

SEANCE DU 20 avril 2026

Composition de l'assemblée :

Présents :

M. V. SCOURNEAU, Député-Bourgmestre-Président;
M. J.-M. WAUTIER, Mme Ch. VERSMISSEN-SOLLIE, M. G. MATAGNE, M. S. PROTO, Mme V. DENIS-SIMON, Mme M. ZWINGS, Echevins;
M. P. LAMBRETTE, Président du C.P.A.S.;
M. O. VANHAM, Mme V. LAURENT, Mme P. DUJACQUIERE-MAHY, M. A. BADIBANGA, Mme Ch. HUENENS, M. H. DETANDT, M. B. VOS, M. O. DEBUS, Mme V. DUTRY, Mme G. BOULERT, M. S. PATUREAU, Mme C. GETTEMANS, Mme I. GETTEMANS, Mme D. VERSTRAETEN, M. X. WIELEMANS, Mme V. DREZE, Mme E. SCOLAS, Mme J. BOUDART, Mme S. MARCOUX, M. D. LAURENT, Mme A. ETIENNE, M. N. HOTI, Mme A. VANDERBECQ, Mme A. CARLIER, Conseillers;
Mme C. GUBIANI, Directrice générale adjointe;
M. J. MAUROY, Directeur général;

Absents :

M. A. LAMBERT, Mme A. LEFEVRE, M. E. PUSSEMIER, Conseillers;

Monsieur A. BADIBANGA arrive à 20h04 durant l'examen du point 3.
Monsieur O. DEBUS quitte la séance à 20h12, durant l'examen du point 15.
Madame V. DUTRY sort de séance durant l'examen du huis clos.

Monsieur le Président ouvre la séance à 20h02'.

LE CONSEIL:

Séance publique

-
- 1 185.21 - SECRETARIAT - CENTRE PUBLIC D'ACTION SOCIALE - CONSEIL DE L'ACTION SOCIALE - DEMISSION ET REMPLACEMENT D'UNE CONSEILLERE COMMUNALE
Vu les articles 6 à 22 relatifs à la composition et la formation du Conseil de l'Action sociale de la loi organique du 08.07.1976 des centres publics d'action sociale (C.P.A.S.) telle que modifiée;
Vu sa décision du 02.12.2024 actant l'élection de plein droit des membres du Conseil de l'Action sociale de Braine-l'Alleud dont Madame Johanna BOUDART, pour le groupe "ensemble";
Vu le courriel du 19.12.2025, adressé à Monsieur Pierre LAMBRETTE et Madame Stéphanie GOFFIN, respectivement Président et Directrice générale du C.P.A.S., par lequel Madame Johanna BOUDART présente sa démission en qualité de Conseillère de l'action sociale;
Vu la communication, en date du 13.01.2026, par Monsieur Olivier VANHAM, chef de groupe "ensemble", du souhait de ce dernier de remplacer Madame Johanna BOUDART par Madame Dominique LEFORT au sein du Conseil de l'Action sociale;
Considérant que la démission de Madame Johanna BOUDART ne sera effective que lorsque sa remplaçante aura prêté serment entre les mains du Bourgmestre et du Directeur général;
Vu la délibération du Collège communal du 19.01.2026;
A l'unanimité des membres présents;
DECIDE :
Article unique : d'accepter la démission de Madame Johanna BOUDART en qualité de membre du Conseil de l'Action sociale.
PROCEDE ensuite à l'élection de plein droit de Madame Dominique LEFORT en qualité de membre du Conseil de l'Action sociale de Braine-l'Alleud pour le groupe "ensemble".
-
- 2 171 - SECRETARIAT - REFORME DES PROVINCES - MISSIONS SUPRACOMMUNALES - AVIS
Vu la Constitution, notamment ses articles 41 et 162;
Vu la loi spéciale du 08.08.1980 de réformes institutionnelles;
Vu le Code de la démocratie locale et de la décentralisation;
Vu la déclaration de politique régionale 2024-2029 du Gouvernement wallon;

Vu le courrier du Ministre des Pouvoirs locaux du 22.12.2025 relatif à la note d'orientation sur l'avenir de l'institution provinciale;

Considérant que ladite note fait suite à la déclaration précitée fixant l'ambition du Gouvernement concernant l'évolution de l'institution provinciale, à savoir :

- analyser les missions provinciales pour en transférer certaines vers les niveaux de pouvoir les plus adéquats, avec maintien de l'emploi et des enveloppes financières ad hoc; les missions résiduelles seront quant à elles gérées par une assemblée des bourgmestres et selon les modalités de gestion des conseils de zone de police
- charger chaque Conseil provincial issu du scrutin d'octobre 2024 de proposer au Gouvernement son plan de ventilation des compétences vers les autres niveaux de pouvoir et celles qu'il conserve, à la lumière de ses réalités territoriales et institutionnelles propres;

Considérant que la réforme envisagée constitue une opportunité de simplifier le paysage institutionnel et de renforcer l'efficacité de l'action publique;

Considérant que la fiscalité provinciale constitue une charge pour le citoyen brainois dont le retour concret est totalement insuffisant;

Considérant qu'à ce titre, la suppression de l'institution provinciale peut être accueillie très favorablement; que les missions exercées pourraient être reprises de manière plus efficiente par d'autres niveaux de pouvoir, potentiellement avec un meilleur retour pour le citoyen;

Considérant le souhait du Gouvernement wallon, au vu de ce qui précède, de recueillir également l'avis des Conseils communaux et, dès lors, d'obtenir une délibération du Conseil communal identifiant les missions supracommunales que celui-ci souhaite voir conservées ou développées, au niveau du territoire provincial;

Considérant qu'une délibération du Conseil communal est attendue pour le 01.05.2026 au plus tard afin d'être prise en compte;

Sur proposition du Collège communal qui en a délibéré en séance du 30.03.2026;

A l'unanimité des membres présents;

DECIDE :

Article 1er : de proposer que toutes les compétences actuellement exercées par les provinces soient transférées :

- à la Région wallonne
- à la Fédération Wallonie-Bruxelles
- aux intercommunales
- aux communes volontaires
- ou à toute autre entité/structure identifiée par la Région wallonne pour ce faire, sur la base d'une analyse objective de l'échelon le plus pertinent pour chaque matière reprise ci-dessous (liste potentiellement non exhaustive) :

Etrangers et calamités

Sécurité et ordre public

Zone de secours

Communications routières

Voies navigables - Hydraulique

Economie, commerce et artisanat

Industrie et énergie

Tourisme

Agriculture

Enseignement

Enseignement secondaire

Enseignement supérieur

Enseignement spécialisé

Complexes de délasserment

Jeunesse

Culture, loisirs et fêtes

Sports

Arts

Cultes

Laïcité

Interventions sociales et familles

Soins de santé
Médecine sociale et préventive
Hygiène et salubrité publique
Logement et aménagement du territoire

Article 2 : d'insister pour que le transfert de la fiscalité provinciale vers un autre niveau de pouvoir soit budgétairement positif pour les communes et fiscalement positif pour chaque citoyen

Article 3 : d'ouvrir une concertation avec les entités réceptrices, selon ce que prévoient les lois spéciales de répartition de compétences, afin que soient maintenus, sur le territoire des provinces, les services supracommunaux et les services aux citoyens

Article 4 : de transmettre la présente délibération à Monsieur François DESQUESNES, Vice-Président et Ministre wallon du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux avant le 01.05.2026.

3 861. JURIDIQUE - COMMISSARIAT DE POLICE - INSTALLATION D'EQUIPEMENTS DE TELECOMMUNICATION EN TOITURE - DEMANDE INTRODUITE PAR LA S.A. PROXIMUS - CONVENTION DE BAIL

Vu la demande introduite par la S.A. PROXIMUS visant à obtenir la mise en location, dans les bâtiments du commissariat de police de Braine-l'Alleud, sis rue Albert 1er, 117 à 1420 Braine-l'Alleud, d'un local technique d'une superficie de 10 m² ainsi que l'occupation d'une partie de la toiture d'une superficie de 27m² en vue de placer des installations techniques, construire un support d'antennes, installer et entretenir des antennes montées sur le toit et installer des câbles entre les antennes et les installations, et, de manière plus générale, à procéder à toutes les démarches nécessaires à l'installation, à l'exploitation et à la maintenance de systèmes de télécommunication ou tous autres systèmes destinés aux télécommunications;

Vu le projet de convention de location ainsi que les plans techniques établis par la S.A. PROXIMUS en annexes;

Vu l'avis émis le 24.11.2025 par la Zone de police de Braine-l'Alleud relatif aux modalités d'accès au bâtiment à respecter par la S.A. PROXIMUS en cas d'intervention technique;

Considérant que la Commune a analysé les aspects techniques et juridiques du projet présenté par la S.A. PROXIMUS;

Considérant que la S.A. PROXIMUS s'engage à solliciter et obtenir toutes les autorisations requises nécessaires à la réalisation du projet et à n'entamer les travaux qu'après leur obtention;

Considérant que les modalités proposées par la S.A. PROXIMUS et détaillées dans ladite convention peuvent se résumer comme suit :

- une durée de 9 ans, renouvelable automatiquement par période de 6 ans aux mêmes conditions, sauf si la Commune notifie par recommandé à la S.A. PROXIMUS son intention de ne pas la reconduire, et ce, 18 mois avant la fin de la période en cours
- le paiement d'un loyer annuel de 10.000,00 €, indexable conformément aux dispositions de la convention
- la responsabilité de la S.A. PROXIMUS pour les dégâts matériels, plafonnée à 800.000,00 € par an et par sinistre, la responsabilité pour les dommages corporels et/ou immatériels n'étant pas plafonnée
- un état des lieux contradictoire est établi au début et en fin de location de l'infrastructure par un expert et dont les frais sont pris en charge par la S.A. PROXIMUS
- la possibilité pour la S.A. PROXIMUS de pouvoir, à tout moment et sans notification préalable, procéder à l'adaptation et/ou la modification (hors changement de technologie ou d'extension de la surface) dans la surface louée par le biais d'autres installations de télécommunication ou toutes autres installations destinées aux télécommunications;
- en cas de travaux réalisés ultérieurement par la Commune sur la toiture ou à proximité des installations, la S.A. PROXIMUS sera informée préalablement et prendra exclusivement à sa charge les frais liés au déplacement temporaire et à la remise en place de ses installations;

Considérant que le projet de convention doit encore être adapté afin de garantir un équilibre contractuel suffisant, notamment en ce qui concerne les modalités de résiliation anticipée au bénéfice de la Commune;

Considérant que la S.A. PROXIMUS souligne que l'installation projetée est indispensable pour assurer le maintien d'une couverture de réseau mobile suffisante et une qualité de service optimale dans la zone de la gare et du centre de la commune;

Sur proposition du Collège communal qui en a délibéré en séance du 02.02.2026;
(VOTE)

DECIDE :

Article 1^{er} : de marquer son accord de principe sur l'installation par la S.A. PROXIMUS de 4 antennes de télécommunication sur le toit du commissariat de police de Braine-l'Alleud, sis rue Albert 1^{er}, 117 à 1420 Braine-l'Alleud, sous condition suspensive de l'obtention préalable de toutes les autorisations nécessaires

Article 2 : d'approuver le projet de convention établi par la S.A. PROXIMUS portant sur l'occupation :

- d'une surface en toiture de 27 m²
- d'un local technique de 10 m² au sein du bâtiment du Commissariat de police,

sous réserve de l'intégration d'une faculté de résiliation anticipée au bénéfice de la Commune pour des motifs d'intérêt public, sans indemnité.

4 551.218 - ENFANCE & JEUNESSE - COORDINATION A.T.L. - PROGRAMME DE COORDINATION LOCALE POUR L'ENFANCE 2025-2030 - PROPOSITION D'ADOPTION

Vu la décision du Collège communal du 09.02.2004 d'adhérer au décret relatif à la coordination de l'accueil des enfants durant leur temps libre;

Considérant que ce décret prévoit la création d'un programme de Coordination Locale pour l'Enfance (CLE) qui détermine les grands axes de travail pour une politique de l'accueil extrascolaire coordonnée et cohérente;

Considérant que les objectifs de ce programme sont établis sur base des résultats de l'analyse des besoins réalisée par la Coordination Accueil Temps Libre (A.T.L) en 2025;

Vu son approbation par les membres de la Commission Communale de l'Accueil extrascolaire (C.C.A) en sa séance du 10.02.2026;

Sur proposition du Collège communal qui en a délibéré en séance du 23.02.2026;
A l'unanimité des membres présents;

DECIDE :

Article unique : d'adopter le programme de Coordination Locale pour l'Enfance 2025-2030 réalisé par la Coordination communale Accueil Temps Libre (A.T.L).

5 637.8 - ENVIRONNEMENT - OFFRE DE SERVICE IN BW - PROGRAMME POLLEC - CONVENTION ECOSYSTEME

Vu la décision du Collège communal du 29.09.2025 marquant son intérêt pour le package "Ecosystème" de l'offre de services proposée par in BW dans le cadre du programme POLLEC;

Considérant, pour rappel, que ce package de base vise l'animation du réseau des communes du Brabant wallon par in BW, la montée en compétence des agents communaux, la collaboration régionale, la sensibilisation des mandataires communaux, la recherche de cofinancements, la communication et la réalisation de projets supracommunaux (à l'instar de la thermographie aérienne et du projet RenoBW);

Considérant que pour ce pack "Ecosystème", la participation financière à charge des communes s'élève à 12.000,00 € par an;

Vu la circulaire in BW du 13.01.2026 contenant la convention de partenariat y liée, transmise à l'attention des Bourgmestres des communes partenaires de ce projet;

Considérant que, dans le cadre de ce partenariat, la Commune s'engage à :

- maintenir son engagement dans la Convention des Maires ainsi que son objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre de 55% à l'horizon 2030 en comparaison avec les niveaux de 2006

- identifier un référent des questions énergie-climat qui participera aux activités (réunions et ateliers de formation) du réseau des référents énergie-climat animé par in BW
- identifier des ressources humaines nécessaires pour la mise en œuvre de son P.A.E.D.C.
- le cas échéant, identifier les ressources humaines nécessaires à la bonne implémentation des projets supracommunaux mis en œuvre par in BW;

Considérant que, dans la continuité de la participation active antérieure de la coordinatrice du P.A.E.D.C. au réseau POLLEC, il est proposé de la désigner comme personne de référence pour les questions énergie-climat au sein de la Commune;

Considérant que la convention de partenariat est établie pour une durée indéterminée à dater du 01.01.2026;

Considérant qu'une évaluation conjointe du service est prévue tous les 3 ans et que, suite à cette évaluation, les communes partenaires peuvent décider de maintenir le partenariat ou d'y mettre fin;

Sur proposition du Collège communal qui en a délibéré en séance du 23.02.2026;

A l'unanimité des membres présents;

DECIDE :

Article unique : de marquer son accord sur la signature de la "convention POLLEC - Ecosystème" avec l'intercommunale in BW.

-
- 6 812:506.12 - TRAVAUX/PATRIMOINE - PROPRIETES COMMUNALES SISES SQUARE DROUET D'ERLON / AVENUE GENERAL KELLERMAN / RUE MARIE TETE DE BOIS - ACQUISITIONS DE PARCELLES DE TERRAIN PAR LA S.C.I. ORES ASSETS POUR Y INSTALLER DEUX CABINES HAUTE TENSION HORS-SOL - COMPROMIS DE VENTE
- Vu le courriel du 27.01.2026 de Monsieur Nicholas DEVOS de la Société AGIUS, Bureau d'étude mandaté par la Société Coopérative Intercommunale ORES ASSETS, sollicitant l'acquisition de deux parcelles de terrain communal sises square Drouet d'Erlon / avenue Général Kellerman et rue Marie Tête de Bois, en vue d'y établir deux cabines haute tension hors-sol, pour cause d'utilité publique, en remplacement des cabines haute tension vétustes, obsolètes et ayant atteint leur capacité maximum, sises dans les venelles adjacentes et inaccessibles;
- Vu les procès-verbaux de mesurage, référencés "GRD 25219 - C 24637" et "GRD 25219 - C 24638", dressés par Monsieur SIMON Jean-Nicolas, géomètre-expert, établis en date du 24.01.2026, desquels il résulte que les parcelles, objets de la vente, reprises sous teinte jaune, développent respectivement une superficie de 25 centiares, à prendre dans les parcelles cadastrées 4e division, section D, parties du domaine public;
- Vu la pré-cadastration desdites parcelles sous les numéros réservés D 0349/00 A000 P0000 et D 350/00 A000 P0000;
- Vu les compromis de vente établis par la Société Coopérative Intercommunale ORES ASSETS, aux conditions ci-après :
- prix unique de 1,00 €
 - frais d'acte et de mesurage : à charge de ORES ASSETS
 - clause suspensive : sous réserve de l'obtention du permis d'urbanisme;
- Vu l'article L1122-30 du Code de la démocratie locale et de la décentralisation;
- Sur proposition du Collège communal qui en a délibéré en séance du 09.03.2026;
- A l'unanimité des membres présents;
- DECIDE :
- Article 1er : de vendre au prix unique de 1,00 € la parcelle, à la Société Coopérative Intercommunale ORES ASSETS, les parcelles de terrain communal sises square Drouet d'Erlon / avenue Général Kellerman et rue Marie Tête de Bois, d'une contenance respective de 25 centiares, cadastrées 4e division, section D, reprises sous les numéros parcellaires réservés D 0349/00 A000 P0000 et D 350/00 A000 P0000, telles que figurées sous teinte jaune aux procès-verbaux de mesurage, référencés "GRD 25219 - C 24637" et "GRD 25219 - C 24638", dressés en date du 24.01.2026 par Monsieur SIMON Jean-Nicolas, géomètre-expert
- Article 2 : de marquer son accord sur les termes des conventions établies par la Société Coopérative Intercommunale ORES ASSETS
- Article 3 : de charger le Collège communal de représenter la Commune lors de la passation des actes authentiques.

-
- 7 813:506.33 - TRAVAUX/PATRIMOINE - PROPRIETE COMMUNALE SISE CHEMIN DES OISILLONS - REGULARISATION D'UNE SERVITUDE DE PASSAGE DE CABLES AVEC EMPRISE EN SOUS-SOL AU PROFIT DE LA S.C.I. ORES ASSETS - CONVENTION
Vu le courriel du 19.01.2026 de Monsieur Nicholas DEVOS de la société AGIUS, Bureau d'études mandaté par la Société Coopérative Intercommunale ORES ASSETS, souhaitant régulariser une servitude en sous-sol nécessaire au passage de câbles électriques alimentant leur cabine dans le bien communal sis chemin des Oisillons, cadastré ou l'ayant été 4e division, section E, n° 566A et 566B;
Vu la convention établie par la S.C.I. ORES ASSETS relative à ladite servitude de passage en sous-sol;
Vu le procès-verbal de mesurage de servitude et d'emprise en sous-sol établi le 31.12.2025 par Monsieur Jean-Nicolas SIMON, géomètre-expert pour le compte de la société GRD Consult, portant la référence GRD 25360 - Cr 357048, figurant les zones de servitude de passage en sous-sol reprises sous hachurés bleu et orange, celles-ci développant une superficie totale de 33 m² (29 centiares et 4 centiares) dans les parcelles situées chemin des Oisillons, cadastrées ou l'ayant été 4e division, section E, n° 566/A et 566/B;
Considérant que cette demande a pour destination l'installation, le maintien et l'exploitation en sous-sol, à une profondeur de soixante centimètres des câbles électriques desservant le réseau électrique de la S.C.I. ORES ASSETS;
Considérant que ladite servitude de passage est consentie moyennant le prix unique de 1,00 €;
Considérant que les frais relatifs à l'acte authentique seront à charge de l'Intercommunale;
Considérant que ladite servitude a lieu pour cause d'utilité publique;
Vu l'article L1122-30 du Code de la démocratie locale et de la décentralisation;
Sur proposition du Collège communal qui en a délibéré en séance du 09.03.2026;
A l'unanimité des membres présents;
DECIDE :
Article 1er : de marquer son accord de constituer une servitude de passage au profit de la S.C.I. ORES ASSETS, pour l'installation, le maintien et l'exploitation de câbles en sous-sol, dans les parcelles communales situées chemin des Oisillons, cadastrées ou l'ayant été 4e division, section E, n° 566/A et 566/B, développant une superficie totale de 33 m² (29 centiares + 4 centiares) telles que reprises sous hachurés bleu et orange au procès-verbal de mesurage de servitude et d'emprise en sous-sol, portant la référence GRD 25360 - Cr 357048 établi le 31.12.2025 par Monsieur Jean-Nicolas SIMON, géomètre-expert
Article 2 : d'approuver les termes de la convention de constitution de servitude établie par la S.C.I. ORES ASSETS
Article 3 : de donner délégation au Collège communal pour représenter la Commune lors de la passation de l'acte authentique.
-
- 8 815 - TRAVAUX/PATRIMOINE - ECLAIRAGE PUBLIC - RENFORCEMENT DU RESEAU D'ECLAIRAGE PUBLIC AU NIVEAU DES DEUX PASSAGES POUR PIETONS A LA RUE DES COMBATTANTS A PROXIMITE DE L'ECOLE COMMUNALE D'OPHAIN
Considérant qu'il convient de renforcer l'éclairage public au niveau des 2 passages pour piétons situés rue des Combattants, de part et d'autre de l'entrée de la rue du Cimetière;
Considérant que cet endroit est particulièrement fréquenté par les élèves se rendant à l'école communale d'Ophain "Le Grand Frêne", sise rue du Cimetière, 51 à 1421 Ophain;
Considérant que la configuration des lieux est telle qu'un renforcement de l'éclairage y apparaît nécessaire;
Considérant que ce projet s'inscrit dans une politique de sécurisation des abords des établissements scolaires;
Considérant qu'un renforcement de l'éclairage public au passage pour piétons situé à hauteur du n° 181 de la chaussée d'Ophain a été réalisé en 2024;
Considérant qu'un autre renforcement de l'éclairage public au passage pour piétons situé devant l'entrée de l'école Anne-Marie, rue du cimetière 21, a également été réalisé en 2024;

Vu l'offre n° 20832693 établie le 14.01.2026 par la Société Coopérative ORES Assets, arrêtée au montant 5.434,12 € H.T.V.A.;

Vu le plan indexé HCTM 426036;

Considérant qu'un crédit est inscrit à la fonction 426/735-60 du budget extraordinaire de l'exercice 2026 afin de faire face aux dépenses relatives à divers travaux au réseau d'éclairage public;

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 06.11.2008 relatif à l'obligation de service public imposée aux gestionnaires de réseau de distribution en termes d'entretien et d'amélioration de l'efficacité énergétique des installations d'éclairage public, et ses modifications ultérieures;

Vu la désignation de l'Intercommunale ORES Assets en qualité de gestionnaire du réseau de distribution sur le territoire de la commune de Braine-l'Alleud;

Vu l'article 29 de la loi du 17.06.2016 relative aux marchés publics disposant que ne sont pas soumis à l'application de ladite loi, les marchés publics de services passés entre un pouvoir adjudicateur et un autre pouvoir adjudicateur ou une association de pouvoirs adjudicateurs sur la base d'un droit exclusif dont ceux-ci bénéficient en vertu de dispositions législatives, réglementaires ou de dispositions administratives publiées;

Vu le Code de la démocratie locale et de la décentralisation, notamment ses articles L1122-30, L1222-3 et L3122-2, 4°, f;

Sur proposition du Collège communal qui en a délibéré en séance du 23.02.2026;

A l'unanimité des membres présents;

DECIDE :

Article 1er : d'approuver le plan indexé HCTM 426036

Article 2 : d'approuver le devis estimatif de la dépense arrêté à la somme de 5.434,12 € H.T.V.A., soit 6.575,29 € T.V.A. 21 % (1.141,17 €) comprise

Article 3 : d'imputer la dépense à la fonction 426/735-60 du budget extraordinaire de l'exercice 2026

Article 4 : de l'autoriser à confier l'exécution des travaux à la Société Coopérative ORES Assets, en sa qualité de gestionnaire du réseau de distribution sur le territoire de la Commune

Article 5 : de transmettre la présente délibération à la Société Coopérative ORES Assets pour dispositions à prendre.

9 580:211 - ZONE DE POLICE DE BRAINE-L'ALLEUD N° 5273 - DECLARATION DE LA VACANCE D'EMPLOI POUR LE MANDAT DE CHEF DE CORPS DE LA ZONE DE POLICE DE BRAINE-L'ALLEUD

Vu la loi du 07.12.1998 organisant un service de police intégré, structuré à deux niveaux, notamment les articles 44 à 53;

Vu la loi du 26.04.2002 relative aux éléments essentiels du statut des membres du personnel des services de police et portant diverses autres dispositions relatives aux services de police, notamment le chapitre IX - Des mandats, notamment les articles 65 à 73;

Vu la loi du 29.07.1991 sur la motivation formelle et obligatoire des actes administratifs;

Vu l'arrêté royal du 30.03.2001 portant la position juridique du personnel des services de police, notamment le partie VII - titre III - chapitre II - La désignation à un mandat;

Vu l'arrêté ministériel du 28.12.2001 portant exécution de certaines dispositions de l'arrêté royal du 30.03.2001 portant la position juridique du personnel des services de police, articles VII.22 à VII.26;

Vu l'arrêté royal du 28.04.2000 déterminant la délimitation du territoire de la province du Brabant wallon en zones de police;

Vu l'arrêté royal du 08.03.2002 (publié au Moniteur Belge du 10.04.2002) constituant la police locale de la Zone de police de Braine-l'Alleud à la date du 01.01.2002;

Vu l'arrêté royal du 12.09.2001 désignant à l'emploi de Chef de Corps de la Zone de police de Braine-l'Alleud pour une durée de cinq ans à partir du 01.10.2001, Monsieur VANHAEREN Stéphane;

Vu l'arrêté royal du 03.10.2006 prolongeant la désignation à l'emploi de Chef de Corps de la Zone de police de Braine-l'Alleud pour une durée de 5 ans à partir du 01.10.2006, Monsieur VANHAEREN Stéphane;

Vu l'arrêté royal du 19.08.2011 prolongeant la désignation à l'emploi de Chef de Corps de la Zone de police de Braine-l'Alleud pour une durée de 5 ans à partir du 01.10.2011, Monsieur VANHAEREN Stéphane;

Vu l'arrêté royal du 14.09.2016 prolongeant la désignation à l'emploi de Chef de Corps de la Zone de police de Braine-l'Alleud pour une durée de 5 ans à partir du 01.10.2016, Monsieur VANHAEREN Stéphane;

Vu l'arrêté royal du 29.08.2021 prolongeant la désignation à l'emploi de Chef de Corps de la Zone de police de Braine-l'Alleud pour une durée de 5 ans à partir du 01.10.2021, Monsieur VANHAEREN Stéphane;

Vu l'arrêté royal du 05.09.2001 déterminant l'effectif minimal du personnel opérationnel et du personnel administratif et logistique de la police locale;

Vu l'annexe 1 à l'arrêté royal du 05.09.2001 précité fixant à 64 l'effectif minimal du personnel opérationnel de la police locale de Braine-l'Alleud;

Vu l'arrêté ministériel du 11.01.2006 fixant la description de fonction d'un Chef de Corps et les exigences au profil qui en découlent;

Vu sa délibération du 25.02.2002 déterminant le cadre organique de la Zone de police de Braine-l'Alleud et fixant le cadre du personnel opérationnel et le cadre du personnel administratif et logistique, modifiée par ses délibérations des 22.04.2002, 29.08.2005, 04.06.2007, 27.05.2013, 30.11.2015 et 03.07.2023;

Considérant que le cadre organique de la ZP 5273 est fixé à 112 membres du personnel (96 opérationnels et 16 CALOGS);

Considérant que le Chef de la Zone de police de Braine-l'Alleud occupe un mandat de catégorie 2, car il s'agit d'un corps de police dont les effectifs employés à temps plein comptent au moins 75, mais moins de 150, membres du personnel;

Vu le courrier daté du 22.08.2024 par lequel Monsieur VANHAEREN Stéphane, Chef de Corps, informe les membres du Conseil communal de la Commune de Braine-l'Alleud de sa demande de cessation de ses fonctions en vue de bénéficier de sa pension de retraite au 01.07.2025;

Vu le courrier daté du 02.09.2024 de Monsieur VANHAEREN Stéphane, Premier Commissaire divisionnaire de police, Chef de Corps, adressé à Sa Majesté le Roi Philippe, Roi des Belges, sollicitant la cessation administrative définitive de ses fonctions de Chef de Corps - Commissaire Divisionnaire de police au 01.07.2025;

Vu l'appel à candidature publié par la Direction Générale de la Gestion des Ressources et de l'Information de la Police Fédérale le 21.11.2024;

Considérant que la date limite d'introduction de l'acte de candidature était fixée au 10.01.2025 pour être recevable;

Considérant que l'unique candidat ayant introduit sa candidature et participé aux épreuves de sélection n'a pas été déclaré apte à exercer le mandat de Chef de corps de la Zone de police de Braine-l'Alleud et que les différents délais de recours qui lui étaient ouverts sont à présent expirés;

Considérant qu'il s'avère nécessaire d'assurer la direction de la Zone de police de Braine-l'Alleud et de relancer la procédure relative au remplacement du Chef de Corps;

Considérant qu'il appartient au Conseil communal d'initier la procédure de désignation du Chef de corps;

Sur proposition du Collège communal qui en a délibéré en séance du 23.02.2026;

A l'unanimité des membres présents;

DECIDE :

Article 1er : de déclarer une seconde fois vacant le mandat de Chef de Corps de la Zone de police de Braine-l'Alleud (ZP 5273)

Article 2 : de fixer la catégorie dans laquelle le mandat est à pourvoir, à savoir, la catégorie 2

Article 3 : de fixer la date de mise en place du Chef de Corps le plus tôt possible

Article 4 : de transmettre la présente délibération à Monsieur le Gouverneur de la Province du Brabant wallon et à la Direction Générale de la Gestion des Ressources et de l'Information de la Police Fédérale pour publication de l'appel aux candidatures.

Vu la loi du 07.12.1998 organisant un service de police intégré, structuré à deux niveaux, notamment les articles 44 à 53;

Vu la loi du 26.04.2002 relative aux éléments essentiels du statut des membres du personnel des services de police et portant diverses autres dispositions relatives aux services de police, notamment le chapitre IX - Des mandats, notamment les articles 65 à 73;

Vu la loi du 29.07.1991 sur la motivation formelle et obligatoire des actes administratifs;

Vu l'arrêté royal du 30.03.2001 portant la position juridique du personnel des services de police, entre autres la partie VII - titre III - chapitre II - La désignation à un mandat;

Vu l'arrêté ministériel du 28.12.2001 portant exécution de certaines dispositions de l'arrêté royal du 30.03.2001 portant la position juridique du personnel des services de police, notamment les articles VII.22 à VII.26;

Vu l'arrêté royal du 28.04.2000 déterminant la délimitation du territoire de la Province du Brabant wallon en zones de police;

Vu l'arrêté royal du 08.03.2002 (publié au Moniteur Belge du 10.04.2002) constituant la police locale de la zone de police de Braine-l'Alleud à la date du 01.01.2002;

Vu l'arrêté ministériel du 11.01.2006 fixant la description de fonction d'un chef de corps et les exigences de profil qui en découlent;

Vu sa délibération du 25.02.2002 déterminant le cadre organique de la Zone de Police de Braine-l'Alleud et fixant le cadre du personnel opérationnel et le cadre du personnel administratif et logistique, modifiée par ses délibérations des 22.04.2002, 29.08.2005, 04.06.2007, 27.05.2013, 30.11.2015 et 03.07.2023;

Vu le courrier du 22.08.2024 par lequel Monsieur Stéphane VANHAEREN, Chef de Corps, informe les membres du Conseil communal de la Commune de Braine-l'Alleud de sa demande de cessation de ses fonctions en vue de bénéficier de sa pension de retraite au 01.07.2025;

Vu sa décision du 04.11.2024 de déclarer vacant le mandat de Chef de Corps de la Zone de police de Braine-l'Alleud et de fixer la catégorie dans laquelle le mandat à pourvoir est réparti, à savoir : catégorie 2;

Vu l'appel à candidature publié par la Direction Générale de la Gestion des Ressources et de l'Information de la Police Fédérale le 21.11.2024;

Considérant que la date limite d'introduction de l'acte de candidature était fixée au 10.01.2025 pour être recevable;

Considérant que l'unique candidat n'a pas été reconnu apte au mandat de Chef de Corps de la Zone de police de Braine-l'Alleud;

Considérant la nécessité pour le Conseil communal de déclarer à nouveau vacant le mandat de Chef de Corps de la Zone de police de Braine-l'Alleud et de fixer la catégorie dans laquelle le mandat à pourvoir est réparti, à savoir : catégorie 2;

Considérant qu'il importe de pourvoir au remplacement de l'actuel Chef de Corps de la Zone de police de Braine-l'Alleud;

Sur proposition du Collège communal qui en a délibéré en séance du 23.02.2026;

A l'unanimité des membres présents;

DECIDE :

Article 1^{er} : de lancer l'appel aux candidatures pour le mandat de Chef de Corps de la Zone de Police 5273 « Braine-l'Alleud »

Article 2 : de fixer la date limite d'introduction de l'acte de candidature au 29.05.2026, pour être recevable

Article 3 : de porter son choix sur la constitution d'une Commission de sélection locale

Article 4 : de fixer la composition de la Commission de sélection locale de la manière suivante :

	Membres	Suppléants
Président		
Bourgmestre ou Président du Conseil de Police	Monsieur Vincent SCOURNEAU, Bourgmestre	Monsieur Jean-Marc WAUTIER, 1 ^{er} Echevin
Asseseurs		
Un Chef de Corps qui exerce un mandat au	Monsieur Jean-Marc DEMELENNE,	Monsieur Laurent VAN DOREN,

moins dans la même catégorie	Chef de Corps de la ZP 5277 (Liège)	Chef de Corps de la ZP 5330 (Charleroi)
Un directeur coordinateur administratif ou un directeur judiciaire d'un autre ressort	Monsieur Sébastien JORIS, Directeur coordinateur de Liège	Monsieur Christophe BRÜCK, Directeur coordinateur du Luxembourg
Un expert qui n'appartient pas au corps de la police locale concerné	Monsieur Johnny MAUROY, Directeur général de la Commune de Braine-l'Alleud	Monsieur Yves DAEMS, Directeur financier de la Commune de Braine-l'Alleud
Le Gouverneur de province ou commissaire d'arrondissement	Monsieur Gilles MAHIEU, Gouverneur de la Province du Brabant wallon	Le remplaçant du Gouverneur désigné par ses soins
Le Procureur du Roi de l'arrondissement	Monsieur Marc REZETTE, Procureur du Roi	Le remplaçant du Procureur du Roi désigné par ses soins
L'Inspecteur général ou l'Inspecteur général adjoint	Monsieur Olivier LIBOIS Inspecteur général - 1er C.D.P.	Monsieur Johan DE VOLDER, Inspecteur général adjoint
Secrétariat		
Secrétaire	Madame Cindy GUBIANI, Directrice générale adjointe de la Commune de Braine-l'Alleud	Madame Laurie VANDERMEYSBRUGGEN, Assistante au Service des ressources humaines de la ZP 5273

Article 5 : d'autoriser uniquement la secrétaire de la Commission de sélection, Madame Cindy GUBIANI, à transmettre des informations complémentaires concernant ledit appel

Article 6 : de transmettre la présente délibération à Monsieur le Gouverneur de la Province du Brabant wallon et à la Direction Générale de la Gestion des Ressources et de l'Information de la Police Fédérale pour publication de l'appel aux candidatures.

-
- 11 58:476.1 - FINANCES - ZONE DE POLICE DE BRAINE-L'ALLEUD N° 5273 - PROCES-VERBAL DE VERIFICATION DE LA CAISSE AU 31.12.2025
Vu le procès-verbal de vérification de la caisse de la Zone de Police n° 5273 au 31.12.2025 établi par Monsieur Geoffroy MATAGNE, Echevin des Finances et du Budget;
Conformément à l'article 74 de l'arrêté royal du 05.09.2001 portant le règlement général de la comptabilité de la Zone de Police;
PREND CONNAISSANCE du procès-verbal de vérification de la caisse de la Zone de Police n° 5273 au 31.12.2025 établi par Monsieur Geoffroy MATAGNE, Echevin des Finances et du Budget.
-
- 12 58:475.1 - FINANCES - ZONE DE POLICE N° 5273 - COMPTES ANNUELS 2025
Vu la Constitution, les articles 41 et 162;
Vu loi du 07.12.1998 organisant un service de police intégré, structuré à deux niveaux;
Vu l'arrêté royal du 05.09.2001 portant le règlement général de la comptabilité de la Zone de police;
Vu les comptes 2025 de la Zone de Police n° 5273 dressés par Monsieur DAEMS Yves, Comptable spécial;
Considérant que conformément à l'article 71 du règlement général de la comptabilité de la Zone de Police et après vérification, le Collège communal a certifié, en séance du 02.03.2026, que tous les actes relevant de sa compétence ont été correctement portés aux comptes;
Sur proposition du Collège communal qui en a délibéré en séance du 02.03.2026;
A l'unanimité des membres présents;
DECIDE :
Article 1er : d'arrêter provisoirement les comptes 2025 de la Zone de Police n° 5273 qui se clôturent comme suit :
COMPTABILITE GENERALE :

Bilan	ACTIF	PASSIF
	2.793.605,31	2.793.605,31

Compte de résultats	CHARGES (C)	PRODUITS (P)	RESULTAT (P-C)
Résultat courant	9.778.578,64	10.734.715,13	956.136,49
Résultat d'exploitation (1)	10.048.643,50	10.871.569,36	822.925,86
Résultat exceptionnel (2)	110.924,12	43.502,97	- 67.421,15
Résultat de l'exercice (1+2)	10.159.567,62	10.915.072,33	755.504,71

COMPTABILITE BUDGETAIRE :

	Ordinaire	Extraordinaire	Total Gé
Droits constatés	10.840.879,20	194.844,17	11.03:
- Non-Valeurs	60,05	0,00	
= Droits constatés net	10.840.819,15	194.844,17	11.03:
- Engagements	9.938.069,23	195.376,15	10.13:
= Résultat budgétaire de l'exercice	902.749,92	-531,98	90:
Droits constatés	10.840.879,20	194.844,17	11.03:
- Non-Valeurs	60,05	0,00	
= Droits constatés net	10.840.819,15	194.844,17	11.03:
- Imputations	9.888.978,64	185.157,39	10.07:
= Résultat comptable de l'exercice	951.840,51	9.686,78	96:
Engagements	9.938.069,23	195.376,15	10.13:
- Imputations	9.888.978,64	185.157,39	10.07:
= Engagements à reporter de l'exercice	49.090,59	10.218,76	5:

Article 2 : de transmettre la présente délibération aux autorités de tutelle.

13 476.1 - FINANCES - PROCES-VERBAL DE VERIFICATION DE LA CAISSE COMMUNALE AU 31.12.2025

Vu le procès-verbal de vérification de la caisse communale au 31.12.2025 établi par Monsieur Geoffroy MATAGNE, Echevin des Finances et du Budget;
Vu l'article L1124-42 du Code de la démocratie locale et de la décentralisation;
PREND CONNAISSANCE du procès-verbal de vérification de la caisse communale au 31.12.2025 établi par Monsieur Geoffroy MATAGNE, Echevin des Finances et du Budget.

14 475.1 - FINANCES - COMPTES ANNUELS COMMUNAUX - EXERCICE 2025

Vu la Constitution, les articles 41 et 162;
Vu le Code de la démocratie locale et de la décentralisation, les articles L1122-23, L1122-26, L1122-30, et Première partie, Livre III;
Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 05.07.2007 portant le Règlement général de la comptabilité communale, en exécution de l'article L1315-1 du Code de la démocratie locale et de la décentralisation;
Vu les comptes communaux 2025 dressés par Monsieur DAEMS Yves, Directeur financier;
Considérant que conformément à l'article 74 du Règlement général de la comptabilité communale et après vérification, le Collège communal, en séance du 23.03.2026, a certifié que tous les actes relevant de sa compétence ont été correctement portés aux comptes;
Attendu que la circulaire du 30.05.2024, relative à l'élaboration des budgets des communes de la Région wallonne pour l'année 2025, précise qu'«à partir de 2025, le choix est donné à la commune soit de se maintenir dans le schéma de la balise d'emprunt, soit dans le schéma du respect des ratios de dette et de charges financières»; que le choix opéré depuis les dernières modifications budgétaires de 2025 est celui de recourir aux ratios du volume de la dette et des charges financières;
Considérant que le Collège communal veillera au respect des formalités de publication prescrites par l'article L1313-1 du Code de la démocratie locale et de la décentralisation;

Considérant que le Collège communal veillera également, en application de l'article L1122-23, § 2, du Code de la démocratie locale et de la décentralisation, à la communication des présents comptes aux organisations syndicales représentatives ainsi qu'à l'organisation, sur demande desdites organisations syndicales, d'une séance d'information présentant et expliquant les présents comptes;

Sur proposition du Collège communal qui en a délibéré en séance du 23.03.2026;

A l'unanimité des membres présents;

DECIDE :

Article 1er : d'arrêter provisoirement les comptes 2025 tels que présentés :

Bilan	ACTIF	PASSIF
	270.835.116,11 €	270.835.116,11 €

Compte de résultats	CHARGES (C)	PRODUITS (P)	RESULTAT (P-C)
Résultat courant	58.335.124,53 €	58.192.969,48 €	- 142.155,05 €
Résultat d'exploitation (1)	77.026.443,56 €	65.341.353,76 €	- 11.685.089,80 €
Résultat exceptionnel (2)	1.451.862,73 €	2.474.295,82 €	1.022.433,09 €
Résultat de l'exercice (1+2)	78.478.306,29 €	67.815.649,58 €	- 10.662.656,71 €

	Ordinaire	Extraordinaire
Droits constatés (1)	71.690.165,93 €	11.370.410,44 €
Non-valeurs (2)	242.704,07 €	0,00 €
Engagements (3)	62.142.037,60 €	19.733.829,46 €
Imputations (4)	58.856.175,80 €	5.992.270,27 €
Résultat budgétaire (1 - 2 - 3)	9.305.424,26 €	- 8.363.389,02 €
Résultat comptable (1 - 2 - 4)	12.591.286,06 €	5.378.170,17 €

Article 2 : de transmettre la présente délibération aux autorités de tutelle.

15 172.82 - FINANCES - DIRECTEUR FINANCIER - RAPPORT ANNUEL AU CONSEIL COMMUNAL SUR L'EXECUTION DE SA MISSION - ANNEE 2025

Vu l'article L1124-40, §4 du C.D.L.D.;

Vu la circulaire du 16.12.2013 de Monsieur le Ministre des Pouvoirs locaux relative à la réforme du statut des titulaires des grades légaux;

Vu le rapport du 17.03.2026 du Directeur financier, à l'attention du Conseil communal en exécution de l'article L1124-40, §4 du C.D.L.D., relatif à l'exécution de sa mission, annexé à la présente délibération;

PREND CONNAISSANCE du rapport de Monsieur Yves DAEMS, Directeur financier en exécution de l'article L1124-40, §4 du C.D.L.D.

16 485.12 - FINANCES - SUBSIDES - RAPPORT ANNUEL AU CONSEIL COMMUNAL - ANNEE 2025

Vu les articles L1122-37 §1er, alinéas 1er et 2e, et L3331-1 à L3331-8 du Code de la démocratie locale et de la décentralisation;

Vu sa délibération du 02.12.2024 décidant de déléguer au Collège communal l'octroi des subventions qui figurent nominativement au budget, dans les limites des crédits qui y sont inscrits à cet effet et approuvés par l'autorité de tutelle et des subventions en nature, prévoyant que les délégations précitées soient accordées pour la durée de la législature couvrant les exercices budgétaires 2025 à 2030 inclus et décidant de charger le Collège communal de faire annuellement rapport au Conseil communal sur les subventions qu'il a octroyées; Considérant qu'en vertu de l'article L1122-37, 3°, le Collège communal est compétent en matière de subventions motivées par l'urgence ou des circonstances impérieuses et imprévues et communique sa décision au conseil communal lors de sa prochaine séance;

Vu sa délibération du 11.05.2015 relative au rapport annuel des listes de subsides en numéraire et en nature octroyés aux diverses associations conformément à l'article L1122-37, § 2 du Code de la démocratie locale et de la décentralisation et relative à la fixation des règles d'évaluation de l'avantage en nature que constituent l'occupation des locaux communaux et le prêt de matériel;
Vu la circulaire du 30.05.2013 de Monsieur le Ministre des Pouvoirs locaux et de la Ville, relative à l'octroi des subventions par les Pouvoirs locaux;
Considérant qu'en vertu de cette circulaire, il s'impose d'évaluer les subventions en nature que constituent les mises à disposition de locaux et de matériel;
Considérant qu'il convient d'arrêter les listes de subsides en numéraire et en nature octroyés aux diverses associations et d'en faire annuellement rapport au Conseil communal conformément à l'article L1122-37, § 2 du Code de la démocratie locale et de la décentralisation;
PREND CONNAISSANCE, dans le cadre de la délégation accordée au Collège communal en séance du 02.12.2024 :

- des listes des subsides en numéraire octroyés en 2025 (annexes 1 et 2 à la présente décision)
- de la liste des subsides en nature au cours de l'exercice 2025 (annexe 3 à la présente décision)
- de la liste de la valorisation du prêt de matériel pour l'exercice 2025 (annexe 4 à la présente décision).

17 475.1:185.3 - FINANCES - FABRIQUE D'EGLISE SAINT-ETIENNE - COMPTE 2025 - REFORMATION

Vu la Constitution, les articles 41 et 162;
Vu la loi spéciale de réformes institutionnelles du 08.08.1980, l'article 6, § 1er, VIII, 6;
Vu le Code de la démocratie locale et de la décentralisation, les articles L1122-20, L1124-40, L1321-1, 9°, et L3111-1 à L3162-3;
Vu la circulaire ministérielle du 12.12.2014 relative aux pièces justificatives se rattachant aux actes adoptés par les établissements chargés de la gestion du temporel des cultes reconnus;
Vu la circulaire du 21.01.2019 relative aux pièces justificatives;
Vu le décret impérial du 30.12.1809 concernant les Fabriques d'église;
Vu la loi du 04.03.1870 sur le temporel des cultes, telle que modifiée par le décret du 13.03.2014, les articles 6 et 7;
Vu la délibération du 12.02.2026 du Conseil de fabrique de l'établissement cultuel "Fabrique d'église Saint-Etienne", parvenue à l'autorité de tutelle le 16.02.2026 accompagnée de toutes les pièces justificatives renseignées dans les circulaires susvisées, par laquelle ledit Conseil de fabrique arrête le compte pour l'exercice 2025 dudit établissement cultuel;
Vu l'envoi simultané de la délibération susvisée, accompagnée des pièces justificatives renseignées dans les circulaires susmentionnées, à l'organe représentatif du culte;
Considérant que l'organe représentatif du culte n'a pas rendu sa décision à l'égard du budget endéans le délai de 20 jours qui lui est prescrit;
Considérant, dès lors, que la décision de l'organe représentatif du culte est réputée favorable;
Considérant, vu ce qui est précédemment exposé, que le délai d'exercice de la tutelle spéciale d'approbation est fixé au 20.04.2026;
Considérant que le compte suscite les remarques suivantes :

Dépenses ordinaires :

- Article D04 (Sainte huile et huile pour lampes ardentes) : ce poste reprend une dépense relative à l'achat de veilleuse. Cette dépense doit être reprise à l'article D03 (cire, encens et chandelles)
- Article D06C (Fleurs et Autres décorations) : ce poste présente un montant erroné. Les justificatifs transmis présentent un solde total de 844,15 € au lieu de 852,61 €
- Article D07 (Entretien des ornements et vases sacrés) : ce poste reprend une déclaration de créance de 30,74 € dont le détail transmis est de 36,44 €
- Article D35B (Entretien et réparation des extincteurs) : ce poste reprend une facture de 1.089,00 € qui n'est pas adressée à la fabrique d'Eglise (Il

conviendrait de solliciter le remboursement par envoi d'une déclaration de créance auprès du destinataire de la facture)

- Article D47 (Contributions / précompte mobilier et immobilier) : ce poste reprend une facture de 101,00 € suite à une occupation de la voie publique. Cette dépense doit être assignée à l'entretien du patrimoine et reprise à l'article D27 (entretien et réparation de l'église);

Considérant qu'il convient de réformer ces articles;

Considérant que le compte tel que réformé est conforme à la loi;

Sur proposition du Collège communal qui en a délibéré en séance du 09.03.2026;

Par 28 OUI et 3 ABSTENTIONS de Monsieur A. LAMBERT, Madame J. BOUDART et Monsieur V. SCOURNEAU;

DECIDE :

Article 1er : de réformer le compte de l'établissement cultuel "Fabrique d'Eglise Saint-Etienne" pour l'exercice 2025, voté en séance du Conseil de fabrique du 12.02.2026 :

Réformations effectuées :

Article concerné	Intitulé de l'article	Ancien montant	Nouveau montant
D 03	Cire, encens et chandelles	1.987,54 €	2.157,86 €
D 04	Sainte huile et huile pour lampes ardentes	170,32 €	0,00
D 06C	Fleurs et autres décorations	852,61 €	844,15 €
D 07	Entretien des ornements et vases sacrés	200,91 €	206,61 €
D 27	Entretien et réparation de l'église	5.316,20 €	5.417,20 €
D 35B	Entretien et réparation des extincteurs	1.884,52 €	795,52 €
D 47	Contribution / précompte mobilier et immobilier	3.345,69 €	3.244,69 €

Ce compte présente, en définitif, les résultats suivants :

Recettes ordinaires totales	53.749,34 €
- dont une intervention communale de	13.334,81 €
Recettes extraordinaires totales	83.220,85 €
- dont un boni comptable de l'exercice précédent de	33.365,35 €
Dépenses ordinaires du chapitre I	11.829,04 €
Dépenses ordinaires du chapitre II	52.302,27 €
Dépenses extraordinaires du chapitre II	49.855,50 €
Recettes totales	136.970,19 €
Dépenses totales	113.986,81 €
Résultat comptable	22.983,38 €

- Solde du patrimoine mobilier au 31.12.2025 : 193.261,24 €

- Solde des Fonds de réserves : 32.172,89€

- Solde du patrimoine immobilier : annexé à la présente décision

Article 2 : de transmettre la présente délibération à la fabrique d'église Saint-Etienne.

18 506.4:580 - FINANCES - MARCHES PUBLICS - ZONE DE POLICE DE BRAINE-L'ALLEUD
N°5273 - ADHESION A UNE CENTRALE D'ACHAT - ADHESION AU SERVICE PUBLIC
WALLON DE L'EMPLOI ET DE LA FORMATION PROFESSIONNELLE (FOREM)

Vu l'article 2, 6° de la loi du 17.06.2016 relative aux marchés publics et à certains marchés de travaux, de fournitures et de services;

Vu l'article 47 de la loi du 17.06.2016 susmentionnée précisant qu'un pouvoir adjudicateur qui recourt à une centrale d'achat telle que définie à l'article 2, 6° est dispensé de l'obligation d'organiser lui-même une procédure de passation;

Vu les articles L1122-30, L1222-3, L1222-4 et L1222-7 du Code de la démocratie locale et de la décentralisation;
 Considérant que le recours à une centrale de marché permet à la Zone de police n°5273 de bénéficier de technologies innovantes, de conditions tarifaires avantageuses et de simplifier le processus d'acquisition de services, de fournitures, puisque celle-ci ne devra pas réaliser elle-même la procédure de passation et d'attribution de marché;
 Considérant que le Service public wallon de l'Emploi et de la Formation professionnelle (FOREM) est un pouvoir adjudicateur au sens de l'article 2.1 de la loi du 17.06.2016;
 Considérant que la réglementation des marchés publics permet à un adjudicateur de s'ériger en centrale d'achat pour prester des services d'activités d'achat centralisés et auxiliaires;
 Considérant que ladite réglementation dispense les adjudicateurs qui recourent à une centrale d'achat d'organiser eux-mêmes une procédure de passation de marché public;
 Considérant que ce mécanisme permet également des économies d'échelle et une professionnalisation des marchés publics découlant des accords-cadres passés par la centrale d'achat;
 Considérant que le recours à cette centrale de marché n'entraîne aucune charge financière ni obligation d'y recourir pour la Zone de police n°5273;
 Sur proposition du Collège communal qui en a délibéré en séance du 30.03.2026;
 A l'unanimité des membres présents;
 DECIDE :
Article unique : d'adhérer pour la Zone de Police de Braine-l'Alleud n° 5273 aux marchés du Service public wallon de l'Emploi et de la Formation professionnelle (FOREM) sis Boulevard Joseph Tirou, 104 à 6000 Charleroi.

-
- 19 506.4:813:823 - FINANCES - MARCHES PUBLICS - VOIRIE - ENTRETIEN EXTRAORDINAIRE DE LA VOIRIE ET DE L'INFRASTRUCTURE - AMENAGEMENT D'UN GIRATOIRE FORME PAR L'AVENUE ALBERT 1ER, LA CHAUSSEE REINE ASTRID ET L'AVENUE DE L'AVENIR - DEPLACEMENT DES INSTALLATIONS D'ELECTRICITE ET DE GAZ - PRINCIPE
- Vu le Code de la démocratie locale et de la décentralisation et ses modifications ultérieures, notamment les articles L1122-30, L1123-23, L1222-3, L1222-4 et L3122-2, 4°, f;
 Vu la loi du 29.07.1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs;
 Vu la loi du 12.11.1997 relative à la publicité de l'administration dans les provinces et les communes;
 Vu la loi du 17.06.2016 relative aux marchés publics, et ses modifications ultérieures, notamment l'article 29;
 Vu le décret du 12.04.2001 relatif à l'organisation du marché régional de l'électricité, plus spécialement ses articles 11, §2, al. 2 6' et 34, 7°;
 Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 06.11.2008 relatif à l'obligation de service public imposée aux gestionnaires de réseau de distribution en termes d'entretien et d'amélioration de l'efficacité énergétique des installations d'éclairage public, et ses modifications ultérieures;
 Vu la désignation de l'intercommunale ORES ASSETS en qualité de gestionnaire de réseau de distribution sur le territoire de la commune de Braine-l'Alleud, cette dernière étant associée à ORES ASSETS;
 Vu les statuts de l'intercommunale ORES ASSETS, spécialement ses articles 3 et 45 et son annexe 3;
 Considérant l'article 29 de la loi du 17.06.2016 relative aux marchés publics disposant que ne sont pas soumis à l'application de ladite loi, les marchés publics de services passés entre un pouvoir adjudicateur et un autre pouvoir adjudicateur ou une association de pouvoirs adjudicateurs sur la base d'un droit exclusif dont ceux-ci bénéficient en vertu de dispositions législatives, réglementaires ou de dispositions administratives publiées;
 Considérant dès lors que la Commune doit charger directement l'intercommunale ORES ASSETS de l'ensemble des prestations de services liées à ses projets en matière d'éclairage public et de gaz;

Vu la délibération du Conseil communal du 30.05.2022 approuvant le tracé des voiries à la jonction de la chaussée Reine Astrid, de l'avenue Albert 1er et du Pont Courbe, dans le cadre de la demande de permis unique n°2020/UN005/GD de la S.A. EVILLAS, sous réserve notamment que la demandeuse cède gratuitement la voie publique selon le plan de cession n°1001 du 25.06.2021 établi par Monsieur Bernard DEMEUR, géomètre-expert;

Vu le permis d'urbanisme 2020/UN005/GD délivré sur recours par le Gouvernement wallon à la S.A. EVILLAS le 24.05.2023, sous réserve de l'exécution des actes et travaux nécessaires à la modification des voiries communales précitées, conformément à l'annexe 1 de la décision du Conseil communal du 30.05.2022; Considérant que l'aménagement de ce rond-point implique le déplacement des réseaux de gaz et d'électricité;

Vu les offres établies par la S.C. ORES ASSETS le 02.10.2025 relatives au déplacement des réseaux d'électricité, de gaz et d'éclairage public, arrêtées aux montants de :

- offre n° 20642848 - Energie : Electricité : 158.395,48 € H.T.V.A., soit 191.658,53 € T.V.A. 21% comprise
- offre n° 20642854 - Energie : Gaz : 16.765,60 € H.T.V.A., soit 20.286,37 € T.V.A. 21% comprise;

Vu le plan indexé n° 354990 figurant les travaux à réaliser;

Considérant que l'avis de légalité obligatoire a été sollicité le 03.03.2026;

qu'un avis de légalité favorable a été accordé par le Directeur financier le 05.03.2026;

Considérant que les crédits nécessaires sont prévus aux fonctions 551/735-60 et 552/735-60 (projet n° 20260023) du budget extraordinaire de l'exercice 2026;

Sur proposition du Collège communal qui en a délibéré en séance du 09.03.2026; A l'unanimité des membres présents;

DECIDE :

Article 1er : de recourir à l'Intercommunale ORES ASSETS S.C., en application de l'article 29 de la loi du 17.06.2016 en constatant les droits exclusifs d'ORES, et de lui confier le projet des travaux de déplacement des réseaux d'électricité, de gaz au giratoire forme par l'avenue Albert 1er, la chaussée reine Astrid et l'avenue de l'Avenir

Article 2 : d'approuver les devis estimatifs de la dépense arrêtés aux sommes suivantes :

- offre n° 20642848 - Energie : Electricité : 158.395,48 € H.T.V.A., soit 191.658,53 € T.V.A. 21% comprise
- offre n° 20642854 - Energie : Gaz : 16.765,60 € H.T.V.A., soit 20.286,37 € T.V.A. 21% comprise

Article 3 : d'approuver le plan indexé n° 354990 figurant les travaux à réaliser

Article 4 : d'autoriser le Collège communal à attribuer le marché à

l'Intercommunale ORES ASSETS SC en application de l'article 29 de la loi du 17.06.2016 en constatant les droits exclusifs d'ORES

Article 5 : d'imputer les dépenses aux fonctions 426/735-60, 551/735-60 et 552/735-60 (projet n° 20260023) du budget extraordinaire de l'exercice 2026.

20 506.4:865.1/2 - FINANCES - MARCHES PUBLICS - VOIRIE - ENTRETIEN EXTRAORDINAIRE DE LA VOIRIE ET DE L'INFRASTRUCTURE EN COURS D'EXECUTION - AMENAGEMENTS DE SECURITE ET DE MOBILITE EN DIVERS ENDROITS DE LA COMMUNE - PROGRAMME 2026 - APPROBATION DES CONDITIONS ET DU CHOIX DU MODE DE PASSATION

Vu le Code de la démocratie locale et de la décentralisation et ses modifications ultérieures, notamment les articles L1222-3 et L1222-4 relatifs aux compétences du Collège communal, et les articles L3111-1 et suivants relatifs à la tutelle;

Vu la loi du 29.07.1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs;

Vu la loi du 12.11.1997 relative à la publicité de l'administration dans les provinces et les communes;

Vu la loi du 17.06.2013 relative à la motivation, à l'information et aux voies de recours en matière de marchés publics et de certains marchés de travaux, de fournitures et de services, et ses modifications ultérieures;

Vu la loi du 17.06.2016 relative aux marchés publics (M.B. 14.07.2016), et ses modifications ultérieures, notamment l'article 36;

Vu l'arrêté royal du 14.01.2013 établissant les règles générales d'exécution des marchés publics, et ses modifications ultérieures;
 Vu l'arrêté royal du 18.04.2017 relatif à la passation des marchés publics dans les secteurs classiques, et ses modifications ultérieures;
 Vu le décret du 22.11.2007 de la Région wallonne modifiant certaines dispositions du Code de la démocratie locale et de la décentralisation et insérant un article L3122-2 concernant la tutelle générale d'annulation;
 Vu le décret du 17.12.2015 de la Région wallonne modifiant le Code de la démocratie locale et de la décentralisation en vue de préciser les règles des compétences en matière de marchés publics communaux et provinciaux;
 Considérant qu'il y a lieu de procéder à la réalisation de travaux d'aménagements de sécurité et de mobilité en divers endroits de la Commune (Programme 2026);
 Vu le cahier des charges n° 2151 relatif au marché "MARCHES PUBLICS - VOIRIE - ENTRETIEN EXTRAORDINAIRE DE LA VOIRIE ET DE L'INFRASTRUCTURE EN COURS D'EXECUTION - AMENAGEMENTS DE SECURITE ET DE MOBILITE EN DIVERS ENDROITS DE LA COMMUNE - PROGRAMME 2026", établi par le Service des Finances - cellule Marchés Publics;
 Vu le devis estimatif de ce marché arrêté à la somme de 165.202,48 € H.T.V.A. soit 199.895,00 € T.V.A. 21 % comprise;
 Considérant qu'il est proposé de passer le marché par procédure ouverte;
 Vu le projet d'avis de marché;
 Considérant qu'un crédit de 200.000,00 € est inscrit à cet effet à la fonction 421/735-60 du budget extraordinaire de l'exercice 2026 (projet n° 20260014);
 Considérant que l'avis de légalité obligatoire a été sollicité le 13.02.2026;
 qu'un avis de légalité favorable a été accordé par le Directeur financier le vendredi 13.02.2026;
 Sur proposition du Collège communal qui en a délibéré en séance du 23.02.2026;
 A l'unanimité des membres présents;
 DECIDE :

Article 1^{er} : d'approuver le cahier spécial des charges n° 2057 et le montant estimé du marché "MARCHES PUBLICS - VOIRIE - ENTRETIEN EXTRAORDINAIRE DE LA VOIRIE ET DE L'INFRASTRUCTURE EN COURS D'EXECUTION - AMENAGEMENTS DE SECURITE ET DE MOBILITE EN DIVERS ENDROITS DE LA COMMUNE - PROGRAMME 2026", établi par le service des Finances - cellule Marchés Publics

Article 2 : d'approuver le devis estimatif de la dépense arrêté à la somme de 165.202,48 € H.T.V.A. soit 199.895,00 € T.V.A. 21 % comprise

Article 3 : d'autoriser le Collège communal à attribuer le marché par la procédure ouverte

Article 4 : de compléter, d'approuver et d'envoyer l'avis de marché au niveau national

Article 5 : d'imputer la dépense à la fonction 421/735-60 du budget extraordinaire de l'exercice 2026 (projet n° 20260014).

-
- 21 506.4 : 865.1/2 - FINANCES - MARCHES PUBLICS - VOIRIE - ENTRETIEN EXTRAORDINAIRE DE LA VOIRIE ET DE L'INFRASTRUCTURE EN COURS D'EXECUTION - GROSSES REPARATIONS DE VOIRIES - PROGRAMME 2026 - APPROBATION DES CONDITIONS ET DU CHOIX DU MODE DE PASSATION
- Vu le Code de la démocratie locale et de la décentralisation et ses modifications ultérieures, notamment les articles L1222-3 et L1222-4 relatifs aux compétences du Collège communal, et les articles L3111-1 et suivants relatifs à la tutelle;
 Vu la loi du 29.07.1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs;
 Vu la loi du 12.11.1997 relative à la publicité de l'administration dans les provinces et les communes;
 Vu la loi du 17.06.2013 relative à la motivation, à l'information et aux voies de recours en matière de marchés publics et de certains marchés de travaux, de fournitures et de services, et ses modifications ultérieures;
 Vu la loi du 17.06.2016 relative aux marchés publics (M.B. 14.07.2016), et ses modifications ultérieures, notamment l'article 36;
 Vu l'arrêté royal du 14.01.2013 établissant les règles générales d'exécution des marchés publics, et ses modifications ultérieures;

Vu l'arrêté royal du 18.04.2017 relatif à la passation des marchés publics dans les secteurs classiques, et ses modifications ultérieures;
 Vu le décret du 22.11.2007 de la Région wallonne modifiant certaines dispositions du Code de la démocratie locale et de la décentralisation et insérant un article L3122-2 concernant la tutelle générale d'annulation;
 Vu le décret du 17.12.2015 de la Région wallonne modifiant le Code de la démocratie locale et de la décentralisation en vue de préciser les règles des compétences en matière de marchés publics communaux et provinciaux;
 Considérant qu'il y a lieu de procéder aux travaux d'aménagement, d'entretien et de grosses réparations localisées en voiries - Programme 2026;
 Vu le cahier des charges n° 2148 relatif au marché "MARCHES PUBLICS - VOIRIE - ENTRETIEN EXTRAORDINAIRE DE LA VOIRIE ET DE L'INFRASTRUCTURE EN COURS D'EXECUTION - GROSSES REPARATIONS DE VOIRIES - PROGRAMME 2026" établi par le service des Finances - cellule Marchés Publics;
 Vu le devis estimatif de ce marché arrêté à la somme de 330.535,81 € H.T.V.A., soit 399.948,33 € T.V.A. 21 % comprise;
 Considérant qu'il est proposé de passer le marché par procédure ouverte;
 Considérant que le crédit permettant cette dépense est inscrit au budget extraordinaire de l'exercice 2026, article 421/735-60 (n° de projet 20260015);
 Considérant que l'avis de légalité obligatoire a été sollicité le 12.02.2026;
 qu'un avis de légalité favorable a été accordé par le Directeur financier le 13.02.2026;
 Sur proposition du Collège communal qui en a délibéré en séance du 23.02.2026;
 A l'unanimité des membres présents;
 DECIDE :

Article 1^{er} : d'approuver le cahier spécial des charges n° 2148 du marché "MARCHES PUBLICS - VOIRIE - ENTRETIEN EXTRAORDINAIRE DE LA VOIRIE ET DE L'INFRASTRUCTURE EN COURS D'EXECUTION - GROSSES REPARATIONS DE VOIRIES - PROGRAMME 2026", établi par le service des Finances - cellule Marchés Publics

Article 2 : d'approuver le devis estimatif global de la dépense arrêté à la somme de 330.535,81 € H.T.V.A., soit 399.948,33 € T.V.A. 21 % comprise

Article 3 : d'autoriser le Collège communal à attribuer le marché par la procédure ouverte

Article 4 : de compléter, d'approuver et d'envoyer l'avis de marché au niveau national

Article 5 : de financer cette dépense par le crédit inscrit au budget extraordinaire de l'exercice 2026, article 421/735-60 (n° de projet 20260015).

-
- 22 874.32 - URBANISME ET AMENAGEMENT DU TERRITOIRE - PERMIS D'URBANISME - DEMANDE N°2025/PU202/GH DE LA S.A. THOMAS & PIRON TENDANT A CONSTRUIRE 21 HABITATIONS ET UN IMMEUBLE DE 6 APPARTEMENTS, OUVRIR UNE VOIRIE DE DESSERTE DE TYPE "PARTAGEE" DEPUIS LA RUE ERNEST LAURENT, CREER UN CHEMINEMENT SUPPLEMENTAIRE LE LONG DE LA LIMITE DE PROPRIETE, AMENAGER UN PARKING PUBLIC, COMPRENANT UNE ZONE DE "DEPOSE-MINUTE", ACCESSIBLE DEPUIS L'AVENUE DE LA GARDE IMPERIALE ET L'AVENUE DE L'EMPEREUR, ET MODIFIER PARTIELLEMENT L'ALIGNEMENT PREVU AU S.O.L. N°3QUARTO - "LA SEMAILLIERE" SUR CERTAINES PARCELLES - DECRET VOIRIE DU 06.02.2014 - REFUS DE L'OUVERTURE DE VOIRIES COMMUNALES - AVIS
- Vu le décret du 06.02.2014 relatif à la voirie communale;
 Vu le Code du Développement Territorial, ci-après le CoDT;
 Vu le Livre Ier du Code wallon de l'Environnement en ses dispositions relatives à l'évaluation des incidences des projets sur l'environnement;
Rétroactes afférents à la présente demande
- Vu les décisions du Conseil communal du 21.12.2020 refusant l'ouverture d'une voirie reliant la rue Ernest Laurent à l'avenue de la Garde Impériale et la modification partielle de l'alignement existant à l'endroit du projet pour la demande de permis d'urbanisme référencée n° 2019/PU103/GH introduite par la S.A THOMAS & PIRON visant à construire 4 immeubles, totalisant 51 appartements, et 3 maisons individuelles, ouvrir une voirie et modifier les alignements sur un bien situé rue Ernest Laurent (cadastré division 2, section A, n° 730P2 et division 4, section E, n° 593C, 593D, 593E, 593H, 608A, 651R12, 651S12);

Vu sa décision du 12.04.2021 refusant le permis d'urbanisme n° 2019/PU103/GH susmentionné;

Vu la demande de permis d'urbanisme référencée n° 2023/PU261/GH introduite par la S.A. THOMAS & PIRON HOME visant à construire 21 habitations unifamiliales, équipées chacune d'une pompe à chaleur, et un immeuble de 7 appartements, ouvrir une voirie de desserte de type "partagée" accessible depuis la rue Ernest Laurent et aménager un parking public, comprenant une zone de "dépose-minute", accessible depuis l'avenue de la Garde impériale et l'avenue de l'Empereur, et modifier partiellement l'alignement correspondant, sur les parcelles dont objet;

Vu les décisions du Conseil communal du 26.08.2024 refusant l'ouverture d'une voirie de desserte de type "partagée" accessible depuis la rue Ernest Laurent dans le cadre de la demande de permis d'urbanisme et la modification partielle de l'alignement existant à l'endroit du projet pour la demande de permis d'urbanisme n° 2023/PU161/GH susmentionnée;

Vu le courriel du 07.10.2024 de Madame MALFAIT Aurore, gestionnaire de projets - Prospection & Développement au sein de la S.A. THOMAS & PIRON HOME, sollicitant le retrait de la demande de permis d'urbanisme dont objet;

1. Procédure et recevabilité de la demande

Vu la demande de permis d'urbanisme référencée n° 2025/PU202/GH introduite par la S.A. THOMAS & PIRON HOME, ayant son siège à La Besace, 14 à 6852 Our-Palaiseul, visant à construire 21 habitations unifamiliales et un immeuble de 6 appartements, ouvrir une voirie de desserte de type "partagée" depuis la rue Ernest Laurent, créer un cheminement public supplémentaire situé le long de la limite droite de propriété, aménager un parking public, comprenant une zone de "dépose-minute", accessible depuis l'avenue de la Garde impériale et l'avenue de l'Empereur, et modifier partiellement l'alignement prévu au S.O.L. n° 3Quarto - « La Semaillière » sur les parcelles cadastrées division 2, section A, n° 730P2 et division 4, section E, n° 593C, 593D, 593E, 608A, 651R12, 651S12;

Considérant que l'objet de la demande, tel que susmentionné, a été précisé par le service Urbanisme sur la base des informations contenues dans le dossier de demande de permis, de manière à reprendre explicitement les actes et travaux envisagés et identifier les enjeux du projet en termes d'aménagement du territoire et de mobilité; que le formulaire de demande annexe 4 reprend l'objet suivant : *"construction de 21 maisons unifamiliales et d'un immeuble multi-résidentiel de 6 appartements, ainsi que l'ouverture d'une voirie."*;

Vu le dossier de demande de permis d'urbanisme comprenant une demande d'ouverture de voiries et la notice d'évaluation des incidences sur l'environnement;

Considérant qu'à la vue des plans annexés, il apparaît que la demande porte également sur l'aménagement d'un cheminement piéton d'une largeur de 2,00 m accessible depuis la rue Ernest Laurent et situé, le long de la limite de propriété, à l'arrière de l'immeuble à appartements et des habitations n° 1 à 9, ainsi que sur l'aménagement d'un parking public comprenant une zone de "dépose-minute", accessible depuis l'avenue de la Garde Impériale et l'avenue de l'Empereur; qu'il y a lieu d'amender l'objet de la présente demande à cet égard; que ce parking à aménager s'implante, en partie, sur un terrain communal et, en partie, sur un terrain privé appartenant à la demandeuse, devant faire l'objet d'une emprise à céder, dans le cadre de la présente demande;

Considérant que la demande de permis d'urbanisme, comprenant un volet relatif à la création de voiries communales au sens du décret du 06.02.2014, a été déposée à l'Administration communale en date du 04.09.2025 contre récépissé en application de l'article D.IV.32 du CoDT;

Considérant que la demande a fait l'objet, en application de l'article D.IV.33 alinéa 1, 2° du CoDT, d'un relevé des pièces manquantes transmis le 25.09.2025; Vu le dépôt de pièces complémentaires le 20.10.2025 contre récépissé en application de l'article D.IV.32 du CoDT;

Considérant que la demande complète a fait l'objet, en application de l'article D.IV.33 du CoDT, d'un accusé de réception portant la date du 12.11.2025; Vu la suspension des délais du CoDT relatifs au permis d'urbanisme dans le cadre de la procédure d'ouvertures de voiries communales, conformément aux dispositions du décret du 06.02.2014;

Considérant que le projet prévoit l'ouverture de voiries communales; qu'en vertu du décret du 06.02.2014 relatif à la voirie communale, l'accord préalable du Conseil communal est requis; qu'en vertu de l'article 22 dudit décret, le Conseil communal se prononce simultanément par des décisions distinctes sur la demande d'ouverture de voiries et sur la modification partielle du plan d'alignement existant;

Considérant que le projet est situé en zone d'habitat au Plan de secteur de Nivelles adopté par arrêté royal du 01.12.1981 et qui n'a pas cessé de produire ses effets pour le bien précité;

Vu la situation du bien en zone de quartier urbain et, pour partie, en zone de parc et espace public au Schéma de Développement Communal (S.D.C.) entré en vigueur le 04.08.2012;

Vu la situation du bien dans le périmètre du Schéma d'Orientation Local (S.O.L.) n° 3Quarto - "La Semaillière" (anciennement Plan Particulier d'Aménagement / P.P.A.) approuvé implicitement le 29.04.1995 et qui n'a pas cessé de produire ses effets pour le bien précité;

Considérant que la voirie de type "partagée" projetée se situe, pour partie, en zone de "voirie publique" et, pour partie, en "zone de recul" prévues au plan de destination du S.O.L. susmentionné; que le sentier s'implante, quant à lui, en "zone à destination publique";

Considérant que la demande d'ouverture de voiries porte sur des parcelles appartenant à la demandeuse, ainsi que sur une partie de la parcelle cadastrée n° 651 S12 appartenant à la Commune;

Considérant que la largeur de la voirie de type "partagée" projetée, de 8,00 m, hors zone de stationnement public, est inférieure à celle prévue au S.O.L. qui s'établit à 12,00 m; que la voirie projetée ne s'intègre, toutefois, pas en son sein mais s'implante en "décalage" par rapport à celle-ci, en débordant sur une bande de 2,50 m environ sur la "zone de recul" prévue sur la droite, depuis la rue Ernest Laurent;

Considérant que le solde de l'emprise de voirie de 12,00 m prévue au S.O.L., soit une bande de 6,50 m environ, est affecté aux lots privés des habitations n° 10 et n° 13 à n° 19 à usage de jardins, de zone de recul et/ou de zone de parcage privés;

Considérant, sur base de ce qui précède, que les voiries communales à ouvrir ne s'intègrent pas au sein d'un plan général d'alignement, mais modifient celui prévu au S.O.L. n° 3Quarto - "La Semaillière" précité;

Considérant, à cet égard, que la voirie de type "partagée" s'implante avec une largeur inférieure à celle prévue par le S.O.L., et en décalage sur la droite depuis la rue Ernest Laurent, par rapport à celle-ci, comme précité;

Considérant, en outre, que la largeur de la voirie publique prévue dans le prolongement de l'avenue de la Garde Impériale est réduite par rapport à celle prévue au S.O.L. à l'endroit des habitations n° 10, n° 11 et n° 12 pour y implanter une zone de recul et de stationnement privé;

Considérant que l'emprise du cheminement piéton prévu à l'arrière de l'immeuble à appartement et des habitations n° 1 à n° 9 vient créer un nouvel alignement en modifiant celui prévu au S.O.L.;

Considérant qu'il y a lieu de noter que le plan de délimitation dressé par le géomètre-expert, Monsieur Bernard DEMEUR du bureau DE CEUSTER & ASSOCIES en date du 12.08.2025, et annexé à la présente demande, ne mentionne pas explicitement l'alignement existant modifié par le projet en cause, à savoir celui du S.O.L. n° 3Quarto - "La Semaillière";

Considérant que la demande d'ouverture de voiries a été soumise à des mesures particulières de publicité; que l'enquête publique a eu lieu du 18.11.2025 au 19.12.2025 inclus;

Considérant que la demande comprend une notice d'évaluation des incidences sur l'environnement réalisée par l'auteur de projet, Monsieur BROWET Denis, de la S.R.L. AAVA Architectes dont les bureaux sont situés chaussée de Namur, 11 - boîte A à 1400 Nivelles;

Considérant que le formulaire de demande de permis vaut notice d'évaluation des incidences sur l'environnement et répond ainsi à l'obligation imposée par l'article R.52 du Code de l'Environnement;

Considérant qu'en ce qui concerne la complétude du dossier de demande de permis d'urbanisme, il y a lieu de souligner que la demande comprend l'ensemble des documents visés à l'article 11 du décret voirie, à savoir :

- un schéma général du réseau des voiries dans lequel s'inscrit la demande
- une justification de la demande eu égard aux compétences dévolues à la Commune en matière de propreté, de salubrité, de sûreté, de tranquillité, de convivialité et de commodité de passage dans les espaces publics
- un plan de délimitation constituant aussi le plan d'alignement;

Considérant que la demande comprend en outre :

- un plan technique de création de voirie
- le PV de mesurage et de bornage de la parcelle
- une étude de mobilité réalisée par le bureau "Up&Cie Ingénieurs Conseils" datée du 22.12.2022, laquelle s'attache à démontrer que le choix d'une nouvelle voirie en "impasse" plutôt que "traversante" entre la rue Ernest Laurent et l'avenue de la Garde impériale, telle que prévue au S.O.L n° 3Quarto - "La Semaillière", permet de réduire l'impact du projet en termes de mobilité et de charroi à l'échelle du quartier, en évitant le trafic de transit;

Considérant qu'en ce qui concerne la qualité des pièces annexées au présent dossier de demande, il convient de relever d'ores et déjà que plusieurs documents comportent des erreurs et incohérences résultant manifestement de la reproduction de pièces issues de demandes antérieures;

Considérant que le plan technique de voirie fait encore apparaître les trois habitations prévues dans le cadre du projet antérieur datant de 2019 sur la parcelle cadastrée E 593H, le long de la rue de la Garde Impériale; que ces habitations ne figurent toutefois pas sur le plan d'implantation joint à la présente demande de permis d'urbanisme et ne sont pas intégrées dans la programmation actuellement envisagée, ce qui relève une incohérence manifeste entre les documents du dossier;

Considérant que la note justificative, bien que complétée par rapport à la demande précédente reste trop généraliste et n'intègre pas suffisamment les spécificités du projet, en particulier en ce qui concerne les dispositifs d'aménagement du cheminement piéton parallèle à la voirie partagée projetée; qu'en outre, comme précédemment relevé, le titre "*Ouverture d'une nouvelle voirie communale depuis la rue Ernest Laurent jusqu'à l'avenue de la Garde Impériale*" laisse à penser, à tort, que la voirie projetée sera traversante;

2. Description du projet

Considérant que le projet d'ouverture de voirie de desserte depuis la rue Ernest Laurent, et d'aménagement d'un cheminement piéton spécifique supplémentaire, s'inscrit dans le cadre d'une demande de permis d'urbanisme groupé visant à construire 21 habitations unifamiliales et un immeuble de 6 appartements, ainsi qu'à aménager un parking public, comprenant une zone de "dépose-minute", accessible depuis l'avenue de la Garde impériale et l'avenue de l'Empereur;

- **Ouverture d'une voirie de desserte interne au lotissement accessible depuis la rue Ernest Laurent**

Considérant que cette nouvelle voirie se développe au centre du site sur un linéaire de 85,00 m environ pour desservir l'ensemble des 21 habitations unifamiliales envisagées; que l'immeuble à appartements est, quant à lui, accessible directement depuis la rue Ernest Laurent existante;

Considérant que la voirie projetée respecte le profil du terrain naturel qui présente une pente ascendante depuis la rue Ernest Laurent en direction de l'avenue de la Garde Impériale;

Considérant qu'un réseau d'égout de type séparatif sera posé dans l'assiette de la voirie projetée, qu'il est destiné à récolter, d'une part, les eaux usées des futures habitations et, d'autre part, les eaux pluviales s'écoulant sur la chaussée; que l'égout gravitaire posé se déversera dans l'égout communal rue Ernest Laurent via un système de tamponnement et de réduction du débit de fuite;

Considérant que la voirie projetée comprend une zone de retournement servant à tous les véhicules, en ce compris ceux de la Zone de secours; qu'elle se termine

en "impasse" au niveau des habitations n° 9 et n° 10, avec l'installation de potelets amovibles pour empêcher le passage des véhicules motorisés vers l'avenue de la Garde Impériale et l'avenue de l'Empereur; que la demande précise que le passage des usagers modes doux reste, toutefois, possible à l'endroit pour poursuivre le maillage vers les rues précitées qui s'implantent légèrement en contrebas;

Considérant que la configuration de la voirie, partiellement sans-issue pour les automobilistes, n'est pas conforme au plan de destination du S.O.L n° 3Quarto - "La Semaillière" qui prévoit une voirie traversante d'une largeur de 12,00 m à l'endroit;

Considérant qu'il s'agit d'une voirie de type "partagée" prévoyant la circulation concomitante des usagers des modes doux et des automobiles, à double sens, ainsi que du stationnement public latéral ou longitudinal;

Considérant que conformément aux différents profils en travers repris dans le plan technique de voirie dressé par le bureau DE CEUSTER, la nouvelle voirie présente une largeur utile de 8,00 m en section courante depuis l'accès via la rue Ernest Laurent; que sa largeur maximale s'établit à 14,52 m au niveau de la zone de retournement située devant les habitations n° 6 et n° 7;

Considérant que ladite voirie présente toutefois un rétrécissement à 5,50 m au droit des habitations n° 8 et n° 9, en raison de la présence d'une place de stationnement public longitudinale et d'un rack à vélos fixé au sol; que, par conséquent, ces deux habitations disposent d'une zone de recul insuffisante au regard des recommandations usuelles en la matière, lesquelles prévoient un recul de 6,60 m minimum afin de permettre des manœuvres d'entrée et de sortie aisées et sécurisées;

Considérant que cette configuration engendre un effet de "goulet d'étranglement" à proximité immédiate de la mise en impasse de la voirie, au droit du prolongement du cheminement piéton, générant dès lors un risque accru de conflits d'usages; qu'elle ne garantit, dès lors, ni des conditions satisfaisantes de sécurité, ni de fonctionnalité, ni de lisibilité des cheminements dédiés aux modes doux;

Considérant qu'un filet d'eau, implanté de manière continue tout au long de la voirie, permet de matérialiser l'axe du cheminement automobile en suggérant la délimitation des 2 bandes de circulation prévues à cet effet; que l'intégralité de la voirie est parée de pavés béton de tonalité grise; que les emplacements de parking sont simplement matérialisés au sol par un revêtement de teinte légèrement plus foncée;

Considérant que le projet prévoit 3 emplacements publics de parking en voirie dont une est destinée aux PMR;

- **Aménagement d'un cheminement piéton d'une largeur de 2,00 m, également accessible depuis la rue Ernest Laurent**

Considérant, en outre, que le projet prévoit l'élargissement du sentier existant longeant la limite latérale droite du site, lequel offre un accès supplémentaire à l'école publique voisine « Les Oisillons » depuis la rue Ernest Laurent;

Considérant que, bien que ce chemin ne soit pas repris à l'Atlas des voiries vicinales de 1841 et ne dispose, dès lors, d'aucune valeur légale, il figure au plan de destination du S.O.L. et constitue, à l'heure actuelle déjà, un accès effectivement utilisé par les élèves ainsi que par de nombreux promeneurs à l'échelle du quartier;

Considérant que ledit cheminement, constitué en dolomie, présente une largeur constante de 2,00 m, laquelle peut paraître insuffisante pour accueillir concomitamment la circulation des piétons et des cyclistes; qu'en outre, la demande est muette en ce qui concerne les spécificités d'aménagement en matière de végétation ou d'éclairage;

- **Aménagement d'un parking public, comprenant une zone de "dépose-minute", accessible depuis l'avenue de la Garde impériale et l'avenue de l'Empereur**

Considérant que, comme précité, le projet prévoit, par ailleurs, l'aménagement d'un parking public accessible, pour les véhicules, par le sud du site, depuis l'avenue de la Garde impériale et la rue de l'Empereur; que cet espace de stationnement propose une zone de "dépose-minute" à destination des parents d'élèves ainsi qu'une poche de parking supplémentaire de 10 emplacements

dont 1 PMR; que l'emplacement et la configuration de cette place apparaît inopportune en n'offrant pas un recul suffisant par rapport à la limite de propriété; Considérant que le parking vise à conserver un accès pour les circulations des modes doux vers l'école, à l'ouest, ou pour rejoindre la nouvelle voirie, par le nord; que cet accès est, toutefois, limité eu égard au caractère discontinu du trottoir aménagé ainsi qu'à la largeur insuffisante du passage laissé libre par les bollards qui est réduite à +/- 1,00 m par endroits;

- **Modification de l'alignement prévu au S.O.L n° 3Quarto - "La Semaillière"**

Considérant que comme précisé ci-dessus, le projet implique une modification de l'alignement prévu au S.O.L. consistant à réduire la largeur utile de la voirie et à déplacer son tracé sur la droite du terrain, de manière à augmenter l'espace utile de la zone de recul privative de la rangée d'habitation n° 10 et n° 13 à n° 19; Considérant, toutefois, que ce décalage implique un déplacement de l'axe de la nouvelle voirie dont le point d'entrée et de sortie vient s'implanter directement en vis-à-vis de la sortie du prolongement de la place Saint-Sébastien, créant, ainsi un point sensible en matière de mobilité, comme développé ci-après; Considérant qu'en ce qui concerne l'avenue de la Garde Impériale, l'alignement du côté du projet est réalisé à l'endroit de la limite cadastrale de propriété au niveau des habitations n° 10, n°11 et n° 12 projetées; que l'alignement prévu au S.O.L. est ainsi déplacé vers le sud, sur une profondeur variable d'environ 5,00 m, afin de créer une zone d'avant-cour privée où seront aménagés l'accès aux habitations et les zones de stationnements privatives; que cette modification apparaît justifiée et pertinente à cet égard; Considérant que le cheminement piéton d'une largeur de 2,00 m est repris comme "zone à destination publique" au plan de destination du S.O.L. et non en zone de "voirie publique", de sorte que son emprise constitue une modification de l'alignement existant;

3. Avis rendus dans le cadre de l'instruction de la demande

Considérant que les services ou commissions visés ci-après ont été consultés pour les motifs suivants :

- la Zone de Secours du Brabant wallon, pour les mesures de sécurité et de protection contre les risques d'incendie et d'explosion à imposer
- le S.P.W. - ARNE - Direction des Risques industriels, géologiques et miniers (DRIGM), pour répondre aux questionnements des riverains quant aux risques d'affaissement suite à la situation rencontrée il y a quelques années en la matière sur la parcelle voisine, au niveau du bâtiment des maternelles de l'école adjacent au projet
- la S.C.R.L. in BW pour vérifier la conformité du projet au Code de l'Eau
- la S.C.R.L. ORES et la S.A. PROXIMUS, pour fixer les frais d'équipements et préciser les éventuelles impositions des impétrants;
- la Commission communale (C.C.A.T.M.), en application de l'article D.IV.35 § 3 du CoDT, pour solliciter un avis jugé utile mais non obligatoire pour tout nouveau projet pouvant avoir un impact sur l'aménagement du territoire au sens large du terme;

Vu les avis favorables conditionnels émis par la Zone de secours du Brabant wallon le 27.11.2025 pour, d'une part, l'immeuble de 6 appartements (rapport référencé n° BA2020C608A1/003/2OQT/RP) et, d'autre part, pour l'ouverture de voirie et les 21 habitations unifamiliales (rapport référencé n° BA2020-1945/002/2OQT/RP);

Vu l'avis favorable du 20.11.2025 de la S.C.R.L in BW - Service Assainissement et Investissements, libellé comme suit :

" [...]

Vous trouverez ci-dessous notre avis :

- **favorable** concernant la gestion des eaux usées ;
- **favorable** concernant la gestion des eaux pluviales.

Description succincte du projet

En résumé le projet prévoit la construction de 21 habitations unifamiliales, un immeuble comprenant 6 appartements, ouvrir une voirie de type "partagée" et aménager un parking public.

Selon le PASH :

- Les parcelles se situent en zone d'assainissement collectif.
- La station d'épuration de la Vallée du Hain (L'Orchis) est en service.

- Le collecteur est existant.
- Le réseau d'égouttage existe dans la rue Ernest Laurent.

Du point de vue des eaux usées

Nous notons que les eaux usées seront raccordées en direct à l'égout (sans traitement préalable) soit vers le réseau existant rue Ernest Laurent, soit dans le réseau de l'avenue de la Garde Impériale.

Du point de vue des eaux pluviales

Nous notons que celles-ci seront récupérées par une citerne à eau de pluie (1/habitation-immeuble) d'une capacité de 7.500 litres. Le trop-plein des habitations 1 à 16, 20 et 21 sera dirigé vers un bassin d'infiltration/puits perdants conformément au rapport RAISô.

En ce qui concerne les habitations 17, 18, 19 ainsi que l'immeuble à appartements, le trop-plein des citernes tampons sera dirigé vers le réseau d'égouttage étant donné que les distances entre les limites et les reculs par rapport au bâti ne permettent pas la pose de puits d'infiltration. Nous avons pris connaissance du rapport de perméabilité rédigé par le bureau d'études RAISô. En conséquence de quoi, la commune peut autoriser le rejet des trop-pleins à l'égout de ces 4 derniers biens.

[...].";

Considérant que l'avis de la S.R.L. ORES et de la S.R.L. PROXIMUS, sollicité en date du 12.11.2025 n'a pas été remis dans le délai de 30 jours prévu par le CoDT; que la procédure peut, dès lors, être poursuivie conformément aux dispositions de l'article D.IV.37 du CoDT;

Vu l'avis favorable conditionnel émis à l'unanimité par la C.C.A.T.M. en séance du 20.11.2025, libellé comme suit :

" [...]

Le projet concerne l'urbanisation du terrain situé rue Ernest Laurent. Il prévoit la construction de 21 habitations mitoyennes ou semi-mitoyennes, ainsi que d'un immeuble de 6 appartements, dont la volumétrie a été réduite par rapport aux versions précédentes (passage de 7 à 6 logements), permettant un gabarit de type R+2 avec toiture plate, plus cohérent avec le bâti environnant. Le projet comprend également l'ouverture d'une voirie de desserte de type « partagée », en cul-de-sac pour les véhicules, ainsi que l'aménagement d'un parking public de 10 places et d'une zone de dépose-minute. Ces équipements sont accessibles via l'avenue de la Garde Impériale.

Un sentier piéton sécurisé de 2 m de large, longeant les fonds de jardins, est maintenu afin de relier la rue Ernest Laurent à l'école. La voirie partagée bénéficie d'un gabarit de 8 m et est ponctuée de plantations destinées à réduire la vitesse. Les adaptations opérées depuis les demandes précédentes concernent notamment l'élargissement de la voirie, l'amélioration de l'accessibilité vers l'école et la suppression d'un emplacement de stationnement qui empiétait sur la voirie.

Les membres soulignent les améliorations apportées mais débattent principalement de la mobilité aux abords de l'école. Ils identifient un risque d'engorgement lié au positionnement du "kiss-and-ride" et recommandent d'améliorer la lisibilité de la voirie partagée par un traitement différencié du revêtement. L'étude de mobilité est jugée sous-estimée quant au nombre réel d'élèves fréquentant l'école, ce qui pourrait affecter la pertinence des aménagements proposés. La question du stationnement est également évoquée, en raison du risque de saturation lors des heures d'affluence.

L'avis de la CCATM est favorable à l'unanimité, sous réserve d'améliorer la voirie partagée et de reconsidérer la localisation du "kiss-and-ride" afin d'assurer un fonctionnement plus sécurisant et plus fluide.

[...].";

4. Réclamations introduites dans le cadre de l'enquête publique

Considérant qu'une enquête publique devait être réalisée conformément à l'article R.IV.40-1, 7°, du CoDT et selon les dispositions du décret du 06.02.2014 relatif à la voirie communale ainsi qu'une annonce de projet conformément à l'article D.IV.40 du CoDT en ce qui concerne les écarts au Schéma d'Orientation Local (S.O.L.) n° 3Quarto - "La Semaillière" susmentionné et à l'article R.IV.40-2, §1, 2° du CoDT relatif à la profondeur de bâtisse;

Considérant que si la demande nécessite une enquête publique et une annonce de projet simultanées, elle est soumise uniquement à enquête publique, et ce, conformément à l'article D.VIII.3 du CoDT;

Considérant que l'enquête publique a eu lieu du 19.11.2025 au 18.12.2025 inclus;
Considérant que cette enquête publique a donné lieu à 145 réclamations écrites dont 1 pétition en ligne regroupant 699 signatures;

Considérant que le nombre de réclamations étant supérieur à 25, une réunion de concertation s'est déroulée en date du 20.01.2026 et a donné lieu à un rapport signé et daté du 28.01.2026, lequel est annexé à la présente délibération;

Considérant que les remarques et réclamations formulées peuvent être résumées comme suit :

Aspects relatifs à l'ouverture d'une voirie desserte de type "partagée" depuis la rue Ernest Laurent, la création d'un cheminement public supplémentaire situé le long de la limite de propriété et à l'aménagement d'un parking public, comprenant une zone de "dépose-minute", accessible depuis l'avenue de la Garde impériale et l'avenue de l'Empereur, ainsi que la modification partielle de l'alignement

- 1. les dimensions insuffisantes et la configuration de la voirie partagée ne permettent pas d'assurer la circulation fluide et sécurisée des usagers dit « faibles » (personnes à mobilité réduite, enfants se rendant à l'école) et risquent d'aggraver les problèmes de mobilité déjà rencontrés à l'échelle du quartier :
 - la largeur de la voirie est inférieure à celle prévue au P.P.A. (8,00 m au lieu de 12,00 m) et la justification avancée par le promoteur est jugée lacunaire par les riverains qui considèrent que le gabarit réduit vise uniquement à maximiser la superficie des lots à vendre, au détriment de la qualité et de la sécurité de l'espace public
 - de manière générale, le choix d'une voirie de type « partagée » / « zone de rencontre » apparaît inadapté dans le contexte d'un quartier résidentiel comprenant un établissement scolaire. / L'absence de trottoirs continus contraint, en effet, les piétons, et en particulier les enfants, à cohabiter avec les cyclistes et les véhicules motorisés au sein d'un espace restreint, ce qui est susceptible de générer des situations de conflit d'usage et d'accroître les risques en matière de sécurité, notamment aux heures d'entrée et de sortie de l'école
 - une situation particulièrement accidentogène pour les usagers des modes doux et les personnes à mobilité réduite (PMR) est créée au droit du passage entre la voirie dite « partagée » et la continuité des cheminements modes doux vers le parking public. Cette situation résulte du rétrécissement de la voirie combiné à l'implantation inopportune d'une place de stationnement publique et d'un abri à vélos, lesquels rendent en outre impossible la manœuvre d'entrée et sortie des véhicules desservant l'habitation n° 9
 - la largeur de 8,00 m est réduite à 6,00 m par endroits par la présence de bacs ce qui rend les manœuvres d'accès aux parkings privatifs difficiles et renforce le caractère accidentogène de la voirie « partagée »
 - les passages pour piétons sont mal positionnés ou inexistants, notamment aux points de traversée indispensables entre parkings, zone de « dépose-minute » et accès à l'école
 - le tracé sinueux de la voirie projetée aggrave le risque de conflits d'usage et d'accidents
 - le décalage de la voirie projetée par rapport à la place Saint-Sébastien est jugé problématique en termes de lisibilité et de sécurité;
- 2. la nouvelle voirie ne respecte pas les normes des services de secours en matière d'accessibilité :
 - les prescriptions relatives aux aires de retournement ne sont pas respectées (absence d'une aire conforme de 11,00 m de diamètre,

20,00 m de côté ou de type « Y/T » inscrit dans un cercle de 22,00 m)

- après l'aire de retournement, la voirie est réduite à 5,40 m, alors que les services de secours exigent 8,00 m pour les manœuvres
- l'accessibilité effective des véhicules de secours n'est pas garantie, notamment en raison de la présence de potelets dont le caractère fixe ou amovible n'est pas précisé;
- 3. le parking public, comprenant une zone de « dépose-minute », est considéré comme dysfonctionnel et générateur de risques en matière de sécurité routière, en raison de sa localisation en impasse et de sa conception inadaptée. Cette configuration est susceptible d'entraîner une saturation rapide de l'aire de stationnement, des embouteillages aux heures de pointe, ainsi que des conflits d'usage avec les cheminements piétons. Elle présente, en outre, un risque de blocage des accès aux garages des habitations situées à proximité :
 - le parking public de 10 places empiète sur une zone de parc existante qui accueille divers équipements récréatifs. En particulier, la promiscuité avec le terrain de pétanque peut endommager les véhicules y stationnant
 - les trottoirs projet possèdent des largeurs insuffisantes (1,10 à 1,20 m), inférieures au minimum requis de 1,50 m libre de tout obstacle
 - la présence de potelets réduit ponctuellement la largeur utile à environ 40 cm, rendant le passage impossible pour les PMR, poussettes et vélos
 - au niveau de la zone « dépose-minute », le trottoir disparaît par endroits, obligeant les piétons à circuler sur la chaussée
 - les pentes projetées (jusqu'à 7 %) sur les trottoirs, le « dépose-minute » et l'accès au parking sont jugées incompatibles avec les normes d'accessibilité PMR
 - la place PMR, située en fond de parking sur une voirie en pente, est jugée dangereuse et mal localisée, en obligeant les usagers à circuler sur la voirie;
- 4. de manière générale, le nombre de places de parking publiques est insuffisant au regard de la programmation et du nombre total de logements projetés :
 - le nombre de places de stationnement public dans la voirie est très faible (trois places uniquement)
 - le total de 13 places publiques pour 27 logements correspond à un ratio de 0,48, inférieur au minimum communal de 0,5 place par logement
 - la majorité des places publiques est située en haut du site, peu accessible pour les logements, plus nombreux, situés en partie basse, côté rue Ernest Laurent;
- 5. des interrogations subsistent, tant de la part des riverains que des représentants de l'établissement « Les Oisillons », quant au statut juridique du sentier inscrit au P.P.A., ainsi qu'aux conséquences juridiques et fonctionnelles d'une éventuelle cession à l'école, telle qu'évoquée dans les formulaires accompagnant la demande de permis d'urbanisme :
 - le projet prévoit que le sentier devienne privé et propriété de l'école, sans garantie claire quant à son accessibilité publique, à son entretien et sa responsabilité juridique
 - les représentants de l'établissement scolaire (Fédération Wallonie-Bruxelles) indiquent ne pas pouvoir accepter la rétrocession du sentier en l'état, celle-ci étant subordonnée à la réalisation préalable d'un aménagement complet à charge du promoteur, comprenant notamment la mise en place d'un revêtement durable, d'un système de drainage adapté, d'un éclairage suffisant ainsi que de clôtures continues garantissant la sécurité et la fonctionnalité de l'accès
 - la largeur utile de 2,00 m est menacée par des empiètements végétaux existants et futurs

- le sentier inscrit au P.P.A. constitue un itinéraire piéton et cyclable sécurisé, hors trafic, essentiel pour le quartier et pour l'école. Sa suppression ou sa privatisation est, dès lors, jugée inacceptable par les riverains;

Aspects urbanistiques, architecturaux et paysagers relatifs au projet immobilier visant à construire 21 habitations unifamiliales et un immeuble de 6 appartements

- 6. le projet propose une densité de 30 logements par hectare, qui est donc 2 fois supérieure aux préconisations du Schéma de Développement Communal en « zone de quartier urbain » (de 10 à 15 logements/ha). Une telle surdensification est susceptible d'engendrer des nuisances significatives et une dégradation de la qualité de vie du voisinage, notamment en termes de charroi inadapté, d'insécurité, de nuisances sonores et de pollution :
 - la réduction du programme de 28 à 27 logements, résultant de la suppression d'un seul logement au sein de l'immeuble à appartements par rapport à la version précédente du projet, est considérée comme purement marginale et sans incidence réelle sur la densité globale du projet
 - le projet nécessite 11 dérogations aux prescriptions urbanistiques et architecturales du P.P.A., notamment en matière de gabarit, de volumétrie et d'implantation. Ces dérogations sont perçues par les riverains comme poursuivant essentiellement l'objectif d'augmenter le nombre de logements, au détriment du respect du cadre bâti existant
 - l'exclusion de la parcelle 593H est considérée comme une manipulation de la densité globale et une opération de « saucissonnage », visant à introduire ultérieurement un second projet d'ampleur sur ce terrain, en se fondant sur la densité prévue dans la présente demande
 - La référence au permis délivré en 1997, autorisant un nombre plus important de logements sur le terrain concerné, est jugée inopportune en raison des vices de procédure soulevés à l'époque et ne saurait être invoquée pour justifier le projet actuel;
- 7. dans l'ensemble, la proposition architecturale apparaît peu qualitative et non intégrée au contexte urbanistique environnant :
 - l'immeuble à appartements projeté ne s'intègre pas de manière harmonieuse dans le profil général de la rue Ernest Laurent, caractérisé majoritairement par des habitations unifamiliales. Le gabarit proposé, manifestement disproportionné au regard des prescriptions du P.P.A. et des orientations du Schéma de Développement Communal, est susceptible d'engendrer des nuisances significatives pour le voisinage et les parcelles contiguës appartenant au projet, notamment en termes de perte d'ensoleillement et d'atteinte à l'intimité, eu égard à la hauteur du bâtiment et à l'implantation des terrasses prévues en partie arrière
 - ces nuisances potentielles sont accentuées par l'implantation de l'immeuble qui ne respecte ni le recul prescrit par le P.P.A., ni les obligations relatives à la zone à végétaliser en bordure de voirie. Cette dernière est en effet entièrement minéralisée afin d'accueillir le stationnement privatif le long de la rue Ernest Laurent
 - compte tenu de la densité trop élevée et de l'espace disponible, l'immeuble à appartements ne dispose pas de places de stationnement pour les visiteurs. En outre, la place PMR prévue est inadaptée en bloquant l'accès à l'immeuble aux usagers concernés
 - l'implantation de plusieurs habitations apparaît inadaptée en portant atteinte à la qualité résidentielle et à la cohérence urbanistique de l'ensemble du projet :
 - au niveau de l'avenue de la Garde Impériale, les lots n° 9-10-11-12 ne respectent pas les alignements imposés par le P.P.A. et sont orientés vers un parking

- côté rue Ernest Laurent, les lots n° 17-18-19 présentent une orientation peu favorable en termes d'ensoleillement et disposent de jardins de superficie limitée ou inexistante
- les reculs entre constructions sont insuffisants, créant des vis-à-vis directs ou des vues plongeantes sur les parcelles adjacentes
- plusieurs habitations, à savoir les lots n° 1-3-5-7 et 9, présentent des hauteurs sous corniche non conformes au P.P.A avec des écarts jusqu'à 3,73 m, sans demande ou justification de dérogation à cet égard
- le choix des matériaux et des tonalités (teintes sombres, béton, crépi, ardoises noires) sont contestés dans un quartier majoritairement en briques et tuiles rouges;
- 8. les parkings privés de l'immeuble à appartements situés à front de la rue Ernest Laurent ne seront pas accessibles à plusieurs reprises au cours de la journée lors des livraisons du supermarché situé en face, ce qui risque de créer des nuisances et des situations accidentogènes;
- 9. les parking privés des habitations n° 20 et 21, implantés en lieu et place du talus actuel, se situent en contrebas du sommet de la rue Ernest Laurent, laquelle présente une surélévation en direction du stade. Cette configuration réduit considérablement la visibilité pour les véhicules sortant de ces emplacements et augmente le risque d'accident, compte tenu de la circulation importante générée par le complexe sportif;

Incidences environnementales liées au projet

- 10. les réclamants estiment que la gestion des eaux pluviales est lacunaire et susceptible d'accentuer le risque de ruissellement et d'inondation à l'échelle du quartier :
 - le relèvement du niveau du sol de certaines habitations (lots n° 1, 2, 3) favorise le ruissellement vers les parcelles voisines
 - l'emprise au sol excessive des futures constructions et l'implantation de l'immeuble réduisent la capacité d'infiltration naturelle du site et compromettent la fonction du bas de terrain comme zone tampon et de stockage naturel lors des fortes précipitations
 - les essais d'infiltration transmis sont considérés comme insuffisants et obsolètes. Des ouvrages (puits perdus/bacs) sont prévus sur des emplacements non testés ou ayant montré des vitesses d'infiltration insuffisantes lors des sondages;
- 11. le remplacement de l'espace vert actuel par des constructions équipées de pompes à chaleur et de panneaux photovoltaïques va créer un îlot de chaleur, inversant l'effet rafraîchissant naturel de la plaine existante;
- 12. l'ajout massif de panneaux photovoltaïques sur un réseau local déjà instable fait craindre des décrochages fréquents, pouvant rendre les installations inutilisables une grande partie de la journée;
- 13. la durée du chantier et l'ampleur des travaux généreront des nuisances directes et multiples pour les riverains et les usagers du quartier :
 - la pollution sonore et olfactive en raison du bruit des engins et des camions lourds, des vibrations et des odeurs de diesel ou de produits chimiques
 - les poussières fines générées par les travaux se disperseront dans l'air, ce qui pourrait affecter la qualité de l'air et réduire le rendement des panneaux solaires existants des voisins
 - le passage incessant de camions lourds, pour le terrassement et les livraisons, risque de provoquer des vibrations structurelles susceptibles d'endommager les fondations, de causer des fissures ou de désajuster les portes des habitations existantes
 - les engins de chantier constitueront un danger permanent pour les piétons, cyclistes et enfants, en particulier ceux se rendant à l'école. La Fédération Wallonie-Bruxelles souligne d'ailleurs la nécessité de prendre des mesures pour garantir la sécurité et la praticabilité des accès scolaires durant toute la durée des travaux

- la mobilité sera fortement entravée, avec des embouteillages et blocages fréquents aux heures de pointe liés aux manœuvres des camions
- des erreurs de chantier pourraient également provoquer des interruptions temporaires ou durables des réseaux d'eau, d'électricité, de gaz ou d'internet pour l'ensemble du quartier;

Remarques diverses et propositions des riverains

- 14. les lacunes et incohérences relevées dans les documents constitutifs du dossier de demande compromettent la compréhension précise, cohérente et univoque du projet ainsi que l'appréciation de ses incidences, en particulier au regard des exigences spécifiques liées à l'environnement scolaire :
 - plusieurs pièces du dossier graphique se contredisent, rendant l'évaluation du projet difficile (mesures des voiries divergentes selon les plans, éléments graphiques non identifiés, visuels 3D non conformes aux plans et d'une qualité insuffisante pour apprécier la composition architecturale et urbanistique retenue)
 - erreurs administratives et « copier-coller » issus des demandes de permis précédentes
 - utilisation de données obsolètes ou non représentatives :
 - les essais de sol et d'infiltration ont été réalisés en 2013, ce qui ne garantit pas la faisabilité actuelle des dispositifs envisagés
 - l'étude de mobilité fournie, datant de septembre 2022, ne prend pas en compte certaines modifications récentes du projet ni les réalités actuelles du trafic liées à l'école;
- 15. la Fédération Wallonie-Bruxelles sollicite, dès lors, une révision approfondie, complète et cohérente de l'ensemble des plans et documents constitutifs du dossier, la mise en place d'une concertation formalisée et préalable avec ses services compétents, en particulier la Direction régionale du Brabant wallon des Bâtiments et Infrastructures scolaires, ainsi que la prise en compte effective des contraintes spécifiques liées à la sécurité, à l'accessibilité et au bon fonctionnement d'un site scolaire;
- 16. de manière générale, les riverains demandent une refonte complète du projet, dans le respect des règlements urbanistiques en vigueur, afin de préserver la sécurité et la qualité de vie dans le quartier. Les principales attentes formulées sont les suivantes :
 - réduire la densité à un maximum de 15 logements par hectare
 - respecter les hauteurs et les reculs prévus par le P.P.A.
 - proposer une architecture adaptée au contexte local, en tenant compte de la topographie du site pour limiter les volumes des bâtiments
 - préserver la verdure au sein du site, notamment par le maintien d'un espace vert public, tel qu'un square ou un mini parc
 - aménager un nombre adéquat de places de parking public, avec un minimum de dix places accessibles de chaque côté du projet
 - aménager des trottoirs sur toutes les nouvelles voiries afin d'assurer une mobilité douce sécurisée
 - réaménager l'espace « dépose-minute » scolaire (« kiss & ride ») pour éviter les conflits de circulation et garantir la sécurité des usagers faibles;
- 17. certains riverains craignent une détérioration de la qualité de vie dans le quartier, et plus globalement à l'échelle de la Commune en raison de la multiplication récente des projets immobiliers, car dans le même temps, les services publics et les infrastructures connexes (crèches, écoles, espaces verts) ne se développent pas dans les mêmes proportions;

Vu le procès-verbal de clôture d'enquête publique établi le 23.12.2025 et transmis à la demandeuse, les auteurs de projets et aux réclamants par voie électronique le 29.12.2025;

Vu la réunion de concertation organisée le 20.01.2026 conformément aux dispositions de l'article 25 du décret du 06.02.2014 relatif à la voirie communale et

le rapport de la séance établi le 28.01.2026, lequel a été transmis à la demandeuse, les auteurs de projets et aux réclamants par voie électronique le 30.01.2026;

Considérant que l'Autorité communale est tenue de prendre connaissance de l'ensemble des réclamations et d'y répondre;

Considérant qu'il n'appartient pas au Conseil communal de se prononcer, dans le cadre de l'exercice de sa compétence en matière d'ouverture de voiries, sur des questions relatives à l'aménagement concret de la voirie ou sur les impacts allégués du projet relevant de la demande de permis d'urbanisme ou de permis unique (C.E., n°258.345 du 04.01.2024); qu'il ne lui appartient pas non plus de se prononcer sur des questions relatives à la congestion du trafic ou aux nuisances créées par la nouvelle voirie (C.E., n° n°258.367 du 09.01.2024);

Considérant que sur le plan environnemental, la demande de permis d'urbanisme est accompagnée d'une notice d'évaluation des incidences sur l'environnement; qu'il s'agit d'un document devant permettre à l'autorité d'évaluer en toute connaissance de cause les incidences sur l'environnement du projet soumis à autorisation;

Considérant que les décisions portant sur la création ou la modification d'une voirie communale sont incluses dans la liste des actes soumis à évaluation des incidences en vertu de l'article R.52 du Code de l'environnement;

Considérant que le contenu de la notice est fixé à l'article D.66 du Code de l'environnement; qu'il doit notamment s'y trouver une description des éléments de l'environnement susceptibles d'être affectés de manière notable par le projet ainsi qu'une description de tous les effets notables, dans la mesure des informations disponibles sur ces effets, que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement résultant de l'utilisation des ressources naturelles, en particulier le sol, les terres, l'eau et la biodiversité;

Considérant que la décision de création, de modification ou de suppression d'une voirie doit être analysée, comme une décision principale au regard de la jurisprudence européenne (Cour de justice de l'Union européenne, 07.01.2004, Wells, C-201/02, motifs 51 et 52);

Considérant que la jurisprudence du Conseil d'État expose que « seules les incidences essentielles du projet sur l'environnement doivent être analysées par les autorités à ce stade, les autres incidences du projet sur l'environnement devant être appréciées par l'autorité chargée de statuer sur les demandes de permis d'urbanisme consécutives » (C.E., n°259.111 du 12.03.2024); qu'elle ajoute qu'« il doit ressortir à suffisance de l'acte [administratif] (...) que [l']autorité a tenu compte des incidences essentielles du projet sur l'environnement et le voisinage au regard des informations portées à sa connaissance à cet égard » (C.E., n°259.111 du 12.03.2024);

Considérant qu'il convient, au regard de ce qui précède, d'analyser les divers points d'attention soulevés par les réclamations ainsi que dans la notice d'évaluation des incidences à propos de l'environnement et du voisinage;

Considérant, en l'espèce, que le projet s'implante en zone d'habitat au Plan de secteur; que cette zone est destinée à être urbanisée en conformité avec les outils planologiques actuels, à savoir le S.O.L. n° 3Quarto - "La Semaillière" adopté en 1995 et le Schéma de Développement communal adopté en 2012;

Considérant que les parcelles concernées se présentent actuellement comme un terrain à bâtir libre de toute construction; qu'en raison de sa localisation centrale à l'échelle du quartier, le site est d'ores et déjà utilisé par de nombreux promeneurs; que l'enjeu porté par le projet consiste dès lors à offrir des espaces de circulation fonctionnels et sécurisés pour l'ensemble des usagers, tous modes de déplacement confondus; qu'il y a lieu de regretter que tel n'est pas le cas en l'espèce;

Considérant que, malgré les adaptations apportées au projet en vue d'améliorer la fonctionnalité de la voirie, la configuration projetée demeure, par endroits, de nature à générer des conflits d'usage susceptibles de porter atteinte à la sécurité des déplacements des modes doux; que cette situation ne peut être admise, compte tenu de la proximité immédiate d'un établissement scolaire accueillant des élèves en bas âge; que ces éléments traduisent un manque de cohérence globale du projet, tant du point de vue urbanistique que de celui de la mobilité;

Vu la notice des évaluations des incidences annexée à la présente demande, laquelle apparaît stéréotypée et lacunaire en ce qui concerne l'examen des questions relatives à la mobilité dans son ensemble et aux options d'aménagement prises par le présent projet;

Considérant, à cet égard, que l'étude de mobilité jointe au dossier, datée de septembre 2022, ne tient pas compte des évolutions récentes apportées au projet en matière de voirie ni de leurs incidences sur la gestion des flux, notamment piétons, ce qui en limite la pertinence, l'actualité et la portée; qu'il y a, dès lors, lieu d'examiner de manière spécifique et actualisée la gestion des flux piétons, au regard notamment des deux cheminements parallèles prévus par le projet, en évaluant leur lisibilité, leur attractivité respective, leur accessibilité ainsi que leur articulation avec les traversées environnantes;

Considérant que les besoins en matière de stationnement public doivent être précisément quantifiés sur la base d'une analyse objectivée de la demande actuelle et projetée; qu'il convient d'y apporter des solutions concrètes, fonctionnelles et sécurisées, tant en termes de localisation que d'aménagement et d'intégration dans l'espace public;

Considérant qu'en outre, les enjeux précités doivent s'inscrire dans une approche plus prospective et intégrée de la mobilité, cohérente avec les orientations envisagées à terme à l'échelle du quartier, notamment en matière de hiérarchisation des voiries, de promotion des modes actifs afin de garantir la durabilité et la qualité du cadre de vie;

Considérant qu'il y a lieu de noter que le projet a été soumis à l'avis de la Zone de secours du Brabant wallon, laquelle a émis un rapport favorable conditionnel sur la présente demande d'ouverture de voiries; que, toutefois, si les normes minimales d'accessibilité aux véhicules de secours sont rencontrées, cela ne signifie pas nécessairement que la voirie permet d'assurer une cohabitation fonctionnelle et sécurisée des différents modes de circulation;

Considérant que la configuration problématique des voiries découle du projet urbanistique dans son ensemble, et plus particulièrement de l'implantation des habitations telle qu'envisagée; que, du fait de la densification prévue et du plan d'aménagement global, certains lots présentent une contenance et une qualité urbanistique limitées, notamment en raison de leur proximité immédiate avec les espaces de stationnement publics projetés ou de la superficie réduite des espaces de cours et jardins; que cette situation projetée est susceptible de compromettre le confort de vie des futurs occupants ainsi que celui des riverains actuels, et de générer des problèmes de mobilité de toute nature à l'échelle du quartier;

Considérant que, comme précité, certaines sorties de parkings, notamment celles desservant la maison n° 9 ainsi que les habitations n° 20 et 21, présentent des conditions de manœuvre et de visibilité insuffisantes; qu'à l'endroit où la voirie devient « sans issue », la configuration des lieux et l'aménagement inopportun des abords, avec l'implantation d'une place de stationnement et d'un rack à vélos, créent un goulet d'étranglement susceptible de générer des conflits d'usage et des situations accidentogènes pour les usagers des modes doux, dans un contexte marqué par d'importants flux scolaires;

Considérant qu'à cet égard, la configuration de l'habitation n° 10 interpelle en ce qu'elle implique des manœuvres de stationnement en marche arrière directement à l'entrée de la future zone de « dépose-minute », générant des conflits d'usage et des nuisances potentielles; que, comme précité, au regard du plan d'implantation, la zone de stationnement de l'habitation n° 9 apparaît dysfonctionnelle en raison de l'espace utile insuffisant;

Considérant que le parking public prévu au sud du projet s'implante en zone d'habitat au Plan de secteur qui est le seul document à valeur réglementaire, et en zone « de parc et espace vert public » au Schéma de Développement Communal qui possède une valeur indicative dont le projet peut s'écarter sous réserve d'une motivation adaptée; qu'il n'y a pas lieu de remettre en cause l'aménagement d'une zone de stationnement publique aux abords d'une école pour répondre aux besoins de parcage des parents d'élèves;

Considérant, toutefois, en l'espèce, que de par sa conception, notamment en raison de l'absence d'un trottoir d'une largeur suffisante et continue sur l'ensemble du tracé, permettant la cohabitation sécurisée des piétons, des

cyclistes et des personnes à mobilité réduite, la zone de stationnement projetée est de nature à générer des problèmes de mobilité sur le site et de conduire à des situations accidentogènes;

Considérant que le nombre de places de parking publiques est limité à 3 emplacements eu égard aux caractéristiques de la voirie qui se développe sur une longueur limitée à 85,00 m et se termine "en impasse"; que si 10 places publiques supplémentaires sont prévues au sud du projet via un accès par l'avenue de la Garde Impériale ou l'avenue de la Grande Armée, il y a lieu de regretter que, dans la configuration proposée et leur localisation à l'arrière de la zone de "dépose-minute", elles apparaissent peu utilisables en pratique et potentiellement accidentogènes pour les élèves se rendant à l'école voisine; Considérant que les documents constitutifs du dossier de demande soumis à enquête publique comportent des incohérences quant à la question du sentier d'une largeur de 2,00 m, en ce que les formulaires de demande mentionnent explicitement une cession à l'école sur la base du projet précédent, tandis que le plan de délimitation fait état d'une cession à la Commune; que cette question a été évoquée et explicitée lors de la réunion de concertation du 20.01.2026; que, comme stipulé dans le rapport du 28.01.2026, le cheminement piéton est affiché comme devant être cédé à la Commune;

5. Non-respect des objectifs du décret du 06.02.2014 relatif à la voirie communale

Considérant que l'article 1er du décret du 06.02.2014 relatif à la voirie communale précise que *"le présent décret a pour but de préserver l'intégrité, la viabilité et l'accessibilité des voiries communales, ainsi que d'améliorer leur maillage", qu'il relève par ailleurs la "nécessité de renforcer le maillage des voiries communales pour rencontrer, notamment, les besoins de mobilité douce actuels et futurs";*

Considérant que l'article 9, § 1er, du même décret stipule quant à lui que la décision relative à la création de la voirie *"tend à assurer ou améliorer le maillage des voiries, à faciliter les cheminements des usagers faibles et à encourager l'utilisation des modes doux de communication.";*

Considérant que l'objectif affiché par les auteurs de projet est de créer une voirie de desserte résidentielle où chaque usager pourrait cohabiter, en proposant une voirie, d'abord, multimodale à l'endroit des nouvelles habitations, puis réservée aux usagers modes doux au niveau de la jonction vers l'avenue de la Garde Impériale et l'avenue de l'Empereur; que force et de constater, que, malgré les évolutions au projet par rapport à la demande précédente, la configuration des voiries telles qu'envisagées ne permet pas de rencontrer de manière satisfaisante les enjeux de maillage, de fluidité et de sécurisation des déplacements, tels que poursuivis par le décret voirie;

Considérant, comme précité, que la configuration de la voirie projetée n'est pas conforme au plan de destination arrêté par le S.O.L. n° 3Quarto - "La Semaillère"; que, si l'argument avancé par la demandeuse selon lequel la voirie en impasse permettrait de limiter le trafic de transit peut être entendu, il y a toutefois lieu de s'interroger, dans une perspective prospective et à long terme, sur l'opportunité de renoncer à une voirie traversante structurante; que les éléments contenus dans le dossier ne permettent pas d'apprécier objectivement les conséquences d'un tel arbitrage sur le maillage viaire et l'évolution future du quartier; qu'en tout état de cause, eu égard au caractère stéréotypé et peu innovant de la proposition urbanistique portée par le projet, il n'y a pas lieu de compromettre une opportunité d'intérêt collectif au profit d'une configuration principalement dictée par des considérations privées;

Considérant que la note justificative jointe au dossier présente un caractère lacunaire et imprécis en affirmant, de manière non étayée, que la priorité serait accordée aux usagers dit "faibles", alors qu'il ressort clairement des plans, que la configuration des voiries au sens large génère des conflits d'usage récurrents avec la circulation automobile;

Considérant, comme précité, que l'implantation projetée de la nouvelle voirie, en décalage par rapport à celle prévue au S.O.L. de la "Semaillère", vient créer une zone de conflit manifeste entre les différents types d'usagers de la rue Ernest Laurent au droit de l'entrée/sortie au site; que l'axe de la nouvelle voirie s'établit directement en vis-à-vis du débouché du prolongement de la place Saint-Sébastien aux abords de la grande surface existante; que cette configuration génère une situation de confrontation frontale entre deux flux automobiles, de

nature à créer des difficultés en matière de mobilité, de lisibilité des circulations et de hiérarchisation du réseau viaire;

Considérant que dans ce contexte, les cheminements réservés aux modes doux, strictement circonscrits au site, du projet ne s'inscrivent pas dans une logique de maillage structurant avec le quartier environnant, qu'ils ne sont ni correctement articulés avec les flux motorisés ni conçus dans une perspective de continuité et de sécurisation des parcours;

Considérant, en effet, qu'aucun dispositif spécifique, tel que des traversées sécurisées, des aménagements séparatifs ou un traitement qualitatif et protecteur des abords, n'est prévu afin d'assurer une liaison fonctionnelle et sécurisée vers les équipements structurants situés dans le périmètre élargi du site, notamment la grande surface existante en face du site et le complexe sportif voisin; qu'il en résulte un défaut d'intégration du projet dans son environnement urbain immédiat, contraire aux principes de mobilité durable et de sécurisation des usagers des modes doux;

Considérant, en outre, qu'il y a lieu de s'interroger sur la compatibilité de la largeur projetée de 8,00 m avec le concept même de voirie « partagée » invoqué par les auteurs de projet, en ce qu'elle excède le gabarit généralement admis pour ce type d'aménagement, sans qu'aucune justification fonctionnelle précise et circonstanciée ne soit apportée; qu'une telle emprise est susceptible d'altérer la lisibilité de l'espace public et d'en affaiblir la vocation de cohabitation équilibrée entre usagers;

Considérant, en effet, que cette largeur de 8,00 m génère une ambiguïté spatiale dans la lecture et l'appropriation de l'espace public, favorisant une répartition spontanée et déséquilibrée des usages, avec une bande carrossable dominante reléguant les modes doux à des espaces résiduels, en contradiction avec les principes de mixité fonctionnelle, de partage équitable de la voirie et d'apaisement de la circulation qui fondent l'aménagement d'une voirie partagée;

Considérant que cette configuration est de nature à favoriser des vitesses excessives, des stationnements sauvages inappropriés et, plus largement, de compromettre les conditions de sécurité, de confort et de convivialité de la voirie publique;

Considérant que l'implantation des habitations, prévoyant des espaces de stationnement extérieurs en zone de recul privative, ne peut justifier à elle seule un tel gabarit de la voirie projetée; qu'il n'y pas lieu de confondre les causes et les conséquences, que l'organisation interne des parcelles ne saurait dicter de manière disproportionnée les caractéristiques de l'espace public; que des alternatives, telles qu'un aménagement différencié du stationnement en site propre ou l'intégration d'un double garage au sein des constructions, pourraient être envisagées dans le cadre d'un réaménagement global et cohérent à l'échelle du projet; que, s'agissant d'un terrain libre de toute construction, l'aménagement résidentiel projeté devrait s'articuler de manière cohérente et proportionnée avec les aménagements de voirie qui lui sont liés;

Considérant qu'outre l'aménagement d'une voirie partagée, le projet prévoit la pérennisation et l'élargissement d'un sentier existant le long de la limite droite de la parcelle concernée; que, toutefois, la demande ne justifie pas en quoi ces deux cheminements piétons répondraient à des besoins distincts et complémentaires en termes d'usage, ni en quoi leur coexistence présenterait une plus-value fonctionnelle avérée; qu'en particulier, aucun élément circonstancié n'est apporté quant à la fréquentation attendue, à la hiérarchisation des flux, à la séparation nécessaire des usagers ou à d'éventuelles contraintes de sécurité qui justifieraient la création d'un cheminement parallèle;

Considérant que, du point de vue de l'aménagement du territoire et de la gestion rationnelle de l'espace public, il y a lieu de s'interroger sur la nécessité de maintenir ou de créer un sentier spécifique si, à quelques mètres de distance, la voirie principale apparaît, pour autant qu'elle fasse l'objet d'un aménagement qualitatif approprié, en mesure d'offrir des conditions de circulation suffisantes, lisibles et sécurisées aux usagers des modes doux;

Considérant qu'une telle duplication des infrastructures traduit un manque de cohérence dans la hiérarchisation des espaces publics et dans les choix d'aménagement à l'échelle du quartier, qu'elle tend à révéler une absence de

confiance dans l'efficacité des dispositifs proposés par les auteurs de projet; qu'elle engendre, par ailleurs, des charges supplémentaires significatives en matière de gestion, d'entretien et de responsabilité pour la Commune; Considérant que, tel qu'indiqué par les représentants de la demandeuse lors de la réunion de concertation du 20.01.2026, le cheminement secondaire est destiné à accueillir les cyclistes, mais que sa largeur limitée à 2,00 m apparaît insuffisante pour garantir une cohabitation fonctionnelle et sécurisée avec les piétons et les PMR;

Considérant que la demande demeure lacunaire quant aux équipements du cheminement secondaire, notamment en matière de traitement de revêtement pérenne, d'éclairage, de dispositifs de modération de la vitesse et de signalisation, alors que ces éléments sont déterminants pour l'évaluation de la sécurité, du confort et de la tranquillité des usagers;

Considérant que, dans l'ensemble, le projet présente des ruptures de maillage nuisibles à la continuité et à la lisibilité des cheminements, en particulier pour les usagers des modes doux; que la présence de potelets réduit ponctuellement la largeur utile de passage et compromet la circulation des personnes à mobilité réduite, en créant des zones de conflit manifestes entre les différents usagers de la voirie;

Considérant que l'objectif de continuité des cheminements, en particulier pour les modes doux, n'est pas rencontré, dès lors que le trottoir disparaît sur la partie "sud" du "dépose-minute", que les traversées piétonnes ne sont pas matérialisées et que les cyclistes et usagers de trottinettes sont contraints de circuler sur des espaces inadaptés;

Considérant que si la notice descriptive mentionne la création d'un trottoir le long de la rue Ernest Laurent pour sécuriser les déplacements aux abords du site, à l'entrée du lotissement, cet aménagement ne figure pas sur le plan technique de voiries; que cette incohérence entre les pièces du dossier entretient une ambiguïté quant aux intentions réelles du projet à cet égard;

Considérant, sur la base de ce qui précède, que ces multiples incohérences, ainsi que des options d'aménagement partielles, non assumées et insuffisamment justifiées, témoignent d'une absence de vision globale, le projet apparaissant comme le résultat de nombreuses adaptations successives effectuées au fil du temps pour répondre ponctuellement à des demandes divergentes, dans une logique de compromis, au détriment d'une proposition urbanistique globale et intégrée dans son contexte environnant;

Motivations complémentaires

Considérant qu'au vu de l'ensemble des éléments précités, le projet tel que soumis ne répond pas aux principes fondamentaux de sécurité, de lisibilité et de fonctionnalité de l'espace public, en particulier pour les usagers des modes doux, et qu'il est de nature à générer des conflits d'usage, des situations accidentogènes et une dégradation significative des conditions de mobilité à l'échelle du quartier;

Considérant que les choix d'aménagement proposés, tant en matière de gabarit, de hiérarchisation des voiries que de traitement des cheminements modes doux, ne s'inscrivent pas dans une vision urbanistique cohérente, structurée et respectueuse de l'utilisation parcimonieuse du sol et de la gestion efficiente des deniers publics, mais résultent d'ajustements successifs insuffisamment motivés et dépourvus de justification urbanistique globale;

Considérant, en outre, que dès lors que le plan d'implantation d'ensemble et la configuration des lots doivent être repensés dans le cadre d'une réflexion globale sur l'aménagement d'un nouveau projet permettant de valoriser le potentiel urbanistique du site, il n'y a pas lieu de figer à ce stade le tracé de la voirie, lequel constituerait une contrainte majeure pour l'élaboration d'un projet ultérieur plus ambitieux et limiterait les options urbanistiques envisageables;

Considérant que les incohérences relevées entre les différentes pièces du dossier, ainsi que les lacunes persistantes quant aux dispositifs concrets destinés à assurer la sécurité, la continuité et le confort des déplacements, ne permettent pas de considérer que les objectifs poursuivis par le décret relatif à la voirie communale sont rencontrés par le projet en l'état;

Considérant que le choix d'opter pour une configuration de voirie non conforme à celle prévue par le S.O.L. n° 3Quarto - "La Semaillière" ne saurait être justifié par

un projet urbanistique dont la qualité et l'intégration urbaine, paysagère et fonctionnelle apparaissent insuffisantes au regard du potentiel urbanistique significatif du site concerné, dans le respect d'une densité maîtrisée;
Considérant, sur base de ce qui précède, que le projet d'ouverture des voiries, à savoir l'aménagement d'une voirie de type "partagée" pour desservir le nouveau lotissement ainsi que la création d'un cheminement destiné aux usagers des modes doux, ne répond pas aux objectifs du Décret voirie;
Considérant qu'il y a lieu de statuer sur l'ouverture d'une voirie en veillant à sauvegarder les intérêts de la Commune ainsi que le prévoit l'article L1122-30 du Code de la démocratie locale et de la décentralisation (C.D.L.D.);
Sur proposition du Collège communal qui en a délibéré en séance du 09.02.2026;
A l'unanimité des membres présents;
DECIDE :
Article unique : de refuser l'ouverture d'une voirie de desserte de type "partagée" accessible depuis la rue Ernest Laurent ainsi que la création d'un cheminement supplémentaire destiné aux modes doux, relatives à demande citée en objet.

- 23 874.32 - URBANISME ET AMENAGEMENT DU TERRITOIRE - PERMIS D'URBANISME - DEMANDE N°2025/PU202/GH DE LA S.A. THOMAS & PIRON TENDANT A CONSTRUIRE 21 HABITATIONS ET UN IMMEUBLE DE 6 APPARTEMENTS, OUVRIR UNE VOIRIE DE DESSERTE DE TYPE "PARTAGEE" DEPUIS LA RUE ERNEST LAURENT, CREER UN CHEMINEMENT SUPPLEMENTAIRE LE LONG DE LA LIMITE DE PROPRIETE, AMENAGER UN PARKING PUBLIC, COMPRENANT UNE ZONE DE "DEPOSE-MINUTE", ACCESSIBLE DEPUIS L'AVENUE DE LA GARDE IMPERIALE ET L'AVENUE DE L'EMPEREUR, ET MODIFIER PARTIELLEMENT L'ALIGNEMENT PREVU AU S.O.L. N°3QUARTO - "LA SEMAILLIERE" SUR CERTAINES PARCELLES - DECRET VOIRIE DU 06.02.2014 - REFUS DE LA MODIFICATION PARTIELLE DE L'ALIGNEMENT - AVIS

Vu le décret du 06.02.2014 relatif à la voirie communale;

Vu le Code du Développement Territorial, ci-après le CoDT;

Vu le Livre Ier du Code wallon de l'Environnement en ses dispositions relatives à l'évaluation des incidences des projets sur l'environnement;

Rétroactes afférents à la présente demande

Vu les décisions du Conseil communal du 21.12.2020 refusant l'ouverture d'une voirie reliant la rue Ernest Laurent à l'avenue de la Garde Impériale et la modification partielle de l'alignement existant à l'endroit du projet pour la demande de permis d'urbanisme référencée n° 2019/PU103/GH introduite par la S.A THOMAS & PIRON visant à construire 4 immeubles, totalisant 51 appartements, et 3 maisons individuelles, ouvrir une voirie et modifier les alignements sur un bien situé rue Ernest Laurent (cadastré division 2, section A, n° 730P2 et division 4, section E, n° 593C, 593D, 593E, 593H, 608A, 651R12, 651S12);

Vu sa décision du 12.04.2021 refusant le permis d'urbanisme n° 2019/PU103/GH susmentionné;

Vu la demande de permis d'urbanisme référencée n° 2023/PU261/GH introduite par la S.A. THOMAS & PIRON HOME visant à construire 21 habitations unifamiliales, équipées chacune d'une pompe à chaleur, et un immeuble de 7 appartements, ouvrir une voirie de desserte de type "partagée" accessible depuis la rue Ernest Laurent et aménager un parking public, comprenant une zone de "dépose-minute", accessible depuis l'avenue de la Garde impériale et l'avenue de l'Empereur, et modifier partiellement l'alignement correspondant, sur les parcelles dont objet;

Vu les décisions du Conseil communal du 26.08.2024 refusant l'ouverture d'une voirie de desserte de type "partagée" accessible depuis la rue Ernest Laurent dans le cadre de la demande de permis d'urbanisme et la modification partielle de l'alignement existant à l'endroit du projet pour la demande de permis d'urbanisme n° 2023/PU161/GH susmentionnée;

Vu le courriel du 07.10.2024 de Madame MALFAIT Aurore, gestionnaire de projets - Prospection & Développement au sein de la S.A. THOMAS & PIRON HOME, sollicitant le retrait de la demande de permis d'urbanisme dont objet;

1. Procédure et recevabilité de la demande

Vu la demande de permis d'urbanisme référencée n° 2025/PU202/GH introduite par la S.A. THOMAS & PIRON HOME, ayant son siège à La Besace, 14 à 6852 Our-Paliseul, visant à construire 21 habitations unifamiliales et un immeuble de 6

appartements, ouvrir une voirie de desserte de type "partagée" depuis la rue Ernest Laurent, créer un cheminement public supplémentaire situé le long de la limite droite de propriété, aménager un parking public, comprenant une zone de "dépose-minute", accessible depuis l'avenue de la Garde impériale et l'avenue de l'Empereur, et modifier partiellement l'alignement prévu au S.O.L. n° 3Quarto - « La Semaillière » sur les parcelles cadastrées division 2, section A, n° 730P2 et division 4, section E, n° 593C, 593D, 593E, 608A, 651R12, 651S12;

Considérant que l'objet de la demande, tel que susmentionné, a été précisé par le service Urbanisme sur la base des informations contenues dans le dossier de demande de permis, de manière à reprendre explicitement les actes et travaux envisagés et identifier les enjeux du projet en termes d'aménagement du territoire et de mobilité; que le formulaire de demande annexe 4 reprend l'objet suivant : *"construction de 21 maisons unifamiliales et d'un immeuble multi-résidentiel de 6 appartements, ainsi que l'ouverture d'une voirie."*;

Vu le dossier de demande de permis d'urbanisme comprenant une demande d'ouverture de voiries et la notice d'évaluation des incidences sur l'environnement;

Considérant qu'à la vue des plans annexés, il apparaît que la demande porte également sur l'aménagement d'un cheminement piéton d'une largeur de 2,00 m accessible depuis la rue Ernest Laurent et situé, le long de la limite de propriété, à l'arrière de l'immeuble à appartements et des habitations n° 1 à 9, ainsi que sur l'aménagement d'un parking public comprenant une zone de "dépose-minute", accessible depuis l'avenue de la Garde Impériale et l'avenue de l'Empereur; qu'il y a lieu d'amender l'objet de la présente demande à cet égard; que ce parking à aménager s'implante, en partie, sur un terrain communal et, en partie, sur un terrain privé appartenant à la demandeuse, devant faire l'objet d'une emprise à céder, dans le cadre de la présente demande;

Considérant que la demande de permis d'urbanisme, comprenant un volet relatif à la création de voiries communales au sens du décret du 06.02.2014, a été déposée à l'Administration communale en date du 04.09.2025 contre récépissé en application de l'article D.IV.32 du CoDT;

Considérant que la demande a fait l'objet, en application de l'article D.IV.33 alinéa 1, 2° du CoDT, d'un relevé des pièces manquantes transmis le 25.09.2025;

Vu le dépôt de pièces complémentaires le 20.10.2025 contre récépissé en application de l'article D.IV.32 du CoDT;

Considérant que la demande complète a fait l'objet, en application de l'article D.IV.33 du CoDT, d'un accusé de réception portant la date du 12.11.2025;

Vu la suspension des délais du CoDT relatifs au permis d'urbanisme dans le cadre de la procédure d'ouvertures de voiries communales, conformément aux dispositions du décret du 06.02.2014;

Considérant que le projet prévoit l'ouverture de voiries communales; qu'en vertu du décret du 06.02.2014 relatif à la voirie communale, l'accord préalable du Conseil communal est requis; qu'en vertu de l'article 22 dudit décret, le Conseil communal se prononce simultanément par des décisions distinctes sur la demande d'ouverture de voiries et sur la modification partielle du plan d'alignement existant;

Considérant que le projet est situé en zone d'habitat au Plan de secteur de Nivelles adopté par arrêté royal du 01.12.1981 et qui n'a pas cessé de produire ses effets pour le bien précité;

Vu la situation du bien en zone de quartier urbain et, pour partie, en zone de parc et espace public au Schéma de Développement Communal (S.D.C.) entré en vigueur le 04.08.2012;

Vu la situation du bien dans le périmètre du Schéma d'Orientation Local (S.O.L.) n° 3Quarto - "La Semaillière" (anciennement Plan Particulier d'Aménagement / P.P.A.) approuvé implicitement le 29.04.1995 et qui n'a pas cessé de produire ses effets pour le bien précité;

Considérant que la voirie de type "partagée" projeté se situe, pour partie, en zone de "voirie publique" et, pour partie, en "zone de recul" prévues au plan de destination du S.O.L. susmentionné; que le sentier s'implante, quant à lui, en "zone à destination publique";

Considérant que la demande d'ouverture de voiries porte sur des parcelles appartenant à la demandeuse, ainsi que sur une partie de la parcelle cadastrée n° 651 S12 appartenant à la Commune;

Considérant que la largeur de la voirie de type "partagée" projetée, de 8,00 m, hors zone de stationnement public, est inférieure à celle prévue au S.O.L. qui s'établit à 12,00 m; que la voirie projetée ne s'intègre, toutefois, pas en son sein mais s'implante en "décalage" par rapport à celle-ci, en débordant sur une bande de 2,50 m environ sur la "zone de recul" prévue sur la droite, depuis la rue Ernest Laurent;

Considérant que le solde de l'emprise de voirie de 12,00 m prévue au S.O.L., soit une bande de 6,50 m environ, est affecté aux lots privés des habitations n° 10 et n° 13 à n° 19 à usage de jardins, de zone de recul et/ou de zone de parcage privés;

Considérant, sur base de ce qui précède, que les voiries communales à ouvrir ne s'intègrent pas au sein d'un plan général d'alignement, mais modifient celui prévu au S.O.L. n° 3Quarto - "La Semaillière" précité;

Considérant, à cet égard, que la voirie de type "partagée" s'implante avec une largeur inférieure à celle prévue par le S.O.L., et en décalage sur la droite depuis la rue Ernest Laurent, par rapport à celle-ci, comme précité;

Considérant, en outre, que la largeur de la voirie publique prévue dans le prolongement de l'avenue de la Garde Impériale est réduite par rapport à celle prévue au S.O.L. à l'endroit des habitations n° 10, n° 11 et n° 12 pour y implanter une zone de recul et de stationnement privé;

Considérant que l'emprise du cheminement piéton prévu à l'arrière de l'immeuble à appartement et des habitations n° 1 à n° 9 vient créer un nouvel alignement en modifiant celui prévu au S.O.L.;

Considérant qu'il y a lieu de noter que le plan de délimitation dressé par le géomètre-expert, Monsieur Bernard DEMEUR du bureau DE CEUSTER & ASSOCIES en date du 12.08.2025, et annexé à la présente demande, ne mentionne pas explicitement l'alignement existant modifié par le projet en cause, à savoir celui du S.O.L n° 3Quarto - "La Semaillière";

Considérant que la demande d'ouverture de voiries a été soumise à des mesures particulières de publicité; que l'enquête publique a eu lieu du 18.11.2025 au 19.12.2025 inclus;

Considérant que la demande comprend une notice d'évaluation des incidences sur l'environnement réalisée par l'auteur de projet, Monsieur BROWET Denis, de la S.R.L. AAVA Architectes dont les bureaux sont situés chaussée de Namur, 11 - boîte A à 1400 Nivelles;

Considérant que le formulaire de demande de permis vaut notice d'évaluation des incidences sur l'environnement et répond ainsi à l'obligation imposée par l'article R.52 du Code de l'Environnement;

Considérant qu'en ce qui concerne la complétude du dossier de demande de permis d'urbanisme, il y a lieu de souligner que la demande comprend l'ensemble des documents visés à l'article 11 du décret voirie, à savoir :

- un schéma général du réseau des voiries dans lequel s'inscrit la demande
- une justification de la demande eu égard aux compétences dévolues à la Commune en matière de propreté, de salubrité, de sûreté, de tranquillité, de convivialité et de commodité de passage dans les espaces publics
- un plan de délimitation constituant aussi le plan d'alignement;

Considérant que la demande comprend en outre :

- un plan technique de création de voirie
- le PV de mesurage et de bornage de la parcelle
- une étude de mobilité réalisée par le bureau "Up&Cie Ingénieurs Conseils" datée du 22.12.2022, laquelle s'attache à démontrer que le choix d'une nouvelle voirie en "impasse" plutôt que "traversante" entre la rue Ernest Laurent et l'avenue de la Garde impériale, telle que prévue au S.O.L n° 3Quarto - "La Semaillière", permet de réduire l'impact du projet en termes de mobilité et de charroi à l'échelle du quartier, en évitant le trafic de transit;

Considérant qu'en ce qui concerne la qualité des pièces annexées au présent dossier de demande, il convient de relever d'ores et déjà que plusieurs documents comportent des erreurs et incohérences résultant manifestement de la reproduction de pièces issues de demandes antérieures;

Considérant que le plan technique de voirie fait encore apparaître les trois habitations prévues dans le cadre du projet antérieur datant de 2019 sur la parcelle cadastrée E 593H, le long de la rue de la Garde Impériale; que ces habitations ne figurent toutefois pas sur le plan d'implantation joint à la présente demande de permis d'urbanisme et ne sont pas intégrées dans la programmation actuellement envisagée, ce qui relève une incohérence manifeste entre les documents du dossier;

Considérant que la note justificative, bien que complétée par rapport à la demande précédente reste trop généraliste et n'intègre pas suffisamment les spécificités du projet, en particulier en ce qui concerne les dispositifs d'aménagement du cheminement piéton parallèle à la voirie partagée projetée; qu'en outre, comme précédemment relevé, le titre "*Ouverture d'une nouvelle voirie communale depuis la rue Ernest Laurent jusqu'à l'avenue de la Garde Impériale*" laisse à penser, à tort, que la voirie projetée sera traversante;

2. Description du projet

Considérant que le projet d'ouverture de voirie de desserte depuis la rue Ernest Laurent, et d'aménagement d'un cheminement piéton spécifique supplémentaire, s'inscrit dans le cadre d'une demande de permis d'urbanisme groupé visant à construire 21 habitations unifamiliales et un immeuble de 6 appartements, ainsi qu'à aménager un parking public, comprenant une zone de "dépose-minute", accessible depuis l'avenue de la Garde impériale et l'avenue de l'Empereur;

- **Ouverture d'une voirie de desserte interne au lotissement accessible depuis la rue Ernest Laurent**

Considérant que cette nouvelle voirie se développe au centre du site sur un linéaire de 85,00 m environ pour desservir l'ensemble des 21 habitations unifamiliales envisagées; que l'immeuble à appartements est, quant à lui, accessible directement depuis la rue Ernest Laurent existante;

Considérant que la voirie projetée respecte le profil du terrain naturel qui présente une pente ascendante depuis la rue Ernest Laurent en direction de l'avenue de la Garde Impériale;

Considérant qu'un réseau d'égout de type séparatif sera posé dans l'assiette de la voirie projetée, qu'il est destiné à récolter, d'une part, les eaux usées des futures habitations et, d'autre part, les eaux pluviales s'écoulant sur la chaussée; que l'égout gravitaire posé se déversera dans l'égout communal rue Ernest Laurent via un système de tamponnement et de réduction du débit de fuite;

Considérant que la voirie projetée comprend une zone de retournement servant à tous les véhicules, en ce compris ceux de la Zone de secours; qu'elle se termine en "impasse" au niveau des habitations n° 9 et n° 10, avec l'installation de potelets amovibles pour empêcher le passage des véhicules motorisés vers l'avenue de la Garde Impériale et l'avenue de l'Empereur; que la demande précise que le passage des usagers modes doux reste, toutefois, possible à l'endroit pour poursuivre le maillage vers les rues précitées qui s'implantent légèrement en contrebas;

Considérant que la configuration de la voirie, partiellement sans-issue pour les automobilistes, n'est pas conforme au plan de destination du S.O.L n° 3Quarto - "La Semaillière" qui prévoit une voirie traversante d'une largeur de 12,00 m à l'endroit;

Considérant qu'il s'agit d'une voirie de type "partagée" prévoyant la circulation concomitante des usagers des modes doux et des automobiles, à double sens, ainsi que du stationnement public latéral ou longitudinal;

Considérant que conformément aux différents profils en travers repris dans le plan technique de voirie dressé par le bureau DE CEUSTER, la nouvelle voirie présente une largeur utile de 8,00 m en section courante depuis l'accès via la rue Ernest Laurent; que sa largeur maximale s'établit à 14,52 m au niveau de la zone de retournement située devant les habitations n° 6 et n° 7;

Considérant que ladite voirie présente toutefois un rétrécissement à 5,50 m au droit des habitations n° 8 et n° 9, en raison de la présence d'une place de

stationnement public longitudinale et d'un rack à vélos fixé au sol; que, par conséquent, ces deux habitations disposent d'une zone de recul insuffisante au regard des recommandations usuelles en la matière, lesquelles prévoient un recul de 6,60 m minimum afin de permettre des manœuvres d'entrée et de sortie aisées et sécurisées;

Considérant que cette configuration engendre un effet de "goulet d'étranglement" à proximité immédiate de la mise en impasse de la voirie, au droit du prolongement du cheminement piéton, générant dès lors un risque accru de conflits d'usages; qu'elle ne garantit, dès lors, ni des conditions satisfaisantes de sécurité, ni de fonctionnalité, ni de lisibilité des cheminements dédiés aux modes doux;

Considérant qu'un filet d'eau, implanté de manière continue tout au long de la voirie, permet de matérialiser l'axe du cheminement automobile en suggérant la délimitation des 2 bandes de circulation prévues à cet effet; que l'intégralité de la voirie est parée de pavés béton de tonalité grise; que les emplacements de parking sont simplement matérialisés au sol par un revêtement de teinte légèrement plus foncée;

Considérant que le projet prévoit 3 emplacements publics de parking en voirie dont une est destinée aux PMR;

- **Aménagement d'un cheminement piéton d'une largeur de 2,00 m, également accessible depuis la rue Ernest Laurent**

Considérant, en outre, que le projet prévoit l'élargissement du sentier existant longeant la limite latérale droite du site, lequel offre un accès supplémentaire à l'école publique voisine « Les Oisillons » depuis la rue Ernest Laurent;

Considérant que, bien que ce chemin ne soit pas repris à l'Atlas des voiries vicinales de 1841 et ne dispose, dès lors, d'aucune valeur légale, il figure au plan de destination du S.O.L. et constitue, à l'heure actuelle déjà, un accès effectivement utilisé par les élèves ainsi que par de nombreux promeneurs à l'échelle du quartier;

Considérant que ledit cheminement, constitué en dolomie, présente une largeur constante de 2,00 m, laquelle peut paraître insuffisante pour accueillir concomitamment la circulation des piétons et des cyclistes; qu'en outre, la demande est muette en ce qui concerne les spécificités d'aménagement en matière de végétation ou d'éclairage;

- **Aménagement d'un parking public, comprenant une zone de "dépose-minute", accessible depuis l'avenue de la Garde impériale et l'avenue de l'Empereur**

Considérant que, comme précité, le projet prévoit, par ailleurs, l'aménagement d'un parking public accessible, pour les véhicules, par le sud du site, depuis l'avenue de la Garde impériale et la rue de l'Empereur; que cet espace de stationnement propose une zone de "dépose-minute" à destination des parents d'élèves ainsi qu'une poche de parking supplémentaire de 10 emplacements dont 1 PMR; que l'emplacement et la configuration de cette place apparaît inopportune en n'offrant pas un recul suffisant par rapport à la limite de propriété; Considérant que le parking vise à conserver un accès pour les circulations des modes doux vers l'école, à l'ouest, ou pour rejoindre la nouvelle voirie, par le nord; que cet accès est, toutefois, limité eu égard au caractère discontinu du trottoir aménagé ainsi qu'à la largeur insuffisante du passage laissé libre par les bollards qui est réduite à +/- 1,00 m par endroits;

- **Modification de l'alignement prévu au S.O.L n° 3Quarto - "La Semaillière"**

Considérant que comme précisé ci-dessus, le projet implique une modification de l'alignement prévu au S.O.L. consistant à réduire la largeur utile de la voirie et à déplacer son tracé sur la droite du terrain, de manière à augmenter l'espace utile de la zone de recul privative de la rangée d'habitation n° 10 et n° 13 à n° 19;

Considérant, toutefois, que ce décalage implique un déplacement de l'axe de la nouvelle voirie dont le point d'entrée et de sortie vient s'implanter directement en vis-à-vis de la sortie du prolongement de la place Saint-Sébastien, créant, ainsi un point sensible en matière de mobilité, comme développé ci-après;

Considérant qu'en ce qui concerne l'avenue de la Garde Impériale, l'alignement du côté du projet est réalisé à l'endroit de la limite cadastrale de propriété au niveau des habitations n° 10, n°11 et n° 12 projetées; que l'alignement prévu au S.O.L. est ainsi déplacé vers le sud, sur une profondeur variable d'environ 5,00 m,

afin de créer une zone d'avant-cour privée où seront aménagés l'accès aux habitations et les zones de stationnements privatives; que cette modification apparait justifiée et pertinente à cet égard;
Considérant que le cheminement piéton d'une largeur de 2,00 m est repris comme "zone à destination publique" au plan de destination du S.O.L. et non en zone de "voirie publique", de sorte que son emprise constitue une modification de l'alignement existant;

3. Avis rendus dans le cadre de l'instruction de la demande

Considérant que les services ou commissions visés ci-après ont été consultés pour les motifs suivants :

- la Zone de Secours du Brabant wallon, pour les mesures de sécurité et de protection contre les risques d'incendie et d'explosion à imposer
- le S.P.W. - ARNE - Direction des Risques industriels, géologiques et miniers (DRIGM), pour répondre aux questionnements des riverains quant aux risques d'affaissement suite à la situation rencontrée il y a quelques années en la matière sur la parcelle voisine, au niveau du bâtiment des maternelles de l'école adjacent au projet
- la S.C.R.L. in BW pour vérifier la conformité du projet au Code de l'Eau
- la S.C.R.L. ORES et la S.A. PROXIMUS, pour fixer les frais d'équipements et préciser les éventuelles impositions des impétrants;
- la Commission communale (C.C.A.T.M.), en application de l'article D.IV.35 § 3 du CoDT, pour solliciter un avis jugé utile mais non obligatoire pour tout nouveau projet pouvant avoir un impact sur l'aménagement du territoire au sens large du terme;

Vu les avis favorables conditionnels émis par la Zone de secours du Brabant wallon le 27.11.2025 pour, d'une part, l'immeuble de 6 appartements (rapport référencé n° BA2020C608A1/003/2OQT/RP) et, d'autre part, pour l'ouverture de voirie et les 21 habitations unifamiliales (rapport référencé n° BA2020-1945/002/2OQT/RP);

Vu l'avis favorable du 20.11.2025 de la S.C.R.L in BW - Service Assainissement et Investissements, libellé comme suit :

" [...]

Vous trouverez ci-dessous notre avis :

- **favorable** concernant la gestion des eaux usées ;
- **favorable** concernant la gestion des eaux pluviales.

Description succincte du projet

En résumé le projet prévoit la construction de 21 habitations unifamiliales, un immeuble comprenant 6 appartements, ouvrir une voirie de type "partagée" et aménager un parking public.

Selon le PASH :

- Les parcelles se situent en zone d'assainissement collectif.
- La station d'épuration de la Vallée du Hain (L'Orchis) est en service.
- Le collecteur est existant.
- Le réseau d'égouttage existe dans la rue Ernest Laurent.

Du point de vue des eaux usées

Nous notons que les eaux usées seront raccordées en direct à l'égout (sans traitement préalable) soit vers le réseau existant rue Ernest Laurent, soit dans le réseau de l'avenue de la Garde Impériale.

Du point de vue des eaux pluviales

Nous notons que celles-ci seront récupérées par une citerne à eau de pluie (1/habitation-immeuble) d'une capacité de 7.500 litres. Le trop-plein des habitations 1 à 16, 20 et 21 sera dirigé vers un bassin d'infiltration/puits perdants conformément au rapport RAISô.

En ce qui concerne les habitations 17, 18, 19 ainsi que l'immeuble à appartements, le trop-plein des citernes tampons sera dirigé vers le réseau d'égouttage étant donné que les distances entre les limites et les reculs par rapport au bâti ne permettent pas la pose de puits d'infiltration. Nous avons pris connaissance du rapport de perméabilité rédigé par le bureau d'études RAISô. En conséquence de quoi, la commune peut autoriser le rejet des trop-pleins à l'égout de ces 4 derniers biens.

[...].";

Considérant que l'avis de la S.R.L. ORES et de la S.R.L. PROXIMUS, sollicité en date du 12.11.2025 n'a pas été remis dans le délai de 30 jours prévu par le CoDT; que la procédure peut, dès lors, être poursuivie conformément aux dispositions de l'article D.IV.37 du CoDT;

Vu l'avis favorable conditionnel émis à l'unanimité par la C.C.A.T.M. en séance du 20.11.2025, libellé comme suit :

" [...]

Le projet concerne l'urbanisation du terrain situé rue Ernest Laurent. Il prévoit la construction de 21 habitations mitoyennes ou semi-mitoyennes, ainsi que d'un immeuble de 6 appartements, dont la volumétrie a été réduite par rapport aux versions précédentes (passage de 7 à 6 logements), permettant un gabarit de type R+2 avec toiture plate, plus cohérent avec le bâti environnant. Le projet comprend également l'ouverture d'une voirie de desserte de type « partagée », en cul-de-sac pour les véhicules, ainsi que l'aménagement d'un parking public de 10 places et d'une zone de dépose-minute. Ces équipements sont accessibles via l'avenue de la Garde Impériale.

Un sentier piéton sécurisé de 2 m de large, longeant les fonds de jardins, est maintenu afin de relier la rue Ernest Laurent à l'école. La voirie partagée bénéficie d'un gabarit de 8 m et est ponctuée de plantations destinées à réduire la vitesse. Les adaptations opérées depuis les demandes précédentes concernent notamment l'élargissement de la voirie, l'amélioration de l'accessibilité vers l'école et la suppression d'un emplacement de stationnement qui empiétait sur la voirie.

Les membres soulignent les améliorations apportées mais débattent principalement de la mobilité aux abords de l'école. Ils identifient un risque d'engorgement lié au positionnement du "kiss-and-ride" et recommandent d'améliorer la lisibilité de la voirie partagée par un traitement différencié du revêtement. L'étude de mobilité est jugée sous-estimée quant au nombre réel d'élèves fréquentant l'école, ce qui pourrait affecter la pertinence des aménagements proposés. La question du stationnement est également évoquée, en raison du risque de saturation lors des heures d'affluence.

L'avis de la CCATM est favorable à l'unanimité, sous réserve d'améliorer la voirie partagée et de reconsidérer la localisation du "kiss-and-ride" afin d'assurer un fonctionnement plus sécurisant et plus fluide.

[...].";

4. Réclamations introduites dans le cadre de l'enquête publique

Considérant qu'une enquête publique devait être réalisée conformément à l'article R.IV.40-1, 7°, du CoDT et selon les dispositions du décret du 06.02.2014 relatif à la voirie communale ainsi qu'une annonce de projet conformément à l'article D.IV.40 du CoDT en ce qui concerne les écarts au Schéma d'Orientation Local (S.O.L.) n° 3Quarto - "La Semaillière" susmentionné et à l'article R.IV.40-2, § 1, 2° du CoDT relatif à la profondeur de bâtisse;

Considérant que si la demande nécessite une enquête publique et une annonce de projet simultanées, elle est soumise uniquement à enquête publique, et ce, conformément à l'article D.VIII.3 du CoDT;

Considérant que l'enquête publique a eu lieu du 19.11.2025 au 18.12.2025 inclus;

Considérant que cette enquête publique a donné lieu à 145 réclamations écrites dont 1 pétition en ligne regroupant 699 signatures;

Considérant que le nombre de réclamations étant supérieur à 25, une réunion de concertation s'est déroulée en date du 20.01.2026 et a donné lieu à un rapport signé et daté du 28.01.2026, lequel est annexé à la présente délibération;

Considérant que les remarques et réclamations formulées peuvent être résumées comme suit :

Aspects relatifs à l'ouverture d'une voirie desserte de type "partagée" depuis la rue Ernest Laurent, la création d'un cheminement public supplémentaire situé le long de la limite de propriété et à l'aménagement d'un parking public, comprenant une zone de "dépose-minute", accessible depuis l'avenue de la Garde impériale et l'avenue de l'Empereur, ainsi que la modification partielle de l'alignement

- 1. les dimensions insuffisantes et la configuration de la voirie partagée ne permettent pas d'assurer la circulation fluide et sécurisée des usagers dit « faibles » (personnes à mobilité réduite, enfants se rendant à l'école) et

risquent d'aggraver les problèmes de mobilité déjà rencontrés à l'échelle du quartier :

- la largeur de la voirie est inférieure à celle prévue au P.P.A. (8,00 m au lieu de 12,00 m) et la justification avancée par le promoteur est jugée lacunaire par les riverains qui considèrent que le gabarit réduit vise uniquement à maximiser la superficie des lots à vendre, au détriment de la qualité et de la sécurité de l'espace public
- de manière générale, le choix d'une voirie de type « partagée » / « zone de rencontre » apparaît inadapté dans le contexte d'un quartier résidentiel comprenant un établissement scolaire. / L'absence de trottoirs continus contraint, en effet, les piétons, et en particulier les enfants, à cohabiter avec les cyclistes et les véhicules motorisés au sein d'un espace restreint, ce qui est susceptible de générer des situations de conflit d'usage et d'accroître les risques en matière de sécurité, notamment aux heures d'entrée et de sortie de l'école
- une situation particulièrement accidentogène pour les usagers des modes doux et les personnes à mobilité réduite (PMR) est créée au droit du passage entre la voirie dite « partagée » et la continuité des cheminements modes doux vers le parking public. Cette situation résulte du rétrécissement de la voirie combiné à l'implantation inopportune d'une place de stationnement publique et d'un abri à vélos, lesquels rendent en outre impossible la manœuvre d'entrée et sortie des véhicules desservant l'habitation n° 9
- la largeur de 8,00 m est réduite à 6,00 m par endroits par la présence de bacs ce qui rend les manœuvres d'accès aux parkings privatifs difficiles et renforce le caractère accidentogène de la voirie « partagée »
- les passages pour piétons sont mal positionnés ou inexistants, notamment aux points de traversée indispensables entre parkings, zone de « dépose-minute » et accès à l'école
- le tracé sinueux de la voirie projetée aggrave le risque de conflits d'usage et d'accidents
- le décalage de la voirie projetée par rapport à la place Saint-Sébastien est jugé problématique en termes de lisibilité et de sécurité;
- 2. la nouvelle voirie ne respecte pas les normes des services de secours en matière d'accessibilité :
 - les prescriptions relatives aux aires de retournement ne sont pas respectées (absence d'une aire conforme de 11,00 m de diamètre, 20,00 m de côté ou de type « Y/T » inscrit dans un cercle de 22,00 m)
 - après l'aire de retournement, la voirie est réduite à 5,40 m, alors que les services de secours exigent 8,00 m pour les manœuvres
 - l'accessibilité effective des véhicules de secours n'est pas garantie, notamment en raison de la présence de potelets dont le caractère fixe ou amovible n'est pas précisé;
- 3. le parking public, comprenant une zone de « dépose-minute », est considéré comme dysfonctionnel et générateur de risques en matière de sécurité routière, en raison de sa localisation en impasse et de sa conception inadaptée. Cette configuration est susceptible d'entraîner une saturation rapide de l'aire de stationnement, des embouteillages aux heures de pointe, ainsi que des conflits d'usage avec les cheminements piétons. Elle présente, en outre, un risque de blocage des accès aux garages des habitations situées à proximité :
 - le parking public de 10 places empiète sur une zone de parc existante qui accueille divers équipements récréatifs. En particulier, la promiscuité avec le terrain de pétanque peut endommager les véhicules y stationnant
 - les trottoirs projet possèdent des largeurs insuffisantes (1,10 à 1,20 m), inférieures au minimum requis de 1,50 m libre de tout obstacle

- la présence de potelets réduit ponctuellement la largeur utile à environ 40 cm, rendant le passage impossible pour les PMR, poussettes et vélos
- au niveau de la zone « dépose-minute », le trottoir disparaît par endroits, obligeant les piétons à circuler sur la chaussée
- les pentes projetées (jusqu'à 7 %) sur les trottoirs, le « dépose-minute » et l'accès au parking sont jugées incompatibles avec les normes d'accessibilité PMR
- la place PMR, située en fond de parking sur une voirie en pente, est jugée dangereuse et mal localisée, en obligeant les usagers à circuler sur la voirie;
- 4. de manière générale, le nombre de places de parking publiques est insuffisant au regard de la programmation et du nombre total de logements projetés :
 - le nombre de places de stationnement public dans la voirie est très faible (trois places uniquement)
 - le total de 13 places publiques pour 27 logements correspond à un ratio de 0,48, inférieur au minimum communal de 0,5 place par logement
 - la majorité des places publiques est située en haut du site, peu accessible pour les logements, plus nombreux, situés en partie basse, côté rue Ernest Laurent;
- 5. des interrogations subsistent, tant de la part des riverains que des représentants de l'établissement « Les Oisillons », quant au statut juridique du sentier inscrit au P.P.A., ainsi qu'aux conséquences juridiques et fonctionnelles d'une éventuelle cession à l'école, telle qu'évoquée dans les formulaires accompagnant la demande de permis d'urbanisme :
 - le projet prévoit que le sentier devienne privé et propriété de l'école, sans garantie claire quant à son accessibilité publique, à son entretien et sa responsabilité juridique
 - les représentants de l'établissement scolaire (Fédération Wallonie-Bruxelles) indiquent ne pas pouvoir accepter la rétrocession du sentier en l'état, celle-ci étant subordonnée à la réalisation préalable d'un aménagement complet à charge du promoteur, comprenant notamment la mise en place d'un revêtement durable, d'un système de drainage adapté, d'un éclairage suffisant ainsi que de clôtures continues garantissant la sécurité et la fonctionnalité de l'accès
 - la largeur utile de 2,00 m est menacée par des empiétements végétaux existants et futurs
 - le sentier inscrit au P.P.A. constitue un itinéraire piéton et cyclable sécurisé, hors trafic, essentiel pour le quartier et pour l'école. Sa suppression ou sa privatisation est, dès lors, jugée inacceptable par les riverains;

Aspects urbanistiques, architecturaux et paysagers relatifs au projet immobilier visant à construire 21 habitations unifamiliales et un immeuble de 6 appartements

- 6. le projet propose une densité de 30 logements par hectare, qui est donc 2 fois supérieure aux préconisations du Schéma de Développement Communal en « zone de quartier urbain » (de 10 à 15 logements/ha). Une telle surdensification est susceptible d'engendrer des nuisances significatives et une dégradation de la qualité de vie du voisinage, notamment en termes de charroi inadapté, d'insécurité, de nuisances sonores et de pollution :
 - la réduction du programme de 28 à 27 logements, résultant de la suppression d'un seul logement au sein de l'immeuble à appartements par rapport à la version précédente du projet, est considérée comme purement marginale et sans incidence réelle sur la densité globale du projet
 - le projet nécessite 11 dérogations aux prescriptions urbanistiques et architecturales du P.P.A., notamment en matière de gabarit, de volumétrie et d'implantation. Ces dérogations sont perçues par les

riverains comme poursuivant essentiellement l'objectif d'augmenter le nombre de logements, au détriment du respect du cadre bâti existant

- l'exclusion de la parcelle 593H est considérée comme une manipulation de la densité globale et une opération de « saucissonnage », visant à introduire ultérieurement un second projet d'ampleur sur ce terrain, en se fondant sur la densité prévue dans la présente demande
- La référence au permis délivré en 1997, autorisant un nombre plus important de logements sur le terrain concerné, est jugée inopportune en raison des vices de procédure soulevés à l'époque et ne saurait être invoquée pour justifier le projet actuel;
- 7. dans l'ensemble, la proposition architecturale apparaît peu qualitative et non intégrée au contexte urbanistique environnant :
 - l'immeuble à appartements projeté ne s'intègre pas de manière harmonieuse dans le profil général de la rue Ernest Laurent, caractérisé majoritairement par des habitations unifamiliales. Le gabarit proposé, manifestement disproportionné au regard des prescriptions du P.P.A. et des orientations du Schéma de Développement Communal, est susceptible d'engendrer des nuisances significatives pour le voisinage et les parcelles contiguës appartenant au projet, notamment en termes de perte d'ensoleillement et d'atteinte à l'intimité, eu égard à la hauteur du bâtiment et à l'implantation des terrasses prévues en partie arrière
 - ces nuisances potentielles sont accentuées par l'implantation de l'immeuble qui ne respecte ni le recul prescrit par le P.P.A., ni les obligations relatives à la zone à végétaliser en bordure de voirie. Cette dernière est en effet entièrement minéralisée afin d'accueillir le stationnement privatif le long de la rue Ernest Laurent
 - compte tenu de la densité trop élevée et de l'espace disponible, l'immeuble à appartements ne dispose pas de places de stationnement pour les visiteurs. En outre, la place PMR prévue est inadaptée en bloquant l'accès à l'immeuble aux usagers concernés
 - l'implantation de plusieurs habitations apparaît inadaptée en portant atteinte à la qualité résidentielle et à la cohérence urbanistique de l'ensemble du projet :
 - au niveau de l'avenue de la Garde Impériale, les lots n° 9-10-11-12 ne respectent pas les alignements imposés par le P.P.A. et sont orientés vers un parking
 - côté rue Ernest Laurent, les lots n° 17-18-19 présentent une orientation peu favorable en termes d'ensoleillement et disposent de jardins de superficie limitée ou inexistante
 - les reculs entre constructions sont insuffisants, créant des vis-à-vis directs ou des vues plongeantes sur les parcelles adjacentes
 - plusieurs habitations, à savoir les lots n° 1-3-5-7 et 9, présentent des hauteurs sous corniche non conformes au P.P.A avec des écarts jusqu'à 3,73 m, sans demande ou justification de dérogation à cet égard
 - le choix des matériaux et des tonalités (teintes sombres, béton, crépi, ardoises noires) sont contestés dans un quartier majoritairement en briques et tuiles rouges;
- 8. les parkings privés de l'immeuble à appartements situés à front de la rue Ernest Laurent ne seront pas accessibles à plusieurs reprises au cours de la journée lors des livraisons du supermarché situé en face, ce qui risque de créer des nuisances et des situations accidentogènes;
- 9. les parking privés des habitations n° 20 et 21, implantés en lieu et place du talus actuel, se situent en contrebas du sommet de la rue Ernest Laurent, laquelle présente une surélévation en direction du stade. Cette configuration réduit considérablement la visibilité pour les véhicules sortant de ces emplacements et augmente le risque

d'accident, compte tenu de la circulation importante générée par le complexe sportif;

Incidences environnementales liées au projet

- 10. les réclamants estiment que la gestion des eaux pluviales est lacunaire et susceptible d'accentuer le risque de ruissellement et d'inondation à l'échelle du quartier :
 - le relèvement du niveau du sol de certaines habitations (lots n° 1, 2, 3) favorise le ruissellement vers les parcelles voisines
 - l'emprise au sol excessive des futures constructions et l'implantation de l'immeuble réduisent la capacité d'infiltration naturelle du site et compromettent la fonction du bas de terrain comme zone tampon et de stockage naturel lors des fortes précipitations
 - les essais d'infiltration transmis sont considérés comme insuffisants et obsolètes. Des ouvrages (puits perdus/bacs) sont prévus sur des emplacements non testés ou ayant montré des vitesses d'infiltration insuffisantes lors des sondages;
- 11. le remplacement de l'espace vert actuel par des constructions équipées de pompes à chaleur et de panneaux photovoltaïques va créer un îlot de chaleur, inversant l'effet rafraîchissant naturel de la plaine existante;
- 12. l'ajout massif de panneaux photovoltaïques sur un réseau local déjà instable fait craindre des décrochages fréquents, pouvant rendre les installations inutilisables une grande partie de la journée;
- 13. la durée du chantier et l'ampleur des travaux généreront des nuisances directes et multiples pour les riverains et les usagers du quartier :
 - la pollution sonore et olfactive en raison du bruit des engins et des camions lourds, des vibrations et des odeurs de diesel ou de produits chimiques
 - les poussières fines générées par les travaux se disperseront dans l'air, ce qui pourrait affecter la qualité de l'air et réduire le rendement des panneaux solaires existants des voisins
 - le passage incessant de camions lourds, pour le terrassement et les livraisons, risque de provoquer des vibrations structurelles susceptibles d'endommager les fondations, de causer des fissures ou de désajuster les portes des habitations existantes
 - les engins de chantier constitueront un danger permanent pour les piétons, cyclistes et enfants, en particulier ceux se rendant à l'école. La Fédération Wallonie-Bruxelles souligne d'ailleurs la nécessité de prendre des mesures pour garantir la sécurité et la praticabilité des accès scolaires durant toute la durée des travaux
 - la mobilité sera fortement entravée, avec des embouteillages et blocages fréquents aux heures de pointe liés aux manœuvres des camions
 - des erreurs de chantier pourraient également provoquer des interruptions temporaires ou durables des réseaux d'eau, d'électricité, de gaz ou d'internet pour l'ensemble du quartier;

Remarques diverses et propositions des riverains

- 14. les lacunes et incohérences relevées dans les documents constitutifs du dossier de demande compromettent la compréhension précise, cohérente et univoque du projet ainsi que l'appréciation de ses incidences, en particulier au regard des exigences spécifiques liées à l'environnement scolaire :
 - plusieurs pièces du dossier graphique se contredisent, rendant l'évaluation du projet difficile (mesures des voiries divergentes selon les plans, éléments graphiques non identifiés, visuels 3D non conformes aux plans et d'une qualité insuffisante pour apprécier la composition architecturale et urbanistique retenue)
 - erreurs administratives et « copier-coller » issus des demandes de permis précédentes
 - utilisation de données obsolètes ou non représentatives :

- les essais de sol et d'infiltration ont été réalisés en 2013, ce qui ne garantit pas la faisabilité actuelle des dispositifs envisagés
- l'étude de mobilité fournie, datant de septembre 2022, ne prend pas en compte certaines modifications récentes du projet ni les réalités actuelles du trafic liées à l'école;
- 15. la Fédération Wallonie-Bruxelles sollicite, dès lors, une révision approfondie, complète et cohérente de l'ensemble des plans et documents constitutifs du dossier, la mise en place d'une concertation formalisée et préalable avec ses services compétents, en particulier la Direction régionale du Brabant wallon des Bâtiments et Infrastructures scolaires, ainsi que la prise en compte effective des contraintes spécifiques liées à la sécurité, à l'accessibilité et au bon fonctionnement d'un site scolaire;
- 16. de manière générale, les riverains demandent une refonte complète du projet, dans le respect des règlements urbanistiques en vigueur, afin de préserver la sécurité et la qualité de vie dans le quartier. Les principales attentes formulées sont les suivantes :
 - réduire la densité à un maximum de 15 logements par hectare
 - respecter les hauteurs et les reculs prévus par le P.P.A.
 - proposer une architecture adaptée au contexte local, en tenant compte de la topographie du site pour limiter les volumes des bâtiments
 - préserver la verdure au sein du site, notamment par le maintien d'un espace vert public, tel qu'un square ou un mini parc
 - aménager un nombre adéquat de places de parking public, avec un minimum de dix places accessibles de chaque côté du projet
 - aménager des trottoirs sur toutes les nouvelles voiries afin d'assurer une mobilité douce sécurisée
 - réaménager l'espace « dépose-minute » scolaire (« kiss & ride ») pour éviter les conflits de circulation et garantir la sécurité des usagers faibles;
- 17. certains riverains craignent une détérioration de la qualité de vie dans le quartier, et plus globalement à l'échelle de la Commune en raison de la multiplication récente des projets immobiliers, car dans le même temps, les services publics et les infrastructures connexes (crèches, écoles, espaces verts) ne se développent pas dans les mêmes proportions;

Vu le procès-verbal de clôture d'enquête publique établi le 23.12.2025 et transmis à la demandeuse, les auteurs de projets et aux réclamants par voie électronique le 29.12.2025;

Vu la réunion de concertation organisée le 20.01.2026 conformément aux dispositions de l'article 25 du décret du 06.02.2014 relatif à la voirie communale et le rapport de la séance établi le 28.01.2026, lequel a été transmis à la demandeuse, les auteurs de projets et aux réclamants par voie électronique le 30.01.2026;

Considérant que l'Autorité communale est tenue de prendre connaissance de l'ensemble des réclamations et d'y répondre;

Considérant qu'il n'appartient pas au Conseil communal de se prononcer, dans le cadre de l'exercice de sa compétence en matière d'ouverture de voiries, sur des questions relatives à l'aménagement concret de la voirie ou sur les impacts allégués du projet relevant de la demande de permis d'urbanisme ou de permis unique (C.E., n°258.345 du 04.01.2024); qu'il ne lui appartient pas non plus de se prononcer sur des questions relatives à la congestion du trafic ou aux nuisances créées par la nouvelle voirie (C.E., n° n°258.367 du 09.01.2024);

Considérant que sur le plan environnemental, la demande de permis d'urbanisme est accompagnée d'une notice d'évaluation des incidences sur l'environnement; qu'il s'agit d'un document devant permettre à l'autorité d'évaluer en toute connaissance de cause les incidences sur l'environnement du projet soumis à autorisation;

Considérant que les décisions portant sur la création ou la modification d'une voirie communale sont incluses dans la liste des actes soumis à évaluation des incidences en vertu de l'article R.52 du Code de l'environnement;

Considérant que le contenu de la notice est fixé à l'article D.66 du Code de l'environnement; qu'il doit notamment s'y trouver une description des éléments de l'environnement susceptibles d'être affectés de manière notable par le projet ainsi qu'une description de tous les effets notables, dans la mesure des informations disponibles sur ces effets, que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement résultant de l'utilisation des ressources naturelles, en particulier le sol, les terres, l'eau et la biodiversité;

Considérant que la décision de création, de modification ou de suppression d'une voirie doit être analysée, comme une décision principale au regard de la jurisprudence européenne (Cour de justice de l'Union européenne, 07.01.2004, Wells, C-201/02, motifs 51 et 52);

Considérant que la jurisprudence du Conseil d'État expose que « seules les incidences essentielles du projet sur l'environnement doivent être analysées par les autorités à ce stade, les autres incidences du projet sur l'environnement devant être appréciées par l'autorité chargée de statuer sur les demandes de permis d'urbanisme consécutives » (C.E., n°259.111 du 12.03.2024); qu'elle ajoute qu'« il doit ressortir à suffisance de l'acte [administratif] (...) que [l']autorité a tenu compte des incidences essentielles du projet sur l'environnement et le voisinage au regard des informations portées à sa connaissance à cet égard » (C.E., n°259.111 du 12.03.2024);

Considérant qu'il convient, au regard de ce qui précède, d'analyser les divers points d'attention soulevés par les réclamations ainsi que dans la notice d'évaluation des incidences à propos de l'environnement et du voisinage;

Considérant, en l'espèce, que le projet s'implante en zone d'habitat au Plan de secteur; que cette zone est destinée à être urbanisée en conformité avec les outils planologiques actuels, à savoir le S.O.L. n° 3Quarto - "La Semaillière" adopté en 1995 et le Schéma de Développement communal adopté en 2012;

Considérant que les parcelles concernées se présentent actuellement comme un terrain à bâtir libre de toute construction; qu'en raison de sa localisation centrale à l'échelle du quartier, le site est d'ores et déjà utilisé par de nombreux promeneurs; que l'enjeu porté par le projet consiste dès lors à offrir des espaces de circulation fonctionnels et sécurisés pour l'ensemble des usagers, tous modes de déplacement confondus; qu'il y a lieu de regretter que tel n'est pas le cas en l'espèce;

Considérant que, malgré les adaptations apportées au projet en vue d'améliorer la fonctionnalité de la voirie, la configuration projetée demeure, par endroits, de nature à générer des conflits d'usage susceptibles de porter atteinte à la sécurité des déplacements des modes doux; que cette situation ne peut être admise, compte tenu de la proximité immédiate d'un établissement scolaire accueillant des élèves en bas âge; que ces éléments traduisent un manque de cohérence globale du projet, tant du point de vue urbanistique que de celui de la mobilité; Vu la notice des évaluations des incidences annexée à la présente demande, laquelle apparaît stéréotypée et lacunaire en ce qui concerne l'examen des questions relatives à la mobilité dans son ensemble et aux options d'aménagement prises par le présent projet;

Considérant, à cet égard, que l'étude de mobilité jointe au dossier, datée de septembre 2022, ne tient pas compte des évolutions récentes apportées au projet en matière de voirie ni de leurs incidences sur la gestion des flux, notamment piétons, ce qui en limite la pertinence, l'actualité et la portée; qu'il y a, dès lors, lieu d'examiner de manière spécifique et actualisée la gestion des flux piétons, au regard notamment des deux cheminements parallèles prévus par le projet, en évaluant leur lisibilité, leur attractivité respective, leur accessibilité ainsi que leur articulation avec les traversées environnantes;

Considérant que les besoins en matière de stationnement public doivent être précisément quantifiés sur la base d'une analyse objectivée de la demande actuelle et projetée; qu'il convient d'y apporter des solutions concrètes, fonctionnelles et sécurisées, tant en termes de localisation que d'aménagement et d'intégration dans l'espace public;

Considérant qu'en outre, les enjeux précités doivent s'inscrire dans une approche plus prospective et intégrée de la mobilité, cohérente avec les orientations envisagées à terme à l'échelle du quartier, notamment en matière de

hiérarchisation des voiries, de promotion des modes actifs afin de garantir la durabilité et la qualité du cadre de vie;

Considérant qu'il y a lieu de noter que le projet a été soumis à l'avis de la Zone de secours du Brabant wallon, laquelle a émis un rapport favorable conditionnel sur la présente demande d'ouverture de voiries; que, toutefois, si les normes minimales d'accessibilité aux véhicules de secours sont rencontrées, cela ne signifie pas nécessairement que la voirie permet d'assurer une cohabitation fonctionnelle et sécurisée des différents modes de circulation;

Considérant que la configuration problématique des voiries découle du projet urbanistique dans son ensemble, et plus particulièrement de l'implantation des habitations telle qu'envisagée; que, du fait de la densification prévue et du plan d'aménagement global, certains lots présentent une contenance et une qualité urbanistique limitées, notamment en raison de leur proximité immédiate avec les espaces de stationnement publics projetés ou de la superficie réduite des espaces de cours et jardins; que cette situation projetée est susceptible de compromettre le confort de vie des futurs occupants ainsi que celui des riverains actuels, et de générer des problèmes de mobilité de toute nature à l'échelle du quartier;

Considérant que, comme précité, certaines sorties de parkings, notamment celles desservant la maison n° 9 ainsi que les habitations n° 20 et 21, présentent des conditions de manœuvre et de visibilité insuffisantes; qu'à l'endroit où la voirie devient « sans issue », la configuration des lieux et l'aménagement inopportun des abords, avec l'implantation d'une place de stationnement et d'un rack à vélos, créent un goulet d'étranglement susceptible de générer des conflits d'usage et des situations accidentogènes pour les usagers des modes doux, dans un contexte marqué par d'importants flux scolaires;

Considérant qu'à cet égard, la configuration de l'habitation n° 10 interpelle en ce qu'elle implique des manœuvres de stationnement en marche arrière directement à l'entrée de la future zone de « dépose-minute », générant des conflits d'usage et des nuisances potentielles; que, comme précité, au regard du plan d'implantation, la zone de stationnement de l'habitation n° 9 apparaît dysfonctionnelle en raison de l'espace utile insuffisant;

Considérant que le parking public prévu au sud du projet s'implante en zone d'habitat au Plan de secteur qui est le seul document à valeur réglementaire, et en zone « de parc et espace vert public » au Schéma de Développement Communal qui possède une valeur indicative dont le projet peut s'écarter sous réserve d'une motivation adaptée; qu'il n'y a pas lieu de remettre en cause l'aménagement d'une zone de stationnement publique aux abords d'une école pour répondre aux besoins de parcage des parents d'élèves;

Considérant, toutefois, en l'espèce, que de par sa conception, notamment en raison de l'absence d'un trottoir d'une largeur suffisante et continue sur l'ensemble du tracé, permettant la cohabitation sécurisée des piétons, des cyclistes et des personnes à mobilité réduite, la zone de stationnement projetée est de nature à générer des problèmes de mobilité sur le site et de conduire à des situations accidentogènes;

Considérant que le nombre de places de parking publiques est limité à 3 emplacements eu égard aux caractéristiques de la voirie qui se développe sur une longueur limitée à 85,00 m et se termine "en impasse"; que si 10 places publiques supplémentaires sont prévues au sud du projet via un accès par l'avenue de la Garde Impériale ou l'avenue de la Grande Armée, il y a lieu de regretter que, dans la configuration proposée et leur localisation à l'arrière de la zone de "dépose-minute", elles apparaissent peu utilisables en pratique et potentiellement accidentogènes pour les élèves se rendant à l'école voisine;

Considérant que les documents constitutifs du dossier de demande soumis à enquête publique comportent des incohérences quant à la question du sentier d'une largeur de 2,00 m, en ce que les formulaires de demande mentionnent explicitement une cession à l'école sur la base du projet précédent, tandis que le plan de délimitation fait état d'une cession à la Commune; que cette question a été évoquée et explicitée lors de la réunion de concertation du 20.01.2026; que, comme stipulé dans le rapport du 28.01.2026, le cheminement piéton est affiché comme devant être cédé à la Commune;

5. Non-respect des objectifs du décret du 06.02.2014 relatif à la voirie communale

Considérant que l'article 1er du décret du 06.02.2014 relatif à la voirie communale précise que *"le présent décret a pour but de préserver l'intégrité, la viabilité et l'accessibilité des voiries communales, ainsi que d'améliorer leur maillage"*, qu'il relève par ailleurs la *"nécessité de renforcer le maillage des voiries communales pour rencontrer, notamment, les besoins de mobilité douce actuels et futurs"*;
Considérant que l'article 9, §1er, du même décret stipule quant à lui que la décision relative à la création de la voirie *"tend à assurer ou améliorer le maillage des voiries, à faciliter les cheminements des usagers faibles et à encourager l'utilisation des modes doux de communication."*;

Considérant que l'objectif affiché par les auteurs de projet est de créer une voirie de desserte résidentielle où chaque usager pourrait cohabiter, en proposant une voirie, d'abord, multimodale à l'endroit des nouvelles habitations, puis réservée aux usagers modes doux au niveau de la jonction vers l'avenue de la Garde Impériale et l'avenue de l'Empereur; que force et de constater, que, malgré les évolutions au projet par rapport à la demande précédente, la configuration des voiries telles qu'envisagées ne permet pas de rencontrer de manière satisfaisante les enjeux de maillage, de fluidité et de sécurisation des déplacements, tels que poursuivis par le décret voirie;

Considérant, comme précité, que la configuration de la voirie projetée n'est pas conforme au plan de destination arrêté par le S.O.L. n° 3Quarto - "La Semaillère"; que, si l'argument avancé par la demandeuse selon lequel la voirie en impasse permettrait de limiter le trafic de transit peut être entendu, il y a toutefois lieu de s'interroger, dans une perspective prospective et à long terme, sur l'opportunité de renoncer à une voirie traversante structurante; que les éléments contenus dans le dossier ne permettent pas d'apprécier objectivement les conséquences d'un tel arbitrage sur le maillage viaire et l'évolution future du quartier; qu'en tout état de cause, eu égard au caractère stéréotypé et peu innovant de la proposition urbanistique portée par le projet, il n'y a pas lieu de compromettre une opportunité d'intérêt collectif au profit d'une configuration principalement dictée par des considérations privées;

Considérant que la note justificative jointe au dossier présente un caractère lacunaire et imprécis en affirmant, de manière non étayée, que la priorité serait accordée aux usagers dit "faibles", alors qu'il ressort clairement des plans, que la configuration des voiries au sens large génère des conflits d'usage récurrents avec la circulation automobile;

Considérant, comme précité, que l'implantation projetée de la nouvelle voirie, en décalage par rapport à celle prévue au S.O.L. de la "Sémaillère", vient créer une zone de conflit manifeste entre les différents types d'usagers de la rue Ernest Laurent au droit de l'entrée/sortie au site; que l'axe de la nouvelle voirie s'établit directement en vis-à-vis du débouché du prolongement de la place Saint-Sébastien aux abords de la grande surface existante; que cette configuration génère une situation de confrontation frontale entre deux flux automobiles, de nature à créer des difficultés en matière de mobilité, de lisibilité des circulations et de hiérarchisation du réseau viaire;

Considérant que dans ce contexte, les cheminements réservés aux modes doux, strictement circonscrits au site, du projet ne s'inscrivent pas dans une logique de maillage structurant avec le quartier environnant, qu'ils ne sont ni correctement articulés avec les flux motorisés ni conçus dans une perspective de continuité et de sécurisation des parcours;

Considérant, en effet, qu'aucun dispositif spécifique, tel que des traversées sécurisées, des aménagements séparatifs ou un traitement qualitatif et protecteur des abords, n'est prévu afin d'assurer une liaison fonctionnelle et sécurisée vers les équipements structurants situés dans le périmètre élargi du site, notamment la grande surface existante en face du site et le complexe sportif voisin; qu'il en résulte un défaut d'intégration du projet dans son environnement urbain immédiat, contraire aux principes de mobilité durable et de sécurisation des usagers des modes doux;

Considérant, en outre, qu'il y a lieu de s'interroger sur la compatibilité de la largeur projetée de 8,00 m avec le concept même de voirie « partagée » invoqué par les auteurs de projet, en ce qu'elle excède le gabarit généralement admis pour ce type d'aménagement, sans qu'aucune justification fonctionnelle précise et circonstanciée ne soit apportée; qu'une telle emprise est susceptible d'altérer

la lisibilité de l'espace public et d'en affaiblir la vocation de cohabitation équilibrée entre usagers;

Considérant, en effet, que cette largeur de 8,00 m génère une ambiguïté spatiale dans la lecture et l'appropriation de l'espace public, favorisant une répartition spontanée et déséquilibrée des usages, avec une bande carrossable dominante reléguant les modes doux à des espaces résiduels, en contradiction avec les principes de mixité fonctionnelle, de partage équitable de la voirie et d'apaisement de la circulation qui fondent l'aménagement d'une voirie partagée;

Considérant que cette configuration est de nature à favoriser des vitesses excessives, des stationnements sauvages inappropriés et, plus largement, de compromettre les conditions de sécurité, de confort et de convivialité de la voirie publique;

Considérant que l'implantation des habitations, prévoyant des espaces de stationnement extérieurs en zone de recul privative, ne peut justifier à elle seule un tel gabarit de la voirie projetée; qu'il n'y pas lieu de confondre les causes et les conséquences, que l'organisation interne des parcelles ne saurait dicter de manière disproportionnée les caractéristiques de l'espace public; que des alternatives, telles qu'un aménagement différencié du stationnement en site propre ou l'intégration d'un double garage au sein des constructions, pourraient être envisagées dans le cadre d'un réaménagement global et cohérent à l'échelle du projet; que, s'agissant d'un terrain libre de toute construction, l'aménagement résidentiel projeté devrait s'articuler de manière cohérente et proportionnée avec les aménagements de voirie qui lui sont liés;

Considérant qu'outre l'aménagement d'une voirie partagée, le projet prévoit la pérennisation et l'élargissement d'un sentier existant le long de la limite droite de la parcelle concernée; que, toutefois, la demande ne justifie pas en quoi ces deux cheminements piétons répondraient à des besoins distincts et complémentaires en termes d'usage, ni en quoi leur coexistence présenterait une plus-value fonctionnelle avérée; qu'en particulier, aucun élément circonstancié n'est apporté quant à la fréquentation attendue, à la hiérarchisation des flux, à la séparation nécessaire des usagers ou à d'éventuelles contraintes de sécurité qui justifieraient la création d'un cheminement parallèle;

Considérant que, du point de vue de l'aménagement du territoire et de la gestion rationnelle de l'espace public, il y a lieu de s'interroger sur la nécessité de maintenir ou de créer un sentier spécifique si, à quelques mètres de distance, la voirie principale apparaît, pour autant qu'elle fasse l'objet d'un aménagement qualitatif approprié, en mesure d'offrir des conditions de circulation suffisantes, lisibles et sécurisées aux usagers des modes doux;

Considérant qu'une telle duplication des infrastructures traduit un manque de cohérence dans la hiérarchisation des espaces publics et dans les choix d'aménagement à l'échelle du quartier, qu'elle tend à révéler une absence de confiance dans l'efficacité des dispositifs proposés par les auteurs de projet; qu'elle engendre, par ailleurs, des charges supplémentaires significatives en matière de gestion, d'entretien et de responsabilité pour la Commune;

Considérant que, tel qu'indiqué par les représentants de la demandeuse lors de la réunion de concertation du 20.01.2026, le cheminement secondaire est destiné à accueillir les cyclistes, mais que sa largeur limitée à 2,00 m apparaît insuffisante pour garantir une cohabitation fonctionnelle et sécurisée avec les piétons et les PMR;

Considérant que la demande demeure lacunaire quant aux équipements du cheminement secondaire, notamment en matière de traitement de revêtement pérenne, d'éclairage, de dispositifs de modération de la vitesse et de signalisation, alors que ces éléments sont déterminants pour l'évaluation de la sécurité, du confort et de la tranquillité des usagers;

Considérant que, dans l'ensemble, le projet présente des ruptures de maillage nuisibles à la continuité et à la lisibilité des cheminements, en particulier pour les usagers des modes doux; que la présence de potelets réduit ponctuellement la largeur utile de passage et compromet la circulation des personnes à mobilité réduite, en créant des zones de conflit manifestes entre les différents usagers de la voirie;

Considérant que l'objectif de continuité des cheminements, en particulier pour les modes doux, n'est pas rencontré, dès lors que le trottoir disparaît sur la partie "sud" du "dépose-minute", que les traversées piétonnes ne sont pas matérialisées et que les cyclistes et usagers de trottinettes sont contraints de circuler sur des espaces inadaptés;

Considérant que si la notice descriptive mentionne la création d'un trottoir le long de la rue Ernest Laurent pour sécuriser les déplacements aux abords du site, à l'entrée du lotissement, cet aménagement ne figure pas sur le plan technique de voiries; que cette incohérence entre les pièces du dossier entretient une ambiguïté quant aux intentions réelles du projet à cet égard;

Considérant, sur la base de ce qui précède, que ces multiples incohérences, ainsi que des options d'aménagement partielles, non assumées et insuffisamment justifiées, témoignent d'une absence de vision globale, le projet apparaissant comme le résultat de nombreuses adaptations successives effectuées au fil du temps pour répondre ponctuellement à des demandes divergentes, dans une logique de compromis, au détriment d'une proposition urbanistique globale et intégrée dans son contexte environnant;

Motivations complémentaires

Considérant qu'au vu de l'ensemble des éléments précités, le projet tel que soumis ne répond pas aux principes fondamentaux de sécurité, de lisibilité et de fonctionnalité de l'espace public, en particulier pour les usagers des modes doux, et qu'il est de nature à générer des conflits d'usage, des situations accidentogènes et une dégradation significative des conditions de mobilité à l'échelle du quartier;

Considérant que les choix d'aménagement proposés, tant en matière de gabarit, de hiérarchisation des voiries que de traitement des cheminements modes doux, ne s'inscrivent pas dans une vision urbanistique cohérente, structurée et respectueuse de l'utilisation parcimonieuse du sol et de la gestion efficiente des deniers publics, mais résultent d'ajustements successifs insuffisamment motivés et dépourvus de justification urbanistique globale;

Considérant, en outre, que dès lors que le plan d'implantation d'ensemble et la configuration des lots doivent être repensés dans le cadre d'une réflexion globale sur l'aménagement d'un nouveau projet permettant de valoriser le potentiel urbanistique du site, il n'y a pas lieu de figer à ce stade le tracé de la voirie, lequel constituerait une contrainte majeure pour l'élaboration d'un projet ultérieur plus ambitieux et limiterait les options urbanistiques envisageables;

Considérant que les incohérences relevées entre les différentes pièces du dossier, ainsi que les lacunes persistantes quant aux dispositifs concrets destinés à assurer la sécurité, la continuité et le confort des déplacements, ne permettent pas de considérer que les objectifs poursuivis par le décret relatif à la voirie communale sont rencontrés par le projet en l'état;

Considérant que le choix d'opter pour une configuration de voirie non conforme à celle prévue par le S.O.L. n° 3Quarto - "La Semaillière" ne saurait être justifié par un projet urbanistique dont la qualité et l'intégration urbaine, paysagère et fonctionnelle apparaissent insuffisantes au regard du potentiel urbanistique significatif du site concerné, dans le respect d'une densité maîtrisée;

Vu la section 4 du décret du 06.02.2014 relatif à la voirie communale;

Considérant qu'en application de la section précitée, le Conseil communal doit se prononcer simultanément, par des décisions distinctes, sur la demande d'ouverture de voiries et sur la modification partielle du plan d'alignement existant au droit du projet;

Considérant, sur base de ce qui précède, que le projet d'ouverture des voiries, à savoir l'aménagement d'une voirie de type "partagée" pour desservir le nouveau lotissement ainsi que la création d'un cheminement destiné aux usagers des modes doux, ne répond pas aux objectifs du décret voirie;

Considérant qu'il y a, par conséquent, lieu de refuser la modification partielle de l'alignement correspondant, telle que reprise aux plans déposés avec la demande de permis d'urbanisme;

Sur proposition du Collège communal qui en a délibéré en séance du 09.02.2026;

A l'unanimité des membres présents;

DECIDE :

- 24 874.1 - URBANISME ET AMENAGEMENT DU TERRITOIRE - PERMIS D'URBANISME - DEMANDE N° 2025/PU265/GH DE LA S.A. PROPERTY & ADVICE TENDANT A AMENAGER UNE EXTENSION DU PARKING DU MAGASIN "ACTION", NECESSITANT LA DEVIATION PARTIELLE DU SENTIER N° 172 ET LA MODIFICATION DE L'ALIGNEMENT CORRESPONDANT - DECRET VOIRIE DU 06.02.2014 - REFUS DE LA MODIFICATION PARTIELLE DE LA VOIRIE - AVIS
- Vu le décret du 06.02.2014 relatif à la voirie communale;
- Vu le Code du Développement Territorial, ci-après le CoDT;
- Vu le Livre Ier du Code wallon de l'Environnement en ses dispositions relatives à l'évaluation des incidences des projets sur l'environnement;
- Rétroactes afférents à la présente demande**
- Vu son avis défavorable du 11.06.2012 sur la demande de permis socio-économique introduite par la S.A PROPERTY & ADVICE pour construire un magasin "ACTION" sur le bien dont objet, lequel se fondait sur le type d'enseigne envisagé ainsi que sur l'impact négatif du projet en termes de mobilité en raison de la capacité insuffisante du parking;
- Considérant que la construction du magasin "ACTION" a, toutefois, été autorisée sur recours par décision du Comité interministériel pour la Distribution du 18.07.2012;
- Vu les problèmes de mobilité constatés de manière récurrente aux abords du site;
- Vu la demande de permis d'urbanisme référencée n° 2025/PU149/GD introduite par la S.R.L. DRIVECO BELGIUM, ayant son siège avenue Louise, 489 à 1050 Bruxelles, relative à un bien sis avenue du Commerce, 7 à 1420 Braine-l'Alleud (cadastré division 1 section N n° 549 F), ayant pour objet d'installer une cabine haute tension et réaménager des places de parking dans le cadre de l'installation de deux doubles bornes de recharge pour véhicules électriques;
- Vu son avis défavorable du 07.07.2025 en raison de l'aggravation du déficit déjà avéré en stationnement du site, le projet réduisant encore la capacité et la fonctionnalité du parking au détriment de son accessibilité;
- Vu la décision de refus de Monsieur le Fonctionnaire délégué en date du 11.09.2025;
- Vu la décision d'octroi sur recours dudit permis d'urbanisme par le Gouvernement wallon le 16.01.2026;
- Considérant que les plans de la présente demande de permis d'urbanisme affichent la construction de la cabine HT autorisée par le permis n° 2025/PU149/GD susmentionné; que, toutefois, il y est mentionné l'électrification de 6 emplacements de parking et non le réaménagement de ces 6 places en 4 emplacements plus larges;
- 1. Procédure et recevabilité de la demande**
- Vu la demande de permis d'urbanisme n° 2025/PU265/GH introduite par la S.R.L. PROPERTY & ADVICE, ayant son siège rue Jules Depauw, 8 à 1390 Grez-Doiceau, ayant pour objet d'aménager une extension du parking du magasin "ACTION", nécessitant la déviation partielle du sentier n° 172 et la modification de l'alignement correspondant, sur le bien sis avenue du Commerce, 7 à 1420 Braine-l'Alleud (cadastré division 1 section N n° 549 F et 564 A);**
- Considérant que le bien est situé en zone d'activité économique mixte au Plan de secteur de Nivelles adopté par arrêté royal du 01.12.1981 et qui n'a pas cessé de produire ses effets pour le bien précité;
- Vu la situation du bien en zone d'activité économique mixte au Schéma de Développement Communal (S.D.C.) entré en vigueur le 04.08.2012;
- Vu la situation du bien dans le périmètre du Schéma d'Orientaion Local « Extension du zoning artisanal et de services à Mont-Saint-Pont » approuvé par délibération du Conseil communal du 31.08.1987 et qui n'a pas cessé de produire ses effets pour le bien précité;
- Considérant que le bien n'est pas repris dans le périmètre d'un permis d'urbanisation;
- Considérant que le projet s'implante au sein du périmètre de reconnaissance économique de la zone industrielle de Braine-l'Alleud, adopté par arrêté royal le 25.01.1965; qu'en conséquence, Madame la Fonctionnaire déléguée est

compétente pour remettre une décision sur la demande de permis d'urbanisme à proprement parler; que, toutefois, conformément aux dispositions du décret du 06.02.2014 relatif à la voirie communale, le Conseil communal est compétent pour statuer sur la demande de modification et de déplacement de la voirie et de l'alignement correspondant dont objet;

Vu le dossier de demande de permis d'urbanisme comprenant une demande de modification de la voirie communale et la notice d'évaluation des incidences sur l'environnement;

Vu la demande de modification et de déplacement de voirie adressée par la demandeuse au Collège communal, en vertu de l'article 8 du décret du 06.02.2014 relatif à la voirie communale;

Considérant que la présente demande de modification de voirie, ainsi que de l'alignement correspondant, porte sur des parcelles appartenant à la demandeuse;

Considérant que la demande complète a fait l'objet, en application de l'article D.IV.33 du CoDT, d'un accusé de réception par Madame la Fonctionnaire déléguée portant la date du 27.11.2025;

Considérant que les délais du CoDT relatifs au permis d'urbanisme sont actuellement suspendus dans le cadre de la procédure de modification de la voirie communale, conformément aux dispositions du décret du 06.02.2014;

Vu le dossier de demande de modification de voirie communale visant à déplacer le tracé du sentier n° 172 traversant les parcelles du projet, ainsi que l'alignement existant repris à l'Atlas des voiries vicinales de 1841;

Considérant que conformément à l'article 7 du décret du 06.02.2014, nul ne peut créer, modifier ou supprimer une voirie communale sans l'accord préalable du Conseil communal ou, le cas échéant, du Gouvernement statuant sur recours;

Considérant, en l'espèce, que le projet prévoit la modification et le déplacement d'une voirie communale: qu'en vertu du décret du 06.02.2014, l'accord préalable du Conseil communal est requis;

Considérant qu'en vertu de l'article 22 dudit décret, le Conseil communal se prononce simultanément, par des décisions distinctes, sur la demande de modification de voirie et sur la modification du plan d'alignement existant relatif à la voirie à déplacer;

Considérant que la demande de modification et de déplacement du sentier n° 172 a été soumise à des mesures particulières de publicité; que l'enquête publique a eu lieu du 22.12.2025 au 28.01.2026;

Considérant que la demande comprend une notice d'évaluation des incidences sur l'environnement rédigé par l'auteur de projet, Monsieur GROULARD Olivier du bureau BEAI S.A, dont le siège se situe avenue de la Foresterie, 2 / boîte 1 à 1170 Bruxelles;

Vu les dispositions de l'article 11 du décret du 06.02.2014 qui définit le contenu du dossier de demande pour la modification d'une voirie communale;

Considérant qu'en l'espèce, si le dossier comporte un schéma général du réseau des voiries au sein duquel s'inscrit la demande ainsi qu'une justification au regard des compétences dévolues à la Commune en matière de propreté, de salubrité, de sûreté, de tranquillité, de convivialité et de commodité du passage dans les espaces publics, il y a toutefois lieu de relever que la demande comprend plusieurs plans de délimitation présentant des implantations divergentes quant au déplacement du sentier;

Considérant qu'une telle discordance ne permet pas à l'autorité compétente de statuer en toute connaissance de cause sur le tracé effectivement envisagé ni d'en apprécier adéquatement les incidences;

Considérant les échanges intervenus entre l'Administration communale, les auteurs de projet et les services de Madame la Fonctionnaire déléguée à cet égard;

Considérant, plus précisément, qu'au moment de la réception du dossier complet le 27.11.2025, une incohérence a été constatée quant à l'implantation du futur tracé du sentier à déplacer, entre :

- d'une part, le plan dit "de modification partielle du sentier n° 172" dressé le 24.09.2025 par le géomètre-expert, Monsieur JACQUES Nicolas, lequel affiche un sentier accolé au lit du ruisseau "le Hain" situé en limite de la parcelle n° 549 F

- et d'autre part, le plan de la situation projetée repris au plan général référencé "n° 1331-02-01" du 05.08.2025 du bureau BEAI, lequel affiche un sentier présentant par endroits un recul par rapport au lit dudit ruisseau;

Vu le courriel du 01.12.2025 par lequel l'Administration communale sollicite une clarification de la situation en vue d'organiser l'enquête publique sur base d'un dossier cohérent et non sujet à interprétation;

Vu le courriel de réponse du 08.12.2025, par lequel l'auteur de projet a transmis des plans modificatifs visant à supprimer la « coquille persistante » qui existait entre les différents volets du dossier; qu'il y a lieu de regretter le caractère lacunaire et imprécis des réponses obtenues;

Considérant que cet envoi, effectué exclusivement par voie électronique et indépendamment des modalités prévues par la réglementation en vigueur en matière d'introduction de plans modificatifs, comprenait :

- un plan de l'implantation projetée référencé "n° 1331-02-09" du 08.12.2025 du bureau BEAI, lui-même basé sur un plan de mesurage et de division daté du 01.07.2024, lequel affiche le futur tracé du sentier comme étant accolé au lit du ruisseau "le Hain"
- un plan référencé "n° 1331-02-16 - PLAN DE DELIMITATION" établi par l'architecte et non le géomètre-expert, ne comportant aucun point repris en coordonnées Lambert 72, et semblant confirmer que le sentier déplacé vient s'accoler au lit du ruisseau, sans recul;

Considérant, dès lors, qu'il apparaît que le plan dressé par le géomètre-expert, Monsieur JACQUES Nicolas, n'a pas été adapté pour tenir compte des modifications apportées au projet en cours de procédure;

Considérant que si la multiplication des plans, établis à des échelles et avec des tonalités différentes, sans côtes précises et constantes d'un document à l'autre, rend la compréhension particulièrement complexe, il apparaît, toutefois, que, contrairement à ce qu'indique l'auteur de projet dans le courriel du 08.12.2025 susmentionné, le "PLAN DE DELIMITATION" établi par le bureau BEAI daté du 08.12.2025 ne correspond pas au tracé projeté du sentier suivant le "plan de modification partielle du sentier n° 172" dressé par le géomètre-expert, Monsieur JACQUES Nicolas, notamment au niveau de la jonction avec le pont existant en limite sud-est du site;

Considérant, en outre, qu'il y a lieu de noter que les vues en coupes n'ayant pas été modifiées, une incohérence demeure entre les différentes pièces graphiques du dossier;

Considérant, à cet égard, que si l'aménagement du sentier en dolomie n'est pas intrinsèquement soumis à permis d'urbanisme suivant la réglementation en vigueur, de sorte que son tracé pourrait être considéré comme illustratif du point de vue du CoDT, il n'en demeure pas moins que l'implantation précise de celui-ci par rapport au ruisseau constitue un élément déterminant pour apprécier la pertinence du tracé projeté;

Considérant, en particulier, que l'examen de la sécurité des déplacements piétons en bordure d'un cours d'eau requiert une représentation claire et cotée des distances, des dénivelés ainsi que des éventuels dispositifs de protection envisagés; que tel n'est pas le cas en l'espèce;

Considérant, sur base de ce qui précède, qu'il y a lieu de s'interroger sur la validité de la procédure en cours au regard des incohérences relevées quant à l'implantation du futur sentier dans les documents transmis; qu'une telle situation est susceptible de compromettre la bonne appréhension des enjeux et des incidences du projet tant par les autorités compétentes que par les instances consultées et les riverains; que l'imprécision relative à l'emplacement du sentier modifié ne répond pas aux exigences de complétude et de qualité des informations imposées par le décret du 06.02.2014;

2. Description de la demande

Considérant que la présente demande porte sur la modification du tracé et le déplacement partiel du sentier n° 172 traversant les parcelles concernées par le projet, afin de permettre l'extension, en partie arrière, du parking du commerce « ACTION » par la création de 14 emplacements de stationnement supplémentaires ainsi que 14 emplacements pour vélos;

Considérant que le déplacement projeté est strictement circonscrit au droit du projet, sur une distance d'environ 40,00 m; que le sentier conserve l'accès existant depuis l'avenue du Commerce et rejoint son tracé actuel au-delà de la propriété de la demandeuse; que l'emprise historique du sentier, d'une largeur de 1,65 m, est maintenue;

Considérant que le sentier n° 172 est repris à l'Atlas des chemins vicinaux de 1841, lequel vaut plan d'alignement à l'endroit; que, dès lors, la déviation envisagée implique une modification de l'alignement existant;

Considérant, comme précité, qu'au regard des incohérences relevées entre les différents plans introduits au dossier, une incertitude subsiste quant au tracé projeté du sentier; qu'en tout état de cause, il convient de s'interroger sur la pertinence de l'implantation projetée, le dernier plan transmis par l'auteur de projet prévoyant un tracé accolé au lit du ruisseau, sans recul apparent; que cette configuration soulève des interrogations au regard tant de la sécurité des usagers que des contraintes hydrologiques et environnementales;

3. Non respect des objectifs du décret du 06.02.2014 relatif à la voirie communale

Considérant que l'article 1er du décret du 06.02.2014 relatif à la voirie communale précise que *"le présent décret a pour but de préserver l'intégrité, la viabilité et l'accessibilité des voiries communales, ainsi que d'améliorer leur maillage"*, qu'il relève par ailleurs la *"nécessité de renforcer le maillage des voiries communales pour rencontrer, notamment, les besoins de mobilité douce actuels et futurs"*;

Considérant que l'article 9, §1er du même décret stipule quant à lui que la décision relative à la création de la voirie *"tend à assurer ou améliorer le maillage des voiries, à faciliter les cheminements des usagers faibles et à encourager l'utilisation des modes doux de communication."*;

Considérant que la note justificative accompagnant la demande mentionne un déplacement « organique » du sentier afin d'assainir les lieux tout en permettant d'augmenter l'offre de stationnement nécessaire à l'exploitation du magasin voisin;

Considérant qu'au regard de l'état de friche actuelle de la parcelle, la réhabilitation du sentier est souhaitable pour la continuité et l'usage des modes doux; que, toutefois, sa localisation en bordure immédiate du ruisseau compromet la sécurité des usagers;

Considérant que cette proposition est d'autant plus discutable que l'espace disponible entre le parking et le ruisseau, d'une largeur minimale de 6,00 m au point le plus contraint, permettrait d'adopter un tracé intermédiaire, garantissant à la fois une zone tampon et une circulation sécurisée des usagers;

Considérant que malgré le caractère limité de l'intervention, le tracé projeté demeure dangereux pour les modes doux, sans possibilité d'y aménager des dispositifs sécuritaires nécessaires;

Considérant, sur base de ce qui précède, que les objectifs du décret voirie ne sont pas rencontrés par le projet;

4. Avis rendus dans le cadre de l'instruction de la demande

Considérant que, s'agissant d'une demande de permis pour laquelle Madame la Fonctionnaire déléguée est compétente au regard des dispositions de l'article D.IV.22 du CoDT, l'Administration communale n'est pas chargée de solliciter les avis des instances consultées;

Considérant qu'en l'espèce, l'Administration communale a été informée que la Province du Brabant wallon n'a pas émis d'avis dans le délai de trente jours prévu par la réglementation en vigueur; que suivant les dispositions de l'article D.IV.37 du CoDT, la procédure se poursuit;

Vu, toutefois, les échanges intervenus entre l'Administration communale et la Province du Brabant wallon, compte tenu de la proximité du tracé du sentier déplacé avec la crête de berge du cours d'eau;

Vu l'avis favorable conditionnel, reçu par voie électronique le 20.02.2026, émis par la Province du Brabant wallon - Direction d'administration des infrastructures - Service de cartographie et d'hydrologie, libellé comme suit :

*En réponse à votre demande d'avis du 27 novembre 2025, réceptionnée par notre administration le 28 novembre 2025, concernant le dossier repris en objet, nous vous informons que nous devons remettre un **avis favorable conditionnel** à l'encontre de la présente demande de permis.*

Ce projet d'aménagement du parking et de déviation du sentier n°172 a déjà fait l'objet d'un avis technique préalable favorable conditionnel le 10 février 2026 (cf. pièce jointe). Les conditions étant :

- de ne pas modifier le relief du sol dans la zone soumise à un aléa d'inondation élevé ;
- de choisir un revêtement perméable pour l'entièreté de la zone concernée par le projet (soumise à un aléa d'inondation élevé) ;
- de maintenir la servitude d'accès de 6 mètres en rive gauche du cours d'eau pour le gestionnaire, soit d'utiliser des matériaux adaptés.

La zone de projet est située en bordure du cours d'eau non navigable « Le Hain », n° 1.123, classé en 2ème catégorie. Les berges à cet endroit sont matérialisées par des murs en pavés (perrés) jusqu'en crête de berge et non en tunages, comme indiqué de manière erronée dans les plans de la demande de permis. Les plans (datant du 14 janvier 2025) transmis par mail lors de la demande d'avis technique préalable ne correspondent pas aux plans transmis dans la demande de permis d'urbanisme, datant du 5 août 2025 ni à la version du 8 décembre 2025.

En effet, dans la demande d'avis technique, il était prévu d'étendre les places de parking à moins d'un mètre de la crête de berge du cours d'eau et de déplacer le sentier à l'intérieur de la zone de manœuvre. Cette version du projet était acceptable, dans la mesure où le projet ne présentait pas de modification du relief du sol et que la servitude d'accès au cours d'eau (pour le gestionnaire), par-dessus les places de parking notamment, était assurée.

Or, dans la demande de permis, il est prévu de déplacer le sentier en bordure immédiate du cours d'eau, à 35 centimètres de la crête de berge, dans la version de plan du 5 août 2025, et à 0 centimètres de la crête de berge dans la version de plan du 8 décembre 2025. Ce qui traduit une discordance de plan au sein même de la demande de permis ainsi qu'avec la version du 14 janvier 2025.

Le Code de l'Eau stipule en son article D.43 que

« Les riverains, les usagers et les propriétaires d'ouvrages sur les cours d'eau non navigables :

1° livrent passage aux agents de l'administration, aux ouvriers, aux engins nécessaires pour l'exécution des travaux et aux autres personnes chargées de l'exécution de travaux ou d'études ;

2° laissent déposer sur leurs propriétés, sur une bande de 6 mètres, à compter de la crête de berge, les matières enlevées du lit du cours d'eau, ainsi que les matériaux, l'outillage et les engins nécessaires pour l'exécution des travaux.

§2. Aucune indemnité n'est due aux riverains, aux usagers et aux propriétaires d'ouvrages en raison du dépôt des matières provenant des travaux d'entretien et de curage, sur leurs propriétés, sur une bande de six mètres, à compter de la crête de berge. [...]

L'application de cette disposition nécessite donc le respect d'une distance de 6 mètres entre la crête de berge et toute construction afin de garantir une servitude d'accès au cours d'eau pour le gestionnaire dans le cadre de la réalisation des travaux d'entretien, de curage et de réparation des cours d'eau. Cette précaution est également nécessaire en ce qui concerne la stabilité des berges (intégrité du cours d'eau) et des bâtiments.

Étant donné que les berges du cours d'eau sont renforcées par un perré en pavés au droit de la zone de projet, l'implantation du sentier peut être tolérée en bordure de cours d'eau, à minimum 50 centimètres de la crête de berge, pour une question de stabilité de berge. Le matériau utilisé pour le revêtement du sentier devra néanmoins être stabilisé (ex. dolomie stabilisée), afin d'éviter que des graviers soient emportés dans le cours d'eau lors d'une crue.

Le sentier pourra être sécurisé par la mise en place d'une clôture ou un garde-corps ajouré à minimum 50 centimètres de la crête de berge du cours d'eau.

Nous attirons également votre attention sur le fait que ce projet est majoritairement situé en zone d'aléa d'inondation élevé et le sol de la surface est en aléa d'inondation faible, selon la carte « aléa d'inondation par débordement et ruissellement » approuvée par l'AGW du 4 mars 2021 (M.B. 24/03/2021).

L'aléa d'inondation par débordement de cours d'eau comprend les zones dans lesquelles des inondations sont susceptibles de se produire, de façon plus ou

moins importante et fréquente, suite au débordement naturel de cours d'eau. La carte de l'aléa d'inondation représente donc des zones où il existe un risque d'inondation, même aux endroits où aucune inondation n'est historiquement connue. Inversement, l'absence d'une zone d'aléa sur la carte ne peut garantir qu'une inondation ne s'y produira jamais. Cette carte ne concerne pas les inondations trouvant leur origine dans le refoulement d'égouts, la remontée de nappe phréatique ou tout phénomène apparenté. La valeur de l'aléa inondation est issue de la combinaison des valeurs de récurrence et de submersion.

Un aléa « faible » concerne un risque d'inondation dont la récurrence est rare (moins d'une fois tous les 25 ans) et dont la submersion possible est inférieure à 1,30 mètre.

Un aléa « élevé » concerne un risque d'inondation dont la récurrence est fréquente (plus d'une fois tous les 25 ans) et dont la submersion possible est importante, soit supérieure à 30 cm.

En vertu de l'article D.IV.57 du CoDT, il y a lieu, au minimum, d'assortir le permis d'urbanisme de conditions particulières de protection des personnes, des biens et de l'environnement, par rapport à d'éventuelles inondations.

Dans une zone soumise à un aléa d'inondation élevé, un avis défavorable doit être proposé pour la modification sensible du relief du sol, elle ne peut donc être envisagée. Cette condition avait d'ailleurs été posée dans l'avis technique préalable. Or, une modification du relief du sol est prévue, avec un remblai de 80 à 120 centimètres maximum, afin de garder le même niveau entre le niveau du parking existante et le niveau de l'extension du parking projeté.

De plus, il y aurait lieu aussi de veiller à ce que le projet d'extension du parking limite au maximum l'imperméabilisation du sol. Les places de parking sont prévues en pavés drainants, ce qui est acceptable.

En outre, l'abattage des arbres implantés le long du cours d'eau devra se faire en maintenant l'intégrité des berges du cours d'eau. A cette fin, si un dessouchage était envisagé, seul un gyrobroyage des souches pourrait être accepté (maximum 20 cm sous le niveau du sol). En effet, un arrachage des souches déstabiliserait complètement la berge du cours d'eau et ne peut donc pas être envisagé.

Par ailleurs, il est prévu d'installer une cabine haute tension et des bornes de recharges électriques dans la zone soumise à l'aléa d'inondation faible, à la limite de la zone en aléa d'inondation élevé. Il convient de rehausser la cabine électrique de 30 centimètres par rapport au terrain naturel au droit du bâtiment et d'étanchéifier les installations.

Enfin, il y a lieu de rappeler à la demanderesse les contraintes inhérentes aux biens situés en bordure immédiate d'un cours d'eau.

Constitue une infraction suivant le Code de l'Eau le fait de :

- a) dégrader ou affaiblir le lit mineur ou les digues d'un cours d'eau non navigable ;
- b) obstruer le cours d'eau non navigable ou déposer à moins de six mètres de la crête de berge ou dans des zones soumises à l'aléa d'inondation des objets ou des matières pouvant être entraînés par les flots et causer la destruction, la dégradation ou l'obstruction des cours d'eau non navigables ;
- c) labourer, herser, bêcher ou ameublir d'une autre manière la bande de terre d'une largeur d'un mètre, mesurée à partir de la crête de la berge du cours d'eau non navigable vers l'intérieur des terres ;
- d) couvrir de quelque manière que ce soit les cours d'eau non navigables sauf s'il s'agit d'actes et travaux tels que déterminés par le Gouvernement (création de pont et passerelle d'une largeur strictement limitée à l'accessibilité) ;
- e) entraver le passage des agents de l'administration, des ouvriers et des autres personnes chargées de l'exécution des travaux ou des études, ainsi que le dépôt des matières enlevées du lit du cours d'eau non navigable ainsi que des matériaux, de l'outillage et des engins nécessaires pour l'exécution des travaux ;
- f) effectuer ou maintenir des travaux dans le lit mineur, tels qu'approfondissement, élargissement, rectification et généralement toutes modifications sous, dans ou au-dessus du lit mineur du cours d'eau non navigable ou des ouvrages y établis, ainsi que la suppression ou la création de tels cours d'eau, sans l'autorisation requise du gestionnaire du cours d'eau non navigable ou d'une façon non conforme à celle-ci ;

g) créer un nouvel obstacle dans le lit mineur d'un cours d'eau non navigable sans prévoir une solution garantissant la libre circulation des poissons ;
h) enlever, rendre méconnaissable ou modifier quoi que ce soit à la disposition ou à l'emplacement des échelles de niveau, des clous de jauge ou de tout autre système de repérage mis en place à la requête du gestionnaire ;
i) procéder à la vidange d'un étang ou d'un réservoir dans un cours d'eau non navigable sans se conformer aux instructions du gestionnaire ;
j) procéder à des prélèvements saisonniers d'eau dans un cours d'eau non navigable sans se conformer aux instructions du gestionnaire ;
k) installer une prise d'eau permanente de surface ou un rejet d'eau dans un cours d'eau non navigable sans se conformer aux instructions du gestionnaire ;
l) procéder à des plantations ou à des constructions le long d'un cours d'eau non navigable sans respecter les conditions fixées par le Gouvernement ;
m) laisser subsister les situations créées à la suite des actes visés aux points précédents.

Compte tenu de ces éléments et des recommandations émises, un **avis favorable conditionnel** doit être réservé à la présente demande. Les conditions étant :

- de ne pas modifier le relief du sol dans la zone soumise à un aléa d'inondation élevé ;
- de choisir un revêtement perméable pour l'entièreté de la zone concernée par le projet (soumise à un aléa d'inondation élevé) ;
- de maintenir la servitude d'accès de 6 mètres en rive gauche du cours d'eau pour le gestionnaire, soit d'utiliser des matériaux adaptés ;
- d'espacer le sentier au moins 50 centimètres de la crête de berge du cours d'eau et d'utiliser des matériaux non mobilisables comme revêtement ;
- de rehausser la cabine électrique de 30 centimètres par rapport au terrain naturel au droit du bâtiment et d'étanchéifier les installations."

[...].";

Vu l'avis favorable conditionnel, rendu à l'unanimité, de la C.C.A.T.M. en séance du 20.01.2026, libellé comme suit :

"[...]

Le projet concerne l'extension du parking existant du magasin Action par l'aménagement de 14 emplacements supplémentaires sur une parcelle voisine située à l'arrière du site. Cette parcelle est traversée par un sentier repris à l'atlas des voiries, dont le déplacement est sollicité dans le cadre d'une procédure de modification de la voirie communale suivant le décret du 06.02.2014.

Le sentier serait déplacé latéralement afin de libérer l'espace nécessaire aux nouveaux emplacements de stationnement et à l'installation d'un abri vélo. Le projet se situe en zone d'activité économique mixte et dans le périmètre de reconnaissance économique ; le permis d'urbanisme relève donc de la compétence de la Fonctionnaire déléguée avec un avis émis par le Collège communal dans le cadre de la procédure. Toutefois, au préalable, c'est le Conseil communal qui est compétent pour approuver, ou refuser, la modification de la voirie communale à savoir, en l'espèce, le déplacement du sentier n° 172. Les membres relèvent plusieurs incohérences dans les plans, notamment quant à la position exacte du sentier déplacé par rapport au ruisseau et au parking, ce qui pose des questions de sécurité et de lisibilité du projet. Le service travaux communal a d'ailleurs émis un avis défavorable concernant l'insuffisance de recul entre le sentier et les berges du ruisseau.

La discussion porte largement sur la problématique globale de mobilité autour du magasin Action, identifiée comme fortement déficitaire en termes de stationnement et génératrice de nuisances importantes (stationnement sauvage, conflits avec les autres commerces, circulation dangereuse). Les membres estiment que l'extension proposée constitue une amélioration, mais reste largement insuffisante au regard des besoins réels.

Plusieurs recommandations sont formulées :

- améliorer l'organisation interne du parking existant (sens de circulation, giratoire, marquages au sol) ;
- revoir les revêtements de sol, jugés trop imperméables et inadaptés à proximité d'un ruisseau ;

- intégrer des plantations de talus (notamment saules et végétation à enracinement profond) afin de stabiliser les sols et favoriser l'absorption des eaux ;
- préserver les arbres remarquables identifiés sur la parcelle ;
- privilégier des matériaux drainants et une meilleure gestion des eaux pluviales.

L'avis de la CCATM est favorable à l'unanimité, sous réserve :

- de clarifier la localisation définitive du sentier,
- d'améliorer la sécurité et les revêtements,
- et d'intégrer des aménagements paysagers et hydrauliques plus performants.

[...].";

5. Réclamations déposées dans le cadre de l'enquête publique

Considérant qu'une enquête publique devait être réalisée conformément à l'article R.IV.40-1, 7°, du CoDT et selon les dispositions du décret du 06.02.2014 relatif à la voirie communale; que celle-ci s'est déroulée du 22.12.2025 au 28.01.2026 inclus, compte tenu de la suspension des mesures de publicité du 24.12.2025 au 01.01.2026, en application de l'article D.I.16, §1er du CoDT; Considérant que l'enquête publique a donné lieu à une réclamation écrite de la part d'un riverain direct du projet; que les objections et observations suivantes ont été formulées :

Aspect relatif à la déviation du sentier n° 172

1. le sentier dévié passerait directement devant la terrasse du réclamant en créant une perte de tranquillité et d'intimité significative, en raison du passage accru d'usagers à proximité immédiate de la propriété;

Aspects urbanistiques relatifs à l'extension du parking

2. la parcelle arborée destinée à accueillir l'extension du parking constitue actuellement une zone tampon entre la propriété du réclamant et le parking existant. Le projet risque, dès lors, de créer des nuisances en matière de bruit et d'éblouissement par les phares des véhicules étant donné la promiscuité des lieux
3. le réclamant regrette que le parking existant ne soit pas entretenu, ce qui en fait un lieu propice au squat et aux incivilités;

Vu le procès-verbal de la clôture d'enquête établi le 02.02.2026;

Considérant que l'autorité communale est tenue de prendre connaissance de l'ensemble des réclamations et d'y répondre;

Considérant, comme développé dans la présente délibération, le tracé projeté du sentier dévié apparaît inopportun en raison de sa proximité avec le cours d'eau; que le respect d'une zone de recul permettrait à la fois de garantir la sécurité des déplacements des usagers et de maintenir une zone tampon par rapport aux fonds de jardins des habitations situées chaussée d'Alseberg;

Considérant que les autres objections ne relèvent pas de la compétence du Conseil communal en matière de modification de voirie communale; qu'il appartiendra au Collège communal d'y répondre au stade de l'instruction de la demande de permis d'urbanisme à proprement parler; que, toutefois, il y a d'ores et déjà lieu d'examiner les incidences du projet dans son ensemble;

6. Evaluation des incidences sur l'environnement

Considérant qu'il n'appartient pas au Conseil communal de se prononcer, dans le cadre de sa compétence en matière de voiries, sur des questions relatives à l'aménagement concret de la voirie ou sur les impacts allégués du projet relevant de la demande de permis d'urbanisme (C.E., n°258.345 du 04.01.2024); qu'il ne lui appartient pas non plus de se prononcer sur des questions relatives à la congestion du trafic ou aux nuisances créées par la nouvelle voirie (C.E., n° n°258.367 du 09.01.2024);

Considérant que sur le plan environnemental, la demande est accompagnée d'une notice d'évaluation des incidences sur l'environnement; qu'il s'agit d'un document devant permettre à l'autorité d'évaluer en toute connaissance de cause les incidences sur l'environnement du projet soumis à autorisation;

Considérant que les décisions portant sur la création ou la modification d'une voirie communale sont incluses dans la liste des actes soumis à évaluation des incidences en vertu de l'article R.52 du Code de l'environnement;

Considérant que le contenu de la notice est fixé à l'article D.66 du Code de l'environnement; qu'il doit notamment s'y trouver une description des éléments de l'environnement susceptibles d'être affectés de manière notable par le projet ainsi qu'une description de tous les effets notables, dans la mesure des informations disponibles sur ces effets, que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement résultant de l'utilisation des ressources naturelles, en particulier le sol, les terres, l'eau et la biodiversité;

Considérant que la décision de création ou de modification d'une voirie doit être analysée, comme une décision principale au regard de la jurisprudence européenne (Cour de justice de l'Union européenne, 07.01.2004, Wells, C-201/02, motifs 51 et 52);

Considérant que la jurisprudence du Conseil d'État expose que « seules les incidences essentielles du projet sur l'environnement doivent être analysées par les autorités à ce stade, les autres incidences du projet sur l'environnement devant être appréciées par l'autorité chargée de statuer sur les demandes de permis d'urbanisme consécutives » (C.E., n°259.111 du 12.03.2024); qu'elle ajoute qu'« il doit ressortir à suffisance de l'acte [administratif] (...) que [l']autorité a tenu compte des incidences essentielles du projet sur l'environnement et le voisinage au regard des informations portées à sa connaissance à cet égard » (C.E., n°259.111 du 12.03.2024);

Vu l'avis favorable conditionnel de la Province du Brabant wallon - Direction d'administration des infrastructures - Service de cartographie et d'hydrologie précité, lequel mentionne expressément la nécessité de reculer le sentier par rapport à la crête de berge du ruisseau; qu'il y a lieu de s'y référer;

Considérant, en outre, comme développé dans le cadre de la présente décision, que le projet, de par l'implantation envisagée du sentier déplacé n'apporte pas les garanties suffisantes en matière de sécurité des usagers;

7. Motivations complémentaires

Considérant que le décret du 06.02.2014 relatif à la voirie communale impose que tout projet d'aménagement tende à renforcer le maillage viaire, à préserver l'intégrité des voiries existantes et à favoriser les modes doux de déplacement;

Considérant, en l'espèce, que malgré l'intérêt fonctionnel et urbanistique de la demande, la déviation du sentier n° 172 telle qu'envisagée est jugée problématique pour la sécurité publique eu égard à l'absence de zone tampon suffisante entre le cheminement projeté et le ruisseau, laquelle ne permet pas de garantir des conditions de circulation adéquates pour les usagers;

Considérant, dès lors, qu'il y a lieu de revoir le tracé proposé en l'éloignant du bord de l'eau, de manière à assurer une distance de sécurité appropriée et à rencontrer les exigences précitées en matière de protection des usagers et du cours d'eau;

Considérant que le projet de modification de la voirie, en déplaçant le tracé du sentier n° 172 au droit du projet ne répond pas aux objectifs du décret du 06.02.2014 relatif à la voirie communale;

Considérant, en outre, que d'un point de vue formel, le dossier de demande ne comprend pas de plan de délimitation clair et unique, fixant sans interprétation possible la position des limites longitudinales de la voirie communale tel que l'exige le décret du 06.02.2014; qu'elle doit être considérée comme incomplète et qu'elle ne pourrait, en tout état de cause, être autorisée;

Considérant qu'il y a lieu de statuer sur la modification de la voirie communale, à savoir la déviation partielle du tracé du sentier n° 172, dans le cadre de la demande dont objet, en veillant à sauvegarder les intérêts de la Commune ainsi que le prévoit l'article L1122-30 du Code de la démocratie locale et de la décentralisation (C.D.L.D.);

Sur proposition du Collège communal qui en a délibéré en séance du 02.03.2026; A l'unanimité des membres présents;

DECIDE :

Article unique : de refuser la modification de la voirie, tendant à déplacer le tracé du sentier n° 172 au droit du projet, dans le cadre de la demande citée en objet, le projet tel qu'établi ne répondant pas aux objectifs du décret du 06.02.2014 relatif à la voirie communale.

25 874.1 - URBANISME ET AMENAGEMENT DU TERRITOIRE - PERMIS D'URBANISME -
DEMANDE N° 2025/PU265/GH DE LA S.A. PROPERTY & ADVICE TENDANT A
AMENAGER UNE EXTENSION DU PARKING DU MAGASIN "ACTION", NECESSITANT LA
DEVIATION PARTIELLE DU SENTIER N° 172 ET LA MODIFICATION DE L'ALIGNEMENT
CORRESPONDANT - DECRET VOIRIE DU 06.02.2014 - REFUS DE LA MODIFICATION
PARTIELLE DE L'ALIGNEMENT - AVIS

Vu le décret du 06.02.2014 relatif à la voirie communale;

Vu le Code du Développement Territorial, ci-après le CoDT;

Vu le Livre Ier du Code wallon de l'Environnement en ses dispositions relatives à l'évaluation des incidences des projets sur l'environnement;

Rétroactes afférents à la présente demande

Vu son avis défavorable du 11.06.2012 sur la demande de permis socio-économique introduite par la S.A PROPERTY & ADVICE pour construire un magasin "ACTION" sur le bien dont objet, lequel se fondait sur le type d'enseigne envisagé ainsi que sur l'impact négatif du projet en termes de mobilité en raison de la capacité insuffisante du parking;

Considérant que la construction du magasin "ACTION" a, toutefois, été autorisée sur recours par décision du Comité interministériel pour la Distribution du 18.07.2012;

Vu les problèmes de mobilité constatés de manière récurrente aux abords du site;

Vu la demande de permis d'urbanisme référencée n° 2025/PU149/GD introduite par la S.R.L. DRIVECO BELGIUM, ayant son siège avenue Louise, 489 à 1050 Bruxelles, relative à un bien sis avenue du Commerce, 7 à 1420 Braine-l'Alleud (cadastré division 1 section N n° 549 F), ayant pour objet d'installer une cabine haute tension et réaménager des places de parking dans le cadre de l'installation de deux doubles bornes de recharge pour véhicules électriques;

Vu son avis défavorable du 07.07.2025 en raison de l'aggravation du déficit déjà avéré en stationnement du site, le projet réduisant encore la capacité et la fonctionnalité du parking au détriment de son accessibilité;

Vu la décision de refus de Monsieur le Fonctionnaire délégué en date du 11.09.2025;

Vu la décision d'octroi sur recours dudit permis d'urbanisme par le Gouvernement wallon le 16.01.2026;

Considérant que les plans de la présente demande de permis d'urbanisme affichent la construction de la cabine HT autorisée par le permis n° 2025/PU149/GD susmentionné; que, toutefois, il y est mentionné l'électrification de 6 emplacements de parking et non le réaménagement de ces 6 places en 4 emplacements plus larges;

1. Procédure et recevabilité de la demande

Vu la demande de permis d'urbanisme n° 2025/PU265/GH introduite par la S.R.L. PROPERTY & ADVICE, ayant son siège rue Jules Depauw, 8 à 1390 Grez-Doiceau, ayant pour objet d'aménager une extension du parking du magasin "ACTION", nécessitant la déviation partielle du sentier n° 172 et la modification de l'alignement correspondant, sur le bien sis avenue du Commerce, 7 à 1420 Braine-l'Alleud (cadastré division 1 section N n° 549 F et 564 A);

Considérant que le bien est situé en zone d'activité économique mixte au Plan de secteur de Nivelles adopté par arrêté royal du 01.12.1981 et qui n'a pas cessé de produire ses effets pour le bien précité;

Vu la situation du bien en zone d'activité économique mixte au Schéma de Développement Communal (S.D.C.) entré en vigueur le 04.08.2012;

Vu la situation du bien dans le périmètre du Schéma d'Orientation Local « Extension du zoning artisanal et de services à Mont-Saint-Pont » approuvé par délibération du Conseil communal du 31.08.1987 et qui n'a pas cessé de produire ses effets pour le bien précité;

Considérant que le bien n'est pas repris dans le périmètre d'un permis d'urbanisation;

Considérant que le projet s'implante au sein du périmètre de reconnaissance économique de la zone industrielle de Braine-l'Alleud, adopté par arrêté royal le 25.01.1965; qu'en conséquence, Madame la Fonctionnaire déléguée est compétente pour remettre une décision sur la demande de permis d'urbanisme à proprement parler; que, toutefois, conformément aux dispositions du décret du 06.02.2014 relatif à la voirie communal, le Conseil communal est compétent pour

statuer sur la demande de modification et de déplacement de la voirie et de l'alignement correspondant dont objet;

Vu le dossier de demande de permis d'urbanisme comprenant une demande de modification de la voirie communale et la notice d'évaluation des incidences sur l'environnement;

Vu la demande de modification et de déplacement de voirie adressée par la demandeuse au Collège communal, en vertu de l'article 8 du décret du 06.02.2014 relatif à la voirie communale;

Considérant que la présente demande de modification de voirie, ainsi que de l'alignement correspondant, porte sur des parcelles appartenant à la demandeuse;

Considérant que la demande complète a fait l'objet, en application de l'article D.IV.33 du CoDT, d'un accusé de réception par Madame la Fonctionnaire déléguée portant la date du 27.11.2025;

Considérant que les délais du CoDT relatifs au permis d'urbanisme sont actuellement suspendus dans le cadre de la procédure de modification de la voirie communale, conformément aux dispositions du décret du 06.02.2014;

Vu le dossier de demande de modification de voirie communale visant à déplacer le tracé du sentier n° 172 traversant les parcelles du projet, ainsi que l'alignement existant repris à l'Atlas des voiries vicinales de 1841;

Considérant que conformément à l'article 7 du décret du 06.02.2014, nul ne peut créer, modifier ou supprimer une voirie communale sans l'accord préalable du Conseil communal ou, le cas échéant, du Gouvernement statuant sur recours;

Considérant, en l'espèce, que le projet prévoit la modification et le déplacement d'une voirie communale: qu'en vertu du décret du 06.02.2014, l'accord préalable du Conseil communal est requis;

Considérant qu'en vertu de l'article 22 dudit décret, le Conseil communal se prononce simultanément, par des décisions distinctes, sur la demande de modification de voirie et sur la modification du plan d'alignement existant relatif à la voirie à déplacer;

Considérant que la demande de modification et de déplacement du sentier n° 172 a été soumise à des mesures particulières de publicité; que l'enquête publique a eu lieu du 22.12.2025 au 28.01.2026;

Considérant que la demande comprend une notice d'évaluation des incidences sur l'environnement rédigé par l'auteur de projet, Monsieur GROULARD Olivier du bureau BEAI S.A, dont le siège se situe avenue de la Foresterie, 2 / boîte 1 à 1170 Bruxelles;

Vu les dispositions de l'article 11 du décret du 06.02.2014 qui définit le contenu du dossier de demande pour la modification d'une voirie communale;

Considérant qu'en l'espèce, si le dossier comporte un schéma général du réseau des voiries au sein duquel s'inscrit la demande ainsi qu'une justification au regard des compétences dévolues à la Commune en matière de propreté, de salubrité, de sûreté, de tranquillité, de convivialité et de commodité du passage dans les espaces publics, il y a toutefois lieu de relever que la demande comprend plusieurs plans de délimitation présentant des implantations divergentes quant au déplacement du sentier;

Considérant qu'une telle discordance ne permet pas à l'autorité compétente de statuer en toute connaissance de cause sur le tracé effectivement envisagé ni d'en apprécier adéquatement les incidences;

Considérant les échanges intervenus entre l'Administration communale, les auteurs de projet et les services de Madame la Fonctionnaire déléguée à cet égard;

Considérant, plus précisément, qu'au moment de la réception du dossier complet le 27.11.2025, une incohérence a été constatée quant à l'implantation du futur tracé du sentier à déplacer, entre :

- d'une part, le plan dit "de modification partielle du sentier n° 172" dressé le 24.09.2025 par le géomètre-expert, Monsieur JACQUES Nicolas, lequel affiche un sentier accolé au lit du ruisseau "le Hain" situé en limite de la parcelle n° 549 F
- et d'autre part, le plan de la situation projetée repris au plan général référencé "n° 1331-02-01" du 05.08.2025 du bureau BEAI, lequel affiche

un sentier présentant par endroits un recul par rapport au lit dudit ruisseau;

Vu le courriel du 01.12.2025 par lequel l'Administration communale sollicite une clarification de la situation en vue d'organiser l'enquête publique sur base d'un dossier cohérent et non sujet à interprétation;

Vu le courriel de réponse du 08.12.2025, par lequel l'auteur de projet a transmis des plans modificatifs visant à supprimer la « coquille persistante » qui existait entre les différents volets du dossier; qu'il y a lieu de regretter le caractère lacunaire et imprécis des réponses obtenues;

Considérant que cet envoi, effectué exclusivement par voie électronique et indépendamment des modalités prévues par la réglementation en vigueur en matière d'introduction de plans modificatifs, comprenait :

- un plan de l'implantation projetée référencé "n° 1331-02-09" du 08.12.2025 du bureau BEAI, lui-même basé sur un plan de mesurage et de division daté du 01.07.2024, lequel affiche le futur tracé du sentier comme étant accolé au lit du ruisseau "le Hain"
- un plan référencé "n° 1331-02-16 - PLAN DE DELIMITATION" établi par l'architecte et non le géomètre-expert, ne comportant aucun point repris en coordonnées Lambert 72, et semblant confirmer que le sentier déplacé vient s'accoler au lit du ruisseau, sans recul;

Considérant, dès lors, qu'il apparaît que le plan dressé par le géomètre-expert, Monsieur JACQUES Nicolas, n'a pas été adapté pour tenir compte des modifications apportées au projet en cours de procédure;

Considérant que si la multiplication des plans, établis à des échelles et avec des tonalités différentes, sans côtes précises et constantes d'un document à l'autre, rend la compréhension particulièrement complexe, il apparaît, toutefois, que, contrairement à ce qu'indique l'auteur de projet dans le courriel du 08.12.2025 susmentionné, le "PLAN DE DELIMITATION" établi par le bureau BEAI daté du 08.12.2025 ne correspond pas au tracé projeté du sentier suivant le "plan de modification partielle du sentier n° 172" dressé par le géomètre-expert, Monsieur JACQUES Nicolas, notamment au niveau de la jonction avec le pont existant en limite sud-est du site;

Considérant, en outre, qu'il y a lieu de noter que les vues en coupes n'ayant pas été modifiées, une incohérence demeure entre les différentes pièces graphiques du dossier;

Considérant, à cet égard, que si l'aménagement du sentier en dolomie n'est pas intrinsèquement soumis à permis d'urbanisme suivant la réglementation en vigueur, de sorte que son tracé pourrait être considéré comme illustratif du point de vue du CoDT, il n'en demeure pas moins que l'implantation précise de celui-ci par rapport au ruisseau constitue un élément déterminant pour apprécier la pertinence du tracé projeté;

Considérant, en particulier, que l'examen de la sécurité des déplacements piétons en bordure d'un cours d'eau requiert une représentation claire et cotée des distances, des dénivelés ainsi que des éventuels dispositifs de protection envisagés; que tel n'est pas le cas en l'espèce;

Considérant, sur base de ce qui précède, qu'il y a lieu de s'interroger sur la validité de la procédure en cours au regard des incohérences relevées quant à l'implantation du futur sentier dans les documents transmis; qu'une telle situation est susceptible de compromettre la bonne appréhension des enjeux et des incidences du projet tant par les autorités compétentes que par les instances consultées et les riverains; que l'imprécision relative à l'emplacement du sentier modifié ne répond pas aux exigences de complétude et de qualité des informations imposées par le décret du 06.02.2014;

2. Description de la demande

Considérant que la présente demande porte sur la modification du tracé et le déplacement partiel du sentier n° 172 traversant les parcelles concernées par le projet, afin de permettre l'extension, en partie arrière, du parking du commerce « ACTION » par la création de 14 emplacements de stationnement supplémentaires ainsi que 14 emplacements pour vélos;

Considérant que le déplacement projeté est strictement circonscrit au droit du projet, sur une distance d'environ 40,00 m; que le sentier conserve l'accès existant depuis l'avenue du Commerce et rejoint son tracé actuel au-delà de la propriété

de la demandeuse; que l'emprise historique du sentier, d'une largeur de 1,65 m, est maintenue;

Considérant que le sentier n° 172 est repris à l'Atlas des chemins vicinaux de 1841, lequel vaut plan d'alignement à l'endroit; que, dès lors, la déviation envisagée implique une modification de l'alignement existant;

Considérant, comme précité, qu'au regard des incohérences relevées entre les différents plans introduits au dossier, une incertitude subsiste quant au tracé projeté du sentier; qu'en tout état de cause, il convient de s'interroger sur la pertinence de l'implantation projetée, le dernier plan transmis par l'auteur de projet prévoyant un tracé accolé au lit du ruisseau, sans recul apparent; que cette configuration soulève des interrogations au regard tant de la sécurité des usagers que des contraintes hydrologiques et environnementales;

3. Non respect des objectifs du décret du 06.02.2014 relatif à la voirie communale

Considérant que l'article 1er du décret du 06.02.2014 relatif à la voirie communale précise que *"le présent décret a pour but de préserver l'intégrité, la viabilité et l'accessibilité des voiries communales, ainsi que d'améliorer leur maillage"*, qu'il relève par ailleurs la *"nécessité de renforcer le maillage des voiries communales pour rencontrer, notamment, les besoins de mobilité douce actuels et futurs"*;

Considérant que l'article 9, §1er du même décret stipule quant à lui que la décision relative à la création de la voirie *"tend à assurer ou améliorer le maillage des voiries, à faciliter les cheminements des usagers faibles et à encourager l'utilisation des modes doux de communication."*;

Considérant que la note justificative accompagnant la demande mentionne un déplacement « organique » du sentier afin d'assainir les lieux tout en permettant d'augmenter l'offre de stationnement nécessaire à l'exploitation du magasin voisin;

Considérant qu'au regard de l'état de friche actuelle de la parcelle, la réhabilitation du sentier est souhaitable pour la continuité et l'usage des modes doux; que, toutefois, sa localisation en bordure immédiate du ruisseau compromet la sécurité des usagers;

Considérant que cette proposition est d'autant plus discutable que l'espace disponible entre le parking et le ruisseau, d'une largeur minimale de 6,00 m au point le plus contraint, permettrait d'adopter un tracé intermédiaire, garantissant à la fois une zone tampon et une circulation sécurisée des usagers;

Considérant que malgré le caractère limité de l'intervention, le tracé projeté demeure dangereux pour les modes doux, sans possibilité d'y aménager des dispositifs sécuritaires nécessaires;

Considérant, sur base de ce qui précède, que les objectifs du décret voirie ne sont pas rencontrés par le projet;

4. Avis rendus dans le cadre de l'instruction de la demande

Considérant que, s'agissant d'une demande de permis pour laquelle Madame la Fonctionnaire déléguée est compétente au regard des dispositions de l'article D.IV.22 du CoDT, l'Administration communale n'est pas chargée de solliciter les avis des instances consultées;

Considérant qu'en l'espèce, l'Administration communale a été informée que la Province du Brabant wallon n'a pas émis d'avis dans le délai de trente jours prévu par la réglementation en vigueur; que suivant les dispositions de l'article D.IV.37 du CoDT, la procédure se poursuit;

Vu, toutefois, les échanges intervenus entre l'Administration communale et la Province du Brabant wallon, compte tenu de la proximité du tracé du sentier déplacé avec la crête de berge du cours d'eau;

Vu l'avis favorable conditionnel, reçu par voie électronique le 20.02.2026, émis par la Province du Brabant wallon - Direction d'administration des infrastructures - Service de cartographie et d'hydrologie, libellé comme suit :

*En réponse à votre demande d'avis du 27 novembre 2025, réceptionnée par notre administration le 28 novembre 2025, concernant le dossier repris en objet, nous vous informons que nous devons remettre un **avis favorable conditionnel** à l'encontre de la présente demande de permis.*

Ce projet d'aménagement du parking et de déviation du sentier n°172 a déjà fait l'objet d'un avis technique préalable favorable conditionnel le 10 février 2026 (cf. pièce jointe). Les conditions étant :

- de ne pas modifier le relief du sol dans la zone soumise à un aléa d'inondation élevé ;
- de choisir un revêtement perméable pour l'entièreté de la zone concernée par le projet (soumise à un aléa d'inondation élevé) ;
- de maintenir la servitude d'accès de 6 mètres en rive gauche du cours d'eau pour le gestionnaire, soit d'utiliser des matériaux adaptés.

La zone de projet est située en bordure du cours d'eau non navigable « Le Hain », n° 1.123, classé en 2ème catégorie. Les berges à cet endroit sont matérialisées par des murs en pavés (perrés) jusqu'en crête de berge et non en tunages, comme indiqué de manière erronée dans les plans de la demande de permis. Les plans (datant du 14 janvier 2025) transmis par mail lors de la demande d'avis technique préalable ne correspondent pas aux plans transmis dans la demande de permis d'urbanisme, datant du 5 août 2025 ni à la version du 8 décembre 2025.

En effet, dans la demande d'avis technique, il était prévu d'étendre les places de parking à moins d'un mètre de la crête de berge du cours d'eau et de déplacer le sentier à l'intérieur de la zone de manœuvre. Cette version du projet était acceptable, dans la mesure où le projet ne présentait pas de modification du relief du sol et que la servitude d'accès au cours d'eau (pour le gestionnaire), par-dessus les places de parking notamment, était assurée.

Or, dans la demande de permis, il est prévu de déplacer le sentier en bordure immédiate du cours d'eau, à 35 centimètres de la crête de berge, dans la version de plan du 5 août 2025, et à 0 centimètres de la crête de berge dans la version de plan du 8 décembre 2025. Ce qui traduit une discordance de plan au sein même de la demande de permis ainsi qu'avec la version du 14 janvier 2025.

Le Code de l'Eau stipule en son article D.43 que

« Les riverains, les usagers et les propriétaires d'ouvrages sur les cours d'eau non navigables :

1° livrent passage aux agents de l'administration, aux ouvriers, aux engins nécessaires pour l'exécution des travaux et aux autres personnes chargées de l'exécution de travaux ou d'études ;

2° laissent déposer sur leurs propriétés, sur une bande de 6 mètres, à compter de la crête de berge, les matières enlevées du lit du cours d'eau, ainsi que les matériaux, l'outillage et les engins nécessaires pour l'exécution des travaux.

§2. Aucune indemnité n'est due aux riverains, aux usagers et aux propriétaires d'ouvrages en raison du dépôt des matières provenant des travaux d'entretien et de curage, sur leurs propriétés, sur une bande de six mètres, à compter de la crête de berge. [...]

L'application de cette disposition nécessite donc le respect d'une distance de 6 mètres entre la crête de berge et toute construction afin de garantir une servitude d'accès au cours d'eau pour le gestionnaire dans le cadre de la réalisation des travaux d'entretien, de curage et de réparation des cours d'eau. Cette précaution est également nécessaire en ce qui concerne la stabilité des berges (intégrité du cours d'eau) et des bâtiments.

Étant donné que les berges du cours d'eau sont renforcées par un perré en pavés au droit de la zone de projet, l'implantation du sentier peut être tolérée en bordure de cours d'eau, à minimum 50 centimètres de la crête de berge, pour une question de stabilité de berge. Le matériau utilisé pour le revêtement du sentier devra néanmoins être stabilisé (ex. dolomie stabilisée), afin d'éviter que des graviers soient emportés dans le cours d'eau lors d'une crue.

Le sentier pourra être sécurisé par la mise en place d'une clôture ou un garde-corps ajouré à minimum 50 centimètres de la crête de berge du cours d'eau.

Nous attirons également votre attention sur le fait que ce projet est majoritairement situé en zone d'aléa d'inondation élevé et le sol de la surface est en aléa d'inondation faible, selon la carte « aléa d'inondation par débordement et ruissellement » approuvée par l'AGW du 4 mars 2021 (M.B. 24/03/2021).

L'aléa d'inondation par débordement de cours d'eau comprend les zones dans lesquelles des inondations sont susceptibles de se produire, de façon plus ou moins importante et fréquente, suite au débordement naturel de cours d'eau. La carte de l'aléa d'inondation représente donc des zones où il existe un risque d'inondation, même aux endroits où aucune inondation n'est historiquement

connue. Inversement, l'absence d'une zone d'aléa sur la carte ne peut garantir qu'une inondation ne s'y produira jamais. Cette carte ne concerne pas les inondations trouvant leur origine dans le refoulement d'égouts, la remontée de nappe phréatique ou tout phénomène apparenté. La valeur de l'aléa inondation est issue de la combinaison des valeurs de récurrence et de submersion. Un aléa « faible » concerne un risque d'inondation dont la récurrence est rare (moins d'une fois tous les 25 ans) et dont la submersion possible est inférieure à 1,30 mètre.

Un aléa « élevé » concerne un risque d'inondation dont la récurrence est fréquente (plus d'une fois tous les 25 ans) et dont la submersion possible est importante, soit supérieure à 30 cm.

En vertu de l'article D.IV.57 du CoDT, il y a lieu, au minimum, d'assortir le permis d'urbanisme de conditions particulières de protection des personnes, des biens et de l'environnement, par rapport à d'éventuelles inondations.

Dans une zone soumise à un aléa d'inondation élevé, un avis défavorable doit être proposé pour la modification sensible du relief du sol, elle ne peut donc être envisagée. Cette condition avait d'ailleurs été posée dans l'avis technique préalable. Or, une modification du relief du sol est prévue, avec un remblai de 80 à 120 centimètres maximum, afin de garder le même niveau entre le niveau du parking existante et le niveau de l'extension du parking projeté.

De plus, il y aurait lieu aussi de veiller à ce que le projet d'extension du parking limite au maximum l'imperméabilisation du sol. Les places de parking sont prévues en pavés drainants, ce qui est acceptable.

En outre, l'abattage des arbres implantés le long du cours d'eau devra se faire en maintenant l'intégrité des berges du cours d'eau. A cette fin, si un dessouchage était envisagé, seul un gyrobroyage des souches pourrait être accepté (maximum 20 cm sous le niveau du sol). En effet, un arrachage des souches déstabiliserait complètement la berge du cours d'eau et ne peut donc pas être envisagé.

Par ailleurs, il est prévu d'installer une cabine haute tension et des bornes de recharges électriques dans la zone soumis à l'aléa d'inondation faible, à la limite de la zone en aléa d'inondation élevé. Il convient de rehausser la cabine électrique de 30 centimètres par rapport au terrain naturel au droit du bâtiment et d'étanchéifier les installations.

Enfin, il y a lieu de rappeler à la demanderesse les contraintes inhérentes aux biens situés en bordure immédiate d'un cours d'eau.

Constitue une infraction suivant le Code de l'Eau le fait de :

a) dégrader ou affaiblir le lit mineur ou les digues d'un cours d'eau non navigable ;

b) obstruer le cours d'eau non navigable ou déposer à moins de six mètres de la crête de berge ou dans des zones soumises à l'aléa d'inondation des objets ou des matières pouvant être entraînés par les flots et causer la destruction, la dégradation ou l'obstruction des cours d'eau non navigables ;

c) labourer, herser, bêcher ou ameubler d'une autre manière la bande de terre d'une largeur d'un mètre, mesurée à partir de la crête de la berge du cours d'eau non navigable vers l'intérieur des terres ;

d) couvrir de quelque manière que ce soit les cours d'eau non navigables sauf s'il s'agit d'actes et travaux tels que déterminés par le Gouvernement (création de pont et passerelle d'une largeur strictement limitée à l'accessibilité) ;

e) entraver le passage des agents de l'administration, des ouvriers et des autres personnes chargées de l'exécution des travaux ou des études, ainsi que le dépôt des matières enlevées du lit du cours d'eau non navigable ainsi que des matériaux, de l'outillage et des engins nécessaires pour l'exécution des travaux ;

f) effectuer ou maintenir des travaux dans le lit mineur, tels qu'approfondissement, élargissement, rectification et généralement toutes modifications sous, dans ou au-dessus du lit mineur du cours d'eau non navigable ou des ouvrages y établis, ainsi que la suppression ou la création de tels cours d'eau, sans l'autorisation requise du gestionnaire du cours d'eau non navigable ou d'une façon non conforme à celle-ci ;

g) créer un nouvel obstacle dans le lit mineur d'un cours d'eau non navigable sans prévoir une solution garantissant la libre circulation des poissons ;

h) enlever, rendre méconnaissable ou modifier quoi que ce soit à la disposition ou à l'emplacement des échelles de niveau, des clous de jauge ou de tout autre système de repérage mis en place à la requête du gestionnaire ;
i) procéder à la vidange d'un étang ou d'un réservoir dans un cours d'eau non navigable sans se conformer aux instructions du gestionnaire ;
j) procéder à des prélèvements saisonniers d'eau dans un cours d'eau non navigable sans se conformer aux instructions du gestionnaire ;
k) installer une prise d'eau permanente de surface ou un rejet d'eau dans un cours d'eau non navigable sans se conformer aux instructions du gestionnaire ;
l) procéder à des plantations ou à des constructions le long d'un cours d'eau non navigable sans respecter les conditions fixées par le Gouvernement ;
m) laisser subsister les situations créées à la suite des actes visés aux points précédents.

Compte tenu de ces éléments et des recommandations émises, un **avis favorable conditionnel** doit être réservé à la présente demande. Les conditions étant :

- de ne pas modifier le relief du sol dans la zone soumise à un aléa d'inondation élevé ;
- de choisir un revêtement perméable pour l'entièreté de la zone concernée par le projet (soumise à un aléa d'inondation élevé) ;
- de maintenir la servitude d'accès de 6 mètres en rive gauche du cours d'eau pour le gestionnaire, soit d'utiliser des matériaux adaptés ;
- d'espacer le sentier au moins 50 centimètres de la crête de berge du cours d'eau et d'utiliser des matériaux non mobilisables comme revêtement ;
- de rehausser la cabine électrique de 30 centimètres par rapport au terrain naturel au droit du bâtiment et d'étanchéifier les installations."

[...].";

Vu l'avis favorable conditionnel, rendu à l'unanimité, de la C.C.A.T.M. en séance du 20.01.2026, libellé comme suit :

"[...]

Le projet concerne l'extension du parking existant du magasin Action par l'aménagement de 14 emplacements supplémentaires sur une parcelle voisine située à l'arrière du site. Cette parcelle est traversée par un sentier repris à l'atlas des voiries, dont le déplacement est sollicité dans le cadre d'une procédure de modification de la voirie communale suivant le décret du 06.02.2014.

Le sentier serait déplacé latéralement afin de libérer l'espace nécessaire aux nouveaux emplacements de stationnement et à l'installation d'un abri vélo. Le projet se situe en zone d'activité économique mixte et dans le périmètre de reconnaissance économique ; le permis d'urbanisme relève donc de la compétence de la Fonctionnaire déléguée avec un avis émis par le Collège communal dans le cadre de la procédure. Toutefois, au préalable, c'est le Conseil communal qui est compétent pour approuver, ou refuser, la modification de la voirie communale à savoir, en l'espèce, le déplacement du sentier n° 172. Les membres relèvent plusieurs incohérences dans les plans, notamment quant à la position exacte du sentier déplacé par rapport au ruisseau et au parking, ce qui pose des questions de sécurité et de lisibilité du projet. Le service travaux communal a d'ailleurs émis un avis défavorable concernant l'insuffisance de recul entre le sentier et les berges du ruisseau.

La discussion porte largement sur la problématique globale de mobilité autour du magasin Action, identifiée comme fortement déficitaire en termes de stationnement et génératrice de nuisances importantes (stationnement sauvage, conflits avec les autres commerces, circulation dangereuse). Les membres estiment que l'extension proposée constitue une amélioration, mais reste largement insuffisante au regard des besoins réels.

Plusieurs recommandations sont formulées :

- améliorer l'organisation interne du parking existant (sens de circulation, giratoire, marquages au sol) ;
- revoir les revêtements de sol, jugés trop imperméables et inadaptés à proximité d'un ruisseau ;
- intégrer des plantations de talus (notamment saules et végétation à enracinement profond) afin de stabiliser les sols et favoriser l'absorption des eaux ;

- préserver les arbres remarquables identifiés sur la parcelle ;
- privilégier des matériaux drainants et une meilleure gestion des eaux pluviales.

L'avis de la CCATM est favorable à l'unanimité, sous réserve :

- de clarifier la localisation définitive du sentier,
- d'améliorer la sécurité et les revêtements,
- et d'intégrer des aménagements paysagers et hydrauliques plus performants.

[...].";

5. Réclamations déposées dans le cadre de l'enquête publique

Considérant qu'une enquête publique devait être réalisée conformément à l'article R.IV.40-1, 7°, du CoDT et selon les dispositions du décret du 06.02.2014 relatif à la voirie communale; que celle-ci s'est déroulée du 22.12.2025 au 28.01.2026 inclus, compte tenu de la suspension des mesures de publicité du 24.12.2025 au 01.01.2026, en application de l'article D.I.16, §1er du CoDT; Considérant que l'enquête publique a donné lieu à une réclamation écrite de la part d'un riverain direct du projet; que les objections et observations suivantes ont été formulées :

Aspect relatif à la déviation du sentier n° 172

1. le sentier dévié passerait directement devant la terrasse du réclamant en créant une perte de tranquillité et d'intimité significative, en raison du passage accru d'usagers à proximité immédiate de la propriété;

Aspects urbanistiques relatifs à l'extension du parking

2. la parcelle arborée destinée à accueillir l'extension du parking constitue actuellement une zone tampon entre la propriété du réclamant et le parking existant. Le projet risque, dès lors, de créer des nuisances en matière de bruit et d'éblouissement par les phares des véhicules étant donné la promiscuité des lieux
3. le réclamant regrette que le parking existant ne soit pas entretenu, ce qui en fait un lieu propice au squat et aux incivilités;

Vu le procès-verbal de la clôture d'enquête établi le 02.02.2026;

Considérant que l'autorité communale est tenue de prendre connaissance de l'ensemble des réclamations et d'y répondre;

Considérant, comme développé dans la présente délibération, le tracé projeté du sentier dévié apparaît inopportun en raison de sa proximité avec le cours d'eau; que le respect d'une zone de recul permettrait à la fois de garantir la sécurité des déplacements des usagers et de maintenir une zone tampon par rapport aux fonds de jardins des habitations situées chaussée d'Alseberg;

Considérant que les autres objections ne relèvent pas de la compétence du Conseil communal en matière de modification de voirie communale; qu'il appartiendra au Collège communal d'y répondre au stade de l'instruction de la demande de permis d'urbanisme à proprement parler; que, toutefois, il y a d'ores et déjà lieu d'examiner les incidences du projet dans son ensemble;

6. Evaluation des incidences sur l'environnement

Considérant qu'il n'appartient pas au Conseil communal de se prononcer, dans le cadre de sa compétence en matière de voiries, sur des questions relatives à l'aménagement concret de la voirie ou sur les impacts allégués du projet relevant de la demande de permis d'urbanisme (C.E., n°258.345 du 04.01.2024); qu'il ne lui appartient pas non plus de se prononcer sur des questions relatives à la congestion du trafic ou aux nuisances créées par la nouvelle voirie (C.E., n° n°258.367 du 09.01.2024);

Considérant que sur le plan environnemental, la demande est accompagnée d'une notice d'évaluation des incidences sur l'environnement; qu'il s'agit d'un document devant permettre à l'autorité d'évaluer en toute connaissance de cause les incidences sur l'environnement du projet soumis à autorisation;

Considérant que les décisions portant sur la création ou la modification d'une voirie communale sont incluses dans la liste des actes soumis à évaluation des incidences en vertu de l'article R.52 du Code de l'environnement;

Considérant que le contenu de la notice est fixé à l'article D.66 du Code de l'environnement; qu'il doit notamment s'y trouver une description des éléments de l'environnement susceptibles d'être affectés de manière notable par le projet ainsi qu'une description de tous les effets notables, dans la mesure des

informations disponibles sur ces effets, que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement résultant de l'utilisation des ressources naturelles, en particulier le sol, les terres, l'eau et la biodiversité;

Considérant que la décision de création ou de modification d'une voirie doit être analysée, comme une décision principale au regard de la jurisprudence européenne (Cour de justice de l'Union européenne, 07.01.2004, Wells, C-201/02, motifs 51 et 52);

Considérant que la jurisprudence du Conseil d'État expose que « seules les incidences essentielles du projet sur l'environnement doivent être analysées par les autorités à ce stade, les autres incidences du projet sur l'environnement devant être appréciées par l'autorité chargée de statuer sur les demandes de permis d'urbanisme consécutives » (C.E., n°259.111 du 12.03.2024); qu'elle ajoute qu'« il doit ressortir à suffisance de l'acte [administratif] (...) que [l']autorité a tenu compte des incidences essentielles du projet sur l'environnement et le voisinage au regard des informations portées à sa connaissance à cet égard » (C.E., n°259.111 du 12.03.2024);

Vu l'avis favorable conditionnel de la Province du Brabant wallon - Direction d'administration des infrastructures - Service de cartographie et d'hydrologie précité, lequel mentionne expressément la nécessité de reculer le sentier par rapport à la crête de berge du ruisseau; qu'il y a lieu de s'y référer;

Considérant, en outre, comme développé dans le cadre de la présente décision, que le projet, de par l'implantation envisagée du sentier déplacé n'apporte pas les garanties suffisantes en matière de sécurité des usagers;

7. Motivations complémentaires

Considérant que le décret du 06.02.2014 relatif à la voirie communale impose que tout projet d'aménagement tende à renforcer le maillage viaire, à préserver l'intégrité des voiries existantes et à favoriser les modes doux de déplacement;

Considérant, en l'espèce, que malgré l'intérêt fonctionnel et urbanistique de la demande, la déviation du sentier n° 172 telle qu'envisagée est jugée problématique pour la sécurité publique eu égard à l'absence de zone tampon suffisante entre le cheminement projeté et le ruisseau, laquelle ne permet pas de garantir des conditions de circulation adéquates pour les usagers;

Considérant, dès lors, qu'il y a lieu de revoir le tracé proposé en l'éloignant du bord de l'eau, de manière à assurer une distance de sécurité appropriée et à rencontrer les exigences précitées en matière de protection des usagers et du cours d'eau;

Considérant que le projet de modification de la voirie, en déplaçant le tracé du sentier n° 172 au droit du projet ne répond pas aux objectifs du décret du 06.02.2014 relatif à la voirie communale;

Considérant, en outre, que d'un point de vue formel, le dossier de demande ne comprend pas de plan de délimitation clair et unique, fixant sans interprétation possible la position des limites longitudinales de la voirie communale tel que l'exige le décret du 06.02.2014; qu'elle doit être considérée comme incomplète et qu'elle ne pourrait, en tout état de cause, être autorisée;

Vu la section 4 du décret du 06.02.2014 relatif à la voirie communale;

Considérant qu'en application de la section précitée, le Conseil communal se prononce simultanément, par des décisions distinctes, sur la demande de modification partielle de la voirie et sur la modification partielle du plan d'alignement existant;

Considérant que le projet de modification de la voirie, en déplaçant le tracé du sentier n° 172 au droit du projet ne répond pas aux objectifs du décret du 06.02.2014 relatif à la voirie communale;

Considérant, en outre, que d'un point de vue formel, le dossier de demande ne comprend pas de plan de délimitation clair et unique, fixant sans interprétation possible la position des limites longitudinales de la voirie communale tel que l'exige le décret du 06.02.2014; qu'elle doit être considérée comme incomplète et qu'elle ne pourrait, en tout état de cause, être autorisée;

Considérant qu'il y a, par conséquent, lieu de refuser la modification partielle de l'alignement correspondant, telle que reprise sur les plans déposés avec la demande de permis d'urbanisme;

Sur proposition du Collège communal qui en a délibéré en séance du 02.03.2026;

A l'unanimité des membres présents;

DECIDE :

Article unique : de refuser la modification partielle de l'alignement, correspondant déplacement du tracé du sentier n° 172 au droit du projet, dans le cadre de la demande de permis d'urbanisme n° 2025/PU265/GH visant à aménager une extension du parking du magasin "ACTION".

26 172.2:504.6 - PROCES-VERBAL DE LA SEANCE PUBLIQUE DU 26.01.2026

Monsieur le Président constate qu'aucune observation n'a été formulée au sujet du procès-verbal de la séance publique du 26.01.2026. Il déclare dès lors ledit procès-verbal « approuvé ».

27 172.20 - QUESTIONS DIVERSES

Monsieur O. VANHAM s'inquiète de l'évolution du dossier lié à la fin prochaine du contrat de concession du parc à conteneurs et questionne le Collège sur les options envisagées. Monsieur V. SCOURNEAU déclare être très attentif à la situation. De nombreuses réunions se sont tenues sous l'égide de l'Echevine compétente. Il précise que plusieurs options sont toujours à l'étude et que des négociations sont en cours avec différents partenaires potentiels. Pour cette raison, le dossier ne peut être abordé en séance publique, mais pourra l'être en huis clos.

Madame G. BOULERT s'interroge sur les abattages d'arbres récents, quant à leur objectif et à la vision à long terme. Elle souligne l'absence apparente de plan de gestion durable et propose une approche fondée sur un inventaire, une concertation et une planification. Monsieur G. MATAGNE indique que les interventions répondent à des impératifs de sécurité ainsi qu'à des contraintes locales, notamment liées à l'espace disponible et à la qualité des sols. Il précise que les plantations doivent être réalisées aux endroits appropriés, et non uniquement par idéologie.

Madame S. MARCOUX signale l'absence, dans un sens de circulation, d'un panneau indiquant la priorité à la rue de la Gaignette. Monsieur G. MATAGNE rassure en indiquant qu'il se rendra sur place, dès le lendemain, afin de vérifier la signalisation et la compléter, le cas échéant.

Madame J. BOUDART évoque le contexte de crises énergétiques successives et souligne l'intérêt des communautés d'énergie pour l'ensemble des citoyens. Monsieur V. SCOURNEAU rappelle le montage innovant mis sur pied par la Commune dans le cadre du champ solaire. Il indique que, selon les retours actuels, notamment médiatiques, les communautés d'énergie ne fonctionnent par encore de manière satisfaisante en Wallonie. Il considère dès lors qu'il convient de rester attentif aux évolutions en la matière, sans y consacrer de ressources trop importantes tant que leur efficacité n'est pas démontrée.

Madame Ch. HUENENS revient sur la fin imminente du Proxibus et insiste sur son rôle essentiel pour certains publics (personnes âgées, non motorisées, publics fragiles). Elle déplore l'absence de solution de remplacement et estime que le coût du service, évalué à ± 160.000 €, reste soutenable au vu du budget communal, au nom de la solidarité. Elle propose alors trois solutions : prolonger la convention avec le TEC, mettre en place une navette communale en gestion propre ou externaliser le service via un opérateur privé.

Monsieur G. MATAGNE rappelle que la convention a été dénoncée par le TEC, qui proposait un nouveau cadre jugé inacceptable, impliquant notamment un engagement jusqu'en 2034. Il souligne que la commune bénéficie d'une offre de transport public importante (2 gares, 20 lignes, 120 arrêts) et que les politiques régionales s'orientent vers des solutions de mobilité différente, à la demande.

Monsieur H. DETANDT relève quant à lui que la fréquentation du service est insuffisante par rapport à son coût pour la collectivité. Sur base de la fréquentation des derniers mois, avec environ 70 montées par jour, soit ±35 usagers, le coût est estimé à environ 20 € par aller-retour et par usager.

Monsieur O. VANHAM critique le manque de communication envers les usagers et considère que le surcoût resterait limité au regard du boni dégagé aux comptes.

Enfin, Monsieur V. SCOURNEAU estime que les différentes interventions montrent que le dossier du Proxibus a pris une dimension davantage politique que de mobilité. Il souligne qu'en 2017, la commune ne disposait pas du recul actuel. Il précise qu'un meilleur rapport qualité-prix doit être recherché au bénéfice de l'ensemble des citoyens et qu'il convient de faire preuve de responsabilité et de courage politique en mettant fin à ce dispositif, d'autant que la Région prépare de nouvelles formules de mobilité subventionnées.

-
Monsieur le Président lève la séance à 21h24'.

-
Ainsi délibéré à Braine-l'Alleud en séance du 20.04.2026.