dans les objectifs de développements poursuivis par ledit SDT, dès lors qu'il propose la création d'un nouveau quartier urbain, avec une mixité des fonctions, situé directement à proximité d'une des principales gares de la Région wallonne ; que même si ce document n'est pas strictement d'application eut égard à la date du dépôt de la demande initiale, une autorité diligente et raisonnable ne peut ignorer l'adéquation du projet avec la ligne de conduite en termes de développement du territoire fixée par la Wallonie ;

Considérant que la demande initiale prévoyait une superficie brute maximale de plancher hors sol de 104.260 m², correspondant à environ 114 équivalents logements par hectare, sur la base d'un *ratio* de 100 m² par logement, avec une mention d'une densité brute de 90 logements par hectare hors maison de repos éventuelle ;

Considérant que la demande modifiée d'octobre 2024, qui incluait une extension du périmètre, augmentait cette superficie maximale de plancher hors sol à 111.059 m², soit environ 95 équivalents logements par hectare, toujours en excluant la maison de repos éventuelle et en se fondant sur le même *ratio* ;

Considérant que la demande modifiée de février 2025 limite finalement cette superficie maximale de plancher hors sol à 88.600 m², correspondant à environ 62 équivalents logements par hectare, toujours sur la base d'un *ratio* de 100 m² par logement ;

Considérant que ces données ne prennent, cependant, pas en compte les logements communautaires ; que cela tient, à l'impossibilité, à ce stade de déterminer le nombre précis de type de logements qui dépendra de leur configuration, sans que cela n'impacte l'appréciation qui peut être faite de la densité estimée de logements prévue dans le projet ;

Considérant que cette réduction significative du programme de logements s'accompagne comme mentionné plus avant d'adaptations précises du cahier des indications applicables au présent projet ; que l'imposition de ce ratio doit se comprendre également au regard de l'imposition d'un minimum d'autres fonctions à accueillir sur le site, afin d'assurer une certaine mixité, dans un nouveau quartier, qui est aussi l'un des objectifs poursuivis par le SDC ;

Considérant que la nécessité de créer de nouveaux logements dans les sites présentant les caractéristiques d'une centralité en Brabant wallon et à Ottignies-Louvain-la-Neuve en particulier est avérée ; que l'EIE réalisée dans le cadre de la demande de permis d'urbanisation a examiné les besoins en logement ; qu'il y a lieu de s'y référer ;

Considérant qu'en synthèse, le complément corollaire à l'EIE le plus récent relève que la dernière version du projet, révisée par rapport à la version initiale, permettrait, à moyen terme (2035), de couvrir environ 160 % de la croissance démographique attendue, contre 230 % pour la version initiale, et, à long terme (2050), environ 105 % contre 150 % précédemment ; que ces données, établies à titre indicatif sur la base de projections démographiques, ne prennent pas en compte les dynamiques locales d'urbanisation, les mesures éventuelles des autorités locales pour renforcer l'attractivité communale ni les autres projets immobiliers ; que cette révision rend le projet davantage proportionné aux besoins projetés ;

Considérant que pour ce qui concerne l'observation selon laquelle la population de Limelette serait doublée avec le projet d'urbanisation sollicité, il y a lieu d'indiquer les éléments suivants :

- les statistiques disponibles indiquent que la population d'Ottignies a évolué de manière plus modérée que celle de la province du Brabant wallon et de la Wallonie au cours des dix dernières années ;
- l'absence d'offre nouvelle durant cette période a freiné cette évolution démographique sur le territoire concerné ;
- le calcul évoquant un doublement de la population à Limelette se base sur des données historiques relatives à la zone d'Ottignies, qui doivent être interprétées en parallèle avec les statistiques provinciales et régionales ; que ces dernières montrent que la croissance d'Ottignies reste inférieure à celle de la province et de la région ;
- le projet d'urbanisation sera réalisé sur plusieurs années, nécessitant l'obtention et la mise en œuvre progressive de permis d'urbanisme ; que l'augmentation de la population liée au projet se fera donc graduellement, et non de manière immédiate ou simultanée ;
- en parallèle, des équipements et commerces se développeront pour desservir les nouveaux habitants, contribuant à une intégration harmonieuse du projet dans le tissu local ; qu'il n'y a pas de risque de saturation du territoire liée directement et uniquement à la délivrance du permis d'urbanisation sollicité ;

Considérant que limiter la densité du projet en se basant uniquement sur celle des quartiers environnants (Fond de Bondry, Ancion, Congo) ne serait pas pertinent, en ce que la situation n'est pas comparable ni juridiquement (puisque d'autres dispositions du GCU et du SDC s'appliquent à ces quartiers), ni factuellement ;

Considérant que ces quartiers se caractérisent principalement par des habitations unifamiliales classiques, telles que des maisons trois ou quatre façades ou mitoyennes ; que la typologie proposée par le projet est, au contraire, fondamentalement différente, puisqu'elle combine des maisons familiales et des immeubles à appartements pouvant accueillir diverses fonctions ; qu'appliquer une limitation de densité fondée sur celle observée dans les quartiers voisins ne permettrait pas de répondre aux ambitions régionales visant la densification des centralités urbaines, la maîtrise de l'étalement urbain, de réduction de l'imperméabilisation artificielle des sols et de préservation de l'accessibilité au foncier ;

Considérant qu'il échet par ailleurs de relever que les outils d'aménagement du territoire applicables au projet ne déterminent pas de maxima de densité, mais bien, au contraire, expriment, le cas échéant, un minima de densité à rencontrer ; qu'un minima a, par nature, vocation à être dépassé, en ce qu'il représente une exigence sous laquelle le projet ne peut pas aller, sans restreinte en la faculté de la dépasse, même très nettement ; que cela différencie le minima d'un maximum ; que si les auteurs des outils d'aménagement du territoire avaient souhaité fixer un maximum de densité, ils l'auraient fait, ce qui n'est pas le cas, en l'espèce ;

Considérant que le SDC inscrit la majorité du site, faisant l'objet de la demande de permis d'urbanisation, en zone d'habitat à caractère urbain et en partie en surimpression dans un périmètre d'affinage à vocation d'activité économique mixite ; que le SDC préconise précisément, pour cette zone, une densité brute souhaitée de minimum 30 logements à l'hectare ; qu'il mentionne, par ailleurs, que la densité brute actuelle de la zone (au sens du SDC) est de 40 à 50 logements à l'hectare ; qu'il est donc établi que la présente demande de permis d'urbanisation rencontre l'exigence minimale souhaitée par le SDC ;

Considérant que dans son chapitre 4 relatif aux mesures d'aménagement, le SDC précise, à propos du périmètre de réflexion d'ensemble MBH4 *Reconversion du site Benelmat et réaménagement de la gare d'Ottignies*, que *l'activité industrielle de la « courbe Benelmat » le long du chemin de fer à Limelette n'est plus d'actualité. L'aménagement prévoira une densité en fonction des capacités de mobilité, et ce en limitant tout impact dans le lotissement contigu* ; que, ce faisant, le SDC n'a pas pour objet d'imposer une densité maximale pour le site, mais, au contraire, a laissé une marge d'appréciation quant à la densité globale et non exclusivement liée à la fonction résidentielle ; que la densité du site doit donc être déterminée en fonction des capacités de mobilité du site, et dans le respect de la qualité de vie du voisinage immédiat ; que ces deux facteurs sont bien rencontrés par la présente demande de permis ;

Considérant que la mobilité vers, depuis et au sein du site a fait l'objet d'une approche globale et précise ; que le site est particulièrement bien desservi en termes de transports routier ; qu'en effet, compte tenu du réseau routier existant, des accès prévus au projet et de la répartition spatiale des flux qui découle de cette structure, l'ensemble des flux générés par le projet se déversera directement sur le réseau routier structurant existant (réseau régional), à savoir la RN239 (avenue Albert Ier), la RN237, la RN238a et la RN238, sans devoir passer par les voiries du lotissement avoisinant ; que le projet se raccorde, au même titre que les quartiers existants (Fond de Bondry, Congo), sur la RN239, chacun indépendamment de l'autre, sans que les flux générés par un quartier ne transitent par un autre ; que cette répartition est illustrée dans l'EIE et ses compléments corollaires ;

Considérant que, comme déjà indiqué, et sans conférer de valeur prescriptive particulière à cet instrument, le GCU prévoit qu'au sein d'une aire de renouvellement urbain et de nouveaux quartiers, *les projets doivent justifier que, sur base des critères repris dans le "Référentiel Quartiers Durables" édité par le SPW-DGO4, dernière version, les critères minima à rencontrer pour inscrire le projet dans la démarche de quartier durable sont respectés* ; que la demande de permis d'urbanisation comporte une telle justification ;

Considérant que le Référentiel Quartiers Durables exige une densité nette supérieure à 40 logements par hectare pour les quartiers de gare et le centre-ville ; que cette exigence est satisfaite par la présente demande de permis d'urbanisation ;

Considérant que la demande de permis contient une note *Quartier de gare (confer annexe 11.20)* qui présente d'autres quartiers de gare et qui révèle que la densité ici prévue s'inscrit dans des valeurs inférieures à celles observées dans ces autres quartiers ; que cette différence s'explique par la présence d'espaces verts bien dimensionnés à destination de la collectivité que ces espaces seront une réelle plus-value pour la qualité de vie tant des nouveaux habitants, que pour les riverains ou encore les usagers de la future cyclostrade ;

Considérant que la CCATM relève également, dans son avis, que cette densité, qui est supérieure à celle du quartier voisin, *peut être justifiée dans le contexte d'un quartier de gare* ;

Considérant au titre de comparaison en terme densité que pour le quartier de Lauzelle, plus éloigné de la gare de Louvain-la-Neuve que le projet dont objet par rapport à la gare d'Ottignies, l'arrêté du Gouvernement wallon du 26/09/2013 adoptant définitivement la révision du plan de secteur de Wavre-Jodoigne-Perwez (planches 40/1 et 40/2) en vue de promouvoir l'usage du RER aux alentours de la

gare de Louvain-la-Neuve prévoit, en son article 3, que *La densité de logements des espaces affectés à la résidence est au moins de 80 logements à l'hectare, à l'exclusion des espaces publics (voiries et espaces verts) ;*

Considérant que le projet est d'une typologie différente de la typologie des lotissements du clos Marcel Ancion et du clos fond de Bondy ; que la configuration d'un quartier nouveau et durable est par nature différente de l'implantation endogène historique , que le versant est du site est bordé par les maisons mitoyennes et jardins du Fond de Bondry, présentant majoritairement un gabarit R+T ou R+1+T, tandis que le versant ouest est délimité par les voies ferrées, offrant de larges dégagements vis-à-vis des constructions ;

Considérant que le site d'implantation du projet était auparavant occupé par des bâtiments industriels massifs d'une hauteur comprise entre 8 et 10 m, implantés pour certains en crête de talus et pour d'autres à des distances comparables à celles proposées dans le projet, ce qui a fortement marqué la morphologie locale ;

Considérant que la situation du bien le long de la ligne du chemin de fer entraîne naturellement une implantation en ruban le long de la voirie nouvelle elle-même parallèle à la ligne du chemin de fer ; que l'implantation d'immeubles en parallèle des voies de chemins de fer conforte la ligne de force de paysage ; que l'implantation des maisons unifamiliales dans cette continuité de séquences parallèles assure une lisibilité du projet et une intégration dans la ligne de force du paysage ;

Considérant, en ce qui concerne la perception paysagère du site depuis la Dyle, que celle-ci est avant tout liée à l'urbanisation du terrain implanté sur un talus jusqu'ici occupé par des activités industrielles ; que, toute urbanisation d'un site conduit à une modification du cadre environnant et de la perception paysagère qui peut être faite du site depuis les alentours ; que dans un site de caractère urbain et en connexion avec une gare, il ne peut être revendiqué un droit à la préservation d'une vue dépourvue de bâtiments ;

Considérant que, par rapport, à l'observation selon laquelle, le projet n'offrirait plus de porosité visuelle, il y a lieu d'indiquer que, par rapport au Fond de Bondry, il n'y aura pas d'effet barrière en raison de l'implantation de maisons unifamiliales à la place d'immeubles à appartements, dès lors que l'emprise de ces futures maisons se situera à un minimum de plus de 18 mètres des fonds de jardin des maison actuelles ; que le projet modifié tend à assurer une meilleure protection visuelle, en agrandissant les zones de recul, en prévoyant une zone de talus inaccessible et une barrière paysagère, destinée à être plantée ; qu'une attention particulière a été réservée à la perception visuelle en prévoyant le long du site des zones de plantation, assurant un dialogue harmonieux entre fonds de jardin actuels et futurs et garantissant l'intimité en ne permettant pas une accessibilité depuis les nouvelles constructions sauf pour l'entretien de ces espaces ; que le projet assure cependant une porosité visuelle grâce à l'organisation des lots, laquelle permet, entre ceux-ci, des percées visuelles ;

Considérant que le projet modifié en février 2025 privilégie côté est une implantation de maisons unifamiliales en continuité avec la typologie du quartier du Fond de Bondry, assurant ainsi une transition harmonieuse entre les quartiers existants et le nouveau quartier ; que, ce faisant, les gabarits des constructions projetées ont été systématiquement abaissés du côté des riverains afin de limiter leur impact, tout en maintenant, côté gare, certaines hauteurs plus importantes pour garantir une densité suffisante compatible avec le rôle de pôle que pourrait jouer le futur quartier et afin de limiter les impacts potentiels sur les quartier de logement voisin et d'assurer un dialogue avec le gabarit de la future gare dont le permis a été octroyé ;

Considérant, s'agissant des gabarits des constructions projetées, que ceux-ci ont dans leur ensemble été revus et limités au cours des modifications du projet ; que l'immeuble repère situé à proximité des voies de chemin de fer a été très significativement limité par rapport à la demande initiale ; que le projet a intégré dans plusieurs lots (E, G, I et la moitié du lot N) en lieu et place d'immeubles à appartements en escaliers des maisons unifamiliales ; que pour le lot K le gabarit en escalier est également supprimé ;

Considérant que le lot O présente une spécificité dans le cadre du projet urbanistique puisqu'il porte, notamment, sur l'aménagement d'une place publique avec, sous-sol, un parking qui doit en partie être collectif ; que, compte tenu des dimensions du lot, des affectations possibles et de sa situation géographique, les gabarits y envisagés sont considérés comme acceptables, dès lors qu'ils s'intègrent aux lignes de force paysagères définies par le projet ;

Considérant que les prescriptions actualisées du plan d'aménagement clarifient les hauteurs maximales autorisées en fonction des différentes affectations possibles, apportant ainsi une meilleure lisibilité et sécurité juridique ;

Considérant que le projet propose un référentiel d'implantation et de formes bâties adaptés, positionnant les bâtiments de plus grande hauteur (jusqu'à R+6) le long des voies ferrées, là où les ouvertures et perspectives sont maximales, et des bâtiments de plus faible gabarit (R+2, avec partiellement sur le lot H un R+3) en articulation avec le clos Ancion et le Fond de Bondry, avec notamment de nouveaux jardins en prolongement des jardins existants, garantissant une transition harmonieuse ; que, de même, ce sont des bâtiments de plus faible gabarit R+3 qui sont prévus sur les lots P et Q en entrée Sud du site, là où se situent principalement des espaces non bâtis le long du périmètre du site, assurant une distance suffisante par rapport aux habitations pour justifier de tel gabarit ;

Considérant que les gabarits proposés par le projet dans la demande modifiée de février 2025 s'inscrivent pleinement dans ceux énumérés parmi les exemples figurant dans le GCU sous le sous-titre *caractéristiques particulières* de l'aire de renouvellement urbain et de nouveaux quartiers et déterminant les objectifs généraux de l'aire 1.11 ; que le GCU met, en effet, en évidence que *Sur base des expériences étrangères, les gabarits rencontrés dans ce type de quartiers durables varient entre R +3 + T et R + 5 ou 6 + T* ;

Considérant que la densité et les gabarits proposés s'inscrivent dans la volonté exprimée par les outils d'aménagement du territoire de reconvertir l'actuelle friche Benelmat en un nouveau quartier durable ; que la densité et les gabarits proposés sont acceptables et assurent le bon aménagement des lieux des futurs lots en s'inscrivant en relation harmonieuse au cadre existant ; qu'il n'y a dès lors pas lieu de répondre favorablement à la demande du Collège communal d'encore réduire partiellement le projet ;

Considérant qu'une telle réduction irait à l'encontre des objectifs régionaux ; que le site, objet de la demande, est spécialement approprié pour le développement d'un nouveau quartier durable présentant une densité certes importante mais en adéquation avec son positionnement, en permettant la reconversion d'une parcelle fortement imperméabilisée sans de nouvel étalement urbain et à proximité immédiate de services, commerces, d'infrastructures de transport permettant le renforcement et le développement de nouveaux usages de mobilité ;

Considérant que la limitation des gabarits permet de préserver la qualité de vie des riverains et l'harmonie urbaine, répondant ainsi aux demandes de réduction des hauteurs des constructions projetées ; qu'en matière de vis-à-vis, le projet actuel tend à réduire davantage son impact par la mise en place de distances importantes, comparables à celles du quartier du Fond de Bondry, par des gabarits en gradin ;

Considérant, en réponse à la critique relative à la perte d'intimité, que le projet modifié a prévu plusieurs adaptations visant à en limiter l'impact : les reculs ont été augmentés, certains gabarits réduits, une barrière végétale implantée et des zones non accessibles définies ; que, par ailleurs, dans le cadre de l'instruction des demandes de permis d'urbanisme, la préservation de l'intimité sera également prise en compte, de manière à limiter le risque de perte d'intimité ;

Considérant que, de manière générale, le recul minimal prévu de 22 mètres entre certains bâtiments (principalement Fond de Bondry et clos Marcel Ancion) constitue une distance importante et généreuse, notamment dans un contexte de centre urbain, sachant par ailleurs que ce recul peut atteindre près de 40 mètres localement ; que, pour le quartier Congo, le recul est de minimum 12,4 mètres pour le lot P et de 15 mètres pour le lot Q ;

Considérant que l'observation selon laquelle le clos Ancion ne bénéficierait pas du même confort de recul que le quartier Bondry ; que les reculs prévus sont déjà importants ; que, de plus, compte tenu de l'ouverture de voiries, l'implantation des bâtiments à proximité du clos Bondry est limitée ; que, par ailleurs, une diminution du gabarit en nombre d'étages est également prévue à proximité du clos Bondry ;

Considérant que la demande de permis d'urbanisation modifiée n'entraîne pas de modifications significatives des distances de recul par rapport au permis d'urbanisme de constructions groupées antérieur, annulé par le Conseil d'État, notamment en ce qui concerne le quartier du Fond de Bondry ; que les variations observées sur les reculs demeurent ponctuelles et très limitées ;

Considérant que ces variations sont, par ailleurs, compensées par une réduction de la hauteur des immeubles prévus sur certains lots ;

Considérant à propos de la remarque que le dossier ne comporterait aucune coupe, que l'affirmation est dénuée de pertinence dès lors que le dossier comporte bien les coupes requises par le Code et son arrêté d'exécution, ainsi que par le formulaire type de demande de permis ; que les colorations des coupes permettent de comprendre la manière dont les bâtiments pourront être dessinés et réalisés dans le cadre des zones capables déterminées à la fois par le plan et le cahier des indications ;

Considérant que, du point de vue de l'ensoleillement, l'étude d'incidences et ses compléments corollaires comportent une étude d'ombrage ; que cette étude permet de comprendre l'impact possible du projet sur lui-même et sur les propriétés avoisinantes ; que le masque d'ombrage généré par les constructions affecte principalement le site lui-même, impactant partiellement les bâtiments ainsi que les espaces ouverts à vocation publique et privée situés sur le site ;

Considérant que, par rapport à l'observation selon laquelle l'étude d'ombrage ne figure pas le solstice de printemps, cela s'explique par le fait que c'est globalement le même que le solstice d'automne qui figure bien dans l'étude ;

Considérant qu'en comparaison avec l'ombrage produit par l'alignement de peupliers existant, dont l'abattage est prévu à court terme, ce dernier constituera une amélioration en termes de l'ensoleillement pour les habitations actuellement affectées par cet ombrage, tel que le confirme l'étude d'incidences ;

Considérant que le complément corollaire à l'EIE indique par ailleurs que la mise en œuvre du projet induit une légère diminution des impacts d'ombrage sur le bâti du Fond de Bondry en fin de journée, l'ombrage sur le reste du site restant globalement similaire à la situation du projet de 2024 ;

Considérant que par rapport à l'observation selon laquelle la modification des volumes du projet risquerait d'affaiblir la lecture du projet dans son ensemble il y a lieu de relever que la révision à la baisse des gabarits répond à une demande tant de certains riverains que du Collège communal de réduire la densité globale du projet ; que cette réduction s'est aussi traduite par une modification de la typologie des bâtiments incluant des maisons unifamiliales ; que le projet d'ensemble reste lisible dans la mesure où les bâtiments présentant les gabarits les plus hauts restent situés le long des voies de chemin de fer et à proximité de la gare ; que la réduction de la densité et des gabarits s'est opérée de manière harmonieuse sur l'ensemble du site en garantissant encore la construction en escalier des gabarits ;

Considérant qu'il résulte de ce qui précède que dans le cadre de la demande modifiée en février 2025, l'impact des bâtiments projetés sur les propriétés riveraines, ainsi que sur les relations entre eux, a fait l'objet d'une attention particulière dans la définition des gabarits et des reculs ;

Considérant que la création d'un nouveau quartier revêt un effet en termes de mobilité ;

Considérant que, compte tenu de la situation du site, à proximité de la gare, à proximité de transports en commun, en lien directe avec la future cyclostrade, il est, tout particulièrement approprié d'y développer un nouveau quartier de ville, en limitant l'utilisation traditionnelle de la voiture individuelle et d'y développer de nouveaux modes de déplacement ; que le projet s'inscrit dans une démarche de réduction de l'impact spatial et environnemental du stationnement, tout en répondant de manière équilibrée aux besoins en mobilité des futurs habitants, usagers et visiteurs du site ; que les statistiques indiquent une baisse générale de l'utilisation de la voiture depuis 2018-2019 ;

Considérant que le projet est connecté aux quartiers existants, vers la gare et via les modes doux ;

Considérant que les incidences du projet sur la mobilité ont été étudiées par l'EIE et ses compléments corollaires ; que le complément corollaire détaille de manière précise les modifications en termes de mobilité et d'aménagement de voirie de cette dernière version du projet ;

Considérant que les données retenues par le chargé d'étude ont fait l'objet, lors des enquêtes publiques, d'observations, au motif qu'elles ne correspondraient pas aux pratiques individuelles actuelles ; qu'aucun élément mentionné ne permet toutefois de remettre en cause la validité de l'étude et de ses compléments corollaires ; que des préoccupations individuelles ou subjectives ne sont pas, à elles seules, de nature à remettre en cause le travail réalisé par le bureau agréé, qui est explicité et documenté ;

Considérant, de manière générale, que l'EIE a examiné les incidences du projet eu égard à la situation actuelle et à la situation prévisible en termes de mobilité ; que les projets pris en considération portent notamment sur le projet SAMAYA dans sa globalité (partie Nord et partie Sud) ; que l'impact de la fermeture du passage à niveau, qui relève du projet de la nouvelle gare d'Ottignies, a également été pris en considération, de même que la cyclostrade ; que, dès lors, l'autorité est pleinement informée sur les incidences du projet en termes de mobilité eu égard également aux autres projets existants ; que les critiques n'indiquent pas précisément sur quels points l'EIE serait incomplète, inadéquate ou non pertinente ; que la critique générale selon laquelle les données chiffrées retenues par le chargé d'étude ne seraient pas réalistes, ne peut être retenue puisqu'elle relève d'une forme de subjectivité liée à un usage propre de la voiture ;

Considérant, par rapport à l'observation selon laquelle le site serait enclavé et donc non destiné à pouvoir accueillir le projet, il convient d'indiquer à titre liminaire que ce sont les diverses autorités qui ont placé ce site comme un site à urbaniser pour y créer un nouveau quartier ; que cette observation appert erronée de fait, puisqu'il accueillait auparavant les activités de Benelmat, qui requéraient l'accès à des camions ; que le site est déjà, actuellement, directement accessible par le carrefour avenue Albert 1^{er} et avenue Samaya ;

Considérant que la demande de permis d'urbanisation prévoit des accès au site en vue de desservir les immeubles et les fonctions envisagés ; que ces accès ont fait l'objet des délibérations requises par le Décret Voirie sur l'ouverture et la modification des voiries communales ;

Considérant que la demande de permis d'urbanisation modifiée, déposée le 17/02/2025, implique l'ouverture et la modification de voiries communales ; que, comme indiqué, l'ouverture et la modification de voiries communales résultant de la demande de permis d'urbanisation modifiée ont donné lieu aux décisions requises conformément au Décret Voirie ; que les voiries communales induites par la demande de permis d'urbanisation respectent les plans d'ouverture de voirie approuvés ;

Considérant qu'à la différence de l'article 129*bis*, §4, du CWATUP, ni l'article D.IV.41 du Code, ni le Décret Voirie ne prévoient que les décisions d'ouverture de voiries adoptées dans le cadre de l'instruction d'une demande de permis se périment pour non mise en œuvre dans un délai de cinq ans ; que la décision d'ouverture et de modification d'une voirie communale est un acte réglementaire qu'il s'impose à la demande de permis de respecter sauf à en solliciter une nouvelle modification ;

Considérant qu'aucune disposition du Code et du Décret Voirie n'empêche que la décision d'ouverture et de modification d'une voirie communale résultant d'une demande de permis, puisse porter sur un périmètre plus large que la demande de permis elle-même, afin de s'assurer que la création et la modification des voiries communales sollicitées s'inscrivent adéquatement dans le réseau viaire ; que, de même, aucune disposition n'impose que le permis sollicité emporte la réalisation de l'ensemble des voiries autorisées par la délibération - ou de l'Arrêté - réglementaire autorisation la création et/ou la modification de ces voiries ;

Considérant, en l'espèce, que l'Arrêté du 04/06/2024 autorise l'ouverture et la modification de voiries communales constituant de futures connections au-delà du périmètre de la demande de permis d'urbanisation ; que les documents accompagnant la présente décision permettent, depuis les lots déterminés par le permis, la réalisation de ces éventuelles nouvelles connections que sont la connexion Est-Ouest de la vallée de la Dyle par une passerelle cyclo-piétonne à construire au-dessus du faisceau ferroviaire, sans que ces dernières ne soient indispensables au projet d'ensemble qu'il détermine, mais qui pourraient être complémentaires à celui-ci ; que la réalisation effective de ces connections relèvent, pour l'essentiel, d'autorités ou d'acteurs publics non liés au dépôt de la présente demande ;

Considérant que le dossier comporte une justification de la création et de la modification de voiries communales au regard des compétences de la commune en matière de propreté, de salubrité, de sureté, de tranquillité et de commodité de passage dans les espaces publics (*confer* annexe 11.14) ; que la demande de permis d'urbanisation comporte le dossier technique visé à l'article D.IV.28, alinéa 1^{er}, 3^o, du Code ainsi qu'une note sur le statut de la voirie (*confer* annexe 11.11.1.M) ;

Considérant que le projet présente la particularité d'offrir une place centrale aux modes actifs (piétons, vélos) à travers l'aménagement d'un axe de mobilité centrale, une dorsale verte, qui traverse et dessert l'ensemble des lots construits ; que la voirie automobile joue, quant à elle, un rôle secondaire ; qu'elle dessert uniquement les différents parkings liés aux logements, commerces ou services et les stationnements à l'air libre (visiteurs, livraisons, ...) ;

Considérant que la demande de permis tient également compte de la situation de droit résultant du permis d'urbanisme délivré, le 23/09/2024, à la Province du Brabant wallon, pour l'aménagement de la cyclostrade dite *de la vallée de la Dyle* ; que la demande de permis d'urbanisation prévoit, en effet, une zone dédiée à l'aménagement de cette cyclostrade sur le plan ; que comme cette équipement est déjà couvert par permis il y a lieu d'exclure cette zone du périmètre de la demande, en application de l'article D.IV.2, § 2, du Code ;

Considérant que le schéma prévoit une articulation entre le nouveau quartier et la cyclostrade à aménager ; que trois d'accès directs sont prévus ;

Considérant que le permis d'urbanisme pour la cyclostrade permet de réaliser six jonctions entre ladite cyclostrade et ce nouveau quartier ; qu'il convient d'être cohérent entre décisions administratives prises par une même autorité compétente à brèves échéance ; qu'il revient à l'autorité compétente, sur base des éléments contenu dans le dossier et des avis reçus, de déterminer si ces accès sont nécessaires ;

Considérant que l'accès putatif le plus au nord est sis entre les lots B et C de la présente demande ; que le plan d'occupation projeté ne prévoit pas d'aménagement de type placette ou autres permettant une liaison aisée ; que cet accès putatif est situé à 100 m d'un autre accès à cette cyclostrade ; que le dénivelé entre le niveau de la cyclostrade et le site du projet ne permet pas un raccord aisé d'autant que le dénivelé de la cyclostrade sera à cet endroit de près de 5% ;

Considérant que le deuxième accès putatif à côté du lot 1 figure sur le plan d'occupation projeté ;

Considérant que le troisième accès putatif est localisé entre les lots F et D ; que le plan d'occupation projeté ne mentionne pas de connexion avec la cyclostrade à cet endroit ; que toutefois tant le profil que les aménagements projetés permettent d'assurer cette connexion ; qu'il convient de conditionner le permis à la concrétisation de cette connexion ;

Considérant que le quatrième accès putatif est localisé au niveau du lot 3 ; que le plan d'occupation projeté ne mentionne pas de connexion avec la cyclostrade à cet endroit ; que toutefois tant le profil que la faible largeur entre la voirie et la cyclostrade au niveau de la jonction entre l'espace de stationnement et la zone de parc permettent d'assurer cette connexion ; qu'il convient de conditionner le permis à la concrétisation de cette connexion ;

Considérant que le cinquième accès putatif est localisé au niveau du lot 4 ; que compte tenu de la proximité entre le quatrième et le sixième accès prévu sur le plan d'occupation projeté (200 m) cette connexion appert superfétatoire d'autant qu'elle devrait être réalisée au travers d'une zone de stationnement ;

Considérant que les gravats liés à la démolition des anciens bâtiments industriels de Benelmat (sur la base d'un permis unique délivré par le Collège Communal le 07/11/2019) ont été maintenus sur site afin de servir notamment de coffrage à la future voirie desservant le nouveau quartier ;

Considérant qu'une partie de la nouvelle voirie communale, avec ses accessoires (notamment l'égouttage) à créer et située au Nord du site a déjà commencé à être réalisée dès 2020 sur la base du permis d'urbanisme groupé PU/2016/0106 du 16/05/2019) mais annulé depuis par le Conseil d'Etat en novembre 2024 ;

Considérant que la démolition de l'actuel centre médical situé sur la parcelle de la parcelle 0177S est prévue dans le cadre de la demande de permis d'urbanisation et que dès lors, l'existence actuelle de ce bâtiment voué à être démolit n'empêche en rien la réalisation de l'accès au site par le Nord ;

Considérant que la demande de permis d'urbanisation et les délibérations d'ouverture et de modifications de voiries communales prévoient bien la réalisation des accès (au Nord et au Sud) au site ; que, par ailleurs, une accessibilité complémentaire au site est possible, puisque le maillage des voiries autorisées prévoit un accès complémentaire vers la gare et un autre au-dessus des voies ; que l'accessibilité au quartier envisagé ne se fait donc pas par un point unique ; que l'accessibilité sera possible, en raison des plans de voiries accompagnant la demande, via les deux accès (Nord et Sud) ; que cette accessibilité a été étudiée par l'EIE ;

Considérant que lorsque la nouvelle voirie communale aura été aménagée, il appartiendra, le cas échéant, à l'autorité communale, dans le cadre de ses compétences en matière de police de la circulation routière, de placer ou non la voirie en zone partagée ou à sens unique ;

Considérant qu'à ce stade, et eu égard à l'évaluation des incidences réalisée, la voirie permet une circulation dans les deux sens et donc un accès dans les deux sens ;

Considérant que le risque de court-circuiter les éventuels encombrements de l'avenue Albert Ier par la voirie du projet est, en raison même de sa morphologie et de la présence des obligations de céder le passage, limité ; que, le cas échéant, cette difficulté pourrait encore être davantage réduite, en ce que la Ville, dans le cadre de la police de la circulation routière, peut prévoir des obligations de circulation locale particulières ; qu'en tout état de cause, la circulation sur une voirie n'est pas figée dans le temps, puisque les règles de police de la circulation routière permettent de l'adapter ;

Considérant, par rapport à la fermeture du passage à niveau, que ce projet relève d'un autre permis que la demande de permis d'urbanisation actuelle ; que l'auteur de l'EIE a pris en compte cette fermeture dans le cadre de l'examen des incidences du présent projet sur la mobilité ; qu'il a considéré qu'il n'y avait pas un impact significatif du projet sur la mobilité globale de la zone tenant compte des aménagements prévus ;

Considérant néanmoins qu'il existe déjà, à certains moments, des encombrements au niveau du rond-point N238A, N237 et N238 ; que le projet donc est susceptible de renforcer ces difficultés de passage déjà existantes et indépendantes du projet ; qu'il ne revient cependant pas au projet seul de solutionner ces difficultés préexistantes et susceptibles d'être accentuées partiellement par les flux de circulation complémentaires engendrés par le projet ;

Considérant qu'une solution adéquate, susceptible d'avoir l'agrément des divers acteurs et pouvant être réalisée dans une temporalité en adéquation avec le projet et donc limiter l'incidence potentielle du projet consiste à dédoubler les accès audit rond-point venant de l'Avenue de Masaya et de l'Avenue des droits de l'homme en restant sur l'emprise des voiries actuelles pour éviter une imperméabilisation complémentaire ; qu'à ce propos il est renvoyé à l'avis de la Direction des Routes du Brabant wallon décrit plus après ; qu'il y lieu de prendre en compte la participation du bénéficiaire du permis dans la concrétisation de cet aménagement via l'engagement pris vis-à-vis de la Ville ;

Considérant que pour répondre à l'observation formulée dans le cadre de l'enquête publique selon laquelle le projet comporterait des voiries en cul-de-sac représentant plus de 20% des voiries développées sur le site et que, ce faisant, la demande dérogerait au Référentiel Quartiers Durables, il échet à titre liminaire d'observer que la réclamation n'expose pas, au-delà d'une pétition de principe, en quoi la demande dérogerait concrètement à cette exigence ;

Considérant que le GCU ne confère pas de valeur prescriptive particulière à cet instrument ; que le GCU prévoit qu'au sein d'une aire de renouvellement urbain et de nouveaux quartiers, *les projets doivent justifier que, sur base des critères repris dans le "Référentiel Quartiers Durables" édité par le SPW-DGO4, dernière version, les critères minima à rencontrer pour inscrire le projet dans la démarche de quartier durable sont respectés* ; que la demande de permis d'urbanisation comporte une telle justification, notamment quant au critère D.15 *Liaisons du quartier* ;

Considérant qu'il résulte des documents de la demande de permis, et notamment des plans techniques de réalisation de la voirie, que la voirie principale fait toute la longueur du site, et ce de l'entrée sud à l'entrée nord du site ; que cette voirie principale est accessible dans les deux sens ; qu'il ne saurait, dès lors, pas s'agir d'une voirie en cul-de-sac ; que, compte tenu de la longueur de cette voirie, le solde des éventuels tronçons concernés par l'objection, à les considérer comme étant des culs-de-sac, est de moins de 20% ;

Considérant que, dans le cadre de la rénovation de la gare d'Ottignies, le site se connecte également au plateau de la gare, via une nouvelle voirie longeant les voies de chemin de fer ; que le projet s'inscrit donc dans une logique de maillage de voiries et présente la potentialité d'une perméabilité notamment automobile, comme cela résulte également des décisions d'ouverture et de modification de voiries communales (*confer* annexe 11.18.5) ;

Considérant que le projet permet également le raccordement vers deux éventuels ponts passerelles franchissant les voies ferrées ;

Considérant qu'il ressort de ces éléments que la demande de permis garantit les liaisons ouvertes et non en cul-de-sac ; qu'il ne s'impose pas à la demande de garantir la réalisation effective des liaisons dont le principe est déjà autorisé par les décisions précitées d'ouverture et de modification de voiries communales ;

Considérant qu'il y a lieu, en revanche, de constater que la demande de permis permet leur réalisation ;

Considérant que concernant la remarque selon laquelle la voirie piétonne prévue dans le projet serait peu éclairée et peu sécurisante ; qu'à cet égard, compte tenu du projet urbanistique de faire un nouveau quartier de ville, la voirie sera équipée de manière adéquate (en luminaire notamment) pour prévenir un éventuel sentiment d'insécurité ;

Considérant que le stationnement sera prioritairement implanté en sous-sol afin de limiter la présence de véhicules automobiles en voirie ou en bordure de celle-ci, permettant ainsi de réduire l'effet d'îlot de chaleur urbain et la minéralisation des sols, de maximiser la surface dédiée aux espaces verts, en cohérence avec la volonté de créer un quartier végétalisé et perméable, et de préserver l'esthétique et la qualité paysagère du site ;

Considérant que les emplacements destinés aux visiteurs, lorsqu'ils sont situés en surface, sont regroupés dans des zones de parking réversible ; que ces zones seront notamment arborées, afin de garantir leur intégration esthétique et environnementale ; que leur regroupement permettra de limiter la dispersion des véhicules sur la voirie, au profit d'un espace public plus convivial et végétal ; que ces zones de parking seront principalement situées aux abords du quartier, sauf pour les lots A à C où la configuration du site, plus étroite, impose une adaptation locale ;

Considérant que le parking en sous-sol sous le lot O, pourra également accueillir des emplacements visiteurs, dans une logique de mixité fonctionnelle et d'optimisation de l'usage ;

Considérant que des emplacements complémentaires à l'air libre peuvent également être autorisés dans les zones de voirie, strictement là où sont identifiés des *lisérés Parking linéaire* ou des *Zones de parking paysager* ; que ceux-ci sont destinés aux visiteurs et aux usagers des commerces ou services de proximité ;

Considérant que la configuration du stationnement sur l'ensemble du site participe activement à la réduction des flux motorisés en surface et à la mise en valeur des cheminements piétons et cyclables ; qu'en concentrant les parkings en périphérie ou en sous-sol, le projet favorise une mobilité douce sécurisée et agréable, une hiérarchisation claire de l'espace public entre les modes actifs et motorisés et l'émergence d'un quartier où la voiture devient secondaire, au profit d'un cadre de vie apaisé (*confer annexe 11.18.3*);

Considérant que le nombre d'emplacement de parkings autorisables est conforme au GCU ; qu'il appartiendra à chaque demande de permis d'urbanisme de solliciter le nombre précis d'emplacements de parkings en fonction de la programmation particulière de la demande ;

Considérant la remarque de l'absence de prise en considération du charroi de livraison qui pourra circuler sur la liaison piétonne, qu'il y a lieu d'indiquer qu'il y a suffisamment de zones de livraison prévues sans qu'un passage sur la voie de desserte ne soit nécessaire en plus ; que seuls les véhicules de secours ou pour le déménagement pourront y circuler ; que, s'agissant des visiteurs, il y a assez de places prévues dans l'échelle du site ;

Considérant que la demande de permis modifiée en février 2025 répond à la demande du Collège communal de prévoir un minimum de 25% d'espace vert public à l'échelle de la demande ; que la demande comprend un justificatif à ce sujet ;

Considérant que le projet prévoit la réaffectation d'une friche industrielle aujourd'hui largement imperméabilisée et dont le sol est en partie pollué ; qu'actuellement, la biodiversité y est quasi inexistante ; que la situation écologique du site s'en trouve donc fortement dégradée ; que, le site ne saurait objectivement être décrit comme une *prairie bucolique* ou un *coin de campagne en ville* ;

Considérant qu'à travers l'aménagement paysager du projet, une renaturation progressive et significative du site est envisagée ; que le parcellaire et les nouvelles affectations des sols permettront de créer de nombreux espaces végétalisés à différentes échelles, en cohérence avec les objectifs régionaux et communaux de résilience écologique et climatique (*confer annexe 11.18.4*) ;

Considérant que le projet introduit un parc linéaire, colonne vertébrale verte du quartier, connecté à des éléments de verdure, dont deux zones de parc, destinées à la rencontre, aux loisirs et à la détente, des plantations denses et diversifiées favorisant l'apparition de nouveaux biotopes, des zones humides propices aux batraciens, des haies servant de corridors écologiques pour les petits mammifères et les

oiseaux et des espaces riches en terre végétale favorisant le développement d'une entomofaune variée ;

Considérant que plusieurs zones de parking réversible sont également prévues, qui par les indications s'y rapportant, seront également de nature à participer au maillage vert du projet ;

Considérant que chaque logement bénéficiera d'une vue et d'un accès à des espaces verts publics, semi-publics ou privés, améliorant ainsi le cadre de vie tout en renforçant les services écosystémiques ;

Considérant que par la réduction de l'imperméabilisation, la dépollution des sols, la création d'habitats variés, et l'implantation d'une trame verte continue, le projet améliorera considérablement l'état écologique initial du site ;

Considérant que le dossier de demande comporte un descriptif détaillé des espaces verts à créer de la végétation à supprimer, ainsi que des plantations à réaliser ;

Considérant que la végétation actuelle du talus sera remplacée par une nouvelle barrière végétalisée ; que cette barrière végétalisée participera également à la réduction des nuisances sonores depuis et vers le site ;

Considérant que le point 4.3.5 *zone de talus inaccessible* du cahier des indications prévoit que cette zone est destinée à la conservation et la régénération du milieu naturel, d'une part, et qu'elle est inaccessible au public sauf entretien, d'autre part ; qu'il n'est donc pas prévu que la végétalisation disparaisse du talus ; que la remarque selon laquelle le projet induirait une disparition de la végétation sur le talus est dénuée de pertinence au vu de ce qui précède ;

Considérant que le demandeur a souligné que l'entretien du talus se fera par les copropriétés qui seront mises en place dans le cadre des différents lots concernés ;

Considérant, à propos de l'abattage des arbres, que le permis d'urbanisation prévoit la replantation d'arbres et la création d'une barrière végétalisée ; que ces actes et travaux devront être réalisés dans le cadre de la mise en œuvre des permis qui seront délivrés dans le cadre du présent permis ;

Considérant que, par ailleurs, le plan met en évidence, à travers les mentions qu'il contient, l'attention portée à la préservation du talus, au respect de l'intimité des riverains, aux reculs prévus ainsi qu'à l'intégration d'une barrière végétale au projet ; que ces éléments permettent de comprendre l'intégration des futurs bâtiments dans l'espace et la perception de ceux-ci en ayant par ailleurs égard à prévoir une qualité paysagère sur le site ;

Considérant que l'avis du Collège communal de la Ville de Wavre du 05/12/2024 sur la modification de la demande de permis d'urbanisation d'avril 2024, en ce qui concernait la gestion des eaux pluviales, a été rencontré dans le cadre de la dernière modification de la demande de permis d'urbanisation ; que le Collège communal de la Ville de Wavre concerné par cette question a émis un avis favorable le 17/04/ 2025 sur cette demande ;

Considérant que le projet entend assurer une déminéralisation du sol et une gestion principalement *in situ* des eaux de pluie ; qu'en l'espèce, le projet prévoit une gestion à la parcelle, notamment par l'installation de citernes de temporisation et de valorisation ou d'autres systèmes équivalents, ainsi que par la mise en place d'un réseau de noues destiné à collecter les eaux des espaces publics ; que, pour la collecte des eaux des espaces publics, les ouvrages prévus sont dimensionnés pour gérer des pluies d'un temps de retour de 50 ans, permettant ainsi de faire face à des pluies exceptionnelles, comme indiqué dans l'étude d'incidences ;

Considérant que la note hydraulique de SWECO de 2025 renforce, par ailleurs, ce dispositif en dimensionnant les ouvrages de temporisation sur la base d'une pluie de projet d'un temps de retour de 50 ans, contre 25 ans dans le projet de 2024, ce qui constitue une amélioration permettant de réduire les risques d'inondations et de surcharge du réseau ;

Considérant que le débit de fuite des dispositifs de rétention et d'infiltration ne dépassera pas 2 l/s/ha, conformément aux recommandations les plus strictes du Référentiel de gestion durable des eaux pluviales ; qu'au stade du permis d'urbanisation, l'EIE valide le principe de gestion des eaux issues des parcelles privées ; que leur dimensionnement exact devra être déterminé au stade opérationnel, soit lors des demandes de permis d'urbanisme à introduire ;

Considérant, en outre, que le projet prévoit une diminution significative du taux d'imperméabilisation, passant de 84 % à l'époque de la présence de l'entreprise Benelmat à 39 % en situation projetée ; que ce faisant, le projet améliore de façon la situation existante en matière d'infiltration des eaux de pluie ;

Considérant qu'il y aura un raccordement du réseau de récupération des eaux de pluie au collecteur du petit Ry ; que, compte tenu des mesures de gestion des eaux, le débit de ces eaux résiduelles sera moindre que le débit s'y jetant

Considérant que l'égouttage, l'assiette et les équipements de la voirie publique de la partie nord du projet relevaient de l'ouverture de voirie approuvée par la Conseil communal du 21/11/2017, telle que confirmée par l'effet du Décret Voirie ; que l'égouttage de la partie nord a été explicitement autorisé par le permis d'urbanisme groupé du 25/06/2019 annulé, par la suite, par le Conseil d'Etat ; que cet égouttage avait été conçu et dimensionné en respectant les recommandations formulées à l'époque par l'inBW, gestionnaire du réseau d'égouttage, et a été en grande partie déjà posé dans l'assiette de la voirie publique, préalablement à ladite annulation ;

Considérant que ce réseau ayant une existence de fait n'a pas pu faire l'objet de modifications de ses principales caractéristiques dans le cadre des plans modifiés en 2024 et en 2025 ; que le demande de permis porte donc sur la régularisation des travaux d'égouttage déjà réalisés pour la partie nord ;

Considérant qu'en cas de régularisation, il peut être autorisé d'appliquer la réglementation applicable au moment de la réalisation des actes et travaux concernés ; que, compte tenu des améliorations complémentaires sur le solde du site telles que mentionnées dans l'annexe 11.18.6, il est acceptable d'appliquer, pour les travaux d'égouttage réalisés la réglementation antérieure à celle de 2023 ;

Considérant, par rapport à l'observation relative à la gestion des crues de la Dyle ; que le projet prévoit une gestion intégrée des eaux avec un principe d'infiltration des eaux principalement *in situ* et, le cas échéant, de manière surabondante, un renvoi des eaux à l'égout mais avec une temporisation permettant d'éviter un encombrement et, dès lors, un risque accru de tamponnage des eaux ; qu'en l'état, le site est principalement minéralisé et raccordé à l'égout, que le projet améliorera la situation existante ;

Considérant que comme mentionné plus avant, l'autorité compétente se doit d'être raisonnable et diligente ; qu'à cet effet il convient qu'elle prenne en compte les avis circonstanciés des services et commissions qu'elle a elle-même décidé de consulter et ce même si ces avis sont rendus hors délais ou par un mode de transmission ne permettant pas de donner date certaine à cet avis ;

Considérant que les instances suivantes ont été consultées sur le projet modifié en date du 13/03/2025 :

- Le Collège communal de la Ville de Wavre ; que son avis notifié le 17/04/2025 est favorable ;
- L'AWAP – Direction opérationnelle Zone Centre ; qu'aucun avis n'a été rendu lors de cette consultation ; qu'il est donc réputé favorable par défaut ;
- Le Service Public de Wallonie – Mobilité et Infrastructures – Département des Routes du Hainaut et du Brabant wallon – Direction des Routes du Brabant wallon : que son avis daté du 14/04/2025 (qui remplace celui rendu le 09/4/2025) est favorable conditionnel ; que par un courriel du 02/09/2025 la Direction des routes est venue préciser au Collège communal *suite aux compléments d'analyse de mobilité présentés par le bureau d'étude, le projet pourrait faire l'objet d'un avis favorable pour autant que le giratoire entre le Boulevard Masaya (RN233) et l'avenue des Droits de l'homme (RN237) soit aménagé avec 2 bandes d'entrées sur chacune de ces 3 entrées principales. Ces aménagements devront être étudiés en concertation avec notre service en suivant nos directives et leur réalisation devra faire l'objet d'une convention ;* que ce courriel était accompagné d'une esquisse ;

Considérant que les données chiffrées complémentaires sollicitées par la Direction des Routes ont été communiquées librement, en date du 19/06/2025, par le demandeur en permis à la Direction des Routes, à titre informatif ; que ces données ne constituent pas des informations nouvelles par rapport à ce qui figure déjà dans l'EIE, mais sont des données chiffrées sur la base desquelles l'EIE a été réalisée ; que, partant, ces données chiffrées ne devaient pas être resoumises aux mesures d'instruction et à enquête publique, puisqu'elles ont uniquement permis de modéliser les données contenues dans l'EIE d'incidences, de sorte qu'elles sont déjà comprises *in fine* dans celle-ci ;

Considérant que pour le solde les demandes d'adaptation relatives aux aménagements de l'accès nord du site peuvent être intégrées à la présente décision sous forme de conditions ;

- Le Service Public de Wallonie – Mobilité et Infrastructures – Département des infrastructures locales - Direction des Déplacements Doux et de la Sécurité des Aménagements de Voiries – Cellule RAVeL : que dans son avis du 08/04/2025 cette Cellule demande que des aménagements particuliers de la voirie soient prévus ;

Considérant que les autorités gestionnaires des voiries et futures voiries ont elles-mêmes sollicités différents aménagements en vue de sécuriser les différents flux de circulation pour l'ensemble des usagers ; que comme déjà mentionné plus avant il ne revient pas à un permis d'urbanisation de gérer la signalisation ;

- Le Service Public de Wallonie – Agriculture Ressources Naturelles Environnement – Département du Sol et des Déchets – Direction de l'assainissement des sols : qu'aucun avis n'a été rendu lors de cette consultation ; qu'il est donc réputé favorable par défaut ;

Considérant que le bien est constitué de parcelles pour lesquelles des démarches de gestion ont été réalisées ou sont à prévoir, conformément aux dispositions de l'article 12, § 2 et 3 du Décret relatif à la gestion et à l'assainissement des sols du 01/03/2018 ; que le SPW ARNE DAS a, en date du 04/03/2025, approuvé l'étude combinée ;

- Le Service Public de Wallonie – Agriculture Ressources Naturelles Environnement – Département du Développement, de la Ruralité, des Cours d'Eau et du Bien-être Animal – Direction du Développement rural – Cellule GISER : que son avis du 25/03/2025 est favorable en ce que le projet n'est pas soumis à un risque naturel majeur d'inondation par ruissellement ;

Considérant que la limite parcellaire Nord-Ouest du bien est longée par un axe de ruissellement concentré au sens de l'article R.IV.4-3, alinéa 1^{er}, 4^o du Code ;

- L'Intercommunale du Brabant Wallon – INBW – Service Assainissement & Investissements ; qu'aucun avis n'a été rendu lors de cette consultation ; qu'il est donc réputé favorable par défaut ;

Considérant que le bien se situe dans une zone soumise au régime d'assainissement collectif (RAC) reprise dans le sous-bassin hydrographique de la Dyle-Gette ;

- La S.A. Société Nationale des Chemins de fer Belges (S.N.C.B.) – District Sud : que son avis notifié le 08/04/2025 est négatif ;

Considérant que les permis sont délivrés sous réserve des droits des tiers ;

Considérant qu'en l'espèce, la police spéciale des chemins de fer établie par la loi du 27 avril 2018 sur la police des chemins de fer appert respectée ; que la SNCB ne formule, en effet, aucune observation à ce sujet ;

Considérant que sur la remise en cause par la SNCB de la méthodologie et les conclusions de l'EIE, il y a lieu d'observer que le chargé d'étude a, par ses compléments corollaires, déjà apporté une réponse à cette critique formulée dans un avis antérieur ; qu'il n'appartient pas au Fonctionnaire délégué de se faire l'arbitre de considérations méthodologiques différentes ; que les analyses et recommandations formulées par le chargé d'étude ne paraissent pas devoir être remises en cause par l'avis de la SNCB ; que les réponses qui suivent apportées par le chargé d'étude, permettent de comprendre les raisons pour lesquelles il n'y a pas de raison de remettre en cause cette analyse :

Remarques SNCB	Réponses ARIES
Remarques contenu	
Les mesures TN MD et CD n'intègrent pas les sons émis par les installations situés en toiture le sonomètre étant placé à 1.5 m de haut.	Les mesures TN MD et CD tiennent bien compte des sources de bruit situées en toiture. Les résultats de mesures effectuées à une hauteur de 4 m (contre 1,5 m dans l'étude) ne seraient pas significativement plus élevés étant donné que :

	<p>-</p> <p>- Comme observé sur la figure 17, les sources de bruit les plus bruyantes (à l'exception du klaxon) sont issues de mécanismes situés à hauteur d'homme (freins/portes) ;</p> <p>- Les mesures effectuées au point TN immission concordent avec les résultats du point TN MD. Or la hauteur de la source de bruit ne constitue en ce point plus éloigné pas un paramètre déterminant.</p> <p>Attention qu'une modélisation doit être appréhendée comme un outil d'aide à la décision :</p> <p>- Il s'agit d'un modèle permettant d'appréhender les principaux enjeux acoustiques de la mise en œuvre du projet et non d'une projection représentant exactement la situation projetée ;</p> <p>- De nombreux paramètres non maîtrisables interviendront dans le fonctionnement des différentes activités du site (type et position des sources de bruit, revêtements, matériaux, aménagements paysagers, etc.) et donc dans leurs émissions sonores effectives.</p>
<p>La mesure TN CD ne tiennent pas compte d'un cumul sonore induit par les autres trains qui seraient déjà en tension ou en préparation :</p> <p>Il y a lieu de tenir compte de bruit cumulé par l'ensemble des trains préparés ; sur une heure de temps comme réalisé dans l'étude, seule une partie des trains est en tension. Or, en fin de nuit, l'ensemble des trains est en tension, ce qui n'est pas considéré dans la modélisation.</p>	<p>- La mesure TN CD a été réalisée en conditions réelles de test nocturne, soit avec un seul train. Les résultats sont de 80 dB.</p> <p>Le modèle, afin de tenir compte d'un scénario maximaliste considère deux tests en simultanés comme observé lors de la mesure TN MD, soit un niveau sonore de 83 dB(A)</p> <p>- Le stationnement de plusieurs trains en tension ne représente pas une situation plus maximaliste que celle modélisée. Un (ou plusieurs) train en tension représente un niveau de bruit nettement inférieur aux tests.</p>
<p>La figure 300 (p.485) représentant la source de bruit dans la situation projetée nocturne maximaliste devrait considérer non pas un spot mais une surface s'étendant jusqu'au lot F.</p>	<p>- Les impacts acoustiques discutés concernent bien les façades situées face à la zone de test, soit l'ensemble des façades orientées vers l'ouest.</p> <p>- La recommandation bruit-06 vise bien l'ensemble des bâtiments situés à l'ouest du projet.</p> <p>- La recommandation bruit-07 vise l'ensemble des bâtiments du projet.</p>
<p>La durée de préparation de train considérée est minimisée. La modélisation doit prendre en compte la durée maximale (30 minutes en moyenne pour une automotrice).</p>	<p>- La durée des tests n'influence pas les conclusions de cette étude.</p>
<p>Les variations climatiques peuvent engendrer des variations des niveaux sonores sur les installations des trains au vu de l'augmentation de conditions climatiques extrêmes attendue. La modélisation doit en tenir compte.</p>	<p>- Une modélisation est un outil d'aide à la décision et non une projection représentant exactement la situation projetée.</p> <p>- Les conclusions sont vraies peu importe les conditions météorologiques</p>

<p>Pour la période nocturne: la différence de niveaux sonores entre la situation actuelle et la situation projetée n'est pas mise en évidence ; elle est réalisée pour la journée en heure de pointe, toutes activités ferroviaires confondues (figure 296) mais pas pour la nuit lors de la préparation des trains.</p>	<p>- L'environnement sonore existant de nuit, hors tests nocturnes, est qualifié de calme selon les résultats du point LD03. En raison de son caractère résidentiel, le projet n'est pas de nature à impacter significativement l'environnement sonore nocturne. La carte de différence se concentre donc sur la période à laquelle l'impact acoustique du projet est maximal, soit en heure de pointe du matin.</p>
<p>En se basant sur les mesures LD03, le niveau sonore de fond (LA90) la nuit se situe autour de 30-35 dB(A) et peut descendre en-deçà de 30 dB(A), soit un niveau qualifié de particulièrement calme. Sur base de la situation projetée nocturne « maximaliste » l'évaluation des préparations nocturnes de trains (p.485) indique que le niveau sonore global est entre 60 et 65 dB(A).</p>	<p>- « Maximaliste » :</p> <ul style="list-style-type: none"> o Le niveau de bruit considéré est représentatif de tests sur deux trains en même temps. Ce qui dans la pratique n'est pas toujours le cas. o Le niveau moyen sur 1h10 de test (TN MD) est de 65 dB environ. Dans la modélisation est considéré un niveau de bruit de 83 dB (TN CD), selon les mesures effectuées ce niveau de bruit n'est dépassé que très ponctuellement lors des tests nocturnes. <p>- L'environnement sonore nocturne est effectivement qualifié de calme la nuit et les tests nocturnes exerceront un impact significatif sur celui-ci. Or comme discuté aux point 8.3.5.4, ces niveaux de bruit ne nécessitent pas de recourir aux vitrages les plus performants pour garantir le confort acoustique des futures habitations.</p>
<p>Face aux variations de niveau sonore soulevées et à la hauteur des bâtiments projetés, il n'existe aucune solution technique permettant de limiter la propagation du bruit entre les voies et les étages supérieurs et d'atteindre par conséquent un niveau sonore acceptable pour les habitants.</p>	<p>- L'efficacité d'un écran acoustique dépend de la distance de celui-ci avec la source de bruit. L'installation d'un écran acoustique à proximité des rames testées permettrait de réduire significativement la propagation du bruit vers le projet. La pose d'un écran à une plus grande distance, tel que prévu, n'a qu'un effet positif limité au niveau du sol.</p>
<p>Remarques recommandations</p>	
<p><i>Les logements seront dans la mesure du possible traversants. Les logements situés à proximité des voies ferroviaires auront au moins une façade orientée vers un côté calme : au vu de l'augmentation de niveau sonore, la condition des logements traversants est un minimum obligatoire pour les lots exposés aux voies. Nous préconisons d'annoncer aux riverains que l'ouverture des fenêtres est à éviter à certaines heures.</i></p>	<p>- La recommandations Bruit-06 a été précisée telle que :</p> <p>« Bruit-06 : <i>Imposer</i> les appartements bi-orienté, particulièrement dans les bâtiments à l'ouest du projet, afin d'installer les chambres du côté des façades moins exposées au bruit ferroviaire (tests nocturnes et circulation normale). La programmation d'appartements traversants est à privilégier lorsque c'est possible. »</p>

Considérant que la problématique de la gestion concrète du bruit relèvera des permis d'urbanisme et non du permis d'urbanisation ; qu'à ce stade, les recommandations formulées par le chargé d'étude ont été prises en compte par la demande de permis (orientation des logements, matériaux utilisables non restreints pour limiter le bruit, ...) ;

Considérant que l'existence des voies de chemin de fer est une situation existante, qui sera connue des futurs occupants du site ; qu'il n'y a, dès lors, pas lieu d'imposer de conditions relatives aux actes d'achat ou de vente ; que les futurs acquéreurs, à la situation du terrain, auront, par eux-mêmes

conscience de l'existence des voies de chemin de fer à proximité, et des activités annexes comme le parage et la préparation des trains ; qu'il revient également aux opérateurs publics et privés que leurs activités respectent bien les normes de bruit s'imposant à eux ;

Considérant quant à la réalisation d'une voirie accompagnée d'une piste cyclable longeant les rails évoquée dans l'avis et l'engagement qu'aurait pris le demandeur de la financer, que ce point ne résulte d'aucun document de la demande de permis ; que la voirie évoquée est, en l'état, étrangère à la demande de permis d'urbanisation ; que le permis pour la réalisation de la cyclostrade a été délivré ; que l'aménagement de la voirie complémentaire sollicitée par la SNCB ne se situe pas sur les parcelles, objet de la demande de permis ; que le permis d'urbanisation n'empêche pas la réalisation de la voirie évoquée ;

Considérant que le permis octroyé pour la construction de la nouvelle gare d'Ottignies autorise une gare passerelle, de sorte qu'une liaison entre la gare et le côté Limelette est déjà prévue dans ce permis ; que le projet de passerelle complémentaire ne relève pas de la responsabilité du porteur de projet ; que le projet se suffit à lui-même tout en permettant la réalisation ultérieure d'un maillage complémentaire ;

- La S.A. INFRABEL – Asset Management – Area South-East (Liège) : que son avis notifié le 15/04/2025 est favorable conditionnel ;

Considérant que le bien se situe à proximité du croisement de trois lignes ferroviaires, à savoir : la ligne 139 : OTTIGNIES – LOUVAIN, la ligne 140 : OTTIGNIES – CHARLEROI et la ligne 161 : BRUXELLES - NAMUR ;

Considérant que les conditions figurant sous le libellé Chapitre 3 dans l'avis susmentionné doivent être prise en considération conformément à la loi du 27/04/2018 relative aux plantations et constructions aux abords du chemin de fer ;

Considérant que diverses autres conditions figurant dans cet avis peuvent également être prises en considération et reproduites dans la présente décision ; que pour le solde il convient de se référer aux autres législations applicables dont le Code civil ;

- Le Conseil Economique, Social et Environnemental de la Wallonie (CESE Wallonie) – Pôle Environnement : qu'aucun avis n'a été rendu lors de cette consultation ; qu'il est donc réputé favorable par défaut ;
- La Zone de secours du Brabant wallon ; que son avis rendu en date du 27/05/2025 est favorable sous condition ;

Considérant que les conditions émises par ce service sont destinées à assurer la protection des personnes et des biens qu'il convient de les prendre en considération ;

Considérant que le dossier contient une annexe portant sur l'accessibilité aux services de secours (*confer* annexe 11.19) ;

- La Province du Brabant wallon ; qu'aucun avis n'a été rendu lors de cette consultation ; qu'il est donc réputé favorable par défaut ;

Considérant qu'en date du 12/05/2025 la CCATM a émis un avis défavorable sur la demande de permis d'urbanisation ;

Considérant qu'à la lecture des éléments de motivation de l'avis de la CCATM, il est objectivement difficile de comprendre les motivations du vote défavorable ; qu'a priori les seules observations portent sur la nécessité d'intégrer la végétalisation du quartier le plus en amont possible de la phase de construction, de reconsidérer le projet comme un véritable quartier de gare en renforçant certaines connexions avec la gare et d'améliorer la qualité de l'espace public du lot O ;

Considérant qu'il est bien prévu par le projet de mettre en œuvre le plus rapidement possible la végétalisation du site ; que toutefois il convient de prendre en considération que cette végétalisation doit être pérenne que dès lors si des zones à végétaliser ou à planter doivent ultérieurement faire l'objet de travaux d'aménagement ou doivent permettre le passage de véhicules de chantier il apparaît peu cohérent d'imposer une végétalisation et la réalisation des plantations avant la phase de construction ;

Considérant que là où cela est possible le bénéficiaire du permis mettre en œuvre la végétalisation et les plantations prévues par le permis d'urbanisation avant le dépôt des premières demandes de permis d'urbanisme ;

Considérant que le type de plantation a été spécifiquement étudié compte tenu des capacités du sol, des ombrages projetés et de l'ambiance paysagère désirée ; qu'imposer unilatéralement d'autres types de plantations sans une étude spécifique ne serait pas cohérent ;

Considérant que des connexions avec la gare sont bien prévues tant dans le projet, que dans l'engagement unilatéral qu'a pris le bénéficiaire du permis vis-à-vis de l'autorité locale ;

Considérant que la conception du lot O et de l'aménagement de ses abords n'est pas encore défini à ce stade ; que l'aménagement de cet espace relève du permis d'urbanisme ;

Considérant que le dossier de demande de permis d'urbanisation a également été transmis à la Ville d'Ottignies-Louvain-la-Neuve, en date du 13/03/2025 pour avis ; que le Collège communal d'Ottignies-Louvain-la-Neuve a émis, en date du 7 mai 2025, un avis favorable conditionnel sur la demande modifiée de permis d'urbanisation ; que cet avis est notamment libellé comme suit :

[...] Considérant que le dossier initial tel que transmis par le Fonctionnaire délégué à la Ville avait été jugé incomplet par celle-ci sur le volet des voiries ; [...]

Considérant que plusieurs réunions avaient ensuite eu lieu entre le demandeur et les services techniques de l'administration communale afin de permettre au demandeur de compléter le dossier selon les attentes de l'administration communale,

Considérant que le demandeur avait transmis par envoi daté du 05 juillet 2023 à la Ville et au Fonctionnaire délégué des plans complémentaires ainsi que certains plans modifiés pour satisfaire aux attentes de l'administration communale, [...]

Considérant que les documents de la demande initiale mentionnaient que la superficie brute maximale de planchers hors sol prévue par le projet pourrait être de 104.260 m² ; que cette surface correspondrait à environ 104 équivalent logts/ha en se basant sur un ratio de 100m² par logement ; qu'à un autre endroit des documents le demandeur mentionnait que la densité brute proposée par le projet serait de 90 logements par hectare, hors maison de repos éventuelle, [...]

Considérant qu'une réunion de concertation avait été organisée dans le cadre de la procédure relative au Décret Voirie ; qu'il résulte du PV de cette réunion que les riverains ne soutenaient pas la vision proposée par le demandeur pour l'urbanisation de cette zone urbanisable affectée en zone d'habitat au plan de secteur,

Considérant, en particulier, que le mode d'urbanisation proposé dans le projet initial (densité très élevée et nettement supérieure à celle de leurs quartiers, immeubles de gabarits R+2 à R+6, et un lot pouvant accepter jusqu'à R+12, quasi-absence de maisons unifamiliales, espaces verts très peu présents, proposition de stationnement très volontariste, et impacts d'un tel projet sur la mobilité dans les voiries existantes,...) ne pouvait être soutenu par le voisinage,

Considérant que, en réduisant la densité prévue au sein du périmètre, le Collège estimait qu'il devrait être possible d'agir positivement sur la mobilité automobile sur le territoire communal, tout en tenant compte que la localisation, proche de la gare et du projet de cyclostrade "vallée de la Dyle", contribuera positivement à un report modal plus important que pour des quartiers plus éloignés,

Considérant que le Collège partageait plusieurs motifs de réclamations, dont en particulier la question du recul insuffisant des futures constructions par rapport au sommet du talus surplombant les jardins du Fond de Bondry, la question des différences trop importantes de gabarits et de la transition trop brutale de ceux-ci entre les quartiers voisins existants et le projet de nouveau quartier, l'insuffisance d'espaces verts publics au sein du périmètre du permis d'urbanisation proposé, et la non-nécessité de bénéficier d'un écart au RCU devenu GCU en ce qui concernait l'occupation projetée de certains lots, supérieure au maximum recommandé par ce GCU, [...]

Considérant que l'urbanisation et la densification d'un terrain de cette superficie et aussi proche d'une des gares les plus fréquentées de Wallonie, et par ailleurs situé en centralité sur base du

projet de SDT soumis à l'enquête publique à l'été 2023 par le Gouvernement wallon, s'inscrit dans les lignes directrices de la politique régionale en matière de développement territorial,

Considérant que le Schéma de développement communal a également inscrit l'urbanisation de ce terrain, idéalement localisé proche de la gare et déjà affecté à la zone d'habitat, comme une zone prioritaire de développement urbain au niveau communal, nécessitant cependant l'élaboration d'une vision globale partagée avec l'autorité communale suite à l'inscription du périmètre de la mesure MBH4 sur la carte de la structure territoriale illustrant le Schéma de développement communal, [...]

Considérant que la décision du Conseil d'approuver l'ouverture de voirie ouverte a été motivée dans le cadre de la continuité du maillage viaire à établir entre, d'une part, la voirie ouverte par le Conseil dans le cadre de la demande de permis unique pour le projet SAMAYA Nord, annulée fin 2023 par le Conseil d'Etat pour ce qui concerne le permis d'urbanisme groupé mais pas sur le volet de la décision du Conseil communal relative à l'ouverture de la voirie et, d'autre part, la nouvelle voirie ouverte entre le carrefour Albert 1er/Masaya et le passage à niveau sur l'avenue Albert 1er, en passant à l'arrière du quartier dit "Congo", dans le cadre de la demande de permis gouvernemental introduite par la SNCB pour la construction de la nouvelle gare d'Ottignies et le réaménagement de ses abords, incluant la suppression du passage à niveau et la coupure de l'avenue Albert 1er au droit de ce passage supprimé, [...]

Considérant l'avis défavorable du Collège communal en séance du 25 juillet 2024 sur la demande de permis d'urbanisation initialement introduite, transmis à la Fonctionnaire déléguée ; considérant que cet avis reprenait les différents points d'évolution attendus par la Ville dans le projet d'urbanisation si le demandeur souhaitait un soutien de la Ville pour l'urbanisation de ces terrains proches de la gare d'Ottignies, [...]

Considérant toutefois que le fait de soutenir prioritairement l'urbanisation d'un terrain important à proximité de la gare n'empêchait pas la Ville de déterminer des lignes directrices pour le développement urbanistique du site, qui peuvent être imposées aux développeurs privés si elles sont justement définies et correctement motivées, [...] Considérant que, dans le cadre de l'élargissement du périmètre de la demande de permis d'urbanisation, le Collège avait jugé opportun de préciser, dans son avis transmis au Fonctionnaire délégué sur la demande initiale de permis d'urbanisation (PL/2022/0004-BIS), les préoccupations principales de la Ville que le projet d'urbanisation remanié devait rencontrer pour s'inscrire au mieux dans les visions du développement urbanistique définies par les outils communaux que sont le SDC et le RCU devenu GCU ; que la Ville avait également transmis parallèlement lesdites préoccupations principales directement au demandeur afin qu'il les intègre dans l'évolution du projet rendue nécessaire du fait de l'annulation par le Conseil d'Etat du permis d'urbanisme groupé pour la partie Nord,

Considérant, plus particulièrement, en regard du projet déposé initialement par le demandeur et du retour des habitants suite à l'enquête publique organisée en 2023 sur ledit projet, que la Ville estimait que le projet devait être amendé pour rencontrer les objectifs suivants :

- Construire un quartier agréable à vivre pour des familles avec enfants, mêlant maisons, appartements, grands espaces verts et grands espaces publics,*
- Offrir une plus grande diversité de bâtiments et de programmation, en introduisant un minimum de 25 % de maisons unifamiliales dans le programme, et en acceptant aussi qu'on puisse développer du bureau par exemple sur les lots plus proches des voies,*
- Présenter une densité plus raisonnée et acceptable, basant au départ le calcul sur une densité brute de 40 logements/Ha, en ligne avec l'approche des «centralités» récemment adoptée au sein du Schéma de Développement Territorial par le Gouvernement wallon,*
- Assurer une meilleure transition urbanistique entre les quartiers existants, notamment celui du Fond de Bondry, et ce nouveau quartier, en augmentant le recul des constructions par rapport aux fonds de jardins de part et d'autre du talus séparant les 2 quartiers, pour intégrer la déclivité entre le quartier SAMAYA et le quartier du Fond de Bondry,*

- Réduire le gabarit des bâtiments localisés entre la nouvelle voirie ouverte au sein du périmètre concerné et les parcelles localisées dans le quartier du Fond de Bondry en contrebas du quartier SAMAYA, idéalement en y localisant les 25% de maisons unifamiliales, et en envisageant aussi des espaces de bureaux et d'emplois sur les lots plus proches des voies, aux gabarits plus importants,
- Atteindre une proportion minimale de 25% d'espaces verts publics au sein du périmètre, répartie en fonction de l'objectif exprimé dans l'étude des vulnérabilités climatiques, qui recommande 1 espace vert public de taille suffisante à maximum 300m' de tout logement,
- Rendre possible une future remise à l'air libre du ruisseau du Petit Ry, qui traverse le périmètre et l'inclure dans la gestion des eaux de ruissellement et de la trame bleue du quartier,
- Aménager les espaces publics de manière à contribuer à la perméabilisation du quartier,
- Céder à la Ville, au bénéfice du CLT, au titre de charge de logement, un terrain de 1ha entre le Fond de Bondry et la voirie ouverte au sein du périmètre, pour permettre, grâce au mécanisme du CLT, à minimum 40 jeunes ménages de construire leur habitation dans un endroit du territoire communal proche de la gare,

Considérant que le projet contenu dans la demande de permis d'urbanisation introduite initialement ne rencontrait pas suffisamment les objectifs ci-dessus formulés par le Collège suite à l'enquête publique, et que ce dernier estimait qu'une évolution du projet devait être effectuée pour mieux s'inscrire dans lesdits objectifs ; que le dépôt de plans modifiés était indispensable pour pouvoir présenter un projet répondant aux attentes des riverains et du Collège, [...]

Considérant que les documents de cette demande modifiée mentionnaient que la superficie brute maximale de planchers hors sol prévue par le projet pourrait être de 111.059 m² ; que cette surface correspondrait à environ 100 équivalent logts/ha en se basant sur un ratio de 100m² par logement ; qu'à un autre endroit des documents le demandeur mentionnait que la densité brute proposée par le projet serait de 90 logements par hectare, hors maison de repos éventuelle, [...]

Considérant l'avis défavorable remis par le Collège en séance du 05 décembre 2024 sur ce dossier modifié (PL/2022/0004 -TER), transmis à la Fonctionnaire déléguée, motivé sur base des éléments suivants :

Considérant que, au regard des 10 "objectifs" ou demandes d'évolution du projet formulés dans l'avis défavorable du Collège sur la demande de permis d'urbanisation initiale (PL/2022/0004-Bis), et contrairement à ce que semblait affirmer le demandeur dans son dossier modifié, le Collège ne constatait pas d'évolution du projet modifié sur les points suivants :

- L'objectif principal global du développement d'un tel quartier nouveau, qui devait encadrer toute la démarche, de "Construire un quartier agréable à vivre pour des familles avec enfants, mêlant maisons, appartements, grands espaces verts et grands espaces publics", n'était pas repris dans les objectifs modifiés du permis d'urbanisation, et n'était pas non plus rencontré dès lors que le projet modifié ne présentait ni zones pour maisons unifamiliales pouvant accueillir des familles avec enfants, ni grands espaces verts publics,
- L'offre demandée "d'une plus grande diversité de bâtiments et de programmation, en introduisant un minimum de 25 % de maisons unifamiliales dans le programme, et en acceptant aussi qu'on puisse développer du bureau par exemple sur les lots plus proches des voies", n'était pas réellement reprise dans le projet modifié. L'insertion dans le Glossaire du rapport urbanistique d'une définition de "Logement unifamilial" (p40/96) correspondant à "logement possédant un accès individualisé de plain-pied depuis l'extérieur, comprenant des espaces de jour et de nuit séparés et distincts, ainsi que de 2 chambres au moins et assurant un accès à un espace extérieur ou un jardin." ne rencontrait pas l'attente de la Ville, dès lors qu'elle trouverait aussi à s'appliquer pour

tout appartement 2 chambres en rez-de-chaussée avec jardin qui pourra disposer d'un accès direct indépendant d'un hall commun de l'immeuble. Cette typologie n'était pas celle attendue d'une maison d'habitation unifamiliale de plus de 2 chambres et pouvant se développer en rangée dans des gabarits R+1 ou R+2 ; de plus, l'offre de programmation en bureaux plus importante dans les lots proches du chemin de fer n'avait pas évolué et restait encadrée par un ratio souhaité de 15% de la superficie de planchers destinés à autre chose que le logement, mais comprenant déjà la maison de repos et la potentielle école en équipement communautaire,

- *L'objectif demandé de "Présenter une densité plus raisonnée et acceptable, basant au départ le calcul sur une densité brute de 40 logements/Ha, en ligne avec l'approche des «centralités» récemment adoptée au sein du Schéma de Développement Territorial par le Gouvernement wallon," ne semblait pas non plus avoir été intégré dans le projet modifié, dès lors que les emprises au sol et gabarits proposés sur les différents lots n'avaient changé que très peu et ponctuellement, que la programmation en m² planchers avait augmenté du fait de l'ajout des 3 lots de l'ancien permis "Nord", et que la densité brute proposée restait autour des 90 logts/ha, donc supérieure à ce chiffre en densité nette, soit largement au-dessus de la référence de 40 logts/ha préconisée par le SDT en centralité de pôle régional,*
- *Les demandes "d'assurer une meilleure transition urbanistique entre les quartiers existants, notamment celui du Fond de Bondry, et ce nouveau quartier, en augmentant le recul des constructions par rapport aux fonds de jardins de part et d'autre du talus séparant les 2 quartiers, pour intégrer la déclivité entre le quartier SAMAYA et le quartier du Fond de Bondry", et de "réduire le gabarit des bâtiments localisés entre la nouvelle voirie ouverte au sein du périmètre concerné et les parcelles localisées dans le quartier du Fond de Bondry en contrebas du quartier SAMAYA, idéalement en y localisant les 25% de maisons unifamiliales, et en envisageant aussi des espaces de bureaux et d'emplois sur les lots plus proches des voies, aux gabarits plus importants", n'avaient pas été suivies non plus, dès lors que le projet continuait de proposer des gabarits pouvant aller jusqu'à Rez+3 sur les lots riverains du Fond de Bondry et du Clos Marcel Ancion, situés en contrebas de près de 8m' du terrain du projet, et composés de maisons de gabarit maximum R+1,*
- *La demande "d'atteindre une proportion minimale de 25 % d'espaces verts publics au sein du périmètre, répartie en fonction de l'objectif exprimé dans l'étude des vulnérabilités climatiques, qui recommande 1 espace vert public de taille suffisante à maximum 300m' de tout logement " n'avait été que légèrement prise en considération, principalement grâce à l'entrée dans le périmètre élargi de la demande de permis de la zone de parc prévue dans le permis "SAMAYA Nord" annulé par le Conseil d'Etat, et nettement plus chichement par l'ajout de petits espaces verts (sur lots privés) entre certains lots pour offrir de potentiels points de repos sur l'axe modes actifs. Les surfaces les plus importantes figurées en espaces verts sur le plan étaient souvent des zones de talus ou d'isolement par rapport au chemin de fer, à un carrefour ou au quartier voisin du Congo. Ces localisations et dimensions ne correspondaient pas aux attentes d'offrir aux habitants du nouveau quartier, voire des quartiers riverains plus anciens, des lieux de détente et de repos au sein d'un espace vert suffisamment grand à l'échelle d'une densité urbaine. Par ailleurs, la "zone de parc" représentée entre les lots D et E était occupée par une voirie formant boucle et parkings sur un autre plan, et comprenait aussi la surface d'une plaine de jeux sur cet autre plan. La part réelle accordée à la végétation d'un parc urbain s'en voyait d'autant réduite,*
- *En réponse à la demande du Collège de "rendre possible une future remise à l'air libre du ruisseau du Petit Ry, qui traverse le périmètre et l'inclure dans la gestion des eaux de ruissellement et de la trame bleue du quartier", le demandeur avait répondu que cet ancien ruisseau traversait bien le site, mais qu'il était en souterrain à une profondeur*

importante (pas loin de 8m') et qu'il était situé dans une canalisation partagée avec l'égouttage descendant du plateau et traversant l'emprise ferroviaire. Le Collège avait donc fait le constat que la demande sur ce point ne pouvait être rencontrée de manière satisfaisante dans la modification du projet,

- Sur la demande "d'aménager les espaces publics de manière à contribuer à la perméabilisation du quartier", l'évolution du projet était très relative par rapport au projet initial, mais le projet proposait effectivement une déminéralisation et une désimperméabilisation assez sensible de l'ancien site d'activités de l'entreprise Benelmat,
- A la demande de "céder à la Ville, au bénéfice du CLT, au titre de charge de logement, un terrain de 1ha entre le Fond de Bondry et la voirie ouverte au sein du périmètre, pour permettre, grâce au mécanisme du CLT, à minimum 40 jeunes ménages de construire leur habitation dans un endroit du territoire communal proche de la gare", le Collège faisait le constat que, dans le dossier modifié qu'il avait reçu, ne figurait aucune proposition de détermination de parties du projet ou de lots qui seraient cédés par le demandeur à la Ville afin de les incorporer au CLT, et d'ainsi rencontrer l'objectif fixé dans le SDC de faire contribuer tout nouveau projet de plus de 10 logements à l'objectif communal de disposer de minimum 10% de logements publics accessibles sur le territoire communal,

Considérant, à la lecture de tous les éléments exposés ci-avant, que le Collège estimait que tous les éléments n'étaient toujours pas présents dans le projet modifié pour assurer une bonne compatibilité du projet avec le voisinage, [...]

Considérant que ces nombres [de lots] n'ont pas été modifiés par rapport au dossier soumis à l'enquête publique fin 2024, tout comme l'emprise des voiries ouvertes par le Conseil communal dans le cadre de la demande de permis référence PL/2022/0004-Bis, mais que les gabarits et affectations prévues pour les différents lots destinés à l'habitat ont été revus, généralement à la baisse,

Considérant que les modifications apportées suite à l'avis défavorable du Collège remis le 05 décembre 2024 sur la demande (version PL/2024/0004-Ter) sont décrites dans les documents de la nouvelle demande modifiée dans les termes suivants (extrait du corollaire de l'étude des incidences sur l'environnement) : liste des modifications apportées au projet (après l'avis négatif remis par le (nouveau) Collège sur la version soumise à l'enquête publique fin 2024), [...]

Considérant l'avis du service Transition environnementale de la Ville sur la demande de permis d'urbanisation modifiée: [...]

Considérant que cet avis ne demande pas l'imposition d'une condition particulière dans le permis d'urbanisation ; que cependant la proposition de réaliser un collecteur spécifique renvoyant les eaux de pluie du quartier directement vers le réseau hydrographique (la Dyle en l'occurrence) mérite d'être étudiée, en concertation avec l'inBW et avec le gestionnaire du cours d'eau,

Considérant l'avis du service Mobilité de la Ville sur la demande de permis d'urbanisation modifiée, transmis le 06 mai 2025, rédigé comme suit : [...]

Considérant que l'avis du service Aménagement du Territoire soulève un certain manque de cohérence au niveau des objectifs d'aménagement du territoire et d'urbanisme entre, d'une part, les prescriptions littérales (p 8/76 du document 11.5-Rapport 2025) et, d'autre part, la carte 2.2 intitulée "Schéma des Objectifs d'aménagement du territoire et d'urbanisme" (p 7/76 du document 11.5-Rapport 2025) ; que la carte 11.6 intitulée "SCHEMA DES OBJECTIFS D'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE ET D'URBANISME" indice E datée du 21/02/2025 exprime plus clairement les objectifs d'urbanisation au sein du site spécifique du projet SAMAYA que le texte des prescriptions littérales, qui relève plus des généralités ; qu'il y aura donc lieu d'imposer en condition de la décision de se référer prioritairement aux indications mentionnées sur la carte 11.6 avant celles des prescriptions littérales pour analyser les futures demandes de permis d'urbanisme en regard de l'obligation de respect des objectifs du permis d'urbanisation,

Considérant que ce service a également relevé que le plan de destination mentionne un "LOT 6", dans le talus entre les lots E et G, mais qu'à aucun autre endroit des documents du dossier reçu il

n'est fait mention de ce lot ; que, vu sa situation dans le talus et les principes développés dans le projet revu au sujet de la gestion et de l'entretien du talus derrière les maisons du Fond de Bondry, la Ville estime que ledit "LOT 6", adjacent au parc public "de jeux d'enfants", doit être intégré à cet espace public et être géré et entretenu par la Ville en sa qualité de propriétaire futur dudit parc public, par cohérence avec le principe de confier la gestion du talus à la copropriété riveraine au-dessus du talus ; qu'une condition est donc formulée en ce sens dans l'avis,

Considérant que, en regard des 10 objectifs formulés dans l'avis du précédent Collège au sujet de l'évolution du projet attendue par la Ville après la 1ère enquête publique, le Collège fait le constat que :

- L'objectif principal global du développement d'un tel quartier nouveau, qui devait encadrer toute la démarche, de "Construire un quartier agréable à vivre pour des familles avec enfants, mêlant maisons, appartements, grands espaces verts et grands espaces publics", n'est toujours pas repris comme objectif principal dans les objectifs modifiés du permis d'urbanisation ; que, néanmoins, la programmation nouvelle, proposant exclusivement des maisons unifamiliales sur plusieurs lots, et la note explicative relative aux espaces verts et espaces publics figurant aux pages 108 et 109 du document 11.5-Rapport 2025, fournissent des éléments permettant de considérer que le projet modifié s'inscrit dans l'esprit de la demande de la Ville à ce propos,*
- L'offre demandée "d'une plus grande diversité de bâtiments et de programmation, en introduisant un minimum de 25 % de maisons unifamiliales dans le programme, et en acceptant aussi qu'on puisse développer du bureau par exemple sur les lots plus proches des voies", est mieux rencontrée dans le projet modifié. Cependant, tout comme dans la version précédente, l'insertion dans le Glossaire du rapport urbanistique d'une définition de "Logement unifamilial" (p40/96) correspondant à "logement possédant un accès individualisé de plain-pied depuis l'extérieur, comprenant des espaces de jour et de nuit séparés et distincts, ainsi que de 2 chambres au moins et assurant un accès à un espace extérieur ou un jardin." n'a pas été modifiée et ne rencontre donc toujours pas l'attente de la Ville, dès lors qu'elle trouverait aussi à s'appliquer pour tout appartement 2 chambres en rez-de-chaussée avec jardin qui pourra disposer d'un accès direct indépendant d'un hall commun de l'immeuble. Cette typologie n'étant pas celle attendue d'une maison d'habitation unifamiliale de plus de 2 chambres et pouvant se développer en rangée dans des gabarits R+1 ou R+2, cette définition du glossaire fera l'objet d'une modification dans le cahier des indications révisé annexé à la présente décision ; de plus, l'offre de programmation en bureaux plus importante dans les lots proches du chemin de fer n'a guère évolué et reste encadrée par un ratio souhaité de 15% de la superficie de planchers destinés à autre chose que le logement, mais comprenant déjà la maison de repos et la potentielle école en équipement communautaire,*
- L'objectif demandé de "Présenter une densité plus raisonnée et acceptable, basant au départ le calcul sur une densité brute de 40 logements/Ha, en ligne avec l'approche des «centralités» récemment adoptée au sein du Schéma de Développement Territorial par le Gouvernement wallon," n'a été que partiellement intégrée dans le projet modifié ; les emprises au sol de la majorité des lots autres que ceux destinés aux habitations unifamiliales n'ont guère changé, mais bien les gabarits proposés sur les différents lots qui ont été réduits sur tous les lots proches des quartiers résidentiels voisins ; la densité brute proposée reste supérieure à la référence de 40 logts/ha préconisée par le SDT en centralité de pôle régional, mais la proximité directe de la gare d'Ottignies peut justifier que l'urbanisation soit légèrement supérieure à ce chiffre en regard des enjeux du développement durable,*
- Les demandes "d'assurer une meilleure transition urbanistique entre les quartiers existants, notamment celui du Fond de Bondry, et ce nouveau quartier, en augmentant le recul des constructions par rapport aux fonds de jardins de part et d'autre du talus séparant les 2 quartiers, pour intégrer la déclivité entre le quartier SAMAYA et le quartier*

du Fond de Bondry", et de "réduire le gabarit des bâtiments localisés entre la nouvelle voirie ouverte au sein du périmètre concerné et les parcelles localisées dans le quartier du Fond de Bondry en contrebas du quartier SAMAYA, idéalement en y localisant les 25% de maisons unifamiliales, et en envisageant aussi des espaces de bureaux et d'emplois sur les lots plus proches des voies, aux gabarits plus importants", a bien été prise en considération par le demandeur dans cette version modifiée du projet,

- La demande "d'atteindre une proportion minimale de 25 % d'espaces verts publics au sein du périmètre, répartie en fonction de l'objectif exprimé dans l'étude des vulnérabilités climatiques, qui recommande 1 espace vert public de taille suffisante à maximum 300m' de tout logement" semble, sur base des explications et schémas figurant dans le document 1.1.5-Rapport 2025, avoir été intégrée dans la version modifiée ; la question de la gestion des petits espaces verts (sur lots privatifs) entre certains lots pour offrir de potentiels points de repos sur l'axe modes actifs devra être approfondie lors des futurs permis d'urbanisme sur les lots concernés afin de s'assurer qu'ils puissent effectivement jouer leur rôle de points de repos réguliers le long de la dorsale principale modes actifs ; la "zone de parc" représentée entre les lots E et G a été retravaillée pour réduire fortement l'emprise consacrée aux voiries au sein de cet espace et, partant, augmenter le potentiel d'espace vert de taille importante pouvant répondre à la notion de parc urbain à cet endroit du quartier,
- En réponse à la demande du Collège de "rendre possible une future remise à l'air libre du ruisseau du Petit Ry, qui traverse le périmètre et l'inclure dans la gestion des eaux de ruissellement et de la trame bleue du quartier", le demandeur avait répondu que cet ancien ruisseau traversait bien le site, mais qu'il était en souterrain à une profondeur importante (pas loin de 8m') et qu'il était situé dans une canalisation partagée avec l'égouttage descendant du plateau et traversant l'emprise ferroviaire. Le Collège confirme que la demande sur ce point ne peut être rencontrée de manière satisfaisante dans la modification du projet,
- Sur la demande "d'aménager les espaces publics de manière à contribuer à la perméabilisation du quartier", le projet propose effectivement une déminéralisation et une désimpermeabilisations assez sensibles de l'ancien site d'activités de l'entreprise Benelmat,
- A la demande de "céder à la Ville, au bénéfice du CLT, au titre de charge de logement, un terrain de 1ha entre le Fond de Bondry et la voirie ouverte au sein du périmètre, pour permettre, grâce au mécanisme du CLT, à minimum 40 jeunes ménages de construire leur habitation dans un endroit du territoire communal proche de la gare", le Collège fait le constat que, dans le nouveau dossier modifié, et bien que sur les lots proches des maisons du Fond de Bondry le projet modifié prévoit bien des maisons unifamiliales, le dossier ne contient toujours aucune proposition de détermination de parties du projet ou de lots qui seraient cédés par le demandeur à la Ville afin de les incorporer au CLT ou l'objet de partenariats avec les sociétés de logement public pour rencontrer l'objectif fixé dans le SDC de faire contribuer tout nouveau projet de plus de 10 logements à l'objectif communal de disposer de minimum 10% de logements publics accessibles sur le territoire communal ; une condition sera donc formulée à ce propos dans le présent avis, dès lors que la mixité sociale des habitants du nouveau quartier fait également partie des objectifs défendus par le demandeur pour ce nouveau quartier de gare durable et exemplaire,

Considérant l'avis du service Urbanisme de la Ville sur la demande de permis d'urbanisation modifiée, transmis le 06 mai 2025, et faisant état d'un nombre élevé de modifications ou précisions à apporter dans le carnet des indications urbanistiques afin d'inscrire cet important projet d'urbanisation dans les orientations du Schéma de développement communal et dans les prescriptions urbanistiques du Règlement communal d'urbanisme devenues indicatives suite au changement de statut en Guide communal d'urbanisme du fait du CoDT,

Considérant que, pour la facilité de lecture des corrections, modifications et indications complémentaires attendues et jugées nécessaires pour permettre l'analyse urbanistique des futures demandes de permis d'urbanisme en conformité avec les dispositions du GCU applicable sur le périmètre concerné, le service Urbanisme a intégré l'ensemble des modifications à apporter au cahier des indications urbanistiques au sein du document fourni par le demandeur dans la dernière demande de permis d'urbanisation modifié et intitulé "Chapitre 4 : Cahier des indications" constituant les pages 26 à 50 incluses du document 11.5-Rapport 2025 ; que ce cahier des indications révisé et réintitulé "Chapitre 4 : Cahier des indications révisé et annexé à la décision du Collège communal du 07 mai 2025" est soumis à l'approbation du Collège dans le cadre de la présente décision et est destiné à être annexé à ladite décision pour remplacer le cahier des indications proposé initialement par le demandeur, [...]

Considérant que, au regard de l'importance du projet d'urbanisation par rapport à la population de Limelette, il y a lieu d'appliquer une charge d'urbanisme à ce projet,

Considérant que le CoDT prévoit en effet, aux articles D.IV.53 et D.IV.54, la possibilité pour le Collège communal de définir des conditions, "éléments nécessaires soit à l'intégration du projet à l'environnement bâti ou non bâti, soit à la faisabilité du projet, c'est-à-dire sa mise en œuvre et son exploitation", ou de subordonner le permis à l'imposition de charges d'urbanisme, "actes et travaux imposés au demandeur en vue de compenser l'impact que le projet fait peser sur la collectivité au niveau communal.",

Considérant en effet que l'objectif exprimé par le projet d'accueillir un maximum de 680 logements, dont un nombre important de maisons unifamiliales et d'appartements permettant à des familles de venir y habiter, combiné à la mixité programmatique imposée et à la proximité de la gare d'Ottignies, devrait permettre d'installer dans ce nouveau quartier une population variée et de tous âges susceptible d'en faire un vrai lieu de vie et non un quartier exclusivement résidentiel ; que le besoin d'équipements communautaires nécessaires pour le dynamisme et la convivialité du quartier doit donc être satisfait, en complément de l'offre commerciale souhaitée par le porteur de projet dans la description des ambitions de ce quartier durable et exemplaire,

Considérant que, au regard des équipements communautaires présents dans cette portion du territoire communal, et en particulier des besoins de rénovation énergétique importante et d'agrandissement de la capacité d'accueil de l'école communale de Jassans, qui occupe déjà actuellement certaines classes dans des pavillons préfabriqués provisoires, la Ville entend faire contribuer ce grand projet d'urbanisation à l'amélioration des conditions d'accueil de la population scolaire de cette école, en prévoyant son déplacement au sein de ce nouveau quartier, sur le lot Q dont l'affectation est prévue pour l'accueil d'un équipement communautaire ; que la charge d'urbanisme sera donc consacrée à la cession à titre gratuit à la Ville dudit lot Q, dans un premier temps, et au financement de la construction d'une nouvelle école sur ce lot en vue de déplacement de l'implantation scolaire actuelle de Jassans, dans un second temps,

Considérant que, en vertu de l'article D.IV.54 du CoDT et en regard du montant total de l'investissement que représentera la construction de la nouvelle école, que le seul projet SAMAYA ne pourra supporter, le Collège a décidé d'imposer la charge d'urbanisme sous forme de charge en numéraire applicable sur tous les m² bruts qui seront bâtis, à l'exception des bâtiments construits comme équipements communautaires et de services publics et des parkings, caves et locaux techniques en sous-sol ; [...]

DECIDE A L'UNANIMITE :

1. D'émettre un avis favorable conditionnel sur la demande de permis d'urbanisation – [...]

Considérant que l'article D.IV.53 du Code fixe que :

Sur la base d'une motivation adéquate, le permis peut être refusé, délivré avec ou sans conditions, avec ou sans charges d'urbanisme ou consentir des dérogations ou des écarts prévus au présent Code.

Les conditions sont nécessaires soit à l'intégration du projet à l'environnement bâti et non bâti, soit à la faisabilité du projet, c'est-à-dire à sa mise en œuvre et à son exploitation.

Considérant que l'article D.IV.54 du Code fixait au moment du dépôt de la demande de permis d'urbanisation que :

Outre les conditions nécessaires à la faisabilité ou à l'intégration du projet, l'autorité compétente peut subordonner la délivrance des permis aux charges qu'elle juge utile d'imposer au demandeur dans le respect du principe de proportionnalité.

Les charges d'urbanisme consistent en des actes ou travaux imposés au demandeur, à l'exclusion de toute contribution en numéraire, en vue de compenser l'impact que le projet fait peser sur la collectivité au niveau communal. Les impacts positifs du projet sur la collectivité, à savoir sa contribution à rencontrer un besoin d'intérêt général, sont pris en compte pour, le cas échéant, contrebalancer les impacts négatifs.

Considérant que la formule souhaitée par le Collège communal pour les charges d'urbanisme sous forme numéraire ne peut dès lors être légalement appliquée en l'espèce ; que toutefois la délibération du Collège communal du 17/09/2025 validant l'engagement unilatéral pris par le porteur de projet permet de rencontrer l'objectif de participation du porteur de projet aux intérêts de la collectivité ;

Considérant que s'il est loisible à l'autorité compétente de poser le constat de l'existence d'une tel engagement et d'en apprécier la pertinence dans l'intérêt de la collectivité, il ne lui appartient de se positionner sur le contenu d'icelui s'agissant d'un acte sous seing privé pris en dehors de la présente procédure ;

Considérant que quant aux conditions émises dans l'avis favorable conditionnel du Collège communal de la Ville il convient d'indiquer les éléments suivants :

- Condition n°1 : s'agissant du cahier des indications, que si pour leur plus grande majorité les modifications proposées par le Collège communal peuvent être admises (que pour partie d'entre elles la présente motivation y fait déjà référence) certaines ne sauraient être retenues pour les motifs suivants :
 - 1) Il ne peut être donné suite à l'ajout : (4.2.2.1) *Pour respecter l'objectif de « limiter le nombre d'emplacements de stationnement à l'air libre et de maximiser, ce faisant, le développement d'espaces verts », lors de l'aménagement des parkings en sous-sol d'un immeuble, un certain nombre d'emplacements intérieurs en sous-sol localisés proches de l'accès depuis la voirie devront être aménagés de façon à permettre l'accès et le stationnement des camionnettes et petits camions destinés aux livraisons et aux entreprises de construction ou de maintenance. Cette disposition est requise pour éviter d'encombrer les voiries et espaces publics des camionnettes traditionnelles des entreprises de construction ou de maintenances techniques, tant pendant les travaux de parachèvements des immeubles en construction que lorsque les immeubles sont habités* au motif que cette modification nécessitera un surdimensionnement des accès et des espaces destinés au parking en sous-sol et donc des moyens techniques et financier disproportionnés par rapport à l'usage qui serait fait de ces espaces par les véhicules utilitaires ; que le site ne présente pas la même configuration que l'entité de Louvain-La-Neuve où ce type d'accès est partiellement possible ; que le stationnement en surface suffira aux besoins ; que pour le surplus l'autorité locale dispose des droits utiles en vue de limiter le stationnement de livraison et de service ;
 - 2) Il ne peut être donné suite à l'ajout : (4.3.1.3) *en surplomb (saillie)* au motif qu'il n'apparaît pas pertinent de refuser d'emblée cette hypothèse ; que la configuration de l'espace rue ou des espaces de cours et jardins peut parfaitement être compatible avec des balcons ou terrasses en surplomb ;
 - 3) Il ne peut être donné suite à la suppression : (4.3.1.3) *Les saillies par rapport à la zone bâtissable sont autorisées à partir du 1er étage suivant un débordement maximum de 80 cm à partir d'une hauteur de 2,60m. Les éléments en saillies ne peuvent occuper plus de la moitié de la largeur de la façade* au motif que cette indication va de pair avec le point précédent et permet justement de limiter les débordements ; que toutefois dans certains cas particuliers il pourrait être pertinent de ne pas permettre des surplombs notamment

pour des motifs de sécurité ; que dès lors les termes *sont autorisées* sont remplacés par *les termes peuvent être autorisés* ;

- 4) L'ajout (4.3.1.3) *et en respectant une profondeur totale de bâtisse maximale de 15,00m* est complété par les termes *pour les lots G et I* au motif que les indications se doivent de correspondre au plan d'occupation projetée ;
- 5) Il ne peut être donné suite à l'ajout : (4.3.1.4) *Dans le cadre des maisons unifamiliales, aucune installation technique en toiture n'est autorisée* au motif que les technologies actuelles et leurs évolutions pourraient parfaitement justifier de telles installations notamment dans le cadre de la réduction de la consommation des énergies ; que ces aménagements doivent être étudiés au cas par cas et pas être refusés unilatéralement ;
- 6) L'ajout/suppression (4.3.1.4) *Cette hauteur comprend les éventuels garde-corps à claire-voie en cas de toitures plates et les murs acrotères* est complété par les termes *sauf lorsque ces éléments sont justifiés pour des motifs de sécurité non liés à une toiture terrasse résidentielle* au motif que les exigences de sécurité pour les services préconise désormais de ce type d'éléments ;
- 7) Il ne peut être donné suite à la suppression : (4.3.1.6) *La membrane asphaltique ou synthétique* au motif que cet élément est actuellement un élément couvrant techniquement standard, que toutefois les termes de l'indication peuvent être complétés par le terme *apparente* ;
- 8) Il ne peut être donné suite à la suppression : (4.3.1.7) *4.3.1.7 Divers – Saillies au-delà de la zone de bâtisse Par rapport à l'alignement, les éléments en saillie sur la façade au-delà de la zone de bâtisse ne peuvent excéder 80 cm de profondeur et ne peuvent être situés à moins de 2,6 mètres de hauteur* aux mêmes motifs qu'exprimés au point 3) ;
- 9) Il ne peut être donné suite à la suppression : (4.3.1.8) *A partir du premier étage, les balcons peuvent empiéter au-dessus du domaine public des voiries, de maximum 80 cm à partir d'une hauteur de 2,6 mètres. Pour les voiries piétonnes, le dégagement sous les balcons doit être de 4,5 mètres au minimum* aux mêmes motifs qu'exprimés au point 3) ;
- 10) Il est ajouté les termes *harmonie de* entre les termes (4.3.1.10) *une même tonalité* au motif que des teintes différentes peuvent parfaitement participer d'une architecture intégrée dans un contexte donné ;
- 11) L'ajout/suppression (4.3.3) *Les équipements techniques sont intégrés à l'aménagement paysager environnant (HT1, HT4) ou compris dans le volume construit d'un bâtiment (HT2, HT3)* ne peut être suivi au motif que ce type d'installation doit pouvoir bénéficier d'une analyse au cas par cas ; que toutefois la formulation suivante peut être proposée *Les équipements techniques sont soit intégrés à l'aménagement paysager environnant sous forme de volume annexe, soit ou compris dans le volume construit d'un bâtiment* ;
- 12) Le point 4.3.10 est supprimé vu l'exclusion de cette zone du périmètre du permis d'urbanisation ;
- 13) L'ajout/suppression (4.4) *et des marquises hauteur* ne peut être retenu aux mêmes motifs qu'exprimés au point 3) ;

Considérant que la version finale du cahier des indications et applicable figure en annexe de la présente décision ;

- Condition n°2, que ce sont bien les objectifs, le schéma des objectifs d'aménagement du territoire et d'urbanisme et le cahier des indications, qui serviront à l'analyse des futures demandes de permis d'urbanisme ou des permis uniques mettant en œuvre le permis d'urbanisation ;
- Condition n°3 : que dans l'engagement adressé par le demandeur en permis au Collège communal joint au dossier demande, le demandeur a accepté de céder à titre gratuit, le lot 6

et que ce lot sera intégré à la zone de parc adjacente comme repris dans l'illustration ci-dessous ; que la condition sera ainsi rencontrée ;



- Condition n°4 : compte tenu des motifs déjà invoqués ci-avant, il n'y a pas lieu de faire droit à la demande de réduction supplémentaire des gabarits sur les lots O, C et N ;
- Condition n°5 : la demande constitue une imposition figurant déjà dans le SDC, de sorte qu'il n'y a pas lieu de la répéter dans la présente autorisation, le permis d'urbanisation ne sollicitant pas d'écart à cette disposition ;
- Condition n°6, que dans l'engagement qu'a adressé le demandeur au Collège communal, le demandeur s'est engagé, sous les conditions qui y sont énoncées, à participer au financement de l'aménagement par la Ville ou une autre autorité publique de la liaison mode doux Samaya-Gare, dès lors qu'il s'agit d'un projet situé en dehors du périmètre de la demande de permis d'urbanisation et hors propriété du demandeur ; que la condition peut ainsi être remplie ;
- Condition n°7, que dans l'engagement qu'a adressé le demandeur au Collège communal, le demandeur s'est engagé, sous les conditions qui y sont énoncées, à participer à l'optimisation du giratoire Droit de l'Homme - Massaya ; que la condition peut ainsi être remplie et la demande de la Direction des Routes du Brabant wallon rencontrée ;
- Condition n°8, que la mise en place d'un observatoire de la mobilité ne relève pas du contenu d'un permis d'urbanisation ; qu'en revanche, rien n'empêche la Ville de mettre en place cet observatoire et d'inviter, le cas échéant, le titulaire de permis d'urbanisation aux réunions qu'elle organiserait ;
- Condition n°9, que les éléments mentionnés sous cette condition devront être pris en considération lors de la mise en œuvre du permis à l'exception de la localisation de l'arrêt de bus dispensé de permis d'urbanisme préalable ; que la condition peut ainsi être remplie ;
- Condition n°10, que dans l'engagement qu'a adressé le demandeur au Collège communal, le demandeur s'est engagé, selon les conditions y formulées, à céder le lot Q ; que la condition peut ainsi être remplie ;
- Condition n° 11 : s'agissant d'éléments liés à la partie voirie, que si pour leur plus grandes majorité les éléments proposés par le Collège communal peuvent être admis certains ne sauraient être retenus pour les motifs suivants :

- 1) Les documents ne peuvent être modifiés sans nécessiter un dépôt de plans modificatifs ; qu'une nouvelle modification n'est pas souhaitée par l'autorité compétente à ce stade ; que seules des conditions au sens de l'article D.IV.53 du Code sont admissibles ;
 - 2) Il n'y a pas lieu de citer un type de matériau pour l'axe cyclo-piéton au risque de voir cet exemple être considéré comme le seul matériau acceptable ;
 - 3) Il n'y a pas lieu d'imposer une validation par la Ville du projet d'éclairage au motif qu'un permis doit être exempt de conditions incertaines ;
 - 4) Il n'y a pas lieu de refuser un éclairage sous forme de borne ; que ce mode d'éclairage présente un certain nombre d'avantages comme mentionné dans le dossier de demande ;
 - 5) Par cohérence avec ce qui figure dans le cahier des indications il n'y a pas lieu d'imposer d'intégrer aux bâtiments les équipements techniques sur les lots HT2 et HT3 ;
 - 6) Il n'y a pas lieu d'imposer une validation par la Ville du mobilier urbain au motif qu'un permis doit être exempt de conditions incertaines ;
 - 7) Il convient de préciser que l'usage de conteneurs semi-enterrés non-clôturés est possible ;
 - 8) Il convient de préciser que seul les espaces non artificialisés sont concernés ;
 - 9) Il n'y a pas lieu d'imposer une largeur minimum dans le cadre du permis d'urbanisation pour les espaces fleuris provisoires ; que ce type d'aménagement pourra être conditionné dans les demandes de permis d'urbanisme qui mettront en œuvre le site ;
 - 10) Il n'y a pas lieu d'imposer à ce stade des réductions aux zones de bâtisse projetées ; que cette réflexion doit être posée dans le cadre des demandes de permis d'urbanisme qui mettront en œuvre le site ;
 - 11) Il n'y a pas lieu d'imposer une validation par la Ville des projets de plantations au motif qu'un permis doit être exempt de conditions incertaines ;
 - 12) Il n'y a pas lieu d'imposer dans une annexe au présent permis des éléments relatifs au stationnement qui sont déjà suffisamment précis dans le cahier des indications et le plan d'occupation projeté ;
 - 13) Il n'y a pas lieu d'annoncer dans une annexe au présent permis des éléments en lien avec des conditions putatives liées aux futures demandes de permis d'urbanisme ;
 - 14) La proposition relative aux aménagements des abords du lot O est peu explicite ; que cette réflexion pourra être posée dans le cadre des demandes de permis d'urbanisme qui mettront en œuvre les lots concernés ;
 - 15) La présente décision impose déjà l'aménagement de deux accès supplémentaires à la cyclostrade ;
 - 16) Il n'y a pas lieu d'imposer une augmentation significative localement d'emplacements de stationnement en bord de voirie ;
 - 17) La présente décision impose déjà l'aménagement de deux accès supplémentaires à la cyclostrade ;
- Condition n°12 : que le Qualiroute devra être respecté et que le titulaire de permis, lorsqu'il réalisera les travaux, communiquera, pour information, à la Ville l'appel d'offre et le dossier d'exécution qu'il imposera à son entrepreneur de réaliser ; que le permis ne peut en effet être assorti d'une condition incertaine ;
 - Condition n°13 : celle-ci sera satisfaite, dès lors que le présent permis vaut permis d'urbanisme pour les voiries communales et que le demandeur s'est engagé à céder les voiries autorisées à la commune, une fois celles-ci réalisées, à titre gratuit ;

- Condition n°14 : celle-ci ne relève pas du contenu du permis d'urbanisation ; qu'il appartiendra au titulaire du permis d'examiner avec la Ville les conditions précises de la cession à titre gratuit en laquelle il s'est engagé ;

Considérant que quant aux demandes complémentaires sollicitées par la Ville, elles sont traitées dans l'engagement qu'a adressé le demandeur au Collège communal ;

Considérant que la Ville a relayé notamment les demandes de riverains de réaliser un mur anti-bruit le long de l'avenue Bourgaux ; que la Ville n'a pas entendu imposer comme condition la réalisation de ce mur ; qu'en toute hypothèse, il n'y pas lieu d'imposer cette réalisation, dans la mesure où l'étude d'incidences ne l'a pas recommandée et qu'il y aura une végétalisation de la voirie ; que, par ailleurs, aucune disposition régionale ou communale n'impose dans le cadre de la réalisation d'une nouvelle voirie dans un centre urbain, la réalisation de murs anti-bruits ; qu'en situation existante, il s'agissait du prolongement de l'avenue de Masaya, qu'un charroi important de poids lourds y passaient déjà pour desservir le site industriel existant ; que la réalisation d'un mur anti-bruit aurait pour conséquence de ne pas permettre les percées visuelles comme sollicitée dans d'autres observations ;

Considérant par rapport à l'observation de l'absence de murs anti-bruit du côté Trainwash que le réclamant n'a pas d'intérêt sur cette remarque dès lors qu'il n'indique pas être un futur occupant des lieux ; que, d'autre part, l'EIE n'a pas recommandé la mise en place de ce mur anti-bruit mais, qu'en revanche, elle a formulé d'autres recommandations destinées à limiter la propagation du bruit ;

Considérant que la demande modifiée de permis d'urbanisation a été soumise à une enquête publique qui s'est tenue du 27/03/2025 au 25/04/2025 ; que, dans le cadre de cette enquête publique, une réunion de présentation au public s'est tenue en date du 17/04/2025 ; que cette enquête publique a donné lieu, selon le procès-verbal de clôture d'enquête du 30/04/ 2025, à 233 courriers ou courriels de réclamations/observations + 7 non-conformes ;

Considérant que la Ville d'Ottignies-Louvain-la-Neuve a synthétisé les réclamations et observations réceptionnées comme suit :

- *Urbanisme*

- *Hauteurs et volumes du bâti : 7 niveaux encore trop élevé ;*
- *Terrain en surplomb des quartiers voisins, accentuant encore la hauteur des gabarits proposés par rapport aux riverains ;*
- *Les gabarits les plus hauts proposés sont au sud du quartier nouveau, soit à proximité immédiate des maisons de l'avenue Bourgaux. Vu sa situation en contrebas, les maisons de ce quartier seront fortement impactées en vues perspectives urbaines, en intimité et en pertes d'ensoleillement ; les gabarits proposés sur les lots O (R+4) et Q (R+2), proches de l'avenue Bourgaux, sont trop hauts et devraient être réduits ;*
- *Effets sur l'ensoleillement et ombrages sur quartiers voisins vu les gabarits élevés, Manque maquette 3D ;*
- *Immeubles de typologie urbaine dans environnement de maisons résidentielles ;*
- *L'argument d'immeubles de hauteur similaire à celle du rideau de peupliers existant en bordure du quartier ne peut être entendu, car il y a une grosse différence entre un arbre et des immeubles de plusieurs étages avec des fenêtres et balcons dominant des maisons et leur jardin ;*
- *Site enclavé entre chemin de fer et quartiers résidentiels, accessibilité limitée ;*
- *Même si le programme a été réduit depuis l'enquête de 2024, ce qui est à noter, le projet reste «trop gros, trop haut, et avec trop de monde en plus» pour s'inscrire dans les quartiers avoisinants et l'entité de Limelette ;*
- *Demande d'axer le projet sur l'intégration du bâti aux quartiers environnants avant de le penser sur un axe majoritairement de réponse démographique et d'intérêt financier ;*

- *Si la demande des riverains, relayée par le Collège dans son avis sur le projet précédent, a été partiellement rencontrée en matière de gabarits et de maisons unifamiliales sur les lots derrière le Fond de Bondry, pourquoi ne pas l'avoir fait aussi pour les lots C, K et la moitié du lot N d'autant qu'il s'agit des lots présentant le moins de recul par rapport aux jardins du Fond de Bondry ;*
- **Densité :**
 - *De même, pourquoi maintenir du R+5 sur le lot J, pourtant également pas si éloigné des jardins du Fond de Bondry ;*
 - *Demande de limiter à R+1 et non R+2, le gabarit des maisons sur les lots C, K et N, vu leur grande proximité avec les maisons existantes dans les quartiers en contrebas ;*
 - *Si la Région recommande min 40logts/Ha, les promoteurs en proposent nettement plus. Or, le site vu sa forme et sa position au nord de la gare et dans l'ancienne commune de Limelette ne s'inscrit pas dans le centre urbain d'Ottignies ;*
 - *L'augmentation très importante de la densité à cet endroit, supérieure au double de la densité actuelle, va générer des déséquilibres en matière de disponibilité de services et des ruptures dans le vivre ensemble. Les chiffres Statbel de 2022 annoncent 5415 résidents pour Limelette, et le projet de 1648 habitants (hors collectif) en amènerait près de 1/3 en plus ! ;*
 - *Le projet annonce une réduction du nombre de logements de 1038 à 680 entre 2024 et 2025, mais il ne tient pas compte du logement «collectif», qui est passé de 85 à 175 dans le même intervalle, s'il fait place à du logement étudiant. Les impacts en mobilité et en stationnement entre du collectif en maison de repos ou en logement étudiant ou colocation de jeunes travailleurs sont colossaux et sous-estimés dans le dossier modifié ;*
 - *Selon l'EIE, l'offre du seul quartier Samaya permettrait d'accueillir quasi la totalité des nouveaux habitants attendus sur la commune selon les projections démographiques. Comme d'autres projets importants dans d'autres quartiers sont également sur la table, il y a risque réel de suroffre. (et de ce fait de potentiel risque d'échec partiel dans la commercialisation future du projet, qui serait alors inabouti et potentiel chancre) ;*
 - *Cette «sur-urbanisation», à l'échelle communale, est également soutenue par les nombreux projets immobiliers sur les communes voisines, et en particulier Court-St-Etienne et Mont-St-Guibert. Or, cette urbanisation s'accompagne d'une imperméabilisation et génère des flux d'eaux de ruissellement plus importants vers les rivières en aval, donc un plus gros risque d'inondations dans les vallées. Même si Samaya est en hauteur et sans doute protégé de celles-ci, le risque pour les quartiers déjà établis en contrebas est non négligeable ;*
 - *Demande de réduire encore, à maximum 500 logements, ce projet trop dense par rapport aux quartiers avoisinants, même s'il est proche de la gare ;*
 - *Demande de réduire la densité et de ne pas dépasser une densité brute de 50 logts/Ha, pour réduire encore certains gabarits, réduire les effets de la mobilité générée, se rapprocher plus de la densité actuelle du Fond de Bondry (22 lgts/Ha) et rester néanmoins au-dessus de la densité préconisée par la Région ;*
- **Architecture :**
 - *Architecture des projets présentés en illustration inacceptable car qualité peu intéressante et intégration manquée avec l'environnement bâti ;*
 - *Pourquoi le recul n'a-t-il pas été augmenté également pour les constructions à l'arrière du Clos Marcel Ancion et dans le cas présenté, même si le gabarit a été réduit d'un étage, pourquoi ne pas imposer une construction au-dessus du talus du clos Marcel Ancion en*

gabarit R+1+toiture en pente, soit comme les maisons du clos, plutôt qu'un immeuble en R+2+toiture plate ;

- *Le projet présenté ne respecte toujours pas les dispositions du GCU (p. 368 et 369) en matière de choix des gabarits «en relation et dans le respect des lignes paysagères des quartiers voisins» et «dans la typologie de l'habitat existant et/ou environnant», et ne veille pas «à assurer l'intégration urbaine du nouveau quartier dans son environnement naturel et bâti» ;*

- *Accessibilité au logement :*

- *Demande d'engagements clairs du promoteur de garantir l'accès à tout type de revenu, y compris logement social, puisque l'accessibilité est avancée comme argument de densité élevée, non-prise en compte de la demande de la Ville dans son avis sur le permis 2024 de lui céder 1Ha pour un CLT pour permettre à au moins 40 jeunes ménages de construire leur maison proche de la gare. Quelles garanties apportées en échange pour réaliser cet objectif? ;*

- *Végétalisation :*

- *S'engager à replanter au moins autant de grands arbres que le nombre qui doit être abattu pour le projet ; engagement à garantir la pérennité des végétations présentées sur plans et images ; perméabilité des sols et revêtements à dimensionner pour assurer l'alimentation suffisante des arbres plantés ;*
- *Un entretien du talus par le promoteur préalablement au démarrage du chantier est nécessaire, car il ne l'a pas régulièrement entretenu jusqu'ici (chutes d'arbres sur les clôtures des jardins en contrebas), et qu'après urbanisation la charge d'entretien sera remise aux copropriétés des lots en surplomb du talus ;*

- *Perméabilité du sol :*

- *Engagement du demandeur à assurer la perméabilité jusqu'au sol naturel ancien avant remblai, car ce dernier a été fortement compacté par les usages industriel et ferroviaire ;*
- *La situation actuelle dans les quartiers en contrebas de Benelmat résulte d'un équilibre délicat ayant nécessité des travaux d'égouttage il y a quelques dizaines d'années. La déminéralisation annoncée du site, et ensuite sa réurbanisation et réimperméabilisation partielle, va modifier cet équilibre fragile, et l'EIE n'a pas assez étudié le risque de report des eaux du nouveau quartier dans les sols déjà gorgés des quartiers en contrebas ;*
- *L'histoire du site fait supposer qu'il est bien compacté, mais aussi pollué (ancien atelier SNCB d'où pollution aussi probable de déchets de métallurgie) et sans doute encore miné par des bombes du bombardement de la gare lors de la 2^e guerre=> risques d'accidents lors du chantier ;*

- *Stationnement :*

- *L'hypothèse d'une seule voiture par logement est irréaliste, donc le projet est insuffisant en offre de stationnement pour l'ensemble des programmes envisagés ;*
- *L'attractivité commerciale et de services annoncée sur la place en entrée de quartier va également générer de gros besoins en mobilité et en stationnement, qui sont sous-estimés par l'EIE ;*

- *Accessibilité routière et mobilité :*

- *Seulement 2 accès pour un quartier aussi dense est insuffisant, d'autant plus que l'accès Nord est très proche du carrefour à feux de la porte de Limelette, déjà sujet à des remontées de files importantes sur l'avenue Albert 1^{er} en heures de pointe ;*

- *La fermeture annoncée du passage à niveau de l'avenue Albert 1^{er} va générer un trafic supplémentaire sur l'avenue Albert 1^{er} au droit du carrefour Masaya, que le système de feux ne pourra pas gérer sans files ;*
 - *L'hypothèse de part d'utilisation de la voiture pour seulement 40% des déplacements des ménages du nouveau quartier est trop ambitieuse et optimiste : les chiffres actuels montrent 85%, et l'ambition wallonne est de 60% à l'horizon 2030 ; l'EIE sous-estime donc fortement la mobilité automobile qui sera générée par ce nouveau quartier ;*
 - *Le report du trafic vers le futur Kiss & Ride à l'est de la gare est sous-estimé dans les calculs du trafic, qui a tendance à ne prendre en compte que les habitants du nouveau quartier. L'ajout de ce trafic vers la gare va aggraver nettement les problèmes de mobilité sur l'avenue Albert 1^{er}, et sur le carrefour avec Masaya ; le rond-point à la sortie de la RN238 va être saturé, et un trafic de contournement du feu de la porte de l'Europe risque fort de se créer au travers de l'avenue du 11^{ème} Zouave pour aller rechercher la RN238 vers Wavre et puis l'E411 ;*
 - *L'augmentation du trafic sur l'avenue Albert 1^{er} du fait de l'urbanisation du site Samaya va entraîner des difficultés importantes pour entrer ou sortir des autres voiries des quartiers plus anciens connectées sur l'avenue Albert 1^{er}, avec encombrements et pollutions sur ces voiries secondaires pour sortir des quartiers aux heures de pointe. L'EIE n'a pas étudié ces impacts sur le débouché des voiries des quartiers actuels ;*
 - *Crainte aussi que les nouveaux habitants ne viennent encombrer les parkings, déjà insuffisants par moments, de l'Intermarché, et débordent alors dans les voiries du Fond de Bondry, y rendant la circulation plus difficile et moins sûre ;*
 - *Le SDC révisé en 2017 prévoit que «l'aménagement du site Benelmat prévoira une densité en fonction des capacités de mobilité, et ce en évitant tout impact dans le lotissement contigu. Le pont sous les voies devra être élargi.» ; le projet propose d'urbaniser le site avant d'avoir mis en place les solutions permettant d'améliorer les capacités de mobilité à l'échelle de cette partie de Limelette, en contradiction donc avec le SDC ;*
- *Pont ou passerelle Masaya :*
 - *Double emploi avec passerelle gare si uniquement utilisable pour les modes doux, et alternative plutôt propice à l'augmentation de circulation automobile si pont routier ;*
 - *Documents soumis à la nouvelle enquête ;*
 - *Données analysées plus à jour (café Moustache, Pro Vélo,..) laissant craindre que les études soient déjà inadaptées ;*
 - *Manque de visualisation 3D des gabarits du projet depuis le bout de l'avenue Bourgaux, alors qu'elle débouche sur les bâtiments aux gabarits les plus élevés ;*
 - *Plantes invasives :*
 - *Occasion à saisir de les éradiquer totalement sur le site actuellement colonisé ;*
 - *Nuisances sonores :*
 - *Du fait de la mobilité automobile générée par l'entrée/sortie principale du nouveau quartier vers l'avenue de Masaya, à laquelle il faut ajouter le trafic de la boucle pour le dépose-minute de la gare, augmentation sensible du bruit de trafic et de la pollution des véhicules dans l'avenue Bourgaux et sur Chantier ;*
 - *L'avenue Albert 1^{er}; demande de placer mur anti-bruit intégré dans de la végétation en entrée de quartier pour protéger les jardins des bruits de trafic, provenant d'une orientation Sud-Ouest ;*

- *Vu la longueur annoncée du développement de ce quartier, garanties à obtenir pour les riverains en matière de nuisances (bruit, pollution, propreté publique, qualité de l'air, horaires de charrois, ..) ; mise en place d'un comité d'accompagnement avec les riverains ;*
 - *Crainte de troubles de stabilité des maisons de l'avenue Bourgaux et du Fond de Bondry suite au charroi lourd et à l'importance de la durée du chantier, sachant que les sols ne sont pas de qualité exceptionnelle dans ce fond de vallée et que les vibrations s'y propagent aisément ;*
 - *Demande d'imposer un état des lieux de l'ensemble des maisons des quartiers Congo, Bourgaux et Fond de Bondry avant début des travaux, suite aux fissures et retraits déjà constatés depuis le démantèlement des installations et les premières démolitions des bâtiments et dalles de sol de l'entreprise Benelmat ;*
- *Equipements :*
- *La capacité du réseau d'égouttage existant en aval est mise en doute, dès lors qu'il devra recevoir la totalité des eaux générées par ce quartier nouveau de 1500 habitants ;*
 - *Pour une telle densité et un tel public cible, nécessité de prévoir une plaine de jeux, des engins de sport et de détente (ping-pong, pétanque, ...), un street park, une crèche, ainsi que des commerces de proximité tels que coiffeur, librairie, supérette, pharmacie, boulangerie, frieterie,... pour éviter à ces nombreux nouveaux habitants de devoir sortir du quartier (en voiture) pour tout achat du quotidien ;*

Considérant qu'il ressort du nombre de courrier et de courriels reçu que le public concerné a pu participer aux diverses enquêtes publiques organisées sur la demande de permis initiale et les demandes modifiées (voy. C.E., arrêt *Commune de Merbes-le-Château*, n° 259.962 du 31/05/2024) ;

Considérant que pour leur plus grande majorité les observations susmentionnées trouvent réponse dans l'EIE et ses corollaires et dans la motivation qui précède ; que pour le solde il est renvoyé à la motivation qui suit ;

Considérant que l'EIE a examiné la problématique du sol dans le chapitre sol, sous-sol et eaux souterraines ; que le Décret sol et son arrêté d'exécution trouveront à s'appliquer dans le cadre des demandes de permis d'urbanisme postérieures ; qu'il en va de même pour l'Arrêté du Gouvernement wallon relatif aux terres excavées ;

Considérant que s'agissant des terres excavées, l'arrêté du Gouvernement relatif aux terres excavées trouvera également à s'appliquer lors de la mise en œuvre des permis d'urbanisme qui seront ultérieurement obtenus mettant en œuvre le permis d'urbanisation ; que pour les travaux de voirie autorisés par le présent permis, ses prescriptions trouveront, le cas échéant, à s'appliquer lors de leur mise en œuvre ;

Considérant que, s'agissant des constructions en sous-sol, et notamment du parking prévu sous le lot O, la problématique du sol sera examinée de manière plus approfondie dans le cadre des futures demandes de permis portant sur ces constructions, que les exigences relatives au Décret sol trouveront à s'appliquer ; que l'EIE d'incidences a néanmoins déjà apporté un certain nombre d'éclaircissements sur cette thématique ;

Considérant que la question de l'influence de la terre argileuse n'a effectivement pas fait l'objet d'un examen précis dans le cadre de l'EIE ; que le phénomène de rétractation-extension de l'argile présent sous les quartiers avoisinants est une problématique plus générale et indépendante du projet ; qu'elle est liée au réchauffement climatique ; que la législation en vigueur n'impose pas que l'EIE examine ce phénomène précis dès lors qu'il est sans rapport au projet et préexistant ; que la réalisation du projet ne devrait pas renforcer ce problème naturel, puisque la demande de permis d'urbanisation prévoit une récolte et traitement des eaux de pluie au sein du site, et notamment une infiltration profonde des eaux du projet sans incidences directes sur les quartiers avoisinants ;

Considérant qu'un test d'infiltration a été réalisé dans le cadre de l'examen des incidences du projet ; que les résultats sont suffisamment significatifs pour constater les possibilités d'infiltration du site ;

Considérant que des tests d'infiltration complémentaires devront être, comme c'est toujours le cas pour ce type de projet, pour affiner le dimensionnement précis des ouvrages d'infiltration ; que ces tests seront réalisés dans le cadre des futures demandes de permis d'urbanisme ;

Considérant, s'agissant de l'apparition de fissures dans les maisons avoisinantes du site du projet, que ce point est indépendant du projet lui-même ; qu'en toute hypothèse, dans le cadre de la construction des futurs immeubles qui feront l'objet de demandes de permis d'urbanisme ultérieures, les règles du droit civil trouveront à s'appliquer ; que comme déjà indiqué le permis est délivré sous réserve des droits civils des tiers ;

Considérant qu'il ne revient pas à un permis d'urbanisation de de fixer et de garantir l'accessibilité financière des logements à construire ; que ce point excède le contenu d'un permis d'urbanisation ; que, cependant, il y a lieu de relever que les documents du permis d'urbanisation ne restreignent pas la mixité des logements et leur accessibilité potentielle à des ménages avec des bas et des moyens revenus ; que des logements de type unifamiliaux sont prévus, ce qui garantit aussi une mixité sociale ; que le projet propose également d'apporter une typologie d'appartement peu présentes dans les quartiers environnement, essentiellement constitués de maisons ; que la création de ces appartements apportera une mixité de type d'habitat ; que la variété de composition de différentes unités d'appartement qu'autorisent les indications permettra une mixité d'occupation tant pour des personnes isolées que pour des familles ;

Considérant que l'EIE ne devait pas, en tant que telle, étudier l'implantation du nouveau quartier, objet de la demande de permis d'urbanisation, à un autre endroit que celui retenu par la demande de permis ; qu'il n'y a pas sur le territoire communal ou sur les communes adjacentes, un site présentant les mêmes caractéristiques, à savoir un site déjà urbanisé et à proximité immédiate d'une gare permettant la réalisation d'un nouveau quartier, et ce sans étalement urbain et artificialisation du sol ;

Considérant, s'agissant de la remarque relative à la limite de propriété entre le site du projet et certains jardins de la rue du Congo selon laquelle les propriétaires souhaiteraient conserver l'utilisation qu'ils font déjà du site du projet, que cela relève du droit civil et non de la demande de permis d'urbanisation en tant que telle ;

Concernant que la demande de créer un comité de quartier ne relève pas d'un permis d'urbanisation ; que rien n'empêche la création d'un comité informel réunissant les riverains et le développeur dans le cadre de la réalisation du chantier en vue d'informer ceux-ci des travaux et de pouvoir disposer d'un point de contact ;

Considérant que les points d'apports volontaires des déchets sont bien représentés sur le plan ; qu'il y aura donc bien des points d'apports ;

Considérant que la demande de permis ne comporte pas de demande de phasage au sens de l'article D.IV.82 du Code ; que, toutefois, en vue de répondre à certaines craintes exprimées quant à l'étalement temporel et aux incidences possibles du chantier, le demandeur a produit une note déterminant les principes devant guider la mise en œuvre du permis d'urbanisation (*confer* annexe 11.23) ; que ces principes rejoignent l'examen des incidences du chantier opéré par le chargé d'étude ;

Considérant qu'au regard de cette note en l'absence de demande du porteur de projet, il n'y a pas lieu d'imposer un phasage du permis d'urbanisation ; que l'absence de phasage permet une certaine souplesse dans la mise œuvre du permis ; qu'en toute hypothèse, la création d'un nouveau quartier urbain occasionnera des incidences pour les riverains ; qu'un phasage rigide ne réduirait pas globalement ces incidences compte tenu de la typologie et de la forme du terrain ;

Considérant que les peupliers bordant le site ont fait l'objet de diverses observations et remarques, parfois contradictoires entre leur maintien et leur abattage ;

Considérant que le permis d'urbanisation prévoit l'abattage de ces peupliers pour les motifs suivants : l'ombre portée qu'ils projettent sur les propriétés voisines (dès lors qu'ils dépassent à l'état naturel les 20 mètres), leur vieillissement et leur état sanitaire (sachant leur élagage régulier les a affaiblis) ; que ces peupliers ne pourraient, en l'espèce, plus être maintenus en l'état ; que la demande de permis prévoit, en lieu et place de ces peupliers, une barrière paysagère, prenant la forme d'une lisière arbustive constituée d'une haie vive de hauteur naturellement contenue, et diversifiée dans sa composition apportant une vraie plus-value paysagère avec des aubépines, noisetiers, viornes, fusains, sureaux, cornouillers, troènes pour le massif et quelques sorbiers, pommiers sauvages apportant

ponctuellement du volume dans la dimension verticale. ; que cette barrière paysagère est susceptible de pourvoir à la tranquillité des riverains et une atténuation des vues depuis et sur le projet ; qu'elle diminuera également les ombres projetées actuelles résultant des peupliers ;

Considérant qu'il convient toutefois d'imposer une condition particulière liée à l'ordre des actes et travaux à réaliser destinée à limiter les incidences sur les propriétés jouxtant le site et les riverains de celui-ci ; que le demandeur devra, dès l'entame de la mise en œuvre du permis, procéder aux plantations prévues au droit du liseré *Barrière paysagère* repris au plan 11.8.1 (à savoir entre les lots C, E, G, I, K, N et le Fond de Bondry en remplacement des peupliers ; que cette condition rencontre une demande formulée par la CCATM et des riverains ;

Considérant que la législation en vigueur n'impose pas qu'une demande de permis d'urbanisation comporte une maquette ; qu'au stade d'une demande de permis d'urbanisation, une telle maquette serait, en toute hypothèse, prématurée ; que, compte tenu des coupes et des illustrations (notamment les incrustations contenues dans l'étude d'incidences et ses compléments corollaires), le public intéressé et les autorités peuvent se faire une représentation précise des gabarits autorisables ; que, quant à la remarque selon laquelle, il n'y aurait pas d'incrustations à partir certains points du site, il y a lieu d'indiquer que la législation ne l'impose pas et que cette absence n'a induit en erreur ni les riverains, ni les autorités ;

Considérant que l'étude d'ombrage présente dans l'EIE et ses compléments corollaires constituent une modélisation de l'ombrage et donc une maquette informatique ; que de plus, et comme déjà indiqué, les incrustations visuelles et les coupes significatives permettent de se figurer les gabarits maximaux autorisables dans lesquels devront s'inscrire les futurs bâtiments ; qu'à cet égard, une maquette n'aurait pas apporté plus d'informations que celles déjà disponibles dans les documents de la demande de permis ;

Considérant, en ce qui concerne la critique relative à la perte éventuelle de valeur des habitations et immeubles voisins du site, qu'il convient de souligner qu'à terme, l'édification du quartier urbain autorisé par le permis d'urbanisation devrait avoir des effets positifs sur la valeur des biens concernés, en raison de la création d'un nouveau quartier aux affectations diversifiées, mettant ainsi en valeur les constructions existantes ;

Considérant qu'il n'est pas établi que les logements destinés à des étudiants générerait plus de nuisances notamment sonores que les autres logements, dès lors qu'il s'agit bien de logements et que, par ailleurs, si des nuisances il devait y avoir, les règles du droit civil trouveraient à s'appliquer, notamment la théorie des troubles anormaux de voisinage ;

Considérant, concernant la problématique de la pollution atmosphérique, que dans le cadre des permis d'urbanisme et d'environnement ou uniques qui seront sollicités et à obtenir en vue de la mise en œuvre du projet d'urbanisme, la réglementation sur la pollution atmosphérique et les particules fines trouvera à s'appliquer et devra être respectée ; que le présent permis n'a pas pour objet d'autoriser l'exploitation d'installations classées ; que l'emplacement exact des extracteurs d'air vicié sera déterminé dans le cadre de ces permis ultérieurs ;

Considérant que l'observation selon laquelle il y aurait des nuisances lumineuses liées au rail n'est pas pertinente dès lors que la personne l'ayant formulée n'indique pas être un futur occupant des biens ; que, par ailleurs, le projet ne modifie en rien cette situation, la pollution lumineuse existante étant antérieure et préexistante ;

Considérant que s'agissant de la cession d'un hectare à la Ville pour la réalisation de 40 maisons unifamiliales, il y a lieu de relever que la Ville n'a plus réitéré cette exigence dans le cadre de son dernier avis daté de mai 2025 ;

Considérant, en ce qui concerne la remarque relative à l'absence d'actualisation de la demande de permis d'urbanisation, notamment concernant le respect des critères du Référentiel du quartier durable, que si les établissements Pro Vélo et Chez Moustache n'existent plus, ils sont mentionnés à titre d'exemple ; leur disparition n'étant pas source d'erreur, puisque la carte jointe recense plus d'une quinzaine d'autres établissements, ce qui dépasse largement le nombre requis par le Référentiel du quartier durable ;

Considérant qu'à terme, si certains riverains souhaitent intégrer des parcelles du talus, cela pourrait se réaliser dans le cadre du permis d'urbanisation en vigueur ; que, pour le reste, cette question relève du droit civil ;

Considérant comme le souligne le bureau d'études EIE agréé que :

[...] le site du projet est idéalement situé pour accueillir une densité élevée et que le projet y répond en amenant une réponse cohérente étant donné :

- *Sa localisation au sein d'une zone stratégique de développement de l'habitat (centralité urbaine du pôle régional de Wavre/Ottignies-Louvain-la-Neuve au SDT), sur un terrain en friche déjà artificialisé ainsi qu'à proximité immédiate d'une gare ;*
- *Sa situation sur un territoire où la pression foncière est importante et où le contexte démographique prévisible tend à augmenter d'autant plus cette pression ;*
- *Que le projet contribue à renforcer l'attraction du cœur d'Ottignies et renforce la diversité fonctionnelle du pôle de gare comme préconisé par le SDC d'Ottignies-Louvain-La-Neuve ;*
- *Que le projet intègre diverses fonctions dont des équipements et services répondant aux besoins actuels et projetés ainsi que l'aménagement d'espaces ouverts (notamment espaces verts publics) ;*
- *L'articulation cohérente du projet avec son contexte en introduisant des caractéristiques/principes d'aménagements (gabarits, implantation, aménagements) répondant aux éléments existants tout en convoquant une architecture moderne propre au nouveau quartier créé.*

Pour les motifs précités,

DECIDE :

Article 1^{er} : Le permis d'urbanisation, le permis technique de voirie (en ce compris les démolitions y afférentes) et la régularisation des travaux d'égouttage déjà réalisés pour la partie nord sollicités par SAMAYA DEVELOPMENT S.A. (Frédéric BERLEUR) sont octroyés sous réserve :

- D'exclure du périmètre du permis d'urbanisation la zone dédiée à l'aménagement de la cyclostrade (zone reprise sous un liseré jaune dénommé Cyclostrade dans la légende du plan d'occupation projeté) au motif que cette zone est déjà couverte par un permis d'urbanisme spécifique ;
- Un accès supplémentaire à la cyclostrade depuis le périmètre du projet sera réalisé entre les lots F et D ;
- Un accès supplémentaire à la cyclostrade depuis le périmètre du projet sera réalisé entre le lot 3 et la zone de parc adjacente ;
- De prendre en considération la loi du 27/04/2018 donnant les prescriptions à respecter pour les plantations et les constructions aux abords du chemin de fer et plus particulièrement les articles 19 à 24 du chapitre 3 de cette législation ;
- Aucune évacuation d'eau ne sera dirigée vers le domaine du chemin de fer ;
- La zone dangereuse créée par la circulation des mouvements ferroviaires ne peut en aucun cas être pénétrée par du matériel ou du personnel ou des matériaux, cette zone dangereuse est déterminée par un gabarit dont l'espace centré sur la voie s'étend jusqu'à des plans perpendiculaires au plan de roulement des rails et situé à 1m50 du premier rail de la voie la plus proche ; cette limite devra être matérialisée sur place par un treillis plastifié de couleur orange sur toute la longueur de la zone de travaux ;
- La mise hors tension des installations de traction électrique est obligatoire pour tout travail qui amènerait une personne quelconque ou un objet tenu par cette personne ou des matériaux ou du matériel, à s'approcher à moins de 3 m d'une pièce sous tension,

- L'accès à la plateforme ferroviaire en exploitation est formellement interdit pour toute personne extérieure et pour les matériaux et le matériel nécessaire à la réalisation des travaux prévus dans cette autorisation ;
- L'attention du bénéficiaire du permis est spécialement attirée sur la présence de câbles en service sur le domaine du chemin de fer ; le bénéficiaire du permis devra prendre toutes les précautions nécessaires pour éviter d'endommager quelques parties que ce soit de toutes les installations précitées ou même de blesser légèrement les enveloppes protectrices des câbles ;
- Les prescriptions pour le montage et l'application de travaux par des tiers sûrs ou alentours du domaine d'INFRABEL servant d'autorisation et concernant l'installation de grues tour jointes en annexe à la présente décision seront strictement respectées ;
- Le bénéficiaire du permis prendra toutes les précautions nécessaires afin d'éviter de faire tomber les arbres abattre sur le chemin de fer ;
- Avant le début des travaux le bénéficiaire du permis prendra contact avec l'ingénieur BOA responsable, afin de préciser les modalités pratiques d'exécution des travaux en ce compris la surveillance et de s'assurer que toutes les mesures de sécurité seront respectées ;
- De respecter le cahier des indications joint à la présente demande ;
- De respecter le contenu de l'annexe 2 à la délibération du Collège communal du 07/05/2025 telle que modifiée jointe à la présente demande ;
- De strictement respecter les conditions de formuler par la zone de secours dans son avis daté du 20 mai 2025 et reproduites en annexe à la présente décision ;
- D'intégrer le lot 6 à la zone de parc adjacente conformément à l'illustration figurant dans la présente décision ;
- En remplacement des peupliers, lorsque ceux-ci seront abattus et dès que la période de plantation est idoine, le bénéficiaire du permis devra procéder aux plantations prévues au droit du liseré *Barrière paysagère* repris au plan 11.8.1 (à savoir entre les lots C, E, G, I, K, N et le Fond de Bondry) ;
- Les éléments qui suivent doivent être pris en considération lors de la mise en œuvre du permis pour ce qui concerne la connexion nord avec l'avenue Albert 1^{er} (demande de la Ville et de la Direction des Routes du Brabant wallon) :
 - des bordures spéciales de transition entre les bordures existantes et la nouvelle bordure du quai bus doivent être mises en place de part et d'autre de l'aménagement ;
 - les îlots de protection du passage piétons seront en pavé de béton imprimés ;
 - la couche de revêtement du trottoir situé côté pair entre l'arrêt de bus et le nouveau trottoir en enrobé sera refaite complètement et sur toute sa largeur ;
 - la bande centrale aménagée doit prévoir les marquages nécessaires pour une distribution des flux de tourne-à-gauche entrant et sortant du nouveau quartier ;
 - Au niveau des angles des bordures des trottoirs ceux-ci doivent être lissés à hauteur des élargissements de voirie ;
 - Dans le cadre de l'élargissement de la voirie au droit du passage piéton il convient de créer un îlot refuge franchissable en béton imprimé, sans bordure, de part et d'autre de celui-ci en lieu et place de la zone de strie proposée ;

Article 2 : Expédition de la présente décision est transmise au demandeur et au Collège communal de la commune de OTTIGNIES-LOUVAIN-LA-NEUVE.

Article 3 : Le titulaire du permis avertit, par lettre recommandée, le Collège communal et le Fonctionnaire délégué du commencement des travaux ou des actes permis, au moins quinze jours avant d'entamer ces travaux ou ces actes.

Article 4 : Le présent permis ne dispense pas de l'obligation de solliciter les autorisations ou permis imposés par d'autres lois, décrets ou règlements.

18 SEP. 2025

A Wavre, le.....

Le Fonctionnaire délégué,

A handwritten signature in blue ink, consisting of a large, sweeping loop that starts from the bottom left, goes up and over to the right, then loops back down and left, ending with a small flourish.

David AERTS
Directeur a.i.

CAHIER DES INDICATIONS RÉVISÉ

CHAPITRE 4 CAHIER DES INDICATIONS

4.1. Introduction

Le présent cahier des indications s'inscrit dans le cadre du « Guide communal d'urbanisme » approuvé par le Conseil communal d'Ottignies Louvain-la-Neuve le 1er février 2017 et par le Gouvernement wallon le 5 juin 2018. Le présent Permis d'Urbanisation est plus particulièrement concerné par les prescriptions de l'aire 1.11. « Aire de renouvellement urbain » ; il est également concerné par d'autres prescriptions dont :

- ⇒ le lexique qui est d'application pour l'interprétation des présentes indications ;
- ⇒ les prescriptions relatives à toutes les aires, aux voiries et espaces publics (Livret III).

Le présent cahier des indications donne, conformément à l'article D.IV.28, al. 1er, 2°, du CoDT, des indications relatives :

- ⇒ au réseau viaire ;
- ⇒ aux infrastructures et réseaux techniques, ainsi qu'à la gestion des eaux usées et des eaux de ruissellement ;
- ⇒ aux espaces publics et aux espaces verts ;
- ⇒ au parcellaire et aux affectations ;
- ⇒ à l'implantation et à la hauteur des constructions et des ouvrages, aux voiries et aux espaces publics ainsi qu'à l'intégration des équipements techniques ;
- ⇒ à la structure écologique, en ce compris les plantations des zones publiques.

Les présentes indications se lisent en parallèle et complètent les mesures d'aménagement exprimées graphiquement sur l'annexe «11.8.1 - Plan de l'occupation projetée » ; elles précisent, en outre, les intentions non figurées sur le plan parce que non susceptibles d'être représentées graphiquement.

4.2. Dispositions générales

4.2.1. Locaux pour véhicules deux-roues non motorisés

Dans les projets de logements, de logements collectifs et de bureaux, les locaux vélos sont aménagés à l'intérieur de volumes bâtis, à proximité des accès aux bâtiments et directement accessibles depuis les entrées d'immeubles ; des emplacements vélos peuvent toutefois se trouver à l'extérieur. Les emplacements vélos figurent dans les projets soumis à autorisation. Le nombre minimal de places privées pour vélos aménagées par les propriétaires à leur frais et sur fonds privés est de :

- ⇒ 1 par oreiller avec un minimum de 1 par studio pour le logement et pour le logement communautaire (voir définition point 4.4 - du type hors maisons de repos, ...) ;
- ⇒ 1 par 75 m² de bureau, d'activités de professions libérales ou d'entreprises de services intellectuels (pour le personnel) ;
- ⇒ 1 par 40 m² de surface commerciale nette (pour le personnel) ;
- ⇒ 1 par 150 m² pour les surfaces destinées aux activités artisanales (pour le personnel).

4.2.2. Stationnement des véhicules motorisés

4.2.2.1. Localisation

Les emplacements de parcage privatifs sont prioritairement implantés en sous-sol afin de limiter le nombre d'emplacements de stationnement à l'air libre et de maximiser, ce faisant, le développement d'espaces verts. La localisation des parkings tend, en tout état de cause, à promouvoir l'utilisation prioritaire des modes actifs.

- ⇒ Les emplacements de parcage des lots A à Q sont localisés dans des sous-sols. Plusieurs lots peuvent partager un parking commun en sous-sol, éventuellement moyennant une voie de communication souterraine afin de limiter l'accès de véhicules sur la dorsale et de minimiser le nombre d'accès. Les accès des parkings en sous-sol ne peuvent pas être situés là où un « Liseré d'interdiction d'accès parkings » est figuré au « Plan de l'occupation projetée ».
- ⇒ Les emplacements de parcage destinés aux visiteurs et qui sont situés à l'air libre sont implantés dans les «Zones de parking réversible». Plutôt que d'être répartis de manière traditionnelle sur la voirie, les emplacements sont regroupés en parkings paysagers et arborés sauf au nord du site (dans les lots A et C) où la configuration du site est plus étroite. Des emplacements de parcage pour visiteurs peuvent également être situés en sous-sol, dans le parking (au moins partiellement à usage public) à aménager sous le lot O. La localisation des parkings tend à promouvoir l'utilisation prioritaire des modes actifs.
- ⇒ Par ailleurs, des emplacements à l'air libre sont autorisables dans la zone de voirie là où sont indiqués un liseré « Parking linéaire » et une « Zone de parking paysager ». Ils sont destinés aux visiteurs et aux utilisateurs des services et commerces locaux.

4.2.2.2. Quantité

Le nombre minimal de places privées de stationnement ou de garages pour voitures qui doit être aménagé par les propriétaires à leurs frais et sur fonds privés est fixé comme suit pour les nouvelles constructions :

- ⇒ Nombre d'emplacements par logement = 1 ;
 - ⇒ Nombre d'emplacements par 40 m² de bureaux, d'activités de professions libérales ou d'entreprises de services intellectuels = 1 ;
 - ⇒ Nombre d'emplacements par 25 m² de surface commerciale nette = 1 ;
 - ⇒ Nombre d'emplacements par 150 m² de surface dédiée aux activités artisanales = 1.
- On considère que 3 chambres d'étudiants sont équivalentes à 1 logement.

Un studio indépendant du logement principal est considéré comme logement à part entière et devra disposer de son emplacement particulier et indépendant de celui ou de ceux du logement principal. En cas d'occupation d'un logement en colocation (étant définie comme la location partagée par des personnes non liées par un lien familial ou de parenté), le nombre minimal d'emplacements requis est fixé à 2 par 3 chambres.

- ⇒ Pour les éventuelles maisons de repos, le nombre d'emplacements de parcage à prévoir est de 1 emplacement par 10 chambres.
- ⇒ Pour les éventuelles maisons de repos, le nombre d'emplacements de parcage pour le personnel est à prévoir et à justifier selon la présence effective sur site.

Le nombre précis d'emplacements de parcage sera spécialement motivé dans les demandes de Permis d'Urbanisme futures.

4.2.2.3. Divers

Les emplacements de stationnement extérieurs sont conçus en matériaux drainants pour favoriser la percolation (sauf places PMR). Dans le cas d'un projet aménageant plusieurs emplacements de stationnement pour voitures mais n'atteignant pas le nombre requis d'emplacements de parcage pour voitures, les places manquantes peuvent être compensées par 4 emplacements pour vélo par place manquante.

4.2.3. Plantations

Il sera préféré des arbres de troisième grandeur (hauteur inférieure à 12m à l'âge adulte) à proximité des bâtiments. Pour les arbres d'alignement des voiries, les variétés ayant un développement de couronne fastigié ou colonnaire sont imposées. Les ensembles arbustifs privilégient des possibles touches de couleurs de certaines espèces et la recherche d'une saisonnalité à travers certains spécimens. Pour les haies plantées entre les propriétés, le choix se portera sur des essences supportant la taille. Il sera préféré des feuillus à des persistants. En règle générale, les plantes à feuillage persistant ne dépasseront pas 30% en volume de l'ensemble planté.

4.2.4. Locaux et bâtiments séparés destinés au dépôt temporaire de déchets ménagers

Les locaux réservés aux dépôts de déchets ménagers, aux poubelles et aux encombrants sont soit intégrés dans les bâtiments principaux, soit regroupés dans un système de poubelles communes dans l'espace public. Les locaux et dispositifs sont dimensionnés de manière à assurer un stockage suffisant des déchets sur la base de la fréquence des collectes et du tri sélectif organisés sur le territoire de la commune. Sont stockés les conteneurs des différentes fractions triées et non triées suivantes : ordures ménagères résiduels, PMC, papier/carton, organiques et autres éventuelles fractions.

4.2.5. Gestion des eaux pluviales sur la parcelle

4.2.5.1. Temporisation – bassin d'orage

Les eaux pluviales de ruissellement issues de toutes les surfaces imperméables sont récoltées et conduites vers une citerne, un terrain d'épandage, une noue ou à défaut, vers le réseau d'égouts public. Les nouvelles constructions, les reconstructions totales, les extensions de plus de 50 m² et les nouveaux aménagements collecteurs d'eaux pluviales à réaliser sur des terrains, ou des parties de terrains, d'une superficie non bâtie de 100 m² et plus, ne peuvent rejeter les eaux pluviales à l'égout. Ils prévoient un dispositif de temporisation et de récupération des eaux pluviales.

Par ouvrage de temporisation, on entend tout dispositif collectant les eaux pluviales au rythme des précipitations et les laissant évacuer à l'égout selon un débit de fuite limité. Il s'agit généralement de citernes ou bassins, enterrés ou hors sol, de plans d'eau aménagés sur la parcelle, ou de toitures plates conçues de manière à retenir temporairement une lame d'eau d'une hauteur déterminée. Ce dispositif de temporisation a les dimensions minimales de 33 litres par m² de surface de toitures en projection horizontale. Le dispositif de temporisation est infiltrant si les conditions techniques sont confirmées (taux d'infiltration, nature et qualité du sol, risque de migration vers de propriété voisines...).

4.2.5.2. Réseau d'égout dans les nouvelles voiries à créer dans le projet de quartier

Un double réseau d'égout récolte distinctement :

- ⇒ d'une part, les eaux usées ;
- ⇒ d'autre part, les eaux pluviales des voiries ainsi que, le cas échéant, des lots.

Les branchements ou raccordements privatifs sur le réseau séparatif seront contrôlés par l'obligation :

- ⇒ d'utiliser des matériaux d'aspect ou de nature différente pour les raccordements en eaux usées et en eaux pluviales ;
- ⇒ de procéder à la vérification des travaux de raccordement par les autorités communales ou le gestionnaire de réseau
- ⇒

4.2.5.3. Citerne à usage domestique (arrosage jardin, nettoyage...)

Les lots bâtissables de A à Q sur lesquels se situent un immeuble comprennent un dispositif de récolte des eaux pluviales des toitures permettant un usage domestique de ces eaux. La capacité minimale de chacun de ces dispositifs est de 10.000 litres par lot bâtissable tel qu'indiqué sur le « Plan d'occupation projetée ». Pour les maisons de type unifamilial, un dispositif de récolte des eaux pluviales adapté à la taille et à la typologie sera prévu

4.2.6. Dispositions techniques diverses

Les cabines haute tension, de détente gaz ou tout local technique de réseau, sont intégrés au bâti ou intégrées à l'aménagement paysager dans les lots réservés à leur implantation : lots HT1 à HT4

4.2.7. Dispositifs de publicité

Le présent article traite des publicités et enseignes situées en espace privé et est complémentaire à la législation applicable en la matière (GRU, articles 435 à 441). Toute publicité quelconque est interdite à l'exception des dispositifs énumérés à l'article 432 du GRU.

4.2.8. Traitement des limites

Le traitement des limites répondra aux prescriptions suivantes étant entendu que deux lots voisins ou deux jardins voisins peuvent ne pas être clôturés entre eux (totalement ou partiellement) moyennant accord entre propriétaires ou de la copropriété une fois le lot bâti.

Le pied de toute clôture permet le passage de petits mammifères. Les limites entre lots et les limites entre jardins au sein d'un même lot sont constituées de haies végétales d'essences locales (voir point 4.2.3. «Plantations»). Ces haies ont une hauteur maximale de 1,8 mètre. Elles peuvent être doublées d'une clôture en treillis métallique de 1,20 mètre de hauteur maximales à très larges mailles, non visible. Les clôtures avec les propriétés riveraines du présent projet de quartier sont des clôtures à grillage, telles que prévues entre lots.

4.2.9. Différences de niveaux entre lots

Les différences de niveaux générées par des décaissements sont traitées soit par : des murs de soutènement de finition soignée ; des modelés de sols aux pentes douces.

4.2.10. Énergie

Les différentes constructions sont à minima en règle avec les normes environnementales en vigueur au moment de la délivrance du Permis d'Urbanisme et cherchent à atteindre des seuils plus exigeants, innovants afin d'être en accord avec les ambitions poursuivies dans le cadre du développement durable du quartier.

4.3. Dispositions particulières

4.3.1. Lots à bâtir A à Q

4.3.1.1 Parcellaire

Le parcellaire est figuré sur le «Plan du futur parcellaire indicatif». Les lots, tels que représentés au « Plan de l'Occupation projetée »-peuvent être subdivisés en plusieurs lots.

4.3.1.2. Affectation

Généralités

Les Permis d'Urbanisme à délivrer garantissent au total un minimum de 65% de superficie de logement à l'échelle du périmètre du Permis d'Urbanisation, à l'exclusion des logements communautaires.

Les Permis d'Urbanisme à délivrer permettent au maximum la construction de 680 logements à l'échelle du périmètre du Permis d'Urbanisation, à l'exclusion des logements communautaires. Les Permis d'Urbanisme à délivrer garantissent au total un minimum de 19% 2 de superficie de fonctions autres que le logement (càd autre que les 680 logements dont question ci-dessus) à l'échelle du périmètre du Permis d'Urbanisation.

Les « Zones destinées à l'implantation de maisons unifamiliales » sont destinées à la construction et l'aménagement de maisons unifamiliales (au sens du glossaire – cfr article 4.4).

Dans chaque lot, sont autorisées une ou, selon le cas, plusieurs affectations principales. Lorsque plusieurs affectations principales sont autorisées, un choix peut être opéré parmi celles-ci (sauf en cas d'imposition expresse), plusieurs affectations principales pouvant toutefois se combiner au sein d'un même lot. Ces affectations principales peuvent également, le cas échéant, être combinées avec une ou plusieurs autres affectations secondaires.

En présence d'un « Liseré commercial » et d'une « Implantation possible d'équipements » sur le « Plan de l'occupation projetée », des conditions sont imposées à l'implantation de certaines affectations (voir les prescriptions ci-après). Les façades actives et vitrines des commerces se trouvent où un « Liseré commercial » est indiquée sur le « Plan de l'Occupation projetée ».

En présence d'un « Liseré commercial » sur le « Plan d'occupation projetée », l'implantation de commerce est imposée au rez-de-chaussée, à l'exception de l'implantation d'éventuels équipements et, à l'exception des accès aux autres affectations. Les commerces sont implantés de manière à ce que leur façade active se trouve là où le « Plan d'occupation projetée » figure un « Liseré commercial ».

Les commerces suivants sont interdits : boîtes de nuit, dancing, salle de jeux, lunaparks, stations-service, magasins de nuit.

Les affectations sont autorisables moyennant le respect des conditions énumérées ci-après, sans préjudice toutefois des circonstances urbanistiques locales (formulation de l'article D.IV.53, al. 3, du CoDT). Les affectations sont compatibles avec le voisinage.

Affectations principales

Lot A : les affectations principales sont le logement et l'équipement d'intérêt public.

Lots B, C et D : l'affectation principale est le logement.

Lot E : l'affectation principale est le logement sous forme de maisons unifamiliales.

Lot F : les affectations principales sont le logement et l'équipement d'intérêt public. L'équipement potentiel doit être implanté au rez-de-chaussée, là où le « Plan de l'occupation projetée » figure une « Implantation possible d'équipements ». Il peut s'étendre au sous-sol et au niveau +1. La superficie minimale de l'équipement est de 250 m².

Lot G : l'affectation principale est le logement sous forme de maisons unifamiliales.

Lot H : l'affectation principale est le logement et les bureaux.

Lot I : l'affectation principale est le logement sous forme de maisons unifamiliales.

Lot J : les affectations principales sont le logement et l'équipement d'intérêt public. L'équipement potentiel doit être implanté au rez-de-chaussée, là où le « Plan d'occupation projetée » figure une « Implantation possible d'équipements ». Il peut s'étendre au sous-sol et au niveau +1. La superficie minimale de l'équipement est de 250 m².

Lot K : l'affectation principale est le logement.

Lot L : l'affectation principale est le logement et le bureau.

Lot M : les affectations principales sont le logement, les bureaux, les logements communautaires, le commerce et l'équipement. Le commerce doit respecter la figuration de « Liseré commercial » du « Plan de l'occupation projetée ». L'équipement potentiel doit être implanté au rez-de-chaussée, là où le « Plan de l'occupation projetée » figure une « Implantation possible d'équipements ». Il peut s'étendre au sous-sol et au niveau +1.

Lot N : les affectations principales sont le logement et le commerce. Le commerce doit respecter la figuration de « Liseré commercial » du « Plan de l'occupation projetée ». Conformément au « Plan de l'occupation projetée », une partie du lot doit être affectée au logement sous forme de maisons unifamiliales.

Lot O : les affectations principales sont le logement, les bureaux, les logements communautaires, le commerce, les activités productives et l'équipement. Le commerce doit respecter la figuration de « Liseré commercial » au « Plan de l'occupation projetée ». Les activités productives sont implantées au rez-de-chaussée et au sous-sol ; elles peuvent s'étendre au premier étage. Le niveau du rez-de-chaussée à considérer est celui de la face nord-est du lot. Le commerce doit respecter la figuration de « Liseré commercial ». L'équipement potentiel est implanté au rez-de-chaussée d'un des bâtiments là où le « Plan de l'occupation projetée » indique « Implantation possible d'équipements », il peut s'étendre au sous-sol et au niveau +1. Le Lot O est également destiné à la construction, en sous-sol, d'un parking comportant, lui-même, une partie dédiée à un parking (privatif) accessible au public. Ce parking peut être géré par un gestionnaire économique distinct de la copropriété. Le lot O est également destiné à une place publique en surface définie aux plans.

En outre, sur le lot O, sera aménagée une place publique qualitative qui articule l'entrée de site avec le reste du projet.

Lot P : les affectations principales sont le logement, l'équipement et le commerce. Le commerce respecte l'indication de « Liseré commercial » au « Plan de l'occupation projetée ». L'équipement potentiel est implanté au rez-de-chaussée d'un des bâtiments, là où le « Plan de l'occupation projetée » figure une « Implantation possible d'équipements ». Il peut s'étendre au sous-sol et au niveau +1.

Lot Q : les affectations principales sont le logement et l'équipement. L'équipement potentiel est implanté au rez-de-chaussée, là où le « Plan de l'occupation projetée » figure une « Implantation possible d'équipements ». Il peut s'étendre à tous les niveaux et à toute la zone.

Affectations secondaires

L'ensemble des lots labellisés par une lettre allant de A à Q peut aussi comprendre :

- ⇒ des équipements de services publics et communautaires ;
- ⇒ des bureaux, des activités de professions libérales ou d'entreprises de services intellectuels.

L'ensemble des affectations secondaires d'un lot répond aux conditions énumérées ci-après :

- ⇒ présenter une superficie plancher maximale de 150 m² tel que figuré sur le «Plan de l'occupation projetée» ;
- ⇒ être situés au rez-de-chaussée.

4.3.1.3. Implantation

Les constructions hors-sol et en sous-sol sont implantées dans les « Limites de zone bâissable » figurées au «Plan de l'occupation projetée» ; des constructions en sous-sol peuvent toutefois être implantées :

- ⇒ là où le « Plan de l'occupation projetée » figure une « Possibilité d'un passage souterrain sous l'espace public » sous forme de liaisons entre deux sous-sols hors de ces zones ;
- ⇒ là où le « Plan de l'occupation projetée » figure une « Zone d'espace public sur une construction souterraine » (lot O) ;
- ⇒ dans les abords des lots aux conditions reprises à l'article 4.3.1.9. « Abords... ».

Les saillies par rapport à la zone bâissable peuvent être autorisées à partir du 1er étage suivant un débordement maximum de 80 cm à partir d'une hauteur de 2,60m. Les éléments en saillies ne peuvent occuper plus de la moitié de la largeur de la façade.

Les lots bâissables peuvent comprendre plusieurs bâtiments séparés créant ainsi des ouvertures transversales afin de :

- ⇒ éviter une trop grande massivité des constructions ;
- ⇒ prévoir des bâtiments à échelle humaine et facilement identifiables ;
- ⇒ procurer des vues au travers des lots à partir des autres lots ainsi qu'à partir de l'espace public :
 - les bâtiments sont distants l'un de l'autre d'au moins 8 mètres ;
 - un couloir visuel rectiligne d'au moins 4 mètres de large à travers le lot subsiste entre les bâtiments ;
- ⇒ favoriser les conditions d'habitat (vues, ensoleillement...) ;

⇒ permettre les éventuels voies d'accès pompiers nécessaires pour assurer la sécurité des bâtiments.

La règle explicitée ci-dessus n'est pas d'application pour les lots A, E, G, I, M, N, P et Q, qui correspondent à des lots de taille plus petite, situés à proximité directe d'un espace ouvert et/ou sur lesquels la construction d'un seul bâtiment garantit le respect des conditions fixées ci-avant.

Pour les lots A, B, C, D, F, H, J, K, L, M, N, P, Q, le mode d'implantation varie selon les lots afin d'offrir un paysage urbain diversifié mais au moins une façade de chaque bâtiment est implantée sur l'alignement. Des reculs complémentaires peuvent être autorisés ponctuellement sur un tiers de la façade au maximum. En ce qui concerne les lots D à N, il s'agit de l'alignement de la « dorsale ». En ce qui concerne le lot O, deux façades par bâtiment sont implantées sur l'alignement.

Pour les lots E, G, I relatifs aux maisons individuelles, le mode d'implantation est laissé libre au sein des « Zones bâtissables » tout en respectant une logique d'implantation en mitoyenneté des constructions et en respectant une profondeur totale de bâtisse maximale de 15,00m pour les lots G et I ;

Une façade implantée sur l'alignement n'empêche pas que des parties de façades ou étages supérieurs soient implantés en retrait.

Le niveau fini projeté des abords respecte le niveau naturel du terrain. Les décaissements et remblais importants sont interdits sauf si leur réalisation participe à la qualité du projet (buttes paysagères, insertion d'éléments techniques partiellement masqués par des déclivités intégrées dans l'aménagement d'ensemble, etc...)

Plus généralement, pour chaque lot :

Le nombre minimal d'ouvertures transversales par lot est fixé comme suit

- ⇒ 0 ouverture par lot : lots A, E, G, I, M, N, P et Q;
- ⇒ 1 ouverture par lot : lots B, C, J, K, L et O;
- ⇒ 2 ouvertures par lot : lots D, F et H.

Le solde des surfaces non construites hors-sol dans la « Zone bâtissable » est aménagé selon le cas :

- ⇒ d'après les prescriptions des « Zones de cours et jardins et de retrait latéral » ;
- ⇒ éventuellement, d'après les prescriptions des « Zones communes d'accès » ou de « Zone de recul à dominante minérale ».

Ce traitement ne fait pas perdre à ce solde de surfaces son caractère de zone de bâtisse principale constructible hors-sol, en surplomb et en sous-sol.

S'agissant plus particulièrement du lot O :

La zone capable tient compte de la possibilité de réalisation d'un pont et de sa rampe en face sud-ouest du lot et de la connexion avec une future voie pour modes doux vers la gare d'Ottignies.

Une « zone d'espace public sur construction souterraine » est prévue pour la création d'une place publique qui articule l'entrée de site avec le reste du projet.

4.3.1.4 Gabarit

Les volumes des constructions respectent une certaine simplicité, sobriété. Le présent article décrit le volume maximal dans lequel s'inscrivent les constructions.

Nombre de niveaux

Le nombre maximal de niveaux des constructions, hors équipements techniques en toiture, est indiqué sur le «Plan de l'occupation projetée» dans les «Zones bâtissables» sous la forme R+X : R signifiant rez-de-chaussée et X représentant le nombre d'étages hors équipements techniques en toiture. Ces derniers ne constituent pas un étage à prendre en compte dans le calcul des gabarits néanmoins leur hauteur est limitée à 3,00m et sont implantés à une distance minimale de 3,00m des acrotères.

Niveau du rez-de-chaussée (façade faisant face à l'espace public)

Afin de préserver l'intimité des logements situés le long de l'espace public, le niveau fini du rez-de-chaussée des logements est situé au minimum à 25 cm au-dessus du niveau de l'espace public en tout point. Localement, ce seuil minimal de 25 cm peut-être ramené à un minimum de 0 cm de manière à permettre un accès de plain-pied et l'accessibilité des personnes à mobilité réduite.

Hauteur des locaux

La hauteur minimale sous plafond des locaux habitables est de :

- ⇒ 2,80 mètres au rez-de-chaussée ;
- ⇒ 2,60 mètres aux étages (étages directement sous toiture exclus).

La hauteur minimale sous plafond d'un local habitable mansardé est de 2,30 mètres et porte sur la moitié de la superficie plancher du local. Ces hauteurs sont mesurées de plancher à plafond.

Hauteur des niveaux

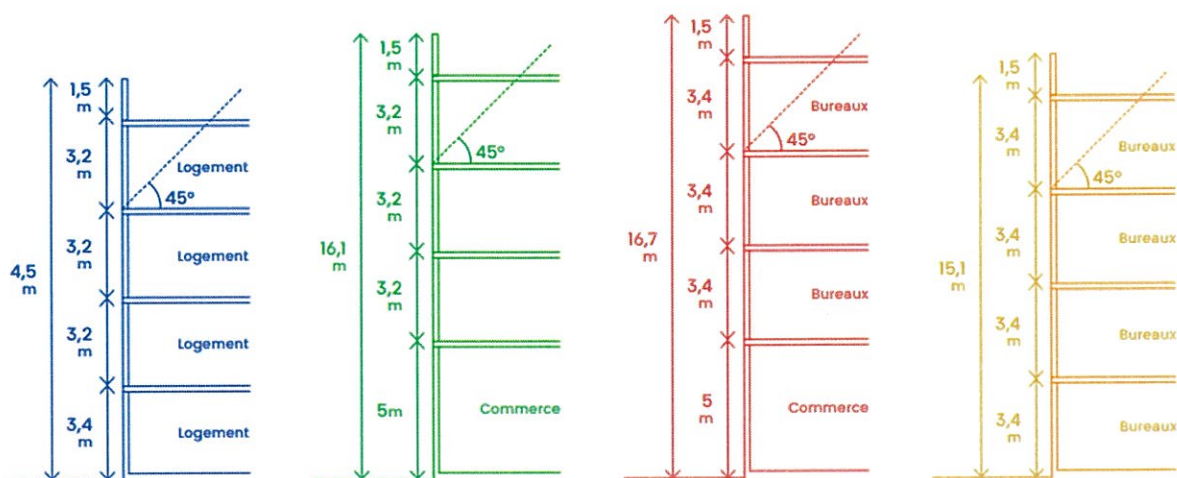
Les hauteurs maximales des niveaux (hors dernier niveau sous toiture) de plancher à plancher sont de :

- ⇒ 3,2 mètres pour les logements ;
- ⇒ 5 mètres pour les commerces ou activités productives du lot O ;
- ⇒ 3,4 mètres pour les autres.

Le niveau sous toiture comprend éventuellement une mezzanine sur ce niveau, cette dernière ne pouvant accueillir que des zones accessoires aux pièces d'habitation de ce niveau afin d'éviter la création d'un logement supplémentaire.

Hauteur des façades

La hauteur maximale sous corniche ou, à défaut, des façades est calculée comme suit : somme des hauteurs de chaque niveau + 1,50 mètre. Cette hauteur est mesurée par rapport au niveau fini du rez-de-chaussée des logements. Cette hauteur comprend les éventuels garde-corps à claire-voie en cas de toitures plates et les murs acrotères sauf lorsque ces éléments sont justifiés pour des motifs de sécurité non liés à une toiture terrasse résidentielle.



Hauteur sous corniche d'un bâtiment

Les prescriptions littérales prévoient des hauteurs de plancher à plancher qui varient en fonction des programmes présents au sein d'un bâtiment. Le schéma ci-dessus illustre la variabilité de la hauteur sous corniche pour quatre combinaisons de programmes différents, dans un immeuble se développant suivant un unique gabarit R+3.

4.3.1.5 Superficies planchers maximales brutes

Les constructions respectent une superficie plancher maximale brute hors sol pour chacun des lots. Le tableau ci-dessous reprend les différentes valeurs pour les lots à bâtir, cette information est également reprise sur le plan d'occupation projetée :

Lot	Superficie plancher hors-sol maximale brute	Emprise au sol maximale brute
A	700 m ²	233 m ²
B	2.700 m ²	900 m ²
C	2.300 m ²	767 m ²
D	6.150 m ²	1.383 m ²
E	3.400 m ²	1.133 m ²
F	4.650 m ²	930 m ²
G	3.700 m ²	1.233 m ²
H	7.700 m ²	1.145 m ²
I	3.500 m ²	1.167 m ²
J	5.400 m ²	900 m ²
K	2.500 m ²	833 m ²
L	6.500 m ²	1.083 m ²
M	11.800 m ²	1.885 m ²
N	4.700 m ²	1.175 m ²
O	16.600 m ²	3.160 m ² *
P	2.600 m ²	780 m ²
Q	3.700 m ²	925 m ²
TOTAL	88.600 m²	19.632 m²

* Ce chiffre correspond à l'emprise au sol des bâtiments. Le chiffre diffère de l'emprise au sol énoncée p.21 dans la mesure où il n'intègre pas l'emprise du parking en sous-sol (qui est en revanche intégrée au calcul p.21).

4.3.1.6 Toitures

Volume de toiture

Les toitures des volumes bâtis sont plates. Toutefois d'autres formes de toitures peuvent être autorisées moyennant une motivation relevant de la performance énergétique, de la disposition de panneaux solaires, d'ensoleillement, d'orientation...

Le volume maximal de toiture est un volume capable défini par :

- ⇒ En cas de toiture plate, un plan horizontal à hauteur maximale définie à l'article 4.3.1.4. (hauteur des façades)
- ⇒ En cas d'autre type de toiture :
 - Un plan horizontal situé à la hauteur maximale définie à l'article 4.3.1.4.
 - Deux plans inclinés de 30° à 40° par rapport à l'horizontale. Les arêtes inférieures de ces plans sont situées :
 - Verticalement : à hauteur du plancher du dernier niveau ;
 - Horizontalement : au droit du plan principal de la façade au front de bâtisse et au droit de la façade arrière.

Matériaux

Le revêtement final des toitures plates et assimilées doit être soigné de manière à proposer une vue agréable depuis les étages supérieurs. Pour les toitures plates et assimilées (10% de pente au maximum), le matériau de revêtement est :

- ⇒ La membrane asphaltique ou synthétique apparente ;
- ⇒ Le zinc pré-patiné ;
- ⇒ Les éléments métalliques, naturels ou synthétiques présentant un aspect et un comportement dans le temps similaires aux matériaux prescrits ci-avant ;
- ⇒ La toiture végétalisée ;
- ⇒ Le gravier roulé, le bois, les revêtements de terrasses, dans les limites décrites ci-après.

La couverture des toitures plates dont la superficie est supérieure à 100 m² est réalisée soit au moyen d'une toiture végétalisée, de manière intensive ou extensive, soit au moyen de matériaux assurant la production d'énergies renouvelables et durables, soit par la combinaison de ces deux solutions. Lorsque les toitures plates sont aménagées en toitures-jardins, des revêtements de type terrasse en bois ou en dalles sur plots sont autorisés à concurrence de maximum 50% de la superficie totale du toit plat, le solde étant constitué de parties végétalisées.

4.3.1.7 Divers – Saillies au-delà de la zone de bâtisse

Par rapport à l'alignement, les éléments en saillie sur la façade au-delà de la zone de bâtisse ne peuvent excéder 80 cm de profondeur et ne peuvent être situés à moins de 2,6 mètres de hauteur.

4.3.1.8 Esthétique des constructions

Les volumes des constructions doivent respecter une certaine simplicité, sobriété

Éléments architecturaux et composition

La composition des façades doit contribuer à l'animation et à la qualité de l'espace rue. Cet échange entre la façade et la rue se doit d'être équilibré et cohérent.

A partir du premier étage, les balcons peuvent empiéter au-dessus du domaine public des voiries, de maximum 80 cm à partir d'une hauteur de 2,6 mètres. Pour les voiries piétonnes, le dégagement sous les balcons doit être de 4,5 mètres au minimum. Les balcons et terrasses d'étage ne peuvent occuper plus de la moitié de la largeur de la façade correspondante.

En cas d'affectation commerciale,

- ⇒ Les rez-de-chaussée commerciaux participent à l'animation de l'espace public ;
- ⇒ Les rez-de-chaussée commerciaux seront composés de vitrines commerciales.
- ⇒ Sont interdits :
 - Les rez-de-chaussée avec façades entièrement aveugles
 - L'obturation de baies, de l'intérieur et/ou de l'extérieur par toute forme de support ;
 - Les vitrages réfléchissants, non transparents et les verres fumés.

Matériaux

Les façades sont réalisées en matériaux de parement, y compris les retours des murs mitoyens. Les matériaux sont variés. La variation est basée sur le contexte, les performances énergétiques, les orientations des constructions et de leur caractéristique identitaire architecturale.

La nature des matériaux et leur teinte sont choisies parmi les matériaux ci-après et de manière à s'intégrer dans l'environnement.

Les matériaux principaux de parement de façade sont :

- ⇒ La brique de terre cuite ou de béton ;
- ⇒ Le béton coulé ou architectonique ;
- ⇒ La pierre de taille ;
- ⇒ L'enduit lissé sur isolant ;
- ⇒ Les bardages de bois naturel, en ardoises naturelles ou artificielles, en éléments de terre cuite, en zinc pré patiné ou en matériaux synthétique (sauf le PVC) ;
- ⇒ Les éléments de structure métallique peints ;
- ⇒ Les éléments de verre. Les vitrages totalement réfléchissants sont interdits.

La combinaison de ces matériaux est autorisée. Dans ce cas, la combinaison de matériaux doit veiller à structurer la composition architecturale des façades du projet autant que la composition générale des façades en lien avec le bâti environnant.

Le choix de la couleur des matériaux doit respecter la gamme chromatique présente dans la portion de voirie concernée entourant le projet.

Les enduits sont à exécuter dans un délai maximal d'un an à partir de la fin des travaux de gros-œuvre fermés et renouvelés chaque fois que nécessaire.

4.3.1.10 Baies et ouvertures

Les protections fixes horizontales sont autorisées pour les baies orientées sud-est à sud-ouest. Elles peuvent prendre forme de casquette, débord de toiture, brise-soleil en pergola, etc... Les protections fixes verticales sont plutôt adaptées aux orientations Est et Ouest. Elles peuvent également se combiner à des protections horizontales en façade sud créant des éléments de type loggia. Cependant, comme les éléments verticaux limitent fortement l'entrée du soleil en hiver, il est préférable de les concevoir amovibles ou orientables.

Les protections mobiles intérieures ou extérieures, motorisées ou non (volets, panneaux, brise-soleil, rideaux, stores à projection, etc..) peuvent compléter ou remplacer les dispositifs fixes.

Les menuiseries des portes et fenêtres :

- ⇒ Les menuiseries des portes et fenêtres sont traitées pour l'ensemble de la façade et pour chacun des éléments, suivant une même harmonie de tonalité, une même facture et une même texture ;
- ⇒ La vitrerie est en verre clair pour l'ensemble des baies. 4.3.1.11 Abords : zones cours et jardins et zones de retrait latéral, zones communes d'accès, zone de recul à dominante minérale, barrière paysagère

Généralités

L'aménagement tendra à préserver au mieux les formations végétales (à l'exception des espèces en mauvais état phytosanitaire et/ou invasives) existantes des talus afin de maintenir les écosystèmes. L'aménagement comprend des espèces mellifères et fructifères.

À l'exception du lot O, l'occupation de la parcelle au niveau du sol par des surfaces construites et/ou aménagées en surfaces minéralisées (exemple : parkings, terrasses réalisées en pavés, dalles, planchers, revêtements coulés hydrocarbonés, béton, dolomie, gravier, etc.) ne peut pas dépasser 50%.

En présence d'une infrastructure souterraine, la surface végétalisée peut ne pas être en pleine terre, mais doit avoir une épaisseur minimale de substrat d'au moins 80 cm.

Le traitement des limites et des interfaces appelle un triple objectif :

- ⇒ Mettre en avant la perméabilité visuelle ;
- ⇒ Utiliser le végétal comme outil de perception ;
- ⇒ Diminuer au maximum la limite public/privé.

Les limites entre l'espace public et privé sont soignées. Des systèmes d'enclosures assez perméables sont privilégiés évitant la division des espaces et favorisant des impressions de grand parc. La clôture en tant que telle n'est pas souhaitée ; il s'agit d'utiliser d'autres techniques comme les noues, les fossés permettant de clarifier les limites entre espace public et privé sans refermer l'espace et permettant une meilleure gestion des eaux de pluies.

Une attention est apportée à la préservation de l'intimité des espaces privés, notamment, au moyen de solutions végétales de type haie. La hauteur de cet écran d'intimité ne sera pas supérieure à 1,8 mètre.

Une barrière paysagère offrant, à son stade de développement, une hauteur variable entre 3 et 5 mètres de haut sur 2 mètres de profondeur au minimum, est établie en crête de talus et préserve l'intimité des jardins et des maisons du Fond de Bondry.

Zones de cours et jardins et zones de retrait latéral

Les zones de cours et jardins et les zones de retrait latéral répondent à la fonction de jardin d'agrément. Elles sont constituées :

- ⇒ de jardins à usage privé situés prioritairement au pied des immeubles ;
- ⇒ de jardins communs accessibles aux habitants du lot ou d'accessibilité restreinte en vue de la préservation de la qualité biologique.

Ces zones sont consacrées à l'aménagement en pleine terre de surfaces principalement plantées. Y sont également autorisées des terrasses de superficie restreinte.

Le stationnement de véhicules motorisés à l'air libre y est interdit. Les chemins d'accès occasionnel pour les véhicules de secours ou de services sont autorisés ; ils sont intégrés à la composition générale des cours et jardins. Ces zones peuvent accueillir des constructions enterrées dans le but exclusif d'y loger des emplacements couverts de parking et leurs accès, des locaux techniques, des locaux de rangement et des caves. L'établissement de constructions enterrées ne peut en aucun cas et d'aucune sorte compromettre la réalisation des prescriptions de la zone sous laquelle elle se trouve. La zone de cours et jardins et la zone de retrait latéral sont régulièrement entretenues

Zone commune d'accès

Les zones communes d'accès sont destinées à procurer un accès piéton/cycliste/PMR aux différents bâtiments d'un même lot. À cette fin tout revêtement minéralisé nécessaire est autorisé pour autant que son esthétique s'accorde avec celle de l'espace public adjacent. La limite du lot avec l'espace public est matérialisée (différence de matériaux, différence d'appareillage, muret...). Outre ces accès, les soldes de chaque zone répondent aux conditions suivantes :

- ⇒ Ils sont aménagés en pleine terre ;
- ⇒ Ils ne comportent pas de construction sauf :
 - Les constructions accessoires à l'entrée ;
 - Les citernes de récolte et de rétention des eaux pluviales implantées de manière localisée. Elles sont recouvertes d'au moins 60 cm de terre si elles ne sont pas sous un cheminement ;
 - Les saillies des constructions ;
 - Les soupiraux et les chambres de visite ;
 - Les éventuelles constructions en sous-sol en prolongation des « Passages souterrains sous l'espace public » joignant deux constructions en sous-sol ;
 - Des emplacements pour vélos, éventuellement couverts.

Ces zones ne peuvent pas être transformées en espace de stationnement pour véhicules motorisés. Ces zones sont régulièrement entretenues.

Ces zones peuvent accueillir des constructions enterrées dans le but exclusif d'y loger des emplacements couverts de parking et leurs accès, des locaux techniques, des locaux de rangement et des caves. L'établissement de constructions enterrées ne peut en aucun cas et d'aucune sorte compromettre la réalisation des prescriptions de la zone sous laquelle elle se trouve.

Zone de recul à dominante minérale

La zone de recul à dominante minérale, lorsqu'elle est l'accessoire d'activités ou de commerces présents dans le lot O, peut être aménagée en aire de livraison et d'accès pour ces commerces et activités. En conséquence, les revêtements peuvent être minéraux en restant, si possible, partiellement perméables.

Les zones de recul à dominante minérale sont régulièrement entretenues. Ces zones peuvent accueillir des constructions enterrées dans le but exclusif d'y loger des emplacements couverts de parking et leurs accès, des locaux techniques, des locaux de rangement et des caves. L'établissement de constructions enterrées ne peut en aucun cas et d'aucune sorte compromettre la réalisation des prescriptions de la zone sous laquelle elle se trouve.

Si la zone de recul à dominante minérale n'est pas l'accessoire d'une activité ou d'un commerce présent dans le lot O, les prescriptions de la zone de recul s'appliquent.

4.3.2. Lots 1 à 5 : Zone de parking réversible

Ces lots qui doivent être aménagés de manière paysagère sont affectés à des parkings paysagers groupés à l'air libre. En fonction de l'évolution des habitudes de mobilité, ces lots peuvent, partiellement ou totalement, être réaffectés en zone de parc ou jardin ; des emplacements pour vélos peuvent aussi remplacer les emplacements pour voitures.

En ce qui concerne les parkings paysagers, les revêtements de sol en matériaux perméables favoriseront la percolation ; les emplacements PMR ainsi que les cheminements PMR peuvent toutefois être pourvus d'un revêtement non perméable si cela est indispensable pour procurer une aire de déplacement appropriée. L'aménagement comprend au moins un arbre par cinq emplacements de voitures

4.3.3. Lots HT1, HT2, HT3 et HT4

Ces lots sont affectés à l'implantation d'équipements techniques divers (cabine haute tension, détente gaz, centrale énergie...). Les équipements techniques sont soit intégrés à l'aménagement paysager environnant sous forme de volume annexe, soit ou compris dans le volume construit d'un bâtiment ;

4.3.4. Zones de parc et Plan d'eau

Les zones de parc sont essentiellement affectées à la végétation, aux plans d'eau et aux équipements de détente. Ne peuvent être autorisés que les actes et travaux strictement nécessaires à l'affectation de ces zones ou directement complémentaires à sa fonction sociale, environnementale et paysagère.

Une barrière paysagère offrant à son stade de développement, une hauteur variable entre 3 et 5 mètres de haut, sur 2 mètres de profondeur minimum, est prévue en crête de talus et préservera l'intimité des jardins et des maisons du Fond de Bondry.

4.3.5. Zone de talus inaccessible

Cette zone est destinée à la conservation et à la régénération du milieu naturel. Ne peuvent être autorisés que les actes et travaux nécessaires :

- ⇒ à la protection active ou passive du milieu naturel ou des espèces ;
- ⇒ pour assurer la sécurité des personnes et des biens voisins de la zone ;

Cette zone n'est accessible que pour les personnes chargées de son entretien.

4.3.6. Zones d'espace public

Ces zones sont destinées à l'espace public et sont affectées aux circulations de toutes natures, ainsi que leurs compléments naturels et usuels. Ces zones seront cédées gratuitement, quittes et libres de toute charge, à la Ville après réception des travaux à l'exception des éventuels passages souterrains joignant des constructions en sous-sol à partir du niveau supérieur de sa dalle de plafond, étanchéité comprise et de leurs tréfonds. Les dispositions particulières concernant les constructions en tunnel et les éventuels accès aux parkings seront spécifiées dans l'acte de division et de cession des zones rétrocédées à la Ville.

Le projet d'ensemble n'empêche pas la réalisation d'éventuelles nouvelles liaisons dans ces zones. Le projet y intègre, en effet, la possibilité de réaliser, au-dessus des voies de chemin

de fer, le projet de Pont Masaya, dont il est fait mention dans le Schéma de Développement Communal, reliant l'Avenue Albert Ier à l'Avenue Demolder, de même que le projet de Cyclostrade, longeant le site et les voies de chemin de fer. Le projet intègre également la possibilité de réaliser la passerelle Sablon ainsi que les différents passages piétons vers l'Avenue Bourgeaux et le Fond de Bondry.

Le projet permet la mise en œuvre de ces connexions, sans pour autant y être conditionné. Celles-ci renforcent le maillage viaire du site, bien qu'elles ne soient pas indispensables au développement d'un nouveau quartier durable du site et du quartier de Limelette qui soit effectivement connecté aux différents quartiers environnants. L'on relèvera également que le projet tient compte de la situation de droit résultant du projet de Cyclostrade de la Province du Brabant wallon, autorisé par un Permis d'Urbanisme du 23 septembre 2024, mais non encore mis en œuvre lors de l'introduction de la présente demande de Permis d'Urbanisation.

4.3.6.1. Zone d'espace vert pour modes actifs

En présence d'une « Zone d'espace vert pour modes actifs », les conditions suivantes sont d'application :

- ⇒ la circulation des piétons, des PMR et des cyclistes dans un cadre de verdure est privilégiée ;
- ⇒ seuls les véhicules automobiles de secours, d'entretien et de déménagement sont autorisés à y circuler occasionnellement lorsque cela s'avère nécessaire.

4.3.1.17. Axe de mobilité douce

En présence d'un « Axe de mobilité douce », l'aménagement de la voirie privilégie la circulation des piétons, cyclistes et PMR.

4.3.1.18. Voirie carrossable

En présence d'une « Voirie carrossable », l'aménagement de la voirie permet le passage habituel et quotidien des véhicules motorisés ; en dehors d'une figuration de « Voirie carrossable » au « Plan de l'occupation projetée », l'aménagement de la voirie ne permet que le passage occasionnel de véhicules motorisés (déménagements, véhicules de secours, d'entretien...).

4.3.1.19 Zone d'espace public sur une construction souterraine

En présence d'une « Zone d'espace public sur une construction souterraine », des constructions en sous-sol sont autorisables.

4.3.7. Zone de parking paysager

Le long de la voirie carrossable concernée (soit en épis, soit perpendiculairement), des emplacements de parking à l'air libre peuvent être aménagés. Le revêtement de sol est en matériaux perméables favorisant la percolation ; les emplacements PMR, ainsi que les cheminements PMR, peuvent toutefois être pourvus d'un revêtement non perméable si cela est indispensable pour offrir une aire de déplacement appropriée.

4.3.8. Zone de parking linéaire

Ces emplacements sont situés dans le domaine public parallèlement à l'axe de la voirie carrossable. Ces emplacements sont ponctués par des aménagements paysagers.

4.4 Glossaire

Abords : zone contiguë à une construction et comprenant :

1° la zone de recul déclinée dans les présentes indications en « Zone de recul minéralisée » et en « Zone d'accès commun » ;

2° la zone de retrait latéral, s'il échet ;

3° la zone de cours et jardin.

Alignement : en l'absence de plan communal d'aménagement et/ou de plan d'alignement, l'alignement constitue la limite entre le domaine privé et le domaine public. Il correspond à un état existant ou peut être modifié par un plan d'alignement dûment approuvé.

Activité artisanale : activité de création, de transformation ou d'entretien de biens meubles, effectuée principalement de manière manuelle et pouvant s'accompagner d'une vente directe au public.

Activité de distribution : activité destinée à mettre des biens, des produits ou des services à la disposition des consommateurs.

Activité de service : activité caractérisée par la mise à disposition d'une capacité, d'une prestation de nature technique et/ou intellectuelle.

Activité productive : activité visant, de manière générale, les activités artisanales, les activités de service et les activités de nature intellectuelle, telles que les activités de profession libérale.

Activité de profession libérale : activité caractérisée par la mise à disposition de prestations de nature intellectuelle permettant de fournir des services et/ou des produits, exercées dans le respect de règles déontologiques applicables et sans qu'existe un quelconque lien de subordination entre le prestataire de l'activité et celui pour le compte duquel elle est effectuée.

Atelier : bâtiment ou ensemble de locaux affecté(s) à l'exercice d'activité(s) artisanale(s).

Bureau : local, ensemble de locaux ou bâtiment affecté(s) :

1° soit à la gestion ou l'administration d'une entreprise, d'un service public, d'un indépendant ou d'un commerce ;

2° soit à l'exercice d'une activité de nature intellectuelle ou d'une activité de service.

Commerce : bâtiment ou ensemble de locaux accessible(s) au public dans lequel (lesquels) lui sont fournis des services ou des biens meubles (il peut s'agir d'une activité de service ou de distribution).

Dorsale : aménagement indépendant de la voirie carrossable, destiné à accueillir les mobilités douces, des aménagements paysagers et permettant de distribuer des bâtiments.

Emprise au sol : superficie au sol calculée en projection horizontale occupée ou surplombée par des constructions hors-sol, déduction faite des auvents, des marquises et des saillies.

Entreprise de services intellectuels : activité économique relative à l'exercice durable de « prestations » de nature intellectuelle (ex : géomètre-expert, comptable, réviseur d'entreprise, conseiller fiscal, bureau d'études et de consultance, ...).

Front de bâtisse : plan principal formé par l'ensemble des façades avant des constructions, qui peut être dressé en recul par rapport à l'alignement.

Intérêt public (d') (exclusivement ou principalement) : qui se rapporte notamment (exclusivement ou principalement) à la politique sociale, à la culture, à la mobilité, à l'environnement, à des événements culturels, sportifs ou sociaux, à des panneaux explicatifs, à des campagnes de sensibilisation relatives à la santé publique ou, spécifiquement en matière d'urbanisme et d'aménagement du territoire, à une enquête publique.

Intérêt commercial (d') (exclusivement ou principalement) : qui se rapporte (exclusivement ou principalement) à des marques, produits et/ou services commerciaux.

Local habitable : local destiné au séjour prolongé des personnes, tel que salon, salle à manger, cuisine, chambre à coucher, bureau, etc... au sens du code du logement.

Logement : ensemble composé d'une ou plusieurs pièces, répondant au minimum aux fonctions de base de l'habitat, occupé à titre de résidence habituelle et réservé en tout ou en partie à l'usage privatif et exclusif d'une ou de plusieurs personnes.

Logement communautaire : ensemble composé d'une ou plusieurs pièces, non nécessairement occupé à titre de résidence habituelle et réservé en tout ou en partie à l'usage privatif et exclusif de plusieurs personnes qui partagent des locaux communs, qu'elles soient unies ou non par un lien familial. Dans les présentes indications, le logement communautaire n'est pas repris dans le calcul du nombre maximal de 680 logements à implanter dans le cadre du projet.

Logement collectif: ensemble de logements regroupés au sein d'un même bâtiment avec un ou plusieurs accès commun et assurant un accès à un espace extérieur (terrasse, balcon, jardin privatif ou non, ...) pour chacun d'entre eux.

Maison unifamiliale : logement unique possédant un accès individualisé direct depuis l'extérieur, comprenant des espaces de jour et de nuit séparés et distincts, et doté d'un accès à un jardin privé.

Maison de repos : infrastructure ouverte au public affectée à l'accueil et/ou à l'hébergement de personnes âgées partiellement, voire totalement, dépendantes, et dont l'aménagement permet le développement d'une véritable dimension collective rendant possible l'accomplissement d'activités utiles et nécessaires à la satisfaction des intérêts et besoins de la collectivité publique. Les maisons de repos non médicalisées sont considérées comme des logements collectifs. Les maisons de repos médicalisées (MRS) sont considérées comme des équipements.

Service public et équipement communautaire (en abrégé dans les présentes indications : « Équipement ») : constructions ou aménagements qui ont pour finalité de promouvoir des activités d'utilité publique ou d'intérêt général. Les activités d'utilité publique sont destinées à satisfaire un besoin social et sont assurées par une personne publique ou privée dans le cadre d'une mission de service public. Les activités communautaires sont d'intérêt général et doivent être ouvertes au public. Elles sont gérées par une personne publique ou privée et doivent, d'une part, être utiles et nécessaires à la satisfaction des besoins de la population et, d'autre part, proposer une réelle dimension collective.

Surface commerciale nette : surface destinée à la vente ou à la fourniture de services qui est accessible au public, en ce compris les surfaces non couvertes, les surfaces de réserves

attenantes et situées au même niveau que la surface de vente accessible à la clientèle, les zones de caisses, les zones situées à l'arrière des caisses et les halls d'entrée lorsqu'ils sont utilisés à des fins d'expositions ou de ventes.

Zone de cours et jardin : partie non-bâtie, ou non encore bâtie d'un terrain, ne comprenant ni la zone de recul, ni la zone de retrait latéral.

Zone de recul : partie d'un terrain comprise entre l'alignement et le front de bâtisse. Elle peut être délimitée en « Zone d'accès commun » et « Zone de recul minéralisée ».

Zone de retrait latéral : partie d'un terrain comprise entre la zone de cours et jardin et la zone de recul, se développant sur le côté latéral de la construction bâtie et s'étendant jusqu'à la limite latérale du terrain.

ANNEXE 2 A LA DECISION DU COLLEGE COMMUNAL DU 07 05 2025

ANNEXE A L'AVIS DU SERVICE MOBILITE ET AMENAGEMENTS URBAINS :**Remarques et conditions techniques sur les plans terriers****A l'échelle de l'ensemble du projet**

Après analyse des plans d'aménagement, ceux-ci répondent aux ambitions du projet, mais il est nécessaire de préciser quelques points à conditionner au permis d'urbanisation faisant office de permis technique pour la voirie.

Il est donc demandé, ~~lors de la réalisation des plans terriers pour exécution,~~ d'intégrer les **corrections conditions** suivantes :

- **Matériaux** : afin de disposer d'un aménagement cohérent dans son ensemble, pérenne dans le temps et esthétiquement de qualité, il est demandé l'usage des matériaux suivants :
 - Cheminements piétons dans les zones à destination de parc : en matériaux semi-dur de couleur ocre,
 - Axe cyclo-piéton en cœur de quartier : en matériau dur ~~de type dalle de béton désactivé~~ de couleur ocre,
 - Trottoirs et liaisons des cheminements de ou vers l'axe cyclo-piéton : en pavés de béton de forme rectangulaire couleur ocre,
 - Trottoirs devenus des zones de propreté en partie nord : en pavés de béton drainant de format et couleur identiques aux pavés de béton utilisés pour les trottoirs,
 - Zones de stationnement : en pavés de béton drainant de format et couleur identiques aux pavés de béton utilisés pour les trottoirs,
 - Zones de rencontre et de repos : suivant leurs implantations et fonctions, soit en pavés de béton, soit en pavés de béton drainant de format et couleur identiques aux pavés de béton utilisés pour les trottoirs, soit en écorces de bois,
 - Voiries motorisées : en revêtement hydrocarboné,
 - Voiries motorisées en zones de parcs, de place ou de croisement : afin d'être différenciées et résistantes à la giration, celles-ci seront en béton désactivé de couleur ocre,
 - Les éléments linéaires sont en béton préfabriqué de type standard.
- **Eclairage public** : il est demandé un projet d'éclairage basé sur un linéaire de type standard : points lumineux sur mâts, matériaux, puissances modulables, et implantations à ~~faire valider par~~ **présenter** à la Ville et le gestionnaire du réseau ORES sur base d'une étude photométrique. Les zones de places ou d'espaces publics peuvent faire l'objet d'un éclairage décoratif, à faire également approuver avant la mise en œuvre par la Ville et le gestionnaire du réseau ORES sur base d'une étude photométrique. ~~L'éclairage de la voirie motorisé sous forme de bornes est refusé.~~
- **Impétrants** : la tranchée mise à disposition pour les concessionnaires du sous-sol doit être libre de tout obstacle et accessoire afin d'éviter sa détérioration et en faciliter les interventions ultérieures. ~~Les lots HT2 et HT3, pour les équipements en lien avec les réseaux, sont intégrés aux futurs immeubles à construire.~~
- **Mobiliers urbains** : Avant mise en œuvre, les bancs, chaises, poubelles, arceaux vélos, jeux... sont présentés sous forme de fiche technique avec l'ensemble des caractéristiques, vues en plan, élévation, coupes et photos, et accompagnés d'un plan d'implantation auprès des services techniques de la Ville **pour accord.**

- **La gestion des déchets** étant organisée par des points d'apport volontaire, les locaux poubelle sont à intégrer dans les futurs immeubles, aucune construction de locaux ou de zones clôturées en annexe aux immeubles pour l'implantation de poubelles ne sera permis sur l'ensemble du projet ; que **l'installation de conteneurs semi-enterrés non clôturés est possible.**
- Les aménagements des espaces publics et privés **aux abords des futures constructions**, seront à préciser lors des permis d'urbanisme à venir, afin d'assurer la continuité des cheminements entre l'axe cyclo-piéton, la voirie d'accès et les entrées des futures constructions.
- Dans l'attente des constructions à venir, les espaces **non artificialisés** et non aménagés sur les plans terriers situés aux abords des lots sont définis, par défaut, en une zone de prairie fleurie. **Si cet espace est situé en bordure de voirie, l'espace est de minimum 1.5m de largeur à partir des éléments linéaires formant le bord de voirie.**
- ~~Il est remarqué que sur les plans terriers, certains lots sont en limite de bordure de voirie. Il est nécessaire d'adapter les projets des constructions afin d'adapter ces projets au cheminement piéton nécessaire le long de la voirie publique ou de l'incompatibilité de cette proximité d'un bâti avec la circulation motorisée,~~
- **Aspect paysager du projet :** les projets de plantations proposés sont validés dans leur principe général. Avant mise en œuvre des plantations, les plans d'exécution, avec fiches descriptives des essences, tailles et fiche d'entretien, seront transmis aux services techniques de la Ville **pour accord.**
- ~~**Stationnements publics pour voiture :** le stationnement privé étant organisé en sous-sol, les différents plans formant le projet d'urbanisation représentent le stationnement pour les visiteurs. Le nombre de places est à revoir afin de limiter le stationnement public visiteur en voirie. Les places de stationnement sont supprimées ou réorganisées suivant remarques des plans terriers respectifs décrites ci-après.~~
- ~~**Véhicules partagés :** lors de l'introduction des futures demandes de permis d'urbanisme, il sera demandé d'offrir ce service aux futurs habitants du quartier. Dans le cadre de l'instruction de ce permis d'urbanisation, il est demandé d'implanter une voiture partagée sur le parking de l'entrée Nord et d'en prévoir minimum 2 dans le parking public sous la place du lot O, en entrée Sud, et d'en assurer le taux de rentabilité, si nécessaire, pendant deux années.~~

A l'échelle des différents plans terriers :

- **Analyse des plans terriers,**
Pour l'axe cyclo-piéton du quartier, celui-ci est conditionné aux adaptations suivantes :
 - Un tracé offrant une sinuosité adaptée à une distribution raisonnée des lots, et des lieux de convivialité et de repos en lien avec les espaces verts publics entre les lots,
 - Un revêtement en dalles de béton désactivé de couleur ocre, de 4m de largeur, sans signalisation horizontale de type marquage,
 - Les entrées pompiers, les liaisons vers l'espace vert de jeux ou vers l'espace de liaison Nord-Sud, sont dans le même matériau que l'axe principal ; les surlargeurs sont en pavés de béton drainant avec des ouvertures progressives vers les zones de gazon,
 - Les cheminements vers les passages pour piétons de la voirie motorisée, les zones de stationnement et les accès aux futures constructions, sont en pavés de béton et pavés de béton drainant offrant un gazonnement progressif vers les zones non revêtues,
 - Les zones de repos et de convivialité sont soit en écorce soit en pavés de béton et pavés de béton drainant, suivant leurs implantations et leurs importances, dans une vision de cohérence d'ensemble de l'axe.
 - Le choix du type de mobiliers, leur nombre et leur implantation, seront précisés lors de la mise en œuvre afin de correspondre à l'usage des lieux dans le respect des fonctions.

Pour l'axe circulation motorisé interne, celui-ci est conditionné à :

- La réorganisation du stationnement suivant les remarques sur plans terriers ci-après
- Un revêtement en pavés de béton drainant pour toutes les zones de stationnement et les zones d'implantation des conteneurs à déchets,
- La réalisation des cheminements piétons de type trottoirs ou accès en pavés de béton,
- La suppression des trottoirs le long du stationnement linéaire et le long du n°11 de l'av. Albert 1 et leur remplacement par une zone « à sec » à réaliser en pavés de béton drainant,
- L'organisation des encoches de dépassement indépendantes des zones de livraison en lien avec des activités autres que le logement. Pour ces activités spécifiques, des zones de livraisons dédiées seront organisées en sous-sol ou sur les lots concernés suivant les futurs permis d'urbanisme.

- **Plan 11.11.1.A4 : plan terrier 5/5**

- Trottoirs en pavés de béton posés en lignes perpendiculaires à la voirie,
- Suppression des marquages horizontaux cyclables (logo vélo et chevron) ; ceux-ci ne sont à mettre qu'aux endroits de liaison ou de danger,
- Ligne STOP devant le feu ouverte en partie de droite pour donner l'accès aux cyclistes,
- Dès l'insertion du cycliste sur l'accotement en amont du giratoire, élargissement de la piste à 4m,
- Aménagement de l'accès à l'arrière du n°35 av. Bourgaux à faire en pavés de béton drainant,
- Améliorer la végétalisation du giratoire en y intégrant sur la circonférence trois portions de haies le long des éléments linéaires,
- Elargir le trottoir venant de la place le long du lot Q afin d'intégrer à minima l'accès pompier,
- Suppression du trottoir et du passage piéton dans le triangle devant le lot O au profit d'un espace vert d'entrée de quartier avec comme seul usage l'agrément et la gestion des eaux.
- Déplacement des conteneurs à poubelles de l'autre côté de la voirie avec intégration d'une zone de stationnement de 5m, le tout sur un revêtement en pavés béton drainant pour la zone de stationnement et non drainant pour la partie conteneurs, le tout avec une intégration paysagère par rapport au cheminement piéton situé à proximité,
- Revoir l'aménagement de repos en lien avec le déplacement demandé précédemment, ceci afin d'en faire un aménagement plus modeste en dimension et revêtement pour augmenter l'aménagement végétal,
- Les accès vers av. Bourgaux et Fond de Bondry sont revus à 2m de largeur en revêtement continu de pavés de béton, avec des surlargeurs de +/- 1m de chaque côté réalisées par des pavés de béton drainant de même facture et terminées de manière aléatoire dans les zones engazonnées.

- **Plan 11.11.1.A3 : plan terrier 4/5 Espace vert à vocation sportive**

- Les espaces voiries, accotements et espaces publics autour du lot O côté voie de chemin de fer sont à déminéraliser en réponse à l'objectif du projet de minéraliser un minimum le terrain, mais également en lien avec les projets d'infrastructures ou d'immeubles encore à définir. Voiries en revêtement hydrocarboné avec filet d'eau latéral et des accotements de min 1.5 à 2.5m' de largeur en pavés de béton le long des futures constructions, dimensions suivant fonction ; le reste des accotements sont engazonnés et plantés. Les zones de stationnement voitures et vélos sont réalisées par des surlargeurs du trottoir mises en œuvre avec des pavés de béton drainant. Coté de l'espace vert à proximité de la rue du Congo, suppression partielle de la longueur de trottoir.

- Les espaces voiries, accotements et espaces publics autour du lot O côté espace central sont à organiser, côté lot P, afin de créer une perspective de fin de l'axe et en lien avec l'espace vert à proximité de la rue du Congo ; il est demandé de déminéraliser et planter cf. point précédent. La portion de voirie ici en lien avec la place doit être traitée avec le même matériau que la place, soit des pavés de béton de couleur ocre.
 - ~~Les espaces voiries, accotement et espaces publics autour du lot O côté entrée de quartier sont à déminéraliser coté lot N, avec une attention particulière sur la jonction avec l'axe cyclo-piéton dans son changement de direction et son ouverture vers l'espace de la place centrale. Ici, il est proposé le traitement des côtés de l'axe cyclo-piéton le long du lot N de manière similaire que sur l'axe principal, soit également moins minéral et plus végétal.~~
 - Pour ce qui est de la voirie pour la circulation motorisée, il est demandé de limiter le changement de matériau sur la zone d'élargissement de la place centrale, le solde étant en zone hydrocarbonée. Il en est de même pour la zone en plateau, afin de bien marquer la zone centrale partagée par les différents usagers de la voie publique. Il n'y a pas lieu de prolonger l'axe sur la voirie et la place.
 - Les espaces de stationnement voiture pour personnes handicapées en bordures de la voirie devant le lot N seront à aménager par deux, en pavés de béton drainant, et dont le cheminement vers l'axe central est en pavés de béton drainant avec une partie centrale de minimum 1.2m sans drainage pour former une zone centrale de cheminement de confort.
 - L'espace vert entre les lots N et Q, non représenté sur le plan terrier, présentera un aménagement essentiellement vert et sera le support d'un espace de convivialité et de repos en limite avec l'axe de déplacement modes actifs. Pour se faire, la réorganisation de ces espaces de convivialité et de repos sera nécessaire afin de définir une correcte répartition de ceux-ci sur l'ensemble du projet.
 - L'implantation des zones de stationnement PMR devant le lot J est à revoir en lien avec l'emplacement du passage pour piétons pour une question de visibilité des piétons et de cheminements piétons possible en lien avec la limite du lot.
 - Au droit de l'espace vert à vocation sportive, il est demandé :
 - ~~Un cheminement cyclo-piéton de liaison supplémentaire vers la Cyclostrade,~~
 - Une zone sportive réduite de moitié et équipée de revêtement adéquat,
 - La mise en place d'un terrain multisports de quartier, en plus des éléments de fitness,
 - La pose de tables de pique-nique dans la zone de prairie,
 - Un cheminement distribuant la zone sportive,
 - La pose de mobiliers urbains, assises et poubelles, en bord des cheminements.
- **Plan 11.11.1.A2 : plan terrier 3/5**
 - La surlargeur de la zone de croisement devant le lot H à proximité du lot 2 est avancée de 5m vers le passage pour piétons, et la zone de stationnement pour personne handicapée située de l'autre côté de la voirie y est intégrée,
 - La surlargeur du la zone de croisement devant le lot F à proximité de la Cyclostrade est avancée de 5m vers le passage pour piétons, et la zone de stationnement pour personne handicapée située de l'autre côté de la voirie y est intégrée. L'implantation des arbres et de la tranchée impétrants seront revues pour s'adapter à cette adaptation,
 - En regard de l'implantation du lot F, de la volonté d'un écran végétal en limite de propriétés, et de l'absence de cheminement, le passage piéton sur le plateau est à supprimer,
 - L'espace vert entre les lots I et G, non représenté sur le plan terrier, présentera un aménagement essentiellement vert et sera le support d'un espace de convivialité et de repos en limite avec l'axe de déplacement modes actifs, en lien avec l'espace de détente organisé du

côté de l'axe. Les 4 passerelles sur la noue sont remplacées par une seule passerelle permettant l'accès à la zone.

- **Plan 11.11.1.A2 : plan terrier 2/5 Zone verte à vocation de Parc pour les jeux d'enfants**
 - Vu la fonction de liaison et de demi-tour motorisé de la zone, l'ensemble des espaces carrossables sont en béton désactivé de couleur ocre identique à l'axe cyclo-piéton.
 - La zone d'implantation des conteneurs est allongée afin d'y intégrer une zone de stationnement,
 - ~~La zone de stationnement linéaire le long de la voirie motorisée, côté Cyclostrade, est allongée afin d'y intégrer 6 places de stationnement public supplémentaires,~~
 - Les surlargeurs de l'îlot permettant le demi-tour de la voirie et de la zone de jeux seront réalisées en pavés de béton drainant.
 - La zone de jeux traversée par l'axe cyclo-piéton sera orientée vers l'axe, avec deux zones de jeux en écorce : les éléments de dalles gazons latérales ainsi que les 22 chaises sont à supprimer au profit de banquettes formant limite de zone et assises de repos,
 - Les arceaux vélo seront implantés sur un revêtement en pavés de béton drainant ; une zone complémentaire d'arceaux est demandée au droit de l'entrée – sortie de l'axe vers la Cyclostrade,
 - L'élément barbecue est supprimé de l'aménagement,
 - Une table de pique-nique est ajoutée aux deux déjà prévues,
 - Des jeux de balance individuels pour jeunes enfants sont placés dans la partie latérale intégrée,
 - Les deux places de stationnement pour personnes handicapées implantées de manière linéaire à la voirie sont supprimées au profit de l'aménagement d'un parking public sur lot 1,
 - L'espace vert entre les lots E et C, non représenté sur le plan terrier, présentera un aménagement essentiellement vert et sera le support d'un espace de convivialité et de repos en limite avec l'axe de déplacement modes actifs, en lien avec un espace de détente à réorganiser du côté de l'axe en lien avec la suppression de la place de stationnement.

- **Plan 11.11.1.A2 : plan terrier 1/5 Zone verte à vocation de Parc pour le cheminement et le repos**
 - Vu la fonction de liaison et de demi-tour motorisé de la zone, l'ensemble des espaces carrossables sont en béton désactivé de couleur ocre identique à l'axe cyclo-piéton,
 - Les surlargeurs de l'îlot en deux parties permettant le demi-tour de la voirie seront réalisées en pavés de béton drainant.
 - La zone de fin de l'axe cyclo-piéton est revue afin d'intégrer une entrée vers l'axe cyclo-piéton et une sortie de vélos vers la voirie cyclable du Nord, ainsi qu'une continuité de cheminement piéton vers le trottoir prévu en partie Nord le long du lot C.
 - La zone en gazon renforcé en forme de goutte devant le lot C est donc supprimée au profit d'une zone verte plantée, dans laquelle est intégrée un cheminement piéton en pavés béton et pavés béton drainant rejoignant le trottoir de type classique ; les plantations en bord de voirie y sont prolongées, deux ou trois arbres y sont implantés,
 - La place de stationnement pour personne handicapée située dans le demi-tour est déplacée sur une autre place de stationnement linéaire et son emplacement initial est verdurisé,
 - Les trouées de la zone de plantation linéaire le long de la voirie seront adaptées afin de permettre les accès aux constructions du lot C et de garder un linéaire vert maximisé,
 - La zone de conteneurs pour les poubelles est déplacée latéralement et élargie d'une zone de stationnement tout en permettant l'accès au lot C,

- Les deux zones de repos aux abords du plateau situées entre le lot C et B s'implantent sur un prolongement des trottoirs par un revêtement en pavés drainant de même type que ceux utilisés en trottoir, les bancs et les arceaux vélo seront implantés dans ces deux espaces,
- La zone plateau en voirie est déplacée afin que la pente côté sud soit intégrée devant les espaces verts latéraux,
- Les accotements de la pente du plateau côté nord sont réaménagés en espace vert côté parc et en élargissement de trottoir côté Cyclostrade,
- La zone longeant le lot B en dalles gazon est réalisée en gazon renforcé si son usage le permet, afin d'être mieux intégrée à l'espace vert dans lequel elle s'intègre,
- La zone de deux places de stationnement face au lot A est supprimée, et la place réservée aux personnes handicapées est organisée sur la première place de l'autre côté du plateau,
- Les deux zones de stationnement linéaire face aux lots B et C sont revues afin de limiter les places de stationnement aux extrémités par trois places dont une pour personnes handicapées, les parties centrales reviennent en accotement et sont verdurisées,
- ~~Une entrée-sortie à la Cyclostrade est aménagée à la sortie du virage devant le lot A,~~
- Le trottoir devant le plateau est adapté côté de la zone de stationnement supprimée afin de s'aligner au haut de la pente du plateau,
- Les bancs et les arceaux vélo y sont réorganisés,
- L'arbre implanté dans l'escalier entre le lot A et B est supprimé,
- La zone de placette d'entrée au bas des escaliers est revue en prolongeant la voirie au-delà de la zone de stationnement PMR ; toute la zone de stationnement est au niveau des accotements et la différence de niveau est gérée par une bordure avec un grand chanfrein ; seule la voirie du virage est en revêtement de béton désactivé de couleur ocre afin de proposer une unité d'ensemble avec l'ensemble du projet, les autres accotements sont en pavés de béton de couleur ocre,
- La zone verte à proximité de la place de stationnement PMR est supprimée au profit d'un arbre isolé avec grille en partie centrale de l'accotement,
- La zone verte en forme de goutte à proximité de l'entrée du parc est supprimée au profit d'un arbre isolé avec grille à planter en partie centrale de l'accotement,
- L'arbre en bas de l'escalier est écarté de la limite du lot A et est également équipé d'une grille,
- La partie d'accotement en pavés, côté parc, est prolongée afin d'y intégrer la zone de stationnement vélos côté placette,
- L'accotement le long des places de stationnement est intégré aux places de stationnement et un élément de bordure permet de préserver la zone de l'occupation par les voitures.

**PRESCRIPTIONS POUR LE MONTAGE ET L'APPLICATION DE TRAVAUX PAR DES TIERS SUR
OU AUX ALENTOURS DU DOMAINE D'INFRABEL**

OTTIGNIES LLN / Avenue Albert 1^{er} 83 à 1340 OTTIGNIES LLN.: Demande de permis d'urbanisation du projet Samaya sud - ancien site Benelmat

- 1 Le demandeur endosse l'entière responsabilité de la pose et de l'utilisation de la grue.
- 2
 - A) Durant le montage de la grue, aucune tâche ne peut être effectuée dans le gabarit ou au-dessus des voies. Si, exceptionnellement, pour des raisons particulières, une tâche doit être effectuée dans le gabarit ou au-dessus des voies, la voie doit être mise hors service par un représentant d'INFRABEL.
 - B) Durant les travaux, aucune charge de grue ne pourra être manipulée au-dessus des infrastructures d'INFRABEL, ni au-dessus des voies ou à une distance de moins de 5 m de la voie et ne peut en aucun cas tourner au-dessus des voies. Aucune tâche ne peut être effectuée à moins de 3 m des installations de traction électrique (poteaux et fils). Si les conditions ne peuvent être remplies, la voie devra être mise hors service.

Remarque : Sous la charge est aussi comprise la chaîne de levage ; celle-ci est suspendue au crochet de manutention.
 - C) Afin de respecter les conditions ci-dessus, un système de limitation est employé. Il doit au moins satisfaire aux conditions suivantes :
 - i. c1 Une analyse de risque doit être faite (par l'entrepreneur et/ou le coordinateur de sécurité).
 - ii. c2 La méthode de travail doit être soumise à l'avance à Infrabel pour approbation. Infrabel n'impose pas de méthode spécifique de limitation de liberté de mouvements ; par contre, il doit être clairement démontré que le système choisi ne s'éteint pas quand la grue à tour se trouve sans alimentation, ni ne puisse être débranché de manière simple par une seule personne.
 - iii. c3 Un toolbox est donné par le conseiller en prévention de l'entrepreneur aux opérateurs de la grue.
- 3 En dehors des périodes de travail et à chaque moment où l'opérateur de la grue quitte son poste de conduite, le crochet doit être remonté contre le chariot. Le chariot doit être ramené jusque la tour de la grue et la flèche doit être en course libre de manière à pouvoir tourner au gré du vent.
- 4 Par grand vent (20m/sec ou 72 km/h), l'utilisation de la grue est interdite. La grue doit être équipée d'un anémomètre en bon ordre de marche qui sera fixé de manière telle que le grutier puisse être immédiatement averti aussitôt que la vitesse maximale autorisée a été atteinte (voir AR du 19.09.1990, rubrique 4.6).
- 5 La fondation et les ancrages de la tour doivent être dimensionnés, de telle manière que la grue soit stable avec la flèche bloquée, sous un vent de 140 km/h, le crochet sur la flèche.

- 6 Un organisme de contrôle officiel reconnu doit établir un rapport concernant la sécurité de la grue tour, préalablement à son montage. Infrabel doit en recevoir une copie pour approbation avant la mise en service de la grue. Après son montage, le mécanisme de sécurité doit être approuvé par l'organisme de contrôle. Cette approbation doit être transmise à Infrabel avant le début des travaux.
- 7 Les frais liés à la mise hors service des voies et/ou de la caténaire sont à charge du tiers demandeur et seront déterminés selon les tarifs en vigueur chez Infrabel.

L'autorisation de placer une grue à tour près des installations du chemin de fer vous est accordée et peut vous être retirée lorsqu'une mesure de sécurité d'exploitation est compromise ou lorsque les conditions de l'autorisation ne sont pas respectées; cela peut être fait immédiatement et sans qu'une quelconque indemnité ne puisse être réclamée à Infrabel.

Mesures d'urgence :

Si, par défaut de prévoyance ou par accident, un obstacle se trouve à moins de 1,50 m du rail le plus proche ou que la caténaire est endommagée ou pourrait l'être :

L'entrepreneur préviendra **immédiatement** INFRABEL et cela **sans délai**.

- Arrêt de trains : Traffic Control ALARM tel. (24 h / 24 h) 02/525.91.40

- Dégâts à la caténaire : répartiteur ES Namur tél. 081/25.84.40
Liège tél. 081/25.84.41

- Responsable des voies : Mr. François Stoffels GSM 0473/92.12.49

L'entreprise décrira précisément l'accident comme suit :

"OBSTACLE dans les voies et/ou caténaire endommagée"

1.6. Réglementation :

Les remarques reprises au point 2 - relatives aux mesures de sécurité, de prévention, de protection et de lutte contre les risques d'incendie, d'explosion et de panique à réaliser, ont été établies sur base des normes belges, règlements, codes de bonnes pratiques et/ou expérience personnelle en la matière. Dans le cadre du présent rapport les textes suivants sont d'application :

- Règlement Général de Police (dénommé R.G.P. dans la suite du rapport) relatif à la protection contre l'incendie et l'explosion de la commune de Ottignies-LLN adopté en séance du Conseil communal du 24/03/2015
 Chapitre 1 : dispositions générales
 Chapitre 2 : Etablissements et locaux accessibles au public
 Chapitre 4 : nouveaux lotissements
 Chapitre 5 : immeubles de logements
- Circulaires ministérielles du 14/10/1975 et du 06/03/1978 relatives aux ressources en eau pour l'extinction des incendies.
- Arrêté Royal du 07/07/1994 fixant les normes de base en matière de prévention contre l'incendie et l'explosion, auxquelles les bâtiments nouveaux doivent satisfaire et ses Arrêtés modificatifs.

Annexe 1	: Terminologie
Annexe 2/1	: Bâtiments bas
Annexe 3/1	: Bâtiments moyens
Annexe 5/1	: Réaction au feu
Annexe 7	: Dispositions communes

- Décret du 15/05/2003 modifiant le Code wallon du Logement.
- Arrêté du Gouvernement wallon du 21/10/2004 relatif à la présence de détecteurs d'incendie dans les logements
- Arrêté Royal du 9/10/1998 fixant les conditions d'implantation des dispositifs surélevés sur la voie publique et les prescriptions technique auxquelles ceux-ci doivent satisfaire et ses arrêtés modificatifs.
- Arrêté Royal du 9/10/98 fixant les conditions d'instauration des zones dans lesquelles la vitesse est limitée à 30 km/h.
- Code réglementaire wallon de l'Action sociale et de la Santé (dénommé CRWASS dans la suite du document) – Annexe 119 portant réglementation de la protection contre l'incendie et la panique dans les maisons de repos, résidences-services et centres d'accueil pour personnes âgées.

1.7. Remarque(s) préliminaire(s) :

1.7.1. Suite aux informations reçues, nous avons considéré :

- Toutes les constructions prévues disposeront d'une façade (comprenant l'entrée principale du bâtiment) donnant sur une voie accessible aux véhicules du service d'incendie ;
- Les distances entre les bords de ces voiries et les façades du bâtiment seront comprises entre 4 et 10 m ;
- Des voies d'accès potentielles sur le domaine privé seront prévues au moment des demandes de Permis d'Urbanisme ;
- Le projet intègre trois accès à la cylostrade régionale pour les véhicules du service d'incendie qui répondront aux caractéristiques des voies d'accès spéciales (largeur, capacité portante, pente, etc.) ;
- Aucune voie d'accès ne sera en impasse compte tenu que le projet prévoit l'ajout d'une future voie d'accès au Sud afin de contourner le lot O ;
- Les accès historiques actuels aux lignes ferroviaires ne seront pas modifiés dans le cadre de ce projet (Rue Louis Sablon, Rue du Congo) ;

Le Maître de l'ouvrage ou l'architecte sont tenus d'informer la zone de secours lors d'un éventuel changement d'une de ces données. En fonction des informations reçues la zone de secours pourrait imposer des mesures préventives complémentaires.

1.7.2. Les prescriptions établies ci-dessous sont fondées sur base des plans transmis et des informations communiquées. Elles peuvent être éventuellement remises en cause ou complétées sur base d'éléments non portés à notre connaissance. Seuls les éléments qui sont renseignés dans les plans ont été contrôlés ; les éléments pour lesquels il existe des exigences dans la réglementation et dont il n'est pas fait mention dans les plans sont supposés y satisfaire.

1.7.3. Pour rappel, l'article 4.A.1 du RGP stipule que le chapitre 4 s'applique à tous les nouveaux projets faisant l'objet d'un permis d'urbanisation ou d'un permis de constructions groupées.

2. Principales prescriptions à respecter (liste non exhaustive) :

Accès

1. Le RGP stipule en son article 4.A.2 : « Les voiries du « lotissement » doivent être conformes aux prescriptions de l'article 1.1 des annexes de l'AR avec un strict minimum de 4 mètres de largeur utile libre de tout obstacle, y compris les véhicules en stationnement ».

Et, l'annexe 2/1 de l'Arrêté Royal fixant les normes de base impose en son article 1.1. :

« Les chemins d'accès sont déterminés en accord avec les services d'incendie, selon les lignes directrices suivantes : pour les bâtiments à plus d'un niveau, les véhicules des services d'incendie

doivent pouvoir atteindre, en un point au moins, une façade donnant accès à chaque niveau en des endroits reconnaissables. Les véhicules disposeront pour cela d'une possibilité d'accès et d'une aire de stationnement :

- soit sur la chaussée carrossable de la voie publique ;
- soit sur une voie d'accès spéciale à partir de la chaussée carrossable de la voie publique et qui présente les caractéristiques suivantes :
 - Largeur libre minimale : 4 m. ;
 - Rayon de braquage minimal : 11 m (courbe intér.) et 15 m. (courbe extér.);
 - Hauteur libre minimale : 4 m.;
 - Pente maximale : 6 %
 - Capacité portante : suffisante pour que des véhicules dont la charge par essieu est de 13T maximum, puissent y circuler et y stationner sans s'enliser, même s'ils déforment le terrain ».

Et l'annexe 3/1 de l'Arrêté Royal fixant les normes de base impose en son article 1 : « les chemins d'accès visés aux points 1.1 et 1.4 sont déterminés en accord avec les services d'incendie, selon les lignes directrices suivantes »

Article 1.1. :

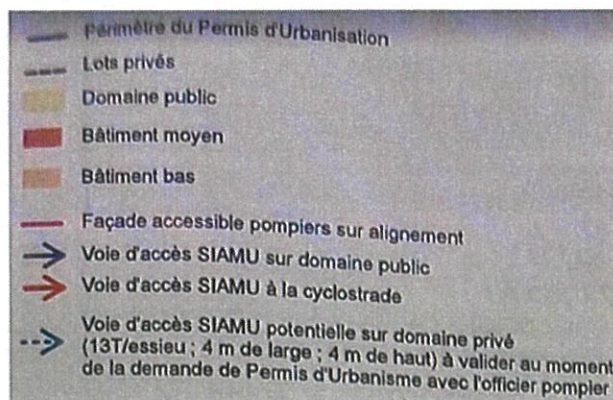
« Le bâtiment est accessible en permanence aux véhicules automobiles... Les véhicules disposeront pour cela d'une possibilité d'accès et d'une aire de stationnement :

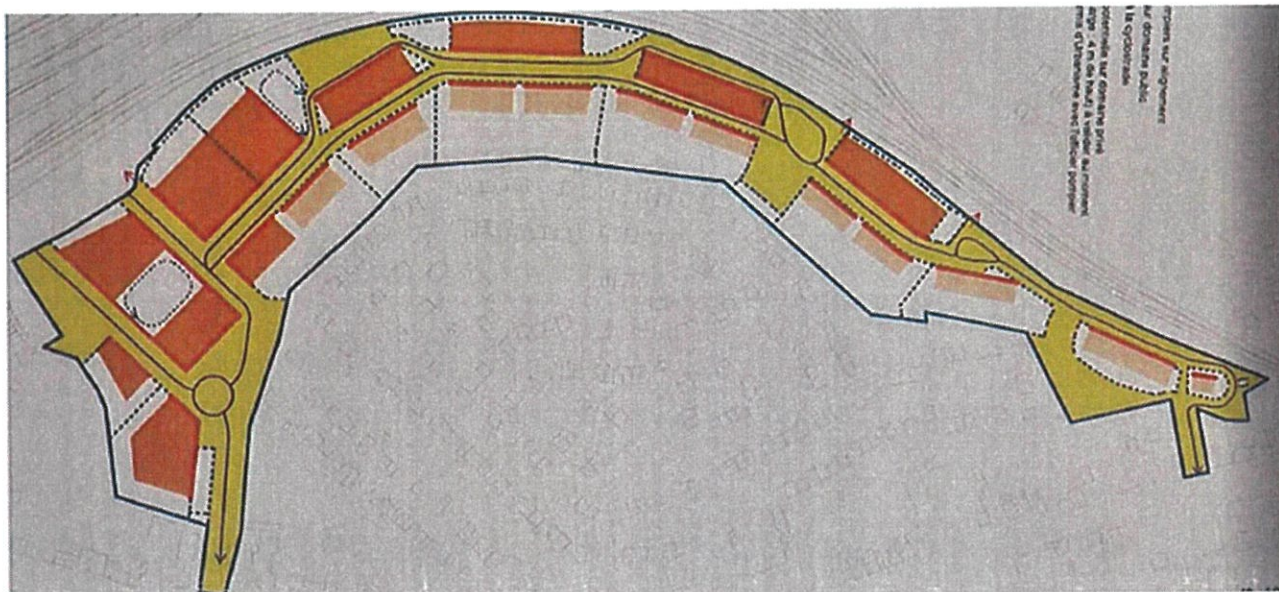
- soit sur la chaussée carrossable de la voie publique ;
- soit sur une voie d'accès spéciale à partir de la chaussée carrossable de la voie publique et qui présente les caractéristiques suivantes :
 - largeur libre minimale : 4 m ; elle est de 8 m lorsque la voie d'accès est en impasse
 - hauteur libre minimale : 4 m
 - pente maximale: 6%
 - rayon de courbure minimal : 11 m à l'intérieur, 15 m à l'extérieur
 - capacité portante suffisante pour que les véhicules de notre service dont la charge par essieu est de 13 tonnes maximum, puissent y circuler et y stationner sans s'enliser, même s'ils déforment le terrain
 - permettre la présence simultanée de 3 véhicules de 15 t;
 - La distance entre le bord de cette voie et le plan de la façade doit être comprise entre 4 et 10m ».

Article 1.4 :

« Au moins une des longues façades doit être longée par une voie accessible aux véhicules des services d'incendie et si cette façade ne comporte pas d'entrée principale, la voie doit en outre longer une façade comportant une telle entrée. La distance entre le bord de cette voie et le plan de la façade doit, de préférence, être comprise entre 4 et 10m. Dans le cas contraire, les ouvertures de façade sont à considérer comme inaccessibles pour les auto-échelles des services d'incendie (voir 2.2.1) »

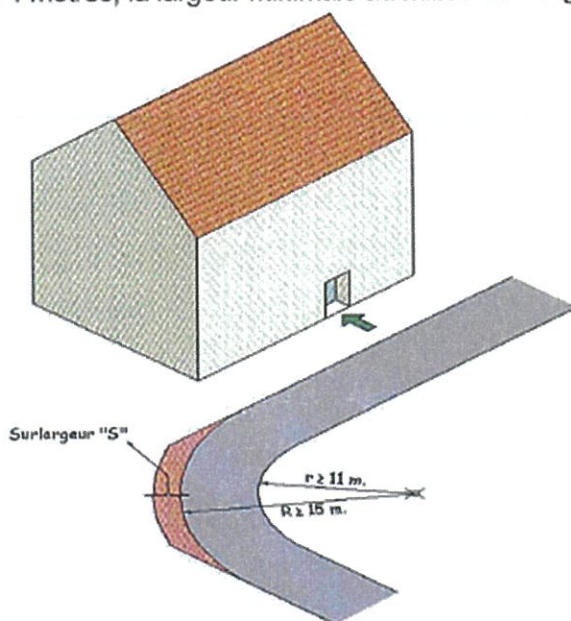
Les aménagements projetés sont visualisés ci-dessous.





Des dispositions doivent être prises pour que la ou les voies prévues pour le passage des véhicules pompiers et leurs accès soient maintenus libres à tout moment ; le parquage et le stationnement (en dehors des emplacements prévus aux plans) y seront interdits. Si nécessaire des bornes amovibles seront placées pour éviter le stationnement sauvage. Le modèle de borne retenu devra être présenté à la zone de secours pour accord.

2. Si le rayon intérieur (r) de la voie est inférieure à 50 mètres, une surlargeur doit être prévue. Cette surlargeur sera égale à $S = 15/r$. Elle peut s'appliquer indifféremment au côté extérieur ou au côté intérieur du virage. (exemple: pour un rayon de braquage intérieur de 11m., la surlargeur sera de $15/11 = 1m36$ - la largeur étant de minimum 4 mètres, la largeur minimale au milieu du virage sera donc de 5,36).



3. Bien que l'Arrêté Royal fixant les normes de base limite la pente des voiries d'accès à 6%, la zone de secours serait disposée à accepter une pente supérieure pour autant que les conditions suivantes soient scrupuleusement respectées :
- a) pour les voiries qui présentent une pente comprise entre 6 et 12% : celles-ci seront acceptées pour autant que les 2 conditions suivantes sont respectées :
- Les largeur utile, hauteur utile, rayons de braquage et capacité portante reprises à l'A.R fixant les normes de base soient respectées ;
 - uniquement pour leur portion qui ne longent pas des bâtiments existants ou futurs (donc qui ne sont pas situées directement devant les bâtiments) ; cela veut donc dire qu'aucun bâtiment de plus d'un niveau ne pourra jamais être construit devant ces portions.

4. Les voiries réalisées en dalles de gazon renforcé sont autorisées pour autant que leur capacité portante soit suffisante pour que des véhicules dont la charge par essieu est de 13T maximum, puissent y circuler et y stationner sans s'enliser.

Le ou les accès aux aires prévues en dalle de béton de gazon doivent être clairement signalés à l'aide de panneaux du type "ACCÈS POMPIERS" ou similaire.

Les limites de ces zones doivent être clairement matérialisées par exemple à l'aide de bordures, piquets et chaînes ou autre équipement.



Constructions annexes

5. Les annexes 2/1, 3/1 et 4/1 de l'Arrêté Royal fixant les normes de base impose en son article 1.2. : « les constructions annexes, avancées de toiture, auvents, ouvrages en encorbellement ou autres adjonctions ne sont autorisés que s'ils ne compromettent ni l'évacuation et la sécurité des usagers, ni l'action des services d'incendie ».

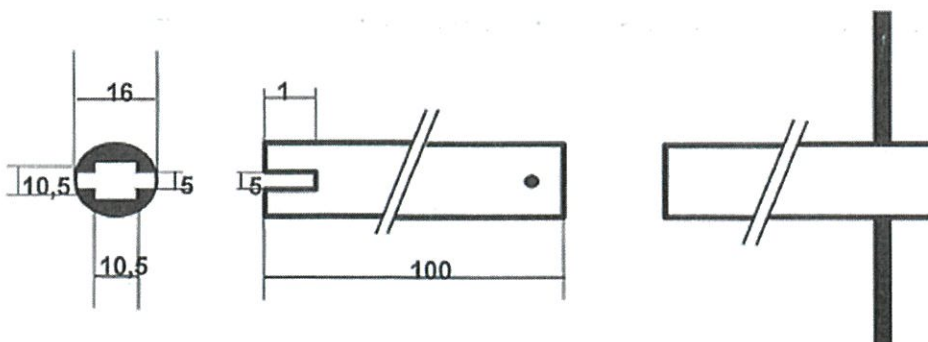
Dans ce contexte, la **plantation ou la présence d'arbres ou d'arbustes entre les voiries d'accès et les façades** qu'elles desservent ne sont pas autorisées (seuls des buissons ou plantes rampantes seront autorisés).

Bollards amovibles

6. Ces aménagements allongent le délai d'intervention et entraîne une importante perte de temps (arrêt, déverrouillage et manipulation de chaque bollard,...), ce qui, notamment dans le cadre de l'aide médicale urgente peut parfois porter à de graves conséquences.

Afin de ne pas multiplier les modèles dont la gestion des clés n'est pas réalisable, le système suivant doit être adopté.

- placement d'un potelet muni d'une tige de verrouillage dont la manœuvre s'effectue en haut de la borne avec une clé présentant les caractéristiques suivantes (en mm) :



- le déverrouillage s'effectuera (par exemple, au sommet du potelet) de manière à ne pas facilement s'encrasser (terre, dégradations,..), à être utilisable en conditions hivernales (neige),...
- le nombre de bollards à manipuler pour permettre le passage sera limité au maximum 2).
- Chaque potelet doit être signalé par le pictogramme ci-dessous :

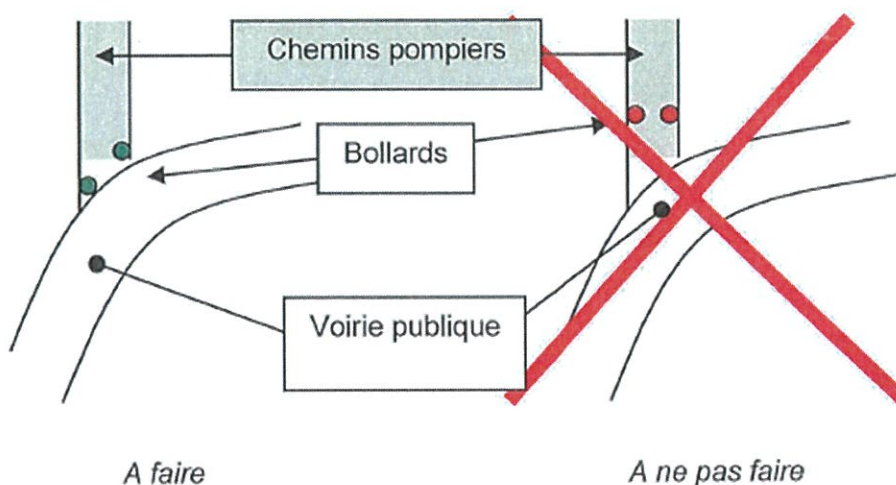


BOLLARD
AMOVIBLE

Largeur : 10 cm ;

Hauteur : 15 cm ;

- Le pictogramme doit être placé dans la partie supérieure de chaque bollard. Il doit être visible de la voirie servant d'accès aux services de secours (si le bollard est réversible un pictogramme de chaque côté).
- Le pictogramme sera inaltérable, entièrement rétro-réfléchissant, sauf éventuellement la dénomination.
- L'emplacement des bollards devra être choisi de manière adéquate de manière à éviter tout stationnement sauvage devant les pictogrammes :



Plateaux

7. Ces aménagements allongent le délai d'intervention, ce qui, surtout dans le cadre de l'aide médicale urgente peut parfois porter à conséquences.

De plus, lors du transport en ambulance, le passage sur ces dispositifs provoque pour le patient un inconfort total.

Nous recommandons, pour déterminer les dimensions et formes du plateau conformément à l'annexe 2 de l'Arrêté Royal du 3 mai 2002 modifiant l'AR du 9 octobre 1998, de considérer qu'il sera implanté sur une voirie empruntée par de nombreux véhicules lourds.

Ralentisseurs de trafic

8. Ces aménagements allongent le délai d'intervention, ce qui, surtout dans le cadre de l'aide médicale urgente peut parfois porter à conséquences.

De plus, lors du transport en ambulance, le passage sur ces dispositifs provoque pour le patient un inconfort total.

Nous recommandons donc de remplacer ces ralentisseurs de trafic par des plateaux dont les dimensions sont calculées pour des voiries destinées au passage de nombreux véhicules lourds, telles que déterminées par l'annexe 2 de l'Arrêté Royal du 3 mai 2002.

Implantation des bâtiments du type habitations unifamiliales

9. Le RGP stipule en son article 4.B.1 : « Les parois des constructions ou parties de constructions situées à moins de 3 mètres de la limite de propriété doivent présenter (R)EI 60 ou Rf 1h. Cette prescription ne concerne pas les portes et les fenêtres.
Si le « lotissement » permet la construction de volumes en mitoyenneté, chaque habitation unifamiliale constituera au minimum un compartiment. Les parois des constructions ou parties de constructions qui constituent la limite d'un compartiment doivent présenter (R)EI 60 ou Rf 1h ».

Divers

10. Pour rappel, le RGP stipule en son article 4.D.1 : « Afin de faciliter le repérage en cas d'intervention des services de secours, chaque habitation ou bâtiment devra afficher de façon claire (couleur contrastée par rapport au support) et distincte son numéro de police à proximité du front de voirie (ce numéro doit être visible depuis la voirie publique) ».
11. Pour rappel, le RGP stipule en son article 4.D.2 : « La liste des noms des nouvelles voiries, leur numéro INS ainsi qu'un plan de la commune mis à jour devront être remis à la zone de secours dans un délai maximal de trente jours calendrier ».
12. Pour rappel, le RGP stipule en son article 4.D.3 : « Chaque accès de chaque nouvelle voirie prévue dans le projet de « lotissement » sera équipé d'un panneau reprenant le nom qui lui a été attribué par l'autorité compétente. Les voies privatives seront mentionnées par un panneau à l'entrée de ces voies ».
13. **Compte tenu de la future présence de parkings souterrains, nous vous recommandons fortement de prendre en compte dès à présent les prescriptions de l'article 3 de l'annexe 7 des Normes de base, et notamment les types de protection à prévoir.**

Ressources en eau d'extinction

14. Le RGP stipule en son article 4.C.1 : « Les ressources en eau d'extinction seront installées de manière à ce que, de chaque lot, la distance à parcourir pour atteindre une borne d'incendie soit inférieure ou égale à 100 mètres. Ces ressources en eau d'extinction doivent être conformes aux prescriptions de l'article 1.15 du présent règlement ».

Et La Circulaire ministérielle du 14/10/1975 prescrit à la section 2.2 §2 : « Dans les zones industrielles ou à forte densité de population, les prises d'eau sont à une distance maximale de 100 m, les unes des autres. Ailleurs, elles sont réparties en raison de l'emplacement des bâtiments ou établissements à protéger contre l'incendie sans que les distances à parcourir entre l'entrée de chacun des bâtiments ou établissements et la bouche ou la borne la plus proche soit supérieure à 200 m ».

A cet effet, la présence d'une borne aérienne d'incendie à moins de 100 mètres de l'entrée de chaque bâtiment est indispensable.

Compte tenu que la configuration des lots privés n'est pas encore définie, nous recommandons de prévoir des bornes aériennes en suffisance afin de garantir une distance maximale de 100 m entre celles-ci et les entrées de chaque bâtiment.

Si tel n'est pas le cas, il y a lieu de faire installer un réseau de bornes aériennes d'incendie conformes à la norme NBN S21-019 afin de respecter ce principe.

Pour rappel toutes les bornes d'incendies doivent être conformes à la norme NBN S21-019.

Compte tenu de la densité d'occupation, les bornes devront assurer un débit minimal de 60 m³ par heure pendant au moins deux heures.

Si le réseau public de distribution d'eau n'est pas en mesure de satisfaire à cette condition, il y a lieu de recourir à d'autres sources d'approvisionnement dont la capacité minimale est de 50 m³.

Dans ce cas, la zone de secours devra être consultée afin de préciser les prescriptions relatives à cette ressource en eau.

Implantation des bâtiments du type habitations unifamiliales

9. Le RGP stipule en son article 4.B.1 : « Les parois des constructions ou parties de constructions situées à moins de 3 mètres de la limite de propriété doivent présenter (R)EI 60 ou Rf 1h. Cette prescription ne concerne pas les portes et les fenêtres.
Si le « lotissement » permet la construction de volumes en mitoyenneté, chaque habitation unifamiliale constituera au minimum un compartiment. Les parois des constructions ou parties de constructions qui constituent la limite d'un compartiment doivent présenter (R)EI 60 ou Rf 1h ».

Divers

10. Pour rappel, le RGP stipule en son article 4.D.1 : « Afin de faciliter le repérage en cas d'intervention des services de secours, chaque habitation ou bâtiment devra afficher de façon claire (couleur contrastée par rapport au support) et distincte son numéro de police à proximité du front de voirie (ce numéro doit être visible depuis la voirie publique) ».
11. Pour rappel, le RGP stipule en son article 4.D.2 : « La liste des noms des nouvelles voiries, leur numéro INS ainsi qu'un plan de la commune mis à jour devront être remis à la zone de secours dans un délai maximal de trente jours calendrier ».
12. Pour rappel, le RGP stipule en son article 4.D.3 : « Chaque accès de chaque nouvelle voirie prévue dans le projet de « lotissement » sera équipé d'un panneau reprenant le nom qui lui a été attribué par l'autorité compétente. Les voies privatives seront mentionnées par un panneau à l'entrée de ces voies ».
13. Compte tenu de la future présence de parkings souterrains, nous vous recommandons fortement de prendre en compte dès à présent les prescriptions de l'article 3 de l'annexe 7 des Normes de base, et notamment les types de protection à prévoir.

Ressources en eau d'extinction

14. Le RGP stipule en son article 4.C.1 : « Les ressources en eau d'extinction seront installées de manière à ce que, de chaque lot, la distance à parcourir pour atteindre une borne d'incendie soit inférieure ou égale à 100 mètres. Ces ressources en eau d'extinction doivent être conformes aux prescriptions de l'article 1.15 du présent règlement ».

Et La Circulaire ministérielle du 14/10/1975 prescrit à la section 2.2 §2 : « Dans les zones industrielles ou à forte densité de population, les prises d'eau sont à une distance maximale de 100 m, les unes des autres. Ailleurs, elles sont réparties en raison de l'emplacement des bâtiments ou établissements à protéger contre l'incendie sans que les distances à parcourir entre l'entrée de chacun des bâtiments ou établissements et la bouche ou la borne la plus proche soit supérieure à 200 m ».

A cet effet, la présence d'une borne aérienne d'incendie à moins de 100 mètres de l'entrée de chaque bâtiment est indispensable.

Compte tenu que la configuration des lots privés n'est pas encore définie, nous recommandons de prévoir des bornes aériennes en suffisance afin de garantir une distance maximale de 100 m entre celles-ci et les entrées de chaque bâtiment.

Si tel n'est pas le cas, il y a lieu de faire installer un réseau de bornes aériennes d'incendie conformes à la norme NBN S21-019 afin de respecter ce principe.

Pour rappel toutes les bornes d'incendies doivent être conformes à la norme NBN S21-019.

Compte tenu de la densité d'occupation, les bornes devront assurer un débit minimal de 60 m³ par heure pendant au moins deux heures.

Si le réseau public de distribution d'eau n'est pas en mesure de satisfaire à cette condition, il y a lieu de recourir à d'autres sources d'approvisionnement dont la capacité minimale est de 50 m³.

Dans ce cas, la zone de secours devra être consultée afin de préciser les prescriptions relatives à cette ressource en eau.

EXTRAITS DU CODE DU DEVELOPPEMENT TERRITORIAL**VOIES DE RECOURS**

Art. D.IV.63

§1^{er}. Le demandeur peut introduire un recours motivé auprès du Gouvernement par envoi à l'adresse du directeur général de la DGO4 dans les trente jours :

1° soit de la réception de la décision du collège communal visée à l'article D.IV.46 et D.IV.62.

2° soit de la réception de la décision du fonctionnaire délégué visée à l'article D.IV.47, §1^{er} ou §2.

3° soit de la réception de la décision du fonctionnaire délégué visée à l'article D.IV.48.

4° soit, en l'absence d'envoi de la décision du fonctionnaire délégué dans les délais visés respectivement aux articles D.IV.48 ou D.IV.91, en application de l'article D.IV.48, à dater du jour suivant le terme du délai qui lui était imparti pour envoyer sa décision.

Le recours contient **un formulaire dont le modèle est fixé par le Gouvernement**, une copie des plans de la demande de permis ou de certificat d'urbanisme n°2 ou une copie de la demande de certificat d'urbanisme n°2 si elle ne contient pas de plan, et une copie de la décision dont recours si elle existe. (...).

Art. D.IV.64

Le collège communal, lorsqu'il n'est pas le demandeur, peut introduire un recours motivé auprès du Gouvernement dans les trente jours de la réception de la décision du fonctionnaire délégué visée aux articles D.IV.48 ou D.IV.91 prise en application de l'article D.IV.48 octroyant un permis ou un certificat d'urbanisme n°2. Le recours est envoyé simultanément au demandeur et au fonctionnaire délégué.

Art. D.IV.65

Le fonctionnaire délégué peut, dans les trente jours de sa réception, introduire un recours motivé auprès du Gouvernement contre le permis ou le certificat d'urbanisme n°2 :

1° lorsque la décision du collège communal est divergente de l'avis émis par la commission communale dans le cadre d'une consultation obligatoire de celle-ci.

2° en l'absence de commission communale, lorsqu'à l'occasion de l'enquête publique organisée en application du Code, ont émis des observations individuelles et motivées relatives au projet durant ladite enquête et que ces observations ne sont pas rencontrées par la décision du collège soit :

a) vingt-cinq personnes inscrites au registre de la population de la commune où le projet est situé s'il s'agit d'une commune comptant moins de dix mille habitants.

b) cinquante personnes inscrites au registre de la population de la commune où le projet est situé s'il s'agit d'une commune comptant de dix mille à vingt-cinq mille habitants.

c) cent personnes inscrites au registre de la population de la commune où le projet est situé s'il s'agit d'une commune comptant de vingt-cinq mille à cinquante mille habitants.

d) deux cents personnes inscrites au registre de la population de la commune où le projet est situé s'il s'agit d'une commune comptant de cinquante mille à cent mille habitants.

e) trois cents personnes inscrites au registre de la population de la commune où le projet est situé s'il s'agit d'une commune comptant plus de cent mille habitants.

Le permis ou le certificat d'urbanisme n°2 reproduit le présent article.

Le recours est envoyé simultanément au collège communal et au demandeur. Une copie du recours est envoyée à l'auteur de projet.

EFFETS DU CERTIFICAT D'URBANISME N°2

Art. D.IV.98

L'appréciation formulée par le collège communal, par le fonctionnaire délégué ou par le Gouvernement sur le principe et les conditions de la délivrance d'un permis qui serait demandé pour réaliser pareil projet reste valable pendant deux ans à compter de la délivrance du certificat d'urbanisme n° 2, pour les éléments de la demande de permis qui ont fait l'objet du certificat n° 2 et sous réserve de l'évaluation des incidences du projet sur l'environnement, des résultats des enquêtes, annonces de projet et autres consultations et du maintien des normes applicables au moment du certificat.

Toutefois, le Gouvernement lorsqu'il statue sur recours n'est pas lié par l'appréciation contenue dans le certificat d'urbanisme n° 2 dont il n'est pas l'auteur.

AFFICHAGE DU PERMIS

Art. D.IV.70

Un avis indiquant que le permis a été délivré ou que les actes et travaux font l'objet du dispositif du jugement visé à l'article D.VII.15 ou de mesures de restitution visées à l'article D.VII.21, est affiché sur le terrain à front de voirie et lisible à partir de celle-ci, par les soins du demandeur, soit lorsqu'il s'agit de travaux, avant l'ouverture du chantier et pendant toute la durée de ce dernier, soit dans les autres cas, dès les préparatifs, avant que l'acte ou les actes soient accomplis et durant toute la durée de leur accomplissement. Durant ce temps, le permis et le dossier annexé ou une copie de ces documents certifiée conforme par la commune ou le fonctionnaire délégué, le jugement visé à l'article D.VII.15 ou le dossier relatif aux mesures de restitution visées à l'article D.VII.21, se trouve en permanence à la disposition des agents désignés à l'article D.VII.3 à l'endroit où les travaux sont exécutés et les actes accomplis.

NOTIFICATION DU DEBUT DES TRAVAUX

Art. D.IV.71

Le titulaire du permis avertit, par envoi, le collège communal et le fonctionnaire délégué du début des actes et travaux, quinze jours avant leur commencement.

INDICATION DE L'IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS NOUVELLES

Art. D.IV.72

Le début des travaux relatifs aux constructions nouvelles, en ce compris l'extension de l'emprise au sol de constructions existantes, est subordonné à l'indication sur place de l'implantation par les soins du collège communal. Le collège communal indique l'implantation sur place avant le jour prévu pour le commencement des actes et travaux.

Il est dressé procès-verbal de l'indication.

CONSTAT DE L'EXÉCUTION DES CONDITIONS OU DES CHARGES D'URBANISME ET RESPONSABILITÉ DÉCENNALE

Art. D.IV.74

Nul ne peut procéder à la division, selon le cas, d'un permis d'urbanisation ou d'un permis d'urbanisme de constructions groupées, qui implique la réalisation d'une ou plusieurs conditions ou des charges d'urbanisme ou l'ouverture, la modification ou la suppression d'une voirie communale, avant que le titulaire du permis ait soit exécuté les actes, travaux et charges imposés, soit fourni les garanties financières nécessaires à leur exécution.

L'accomplissement de cette formalité est constaté dans un certificat délivré par le collège communal et adressé, par envoi, au titulaire du permis. Une copie de l'envoi est adressée au fonctionnaire délégué.

Art. D.IV.75

Hors le cas où l'équipement a été réalisé par les autorités publiques, le titulaire du permis demeure solidairement responsable pendant dix ans avec l'entrepreneur et l'auteur de projet de l'équipement à l'égard de la Région, de la commune et des acquéreurs de lots, et ce, dans les limites déterminées par les articles 1792 et 2270 du Code civil.

PEREMPTION DU PERMIS

Art. D.IV.81

Au terme des cinq ans de son envoi, le permis d'urbanisation qui impose à son titulaire des actes, travaux ou charges est périmé lorsque le titulaire n'a pas exécuté les actes, travaux ou charges imposés ou n'a pas fourni les garanties financières exigées.

Au terme des cinq ans de son envoi, le permis d'urbanisation qui autorise des actes et travaux nécessaires à l'ouverture, la modification ou la suppression d'une voirie communale non repris en tant que tels comme condition ou charge est périmé lorsque le titulaire n'a pas exécuté les actes et travaux nécessaires à l'ouverture, la modification ou la suppression d'une voirie communale ou n'a pas fourni les garanties financières exigées.

Par dérogation aux alinéas 1^{er} et 2, lorsqu'en vertu de l'article D.IV.60, alinéa 3, le permis précise que certains lots peuvent être cédés sans que le titulaire ait exécuté les actes, travaux et charges imposés ou fourni les garanties financières nécessaires à leur exécution, le permis n'est pas périmé pour ceux de ces lots qui ont fait l'objet de l'enregistrement d'un des actes visés à l'article D.IV.2, §1^{er}, alinéa 3.

Au terme des cinq ans de son envoi, le permis d'urbanisation qui n'impose pas à son titulaire des actes, travaux ou charges est périmé pour la partie du bien qui n'a pas fait l'objet de l'enregistrement d'un des actes visés à l'article D.IV.2, §1^{er}, alinéa 3.

Art. D.IV.82

Lorsque la réalisation du permis d'urbanisation est autorisée par phases, le permis détermine le point de départ du délai de péremption de cinq ans pour chaque phase autre que la première.

Art. D.IV.83

Lorsque, en application de l'article D.IV.79, le permis d'urbanisation vaut permis d'urbanisme pour la réalisation des actes et travaux relatifs à la voirie, ce dernier se périmé en même temps que le permis d'urbanisation.

Art. D.IV.84

§1^{er}. Le permis d'urbanisme est périmé pour la partie restante des travaux si ceux-ci n'ont pas été entièrement exécutés dans les cinq ans de son envoi.

§2. Toutefois, à la demande du bénéficiaire du permis d'urbanisme, celui-ci est prorogé pour une période de deux ans. Cette demande est introduite quarante-cinq jours avant l'expiration du délai de péremption visé au paragraphe 1^{er}.

La prorogation est accordée par le collège communal. Toutefois, lorsque le permis a été délivré par le fonctionnaire délégué en application de l'article D.IV.22, la prorogation est accordée par le fonctionnaire délégué.

§3. Lorsque la réalisation des travaux a été autorisée par phases, le permis d'urbanisme détermine, pour chaque phase autre que la première, le point de départ du délai visé au paragraphe 1^{er}. Ces autres phases peuvent bénéficier de la prorogation visée au paragraphe 2.

§4. À la demande motivée du demandeur de permis, l'autorité compétente pour statuer sur la demande de permis d'urbanisme peut, dans sa décision, adapter le délai visé au paragraphe 1^{er}, sans que celui-ci ne puisse toutefois dépasser sept ans.

§5. Par dérogation aux paragraphes 1^{er} à 4, le permis délivré par le Gouvernement en vertu de l'article D.IV.25 est périmé si les travaux n'ont pas été commencés de manière significative dans les sept ans à compter du jour où le permis est envoyé conformément à l'article D.IV.50. Toutefois, le Gouvernement peut, sur requête spécialement motivée, accorder un nouveau délai sans que celui-ci ne puisse excéder cinq ans.

Art. D.IV.85

La péremption des permis s'opère de plein droit.

Le collège communal peut constater la péremption dans un procès-verbal qu'il adresse, par envoi, au titulaire du permis. Une copie de l'envoi est adressée au fonctionnaire délégué.

Art. D.IV.86

Lorsque le permis est suspendu en application des articles D.IV.89 et D.IV.90, le délai de péremption du permis est concomitamment suspendu.

Art. D.IV.87

Le délai de péremption est suspendu de plein droit durant tout le temps de la procédure, à savoir de l'introduction de la requête à la notification de la décision finale, lorsqu'un recours en annulation a été introduit à l'encontre du permis devant le Conseil d'État ou qu'une demande d'interruption des travaux autorisés par le permis est pendante devant une juridiction de l'ordre judiciaire. Si le bénéficiaire du permis contesté n'a pas la qualité de partie au procès, l'autorité qui a délivré le permis ou la DGO4 pour les permis délivrés par le Gouvernement notifie au bénéficiaire le début et la fin de période de suspension du délai de péremption.

SUSPENSION DU PERMIS

Art. D.IV.88

Lorsqu'un projet requiert pour sa réalisation une ou plusieurs autres autorisations visées à l'article D.IV.56 ou visées par une autre législation de police administrative, les actes et travaux autorisés par le permis ne peuvent être exécutés par son titulaire tant que ce dernier ne dispose pas desdites autorisations.

Le délai de péremption visé aux articles D.IV.81 et suivants est suspendu tant que la décision relative à l'autorisation n'est pas envoyée. Si l'autorisation est refusée, le permis devient caduc, de plein droit, le jour du refus en dernière instance de l'autorisation.

Art. D.IV.89

Un permis peut être suspendu dans les cas suivants :

1° par le fonctionnaire délégué en application de l'article D.IV.62.

2° en cas de découverte fortuite de biens archéologiques lors de la mise en œuvre du permis, dans les conditions de l'article 245 du Code wallon du patrimoine.

3° lorsqu'une étude d'orientation, une étude de caractérisation, une étude combinée, un projet d'assainissement ou des actes et travaux d'assainissement doivent être accomplis en vertu du décret du 5 décembre 2008 relatif à la gestion des sols.

Art. D.IV.90

Le permis délivré par le collège communal est suspendu tant que le demandeur n'est pas informé de sa notification au fonctionnaire délégué et durant le délai de trente jours octroyé au fonctionnaire délégué pour une éventuelle suspension en application de l'article D.IV.62.

Les recours visés aux articles D.IV.64 et D.IV.65 sont suspensifs, de même que les délais pour former recours.

RETRAIT DE PERMIS

Art. D.IV.91

Sans préjudice des règles générales applicables au retrait des actes administratifs, un permis ne peut être retiré que dans les cas suivants :

1° suite à la suspension du permis par le fonctionnaire délégué en application de l'article D.IV.62 .

2° en cas de découverte fortuite de biens archéologiques lors de la mise en œuvre du permis, dans les conditions de l'article 245 du Code wallon du Patrimoine

3° en cas de non respect des règles sur l'emploi des langues.

En cas de non respect des règles sur l'emploi des langues, le retrait est envoyé dans les soixante jours à dater du jour où la décision a été prise, ou, si un recours en annulation a été introduit, jusqu'à la clôture des débats. L'autorité compétente dispose d'un nouveau délai complet, identique au délai initial, à dater de l'envoi de la décision de retrait pour se prononcer et envoyer sa décision.

Lorsque le collège communal, le fonctionnaire délégué ou le Gouvernement retire le permis ou le certificat d'urbanisme n°2 en application des règles générales relatives au retrait des actes administratifs, il envoie la nouvelle décision dans un délai de quarante jours à dater de l'envoi de la décision de retrait.

CESSION DU PERMIS

Art. D.IV.92

§1er. En cas de cession d'un permis dont les charges, les conditions ou les actes et travaux nécessaires à l'ouverture, la modification ou la suppression d'une voirie communale, ne sont pas complètement réalisés, le cédant et le cessionnaire procèdent à une notification conjointe à l'autorité compétente pour délivrer le permis en première instance. Si des garanties financières ont été fournies avant la cession et qu'elles n'ont pas été utilisées, elles sont soit maintenues, soit remplacées par des garanties financières équivalentes.

La notification fait état du sort réservé aux garanties financières fournies avant la cession et contient la confirmation écrite du cessionnaire qu'il a pris connaissance du permis, des conditions et charges éventuelles prescrites par l'autorité compétente ou des actes et travaux à réaliser nécessaires à l'ouverture, la modification ou la suppression d'une voirie communale non repris en tant que tels comme condition ou charge, de l'article D.IV.75 et du fait qu'il devient titulaire du permis.

L'autorité compétente accuse réception de la notification et en informe, selon le cas, le collège communal ou le fonctionnaire délégué.

§2. À défaut, le cédant ou ses ayants droit demeurent solidairement responsables avec le cessionnaire des charges et conditions prescrites ou des actes et travaux nécessaires à l'ouverture, la modification ou la suppression d'une voirie communale non repris en tant que tels comme condition ou charge.

RENONCIATION AU PERMIS

F0610/25121/LFD/2022/1/2298401

Art. D.IV.93

§1^{er}. Le titulaire d'un permis non mis en œuvre peut y renoncer.

La renonciation est expresse et ne se présume pas du dépôt ultérieur d'une autre demande de permis.

§2. Lorsque le permis porte sur un bien appartenant à plusieurs propriétaires ou faisant l'objet de droits réels, la renonciation ne peut avoir lieu que de l'accord de tous les titulaires de droit réel.

§3. Le titulaire du permis envoie sa renonciation au collège communal et au fonctionnaire délégué.