

CONSEIL D'ÉTAT, SECTION DU CONTENTIEUX ADMINISTRATIF

XIII^e CHAMBRE

A R R Ê T

n° 264.688 du 29 octobre 2025

A. 234.981/XIII-9475

En cause :

1. **P.M.**,
2. **N.W.**,
3. **S.H.**,
ayant élu domicile chez
M^e Augustin DAOUT, avocat,
rue de Stassart 99
1050 Bruxelles,

contre :

la Région wallonne,
représentée par son Gouvernement,
ayant élu domicile chez
M^e Pierre MOËRYNCK, avocat,
avenue de Tervueren 34/27
1040 Bruxelles,

Partie intervenante :

la société anonyme GENERAL CONSTRUCTION LIÈGE,
ayant élu domicile chez
M^e Fabrice EVRARD, avocat,
chemin du Stocquoy 1
1300 Wavre.

I. Objet de la requête

1. Par une requête introduite le 9 novembre 2021 par la voie électronique, les parties requérantes demandent l'annulation de l'arrêté du 10 septembre 2021 par lequel le ministre de l'Aménagement du territoire autorise la création et la modification de voiries communales, telles qu'identifiées sur le plan intitulé « Plan de délimitation de la voirie à créer », levé et dressé le 26 juin 2020, celles-ci étant sollicitées dans le cadre d'une demande de permis d'urbanisme ayant pour objet la construction groupée de 54 logements sur un bien sis entre les rues de Milmort, Longpré et Haie Martin à Oupeye (Hermée), cadastré 5^e division, section B, n^{os} 441 W (pie), 702 A (pie), 703 (pie), 439 A et 728 A (pie).

II. Procédure

2. Par une requête introduite le 28 décembre 2021, la société anonyme (SA) Général Construction Liège a demandé à être reçue en qualité de partie intervenante.

Cette intervention a été accueillie par une ordonnance du 20 janvier 2022.

Le dossier administratif a été déposé.

Les mémoires en réponse, en réplique et en intervention ont été régulièrement échangés.

M^{me} Isabelle Leysen, premier auditeur chef de section au Conseil d'État, a rédigé un rapport sur la base de l'article 12 du règlement général de procédure.

Le rapport a été notifié aux parties.

Les parties requérantes et intervenante ont déposé un dernier mémoire.

Par une ordonnance du 17 septembre 2025, l'affaire a été fixée à l'audience du 23 octobre 2025.

M. Lionel Renders, conseiller d'État, a exposé son rapport.

M^e Augustin Daout, avocat, comparaisant pour les parties requérantes, M^e Adrien Pironet, *loco* M^e Pierre Moërynck, avocat, comparaisant pour la partie adverse, et M^e Zoé de Limbourg, *loco* M^e Fabrice Evrard, avocat, comparaisant pour la partie intervenante, ont été entendus en leurs observations.

M^{me} Isabelle Leysen, premier auditeur chef de section, a été entendue en son avis conforme.

Il est fait application des dispositions relatives à l'emploi des langues, inscrites au titre VI, chapitre II, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973.

III. Faits utiles à l'examen de la cause

3. Le 16 avril 2020, la SA Général Construction introduit une demande de permis d'urbanisme ayant pour objet la construction groupée de 54 logements

(36 maisons et 18 appartements), avec création de voiries, parkings et espaces verts, sur un bien sis entre les rues de Milmort, Longpré et Haie Martin à Oupeye (Hermée), cadastré 5^e division, section B, n^{os} 441 W (pie), 702 A (pie), 703 (pie), 439 A et 728 A (pie).

La demande de permis d'urbanisme comprend une demande de création de voiries communales, dont une voirie principale qui relie la rue de Milmort et la rue Longpré ainsi que deux voiries secondaires se terminant à la frontière des parcelles limitrophes, l'une à l'Ouest et l'autre en haut à droite du projet.

Les parcelles sont situées en zone d'habitat à caractère rural et, pour certaines, partiellement en zone agricole au plan de secteur de Liège. Toutefois, le projet est circonscrit à la zone d'habitat à caractère rural.

Le dossier de demande comporte notamment une étude d'incidences sur l'environnement qui présente le master plan de la SA Général Construction, en deux phases, le projet litigieux en l'espèce consistant en la première phase, tandis que la seconde phase porte sur un projet futur de construction de 45 logements et de création d'autres voiries communales rue Haie Martin.

4. Le 6 octobre 2020, il est accusé réception du dossier complet.

5. Une enquête publique est organisée du 26 octobre au 24 novembre 2020. Elle suscite le dépôt de nombreuses réclamations et de courriers favorables au projet.

6. Une réunion de concertation est organisée le 30 novembre 2020.

7. Divers avis sont sollicités et émis.

8. Le 25 mars 2021, le conseil communal d'Oupeye décide d'autoriser la création d'une nouvelle voirie, d'emplacements de stationnements et d'une placette sur les terrains situés entre la rue de Milmort et la rue Haie Martin à Hermée, parcelles cadastrées 5^e division, section B, n^{os} 441W, 702A, 703, 439A et 728A.

9. Le 14 avril 2021, dix personnes, dont les trois parties requérantes, introduisent un recours administratif à l'encontre de cette décision auprès du Gouvernement wallon.

10. Le 27 juillet 2021, la direction juridique, des recours et du contentieux (DJRC) adresse au ministre de l'Aménagement du territoire une proposition de décision de refus.

11. Le 10 septembre 2021, le ministre décide d'autoriser la création et modification de voiries communales, telles qu'identifiées sur le plan intitulé « Plan de délimitation de la voirie à créer », levé et dressé le 26 juin 2020.

Il s'agit de l'acte attaqué.

12. Le 20 décembre 2021, le collège communal d'Oupeye émet un avis favorable conditionnel sur la demande de permis d'urbanisme.

13. Le 31 janvier 2022, le fonctionnaire délégué donne un avis favorable conditionnel sur la demande de permis d'urbanisme.

14. Le 7 février 2022, le collège communal d'Oupeye octroie le permis d'urbanisme sous conditions.

Il s'agit de l'acte attaqué dans l'affaire enrôlée sous le n° A. 236.159/XIII-9611.

IV. Moyen unique

IV.1. Thèse des parties requérantes

A. La requête en annulation

15. Le moyen unique est pris de la violation des articles 1^{er} et 9, § 1^{er}, du décret du 6 février 2014 relatif à la voirie communale, ainsi que du défaut de motivation interne, de l'illégalité des motifs et de leur inadmissibilité, de l'excès de pouvoir et de l'erreur manifeste d'appréciation.

16. Les parties requérantes observent que l'acte attaqué retient, pour justifier l'amélioration du maillage, l'existence d'une « seconde phase » du projet qui permettra de compléter les voiries créées par cette décision. Or, elles relèvent que l'autorité décidante n'a pas été saisie d'une demande concernant cette seconde « phase » et que la demande dont elle est saisie ne porte pas sur les voiries à créer pour cette seconde phase. Elles soutiennent que l'autorité ne pouvait retenir comme déterminants des motifs portant sur de tels éléments purement hypothétiques, étant entendu qu'elle préjuge du comportement de la partie intervenante qui pourrait

s'abstenir finalement de demander une future création de voiries. Elles y voient également un excès de compétence et une erreur manifeste d'appréciation dans le chef de l'autorité.

Elles font valoir qu'une décision relative à l'ouverture, la modification ou la suppression d'une voirie communale, bien que non soumise à la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs, eu égard à son caractère réglementaire, doit répondre, comme tout acte juridique accompli par une autorité administrative, à l'exigence de reposer sur des motifs de droit et de fait exacts et admissibles.

Elles soulignent que la DJRC a relevé, dans sa proposition de décision de refus, de manière pertinente, que :

- au stade actuel, aucune liaison avec les parcelles respectivement cadastrées 5^{ème} division, section B, n^{os} 439 A, 868 B, 441 X et 434 n'est possible ;
- les lots 39, 40, 41 et 43 du projet empêchent toute jonction avec d'éventuels futurs tronçons qui desserviraient ces zones non encore urbanisées ;
- la voirie envisagée ne s'intègre pas dans le réseau viaire existant ;
- le projet ne s'intègre pas dans l'environnement bâti et non bâti ;
- il ne s'inscrit pas dans un réseau viaire logique par rapport au maillage existant ;
- il ne peut raisonnablement constituer une amorce satisfaisante d'un nouveau réseau secondaire pour les parcelles voisines, vierges de toute construction.

Elles soutiennent que la voirie envisagée à proximité du lot 41, outre qu'elle ne prévoit aucune aire de retournement, est un cul-de-sac qui n'améliore en rien le maillage existant.

Elles font grief à l'auteur de l'acte attaqué de ne pas avoir rencontré les objections formulées.

Elles considèrent que la référence dans l'acte attaqué au master plan, présenté dans l'étude d'incidences sur l'environnement, éclaire l'ensemble des motifs retenus, son auteur ayant exercé son pouvoir d'appréciation non uniquement au regard de la demande dont il était saisi mais au vu de ce master plan. Elles sont d'avis que l'autorité devait exercer son pouvoir d'appréciation au regard de l'objet de la décision administrative à prendre et ne pouvait se fonder que sur les motifs existant au moment où elle a statué, la seconde phase du master plan étant un événement hypothétique dépassant l'objet de la demande, dépendant du bon-vouloir du porteur de projet et non visé par l'objet de la décision administrative.

Elles exposent que la seconde phase du master plan ne pourra advenir qu'en cas de délivrance des autorisations d'urbanisme nécessaires pour que la première phase soit terminée et estiment qu'il ne peut être admis que l'autorité décidante puisse préjuger de la décision qui sera prise dans le cadre de la police de l'urbanisme, pour justifier sa décision fondée sur la police administrative spéciale de la création de voirie communale, ou encore dans le cadre du traitement d'une seconde demande portant sur la seconde phase du master plan.

Elles estiment que de tels motifs auraient pu être admissibles si le phasage du projet avait été différent, à savoir la création de l'ensemble du réseau viaire préalablement à la création de l'ensemble des logements mais que ce n'est pas le découpage retenu en l'espèce.

Elles contestent la pertinence d'autres motifs de l'acte attaqué.

B. Le mémoire en réplique

17. Elles soutiennent que les parties adverse et intervenante se méprennent sur les motifs admissibles pour l'adoption d'un arrêté d'autorisation de voirie communale.

Elles assurent que le motif relatif à l'existence de la seconde phase du master plan est déterminant pour s'écarter de l'avis défavorable de la DJRC et ne se limite pas à un simple examen de la complétude du dossier

Elles précisent que la loi du 29 juillet 1991 précitée n'étant pas applicable en l'espèce, le moyen est dirigé non pas à l'encontre de la motivation formelle de l'acte attaqué, mais de ses motifs.

Elles font valoir que si le législateur décréte a souhaité qu'il soit tenu compte de l'ensemble d'un projet pour l'appréciation des incidences sur l'environnement, afin d'éviter un découpage ne permettant pas de tenir compte de l'impact global de l'ouvrage, il reste que l'obligation de pertinence et d'exactitude des motifs internes d'une décision s'oppose à ce que celle-ci soit prise sur le fondement d'éléments hypothétiques et futurs.

Elles estiment que la complétude du maillage est un objectif qui doit être apprécié dans son actualité et elles ne perçoivent pas en quoi l'investissement du porteur de projet serait un motif admissible au regard du décret du 6 février 2014 précité.

C. Le dernier mémoire

18. Elles soulignent que la particularité de l'affaire réside dans l'existence d'un avis défavorable émis par la DJRC qui critique le fait que la voirie, telle qu'elle est présentée, laisse penser que des extensions sont envisageables (au niveau des lots 39, 40, 41 et 43) alors qu'aucune liaison avec les parcelles concernées jouxtant le bien n'est actuellement possible et que les lots 39, 40, 41 et 43 empêchent toute jonction avec de futurs éventuels tronçons qui desserviraient ces zones, non encore urbanisées. Elles détaillent le contenu de cet avis.

Elles contestent que l'acte attaqué considère que la voirie faisant l'objet de la demande permet d'améliorer le maillage des voiries indépendamment de la seconde phase du master plan. Elles assurent qu'il en ressort au contraire que les justifications opérées sont exclusivement réalisées en se fondant sur l'intégration de cette seconde phase.

IV.2. Examen

19. L'article 1^{er} du décret du 6 février 2014 relatif à la voirie communale dispose comme suit :

« Le présent décret a pour but de préserver l'intégrité, la viabilité et l'accessibilité des voiries communales, ainsi que d'améliorer leur maillage.

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

Il ne porte pas préjudice aux dispositions particulières portées par le Code forestier, par le Code du développement territorial, ci-après CoDT, ainsi que par le décret du 11 mars 2004 relatif aux infrastructures d'accueil des activités économiques ».

L'article 9, § 1^{er}, du décret précité prévoit ce qui suit :

« La décision d'accord sur la création ou la modification d'une voirie communale contient les informations visées à l'article 11.

Elle tend à assurer ou améliorer le maillage des voiries, à faciliter les cheminements des usagers faibles et à encourager l'utilisation des modes doux de communication. Elle est consignée dans un registre communal indépendant du registre des délibérations communales prévu par le Code de la démocratie locale et de la décentralisation.

La décision du conseil communal ou du Gouvernement ne dispense pas du permis d'urbanisme requis ».

L'article 11 du même décret est libellé de la manière suivante :

« Le dossier de demande de création, de modification, de confirmation ou de suppression d'une voirie communale, transmis au conseil communal, comprend :
1° un schéma général du réseau des voiries dans lequel s'inscrit la demande ;
2° une justification de la demande eu égard aux compétences dévolues à la commune en matière de propreté, de salubrité, de sûreté, de tranquillité, de convivialité et de commodité du passage dans les espaces publics ;
3° un plan de délimitation.
Le Gouvernement peut préciser les formes de la demande ».

Pour apprécier un projet donné au regard des objectifs énoncés aux articles 1^{er} et 9 du décret du 6 février 2014 précité, l'autorité dispose d'un large pouvoir discrétionnaire. La question de l'opportunité d'autoriser ou de refuser la création d'une voirie communale doit être résolue par l'autorité au moyen d'une mise en balance des intérêts en présence lors de laquelle elle doit, en premier lieu, avoir égard à l'intérêt public. Pour autant, le seul fait d'avoir égard aux intérêts particuliers en présence n'implique pas que l'autorité se fonde principalement sur des intérêts privés, entrant en contradiction avec l'intérêt public vanté.

Le contrôle de cette appréciation en opportunité doit demeurer marginal. En effet, il n'appartient pas au Conseil d'État d'intervenir comme arbitre des appréciations divergentes de l'administration et du requérant. Il ne peut substituer son appréciation en opportunité à celle qui a été portée par l'autorité en charge de la police des voiries communales et ne peut censurer cette appréciation que dans le cas d'une erreur manifeste. L'appréciation est manifestement erronée quand elle est incompréhensible pour tout observateur averti. Il ne suffit pas de constater qu'au regard des mêmes critères, telle autre mesure paraît raisonnablement admissible ou semble même meilleure. Il s'agit de l'attitude qu'aucune autre autorité prudente et placée dans les mêmes circonstances n'aurait adoptée. Tout doute doit être exclu.

Il n'est ainsi pas manifestement inadmissible d'appréhender l'objectif d'amélioration du maillage dans une perspective à moyen terme, tant que celle-ci n'apparaît pas matériellement impossible à réaliser ou très improbable.

En vertu du principe général de la motivation interne ou matérielle, tout acte administratif doit reposer sur des motifs exacts, pertinents et légalement admissibles, lesquels doivent ressortir, soit de l'acte lui-même, soit du dossier administratif sur la base duquel le Conseil d'État doit être en mesure d'exercer le contrôle de légalité qui lui incombe, c'est-à-dire de constater, dans les limites de son contrôle marginal, que l'acte attaqué repose sur des motifs conformes à la réalité, utiles pour la solution retenue et produits par la partie adverse dans le respect de la légalité.

20.1. En l'espèce, l'acte attaqué est motivé notamment comme suit :

« Considérant que la Direction Juridique, des Recours et du Contentieux a réceptionné l'argumentaire de la demanderesse en date du 16/06/2021 et a transmis à l'autorité de recours en date du 27 juillet 2021 la proposition de décision suivante :

“ Considérant que sur le fond, quant aux arguments de recours, il s'impose de relever que l'article 2, 2°, du décret précise qu'il y a lieu d'entendre par 'modification d'une voirie communale', l'élargissement ou le rétrécissement de l'espace destiné au passage du public, 'à l'exclusion de l'équipement des voiries' ; que le commentaire des articles du décret du 6 février 2014 souligne de même que 'la modification exclut en tout état de cause l'équipement de sa définition, mais il n'exclut pas nécessairement les dépendances, si ces dépendances sont destinées au passage du public' ;

Considérant qu'il appartient donc à l'autorité compétente de se prononcer, dans le cadre du présent recours, uniquement sur le principe même des modifications, suppressions et créations des voiries communales et non sur l'aménagement de ces voiries entre ses limites extérieures ; que la question des actes et travaux à réaliser pour l'aménagement concret des voiries sort effectivement du champ d'application du décret du 6 février 2014 ; que, dès lors, les réclamations, observations, arguments de recours et autres suggestions relatives à l'équipement des voiries, les sens de circulation..., ne peuvent être prises en considération dans le cadre de la présente procédure ;

Considérant, en outre, que les réclamations, suggestions et autres questions liées à l'urbanisation du site, au patrimoine naturel (et notamment la faune et la flore), à la programmation du projet (la densification et les écarts au guide communal d'urbanisme et au [schéma d'orientations territoriales d'Oupeye (SOTO)] qu'elle induit), à la compatibilité du projet avec le cadre bâti et non bâti, à la gestion du chantier, à la durabilité du projet, à l'intégration paysagère et le bon aménagement des lieux, à la perte d'intimité pour les riverains, à la conception du réseau d'égouttage, à la gestion des eaux de ruissellement, relèvent du permis d'urbanisme et non de la décision relative à la création de la voirie, fondée sur le décret du 6 février 2014 relatif à la voirie communale ;

Considérant que pour rappel, l'article 1^{er} du décret précise qu'il 'a pour but de préserver l'intégrité, la viabilité et l'accessibilité des voiries communales, ainsi que d'améliorer leur maillage', et relève la 'nécessité de renforcer le maillage des voiries communales pour rencontrer, notamment, les besoins de mobilité douce actuels et futurs' ; que l'article 9, § 1^{er}, alinéa 2 du décret stipule quant à lui que la décision sur la création ou modification de la voirie 'tend à assurer ou améliorer le maillage des voiries, à faciliter les cheminements des usagers faibles et à encourager l'utilisation des modes doux de communication' ;

Considérant, qu'en l'espèce, le projet porte sur la création d'une nouvelle voirie qui permet d'urbaniser un ensemble de parcelles tout en créant des connexions avec les voiries existantes, à savoir, à l'Est, la rue de Milmort et au Nord, la rue Longpré ;

Considérant que, contrairement à un des arguments avancés dans le cadre du recours, les largeurs des voiries à créer, et notamment celle qui donne accès depuis la rue de Milmort, sont loin d'être trop étroites ; que plus celles-ci seront larges, plus la cohabitation entre les usagers faibles, à savoir les piétons et cyclistes, et les automobilistes sera compliquée ; que vu le contexte, des voiries limitées en largeur induiraient indubitablement, de la part des automobilistes, une conduite à allure réduite et plus courtoise ; qu'en effet, le fait de ne pas

pouvoir se croiser à deux véhicules de front, partager cette même assiette avec les piétons, les cyclistes et autres usagers faibles, oblige tous les utilisateurs de cette voirie à la partager en bon père de famille ; que des gabarits réduits contribueront à assurer la sûreté, la convivialité et la commodité du passage de ces espaces publics ;

Considérant qu'il y a lieu d'ajouter, à propos des gabarits, que, d'une part, la largeur minimale des voiries à créer est, suivant les conditions émises par l'Intercommunale d'incendie de Liège et Environs, de 4 mètres minimum et la largeur minimale entre alignements de 5 mètres ; et de rappeler, d'autre part, que ces futures voiries, une fois réalisées, seront versées dans le domaine public ; que les coûts liés à l'entretien de ces ouvrages incomberont indirectement à la collectivité de l'entité communale ; qu'il convient de mesurer toutes les conséquences financières de telles infrastructures ;

Considérant, qu'en outre, certaines superficies de cette voirie contribuent à l'imperméabilisation des sols ; qu'il convient d'envisager les solutions les moins impactantes par rapport aux incidences environnementales qu'elles induisent ;

Considérant qu'un espace est envisagé au droit d'un des futurs immeubles à appartements (celui qui est le plus proche de la rue de Milmort) ; qu'il est destiné à devenir une place publique ; qu'il sera bénéfique aux riverains qui vont pouvoir investir une superficie où des manifestations citoyennes pourront y être organisées ; que cette aire contribuera à la sûreté, la tranquillité, la commodité et la convivialité de cette voirie publique ; qu'elle permettra un dégagement intéressant, une sorte de 'respiration' dans ce futur bâti ; qu'en outre, le carrefour qu'elle borde sera ouvert, ce qui contribuera à sa sécurisation et sa commodité ;

Considérant que sur le lot n° 34 est prévue une aire de rebroussement, sous forme de servitude temporaire ; que celle-ci semble correspondre aux normes de sécurité incendie imposées ; que ce type de dispositif permet de garantir le respect des compétences qui incombent à la commune en termes de salubrité, de sûreté et de commodité du passage sur cette section de voirie non seulement aux véhicules de secours, mais également à ceux liés aux services tels que les véhicules de la Poste, du ramassage des immondices ;

Considérant qu'en réponse au grief formulé dans le cadre du recours à l'encontre du futur carrefour envisagé au droit de la rue de Milmort, il y a lieu de préciser que son degré de dangerosité dépendra des aménagements qui y seront prévus (panneaux de signalisation, miroir(s), marquages au sol, ...) ; que toutefois, comme rappelé ci-avant, ces questions ne relèvent pas des prérogatives de la présente procédure ;

Considérant qu'en ce qui concerne l'augmentation du trafic induit par le projet urbanistique, il y a lieu d'appuyer ce que le Service Mobilité - Accessibilité communal a souligné ; que l'étude d'incidence a mis en exergue que la rue de Milmort ne subira une augmentation du trafic que de l'ordre de 5 % ; qu'en heure de pointe, la rue Longpré verra son trafic passer de 16 véhicules à environ 36 véhicules et ce, sans compter sur un trafic de transit qui n'est pas désiré ; que le projet prévoit des mesures d'aménagement qui pourront, par ailleurs, être imposées dans le cadre du permis d'urbanisme ; que l'incidence du trafic engendrée par ce projet sur le quartier peut dès lors être considérée comme étant mineure ;

Considérant que la voirie telle qu'elle est présentée laisse penser, comme cela est par ailleurs évoqué au plan intitulé 'proposition de schéma directeur', que des extensions sont 'envisageables', précisément au niveau des lots n° 39, 40, 41 et 43 ;

Considérant, néanmoins, que dans les faits, aucune liaison avec les parcelles, respectivement cadastrées 5^{ème} division, section B, n° 439 A, 868 B, 441 X et 434 A, qui jouxtent le bien, n'est actuellement pas possible ; que comme brièvement évoqué ci-avant, les lots 39, 40, 41 et 43 empêchent toute jonction avec de futurs éventuels tronçons qui desserviraient ces zones non encore urbanisées ;

Considérant que, d'un point de vue général, cette nouvelle voirie n'est dès lors pas de nature à s'intégrer totalement dans le réseau viaire existant ; qu'en effet, elle ne prédispose à aucune liaison cohérente avec une, voire, d'autres voiries existantes (autre celles qui viennent d'être évoquées ci-dessus), qui permettrait incontestablement d'améliorer le maillage des voiries communales de l'ensemble de ce quartier ;

Considérant que des liaisons entre les noyaux d'habitat existants et futurs doivent être améliorées ; que des voiries supplémentaires doivent contribuer à l'amélioration de l'identification et la lisibilité des axes secondaires de dessertes ; que ces dernières doivent assurer les jonctions inter-quartier ;

Considérant qu'il apparaît évident d'envisager de futurs développements du réseau viaire vers la rue Haie Martin, à l'Ouest du site concerné par la demande de permis d'urbanisme, mais également vers la rue de Fexhe Slins au Nord-Nord-Est de celui-ci ; qu'actuellement, ce projet est contraire aux principes d'intégrer un tel développement dans son environnement bâti et non bâti, de l'inscrire dans un réseau viaire logique par rapport au maillage des déplacements à l'échelle du quartier ;

Considérant qu'en effet, la création de la nouvelle voirie, telle que sollicitée, va à l'encontre des principes de bon aménagement du territoire ; qu'elle n'améliore pas suffisamment le maillage des voiries existantes au vu des potentiels offerts ; que la future voirie, objet de la présente devrait indéniablement constituer le maillon indispensable pour permettre aux habitants du bâti établi le long de la rue Haie Martin d'atteindre la rue de Milmort, desservie par une ligne de transport en commun, de la façon la plus directe possible et, en particulier, pour les usagers faibles ; qu'en outre, pour les riverains des quartiers établis entre le zoning industriel des Hauts Sarts et le sud du parcellaire du futur projet d'urbanisme, de proposer un cheminement leur permettant d'atteindre les écoles et les quelques autres services et ce, à l'écart de la circulation automobile de la rue de Milmort, soit, une alternative au tracé passant par la rue Longpré ;

Considérant que ce projet de création de voiries ne peut raisonnablement constituer l'amorce satisfaisante d'un nouveau réseau secondaire de voiries qui desservirait les parcelles voisines, qui sont encore vierges de toute construction ;

Considérant que cette demande ne va pas encourager les déplacements de mode doux vu qu'aucune connexion intéressante aux zones encore non bâties n'est actuellement possible ;

Considérant qu'en réponse à l'un des arguments énoncés dans le recours, ni le SOTO, ni le plan communal de mobilité ne constituent des documents à valeur réglementaire ; qu'ils sont des outils d'orientation ; qu'au vu du contexte singulier du bien et du potentiel qu'il offre en termes de maillage viaire ; qu'au vu de la démonstration qui vient d'être faite en ce qui concerne le développement des voiries qu'il serait opportun de prévoir ; que la commune n'est pas tenue de revoir et/ ou d'établir de nouveaux outils avant de statuer sur la demande relative à la création de voiries communales liée à l'urbanisation de ce bien ;

Considérant qu'il est étonnant de constater qu'aucune aire de retournement ne soit prévue au plan, à proximité du lot n° 41 ; que conformément aux impositions des services de secours une telle aire doit être créée aux extrémités des culs-de-sac ; qu'en l'absence de la réservation d'une telle zone dans le périmètre de la voirie communale, la compétence incombant à la commune relevant de la sûreté n'est pas garantie ;

Considérant qu'à titre subsidiaire, il convient de rappeler l'avis émis par le Pôle Environnement, en date du 12/11/2020, qui corrobore, en partie, ce qui vient d'être dénoncé ; que cette instance se questionne en effet sur "la voirie qui se termine en cul-de-sac au nord (voirie parallèle à la rue de Milmort, longue de 50 mètres) sans aucun aménagement urbanistique permettant de manœuvrer (...)" ;

Considérant enfin que le plan fourni en 4 exemplaires, dans le cadre de la demande, intitulé "Plan de délimitation", bien que dressé par Monsieur [D.F.], géomètre-expert, ne permet pas d'évaluer aisément les dimensions des différentes sections de ces voiries affectées au passage du public ; qu'à ce propos, il n'est pas possible de s'assurer que les distances de 4 mètres de largeur de voirie et de 5 mètres entre alignements, imposées par la Zone 2 de Liège du Département Prévention de l'intercommunale d'Incendie de Liège et Environs, soient respectées vu l'absence de cotes ; qu'en outre, il ne peut être établi avec certitude que les espaces dédiés aux plantations ou encore que les parkings fassent partie de l'emprise de la future voirie publique ; qu'au vu de la légende de ce plan, ces espaces sont tramés différemment de la surface de l'assiette de la voirie à créer ; que le liseré rouge semble déterminer uniquement les limites des différents lots et non celles du futur domaine public ;

Considérant, dès lors, que, eu égard aux éléments précités, ce projet ne contribue pas au respect des objectifs du Décret ; que les compétences dévolues à la commune ne seront pas toutes rencontrées alors que cette demande ne répond, actuellement, que de façon partielle et donc insuffisante aux principes du bon aménagement du territoire et de sa durabilité ;

Considérant qu'au regard du respect des objectifs visés à l'article 1^{er} du décret du 6 février 2014 relatif à la voirie communale, il y a dès lors lieu, actuellement de refuser la demande de création et modification de voiries communales, telle qu'identifiée sur le plan dressé par le géomètre-expert [D.F.], en date du 26/06/2020" ;

Considérant que l'autorité de recours ne se rallie pas à cette analyse ;

Considérant que le projet tel que déposé a été mis au point en parfait accord avec les parties concernées, et en parfaite collaboration avec la Commune d'Oupeye ; que la qualité du projet a par ailleurs été rappelée et soulignée ;

Considérant que pour ce qui concerne la présence des lots 39, 40, 41 et 43 comme empêchant la jonction avec de futurs tronçons éventuels, il convient de rappeler que le projet (dénommé par l'Étude d'incidences "1° partie du Master Plan") constitue justement la première phase indispensable en vue de réaliser la complétude du réseau viaire proposé par le schéma directeur (voir schéma directeur de 2016, en annexe de la présente décision) ; que tout comme le projet, objet de la présente demande, le schéma directeur a été élaboré en 2016 par le bureau QUADRA, en parfaite collaboration avec la Commune d'Oupeye, dans la seule logique du respect du Schéma d'Orientation Territorial d'Oupeye (SOTO), qui recommandait une approche cohérente pour cette zone ; que pour assurer la cohérence d'ensemble, la Commune préférerait une demande de Permis d'Urbanisme de Constructions Groupées, plutôt qu'une demande de Permis d'Urbanisation ; que la S.A. Général Construction était d'accord avec cette approche, mais au vu de l'importance du projet a alors décidé de l'introduire en

2 phases successives ; qu'en accord avec la Commune d'Oupeye, la S.A. Général Construction a commandé la réalisation de l'Étude d'incidences sur l'entièreté de la zone, c'est-à-dire sur les phases 1 et 2 (tout en sachant que lors de la 2^e phase un complément d'étude d'incidences serait nécessaire) ;

Considérant que les riverains étaient aussi parfaitement informés de cette 2^e phase comme on peut le lire en page 2 du recours introduit par Maître DAOÛT le 14/04/2021 : "LES FAITS : Une demande de permis d'urbanisme a été introduite par la SA Général Construction dont le siège social est situé rue de la Station 44 à 4032 Chênée concernant les terrains situés entre la rue de Milmort et la rue Haie Martin à Hermée.... Ce projet se compose de deux phases distinctes, à savoir, premièrement la construction de 54 logements (36 maisons et 18 appartements) ainsi que l'aménagement d'une voirie d'accès, de parking et d'espaces verts et, deuxièmement, la création de 45 logements situés rue Haie Martin" ;

Considérant que l'option du projet de compléter le maillage des voiries communales pour l'ensemble du quartier est clairement exprimée dans l'Annexe 4 du CoDT, en effet :

- Au point 7 du Formulaire "Annexe 4" du projet, en annexe, le réseau viaire "mobilité douce" est une des options du projet : "Valoriser les sentiers et la mobilité douce, notamment en renforçant le maillage vers le chemin n° 2, et la Haie Martin, également pour les habitants de la rue Longpré actuellement en cul-de-sac. Faciliter les cheminements des usagers faibles et encourager l'utilisation des modes doux comme moyens de communication".
- A la page 18 du même formulaire, il est aussi expliqué : "La nouvelle voirie permet d'améliorer le maillage des voiries (conformément au Décret relatif à la Voirie Communale du 6 février 2014). Le projet crée la possibilité pour les habitants de la rue Longpré de rejoindre la rue de Milmort, mais aussi différentes promenades : dans un premier temps la liaison vers le chemin n° 2 à travers les champs ; et après la 2^e phase du projet la liaison vers le chemin de remembrement dans la prolongation de la Haie Martin. (le cul-de-sac que constitue la rue Longpré sera ainsi remaillé). Le projet ouvre aussi la possibilité pour les enfants du quartier 'autour de la rue des Pâquerettes' d'aller à pied ou en vélo à l'école en toute sécurité en passant par la nouvelle voirie partagée et la rue Longpré" ;

Considérant que cette possibilité de cheminement sécurisé vers l'école, pour les nombreux enfants du quartier "autour de la rue des Pâquerettes, du côté des Hauts-Sarts", est même un acquis social essentiel et prioritaire du projet ;

Considérant qu'en l'espèce, les options du projet sont claires depuis le départ en 2016, pour réaliser le maillage complet des voiries comme exprimé dans le schéma directeur, mais en 2 phases successives ;

Considérant que pour ce qui concerne la justification de l'existence des lots 39 et 40, il convient d'indiquer que ces deux lots sont réservés à l'amélioration de la situation actuelle pour mieux gérer les eaux de pluie et à la biodiversité. (Voir copie du Plan d'implantation et Plantations de QUADRA en annexe de la présente décision) ;

Considérant que dans l'Annexe 4 du CoDT, il convient de souligner les extraits du point 10 "Gestion des eaux" :

" Le terrain qui est actuellement cultivé s'étend dans le vallon du Horai. Les rues Haie Martin et de Milmort se situent dans des parties hautes du vallon. Le centre du terrain est traversé par un axe de ruissellement concentré non continu, il sera laissé libre de constructions. Il est aussi considéré comme aléa d'inondations en cas d'orage (plutôt exceptionnel).

Cet axe de ruissellement fait l'objet dans le présent projet de divers aménagements de surface visant à réduire les conséquences négatives de ce ruissellement et améliorer la situation actuelle pour les riverains en aval...

Le Talweg sera aménagé en espace vert avec une zone d'immersion temporaire. Une fascine, doublée d'une haie densément plantée filtreront d'abord les coulées de boues venues des champs en amont. L'eau sera ensuite temporisée à l'aide d'une digue (et un moine) sur laquelle la voirie a été aménagée. Des tuyaux permettant un ajutage sont placés sous cette voirie et permettent un écoulement contrôlé avec moins de boue.

Cela signifie que le projet améliorera la situation de l'écoulement naturel existant de l'eau de pluie, car il freinera le ruissellement des eaux pluviales en provenance de l'amont du vallon.

L'espace vert dans le talweg est rendu accessible via des cheminements piétons dans un but de biodiversité, pédagogie et détente. Ce sera un lieu vivant avec différentes espèces végétales, et des oiseaux... De plus l'espace sera tantôt sec, tantôt humide... Ce lieu va donc changer d'image, de vie. Un entretien basique de type fauchage tardif sera suffisant et bénéfique au biotope. Avec une identité propre, ce lieu participera à l'identité paysagère et à la vie du quartier".

Considérant en conséquence que ces deux lots sont donc une amélioration de la situation actuelle et n'empêchent en rien la jonction avec de futurs tronçons de voirie éventuels ; que la commune d'Oupeye a expressément demandé que ces parcelles restent dans le domaine privé, elles seront donc gérées par la collectivité des propriétaires ;

Considérant que pour ce que concerne l'existence du lot 43, en 2016, comme le SOTO recommandait une approche cohérente pour cette zone, le bureau QUADRA a rencontré tous les propriétaires des parcelles du site urbanisable ; qu'après s'être assuré de l'intérêt commun des propriétaires, QUADRA a proposé le schéma directeur (dans la logique du SOTO) en parfaite information avec les différents propriétaires et en parfaite collaboration avec la Commune d'Oupeye ; qu'en collaboration avec le bureau QUADRA, la S.A. Général Construction a alors obtenu des accords des propriétaires de l'ensemble de la première et de la deuxième phase à savoir les soeurs [G.], la famille [r.], la famille [L.], Monsieur [L.S.], Monsieur [J.R.], et les familles [C.-P.] qui étaient en indivision ; que cette démarche a représenté un investissement significatif lequel a nécessité l'établissement des plans du géomètre [F.], les accords de 3 fermiers, et l'intervention coordonnée de 3 notaires ; que cette élaboration complexe résultant du morcellement des propriétés, nécessitait de prendre en compte la situation des différentes propriétés, dont certaines enclavées, pour aboutir à l'accord de toutes les parties ;

Considérant que la présence du lot 43 est prévue pour garantir la poursuite de la deuxième phase ; qu'en effet :

- Le lot 43 permet de figer la relation existant entre les propriétaires des différentes parcelles telles qu'elle existait au moment de l'accord de toutes les parties. Toutes les parties ont besoin l'une de l'autre pour aboutir ensemble au projet commun.
- Sans le lot 43, un des propriétaires ou plutôt un éventuel futur ayant-droit, recevrait indûment l'accès à la voirie publique et donc le droit de développer son terrain seul, sans plus avoir d'obligation de respecter les accords antérieurs, ce qui aurait perturbé complètement l'approche de cohérence voulue par tous.
- L'arrêt de la voirie un mètre avant la limite de propriété s'est avéré également nécessaire pour créer une zone de liaison future à l'égout en attente, sans avoir à recasser le nouveau revêtement mis en place.
- La S.A. Général Construction ne peut être soupçonnée de vouloir "empêcher la poursuite du tronçon de voirie vers la rue Haie Martin" et donc la complétude du maillage prévu dans le schéma directeur au vu de l'investissement consenti.

Considérant que des démarches relatives au développement de cette 2^o phase est déjà entamée grâce à la collaboration du bureau QUADRA qui a aidé la famille [C.-P.] à sortir d'indivision, avec une division de parcelles le long de la rue Haie Martin tout en réservant, en accord avec la Commune, l'accès nécessaire pour développer les terrains restants en conformité avec le schéma directeur ;

Considérant que pour ce qui concerne l'existence du lot 41, en 2016 le bureau QUADRA a rencontré la famille [L.] (qui comprend aussi un fermier), pour leur proposer de participer aussi au projet ; que la famille [L.] a refusé pour plusieurs raisons :

- Ses terrains bordent sur toute sa longueur la rue de Milmort et elle a estimé qu'elle n'avait aucun intérêt à participer, puisqu'elle pouvait développer un projet seule.
- Le fermier [L.] ne souhaitait pas retirer maintenant de son exploitation agricole, une parcelle de terrain située à proximité de sa ferme.

Considérant que le bureau QUADRA et la S.A. Général Construction ont quand même voulu privilégier la possibilité future d'une éventuelle liaison conformément au schéma directeur de départ, tout au moins pour garantir la possibilité de mobilité douce dans le futur ; que la création du lot 41 se veut une garantie de communication à égalité de droits entre voisins (identique à la situation de négociation au départ du projet) pour s'assurer de la qualité recherchée et éviter un développement impromptu non souhaité ;

Considérant en conclusion, que l'existence des lots 43 et 41 se justifie par le fait que le projet a justement prévu que la voirie se prolonge jusqu' à ces deux lots pour permettre de poursuivre le projet et assurer dans les phases ultérieures la complétude du maillage, prévu au schéma directeur ; que la S.A. Général Construction en partenariat avec le bureau QUADRA a beaucoup investi pour que l'entière des phases du schéma directeur puisse se réaliser en accord avec un maximum de propriétaires, ce qui permettra de compléter le maillage des voiries dans l'intérêt de tous ; que la solution de création des lots 43 et 41 a été discutée avec la Commune qui gardera ainsi son pouvoir d'influence dans les phases suivantes, (voire même si nécessaire un pouvoir d'expropriation) pour assurer la complétude du maillage de voies douces souhaité par tous ; que les lots 43 et 41 ont donc été créés en bonne collaboration avec la Commune, comme "moyen de mise en œuvre" pour mieux garantir la réussite du projet dans son ensemble avec la cohérence traduite dans le schéma directeur de départ ;

Pour donner toutes les garanties possibles sur la poursuite des phases ultérieures, la SA Général Construction pourrait accepter de céder gratuitement, dès maintenant, les Lots 43 et 41 au domaine privé communal, permettant ainsi à la Commune d'avoir toutes les garanties en mains pour la poursuite de l'urbanisation du site et la réalisation de la complétude du maillage des voiries conformément au schéma directeur de départ. Cette cession peut constituer une condition supplémentaire à la création de la nouvelle voirie, ou bien une condition / charge d'urbanisme, lors de la délivrance du Permis d'Urbanisme, sans avoir besoin de modifier le plan de délimitation.

Considérant que pour ce qui concerne le fait qu'aucune aire de retournement ne soit prévue au plan, à proximité du lot n° 41, ce point a été étudié avec l'intercommunale d'incendie de Liège et Environs (ILLE) lors de l'élaboration du projet ; que le rapport de rencontre avec le Pompier Monsieur [L.] du 19/08/2019 était joint en Annexe 14 au dossier de demande de Permis (voir copie en annexe de la présente décision) ; qu'ainsi en page 2, au point 01.005 on peut lire : "Le cul-de-sac qui dessert les lots 13 à 17 : La longueur de ce tronçon de voirie mesure 50 m de long. M. [L.] confirme que les services incendies effectueront une marche arrière et qu'il n'y a pas besoin d'une aire de manœuvre". ; qu'au surplus, relevons

que l'intercommunale d'incendie de Liège et Environs - Liège zone 2 - Département Prévention – a donné le 2/11/2020 un avis favorable sur le projet ;

Considérant que pour ce qui concerne l'évocation de la difficulté d'évaluer aisément les dimensions de largeur des voiries sur le Plan de Délimitation et d'établir avec certitude si les espaces dédiés aux plantations et parkings font partie de l'emprise de la future voirie publique, il convient d'apporter les précisions suivantes :

- À propos des largeurs de la voirie, toutes les voiries ont une largeur de 5 mètres, sauf le tronçon du chemin communal n° 2 (qui fait la liaison avec la rue de Milmort) qui lui a 4,70 mètres de large.
- En effet, sur le Plan de Délimitation du géomètre [F.] (en annexe de la présente décision) on peut voir :
 - o Au droit des lots 41 et 43, la cote de 5 M de largeur des voiries est bien indiquée.
 - o Dans le cadre "Profil en travers type de la route, hors zones d'infiltration", la largeur cotée est de 5 M.
 - o Dans le cadre "Profil en travers type de la route, dans les zones d'infiltration", la largeur cotée est de 5 M.
 - o Dans le cadre "Profil en travers type de la route située sur le chemin communal", la largeur cotée est de 4,70 M.

Considérant que pour ce qui concerne l'emprise de la future voirie publique, dans la légende du Plan de Délimitation, au 3° point "Infrastructures situées sur terrains privés, à céder à la commune après réalisation - Surface de l'assiette de la voirie à créer : 2.882 M²". -> Cette parcelle de 2.882 m², avec la trame bleu-vert indiquée dans la légende, est entourée sur le plan d'une ligne rouge qui la contourne sans la moindre discontinuité ; que cette parcelle qui correspond à l'emprise de la future voirie publique, comprend bien les parkings et les plantations pourvues de la même trame et a une superficie totale précise de 2.882 m² ; que les parkings à proximité des 2 immeubles d'appartements ne sont pas teints, car ils sont privatifs pour les appartements ; que certains parkings ont une trame superposée en forme de nids d'abeilles pour indiquer que le matériau utilisé est une "dalle gravier porphyre" ; que certaines plantations ont une trame de teinte brunâtre également en superposition tout en étant incluse à l'intérieur de la ligne de contour rouge de la parcelle "emprise de la future voirie publique" ; que par contre les lots 39 et 40 ne font pas partie de l'emprise future de la voirie publique, conformément à la demande de la Commune d'Oupeye ; que ces parcelles destinées à être plantées, resteront privées collectives au travers d'un acte de base et seront gérées en conséquence par l'ensemble des propriétaires des parcelles ; que ces parcelles ne sont pas pourvues d'une trame sur le Plan de Destination qui permettrait d'avoir des doutes sur leur destination finale ;

Considérant que pour ce qui concerne la lisibilité des trames utilisées, que les documents ont aussi été fournis en format digital PDF à la commune lors de l'introduction de la demande de permis, ce qui permet si nécessaire de les agrandir à la loupe pour bien distinguer les trames qui se superposent. (voir copie PDF du plan de délimitation en annexe de la présente décision) ;

Considérant que le contour de "l'emprise future de la voirie publique" est donc clair et les trames sont mentionnées correctement, ce qui permet de définir chaque statut avec certitude ; qu'en synthèse, le projet vise à tendre vers la complétude du maillage des voiries, tel que défini dans le Schéma directeur de 2016, en parfaite collaboration avec la Commune ; que le projet est par ailleurs clairement défini dans le plan de délimitation ; que les objectifs du décret voirie sont ainsi atteints ».

20.2. Il ressort des motifs qui précèdent que l'auteur de l'acte attaqué a, sur la base du dossier de demande auquel il se réfère, considéré que la création et la modification des voiries communales sollicitées permettent d'améliorer le maillage

des voiries en relevant qu'elles créent pour les habitants de la rue Longpré une possibilité de rejoindre la rue de Milmort, qu'elles offrent pour les habitants de la rue Longpré la possibilité de rejoindre différentes promenades via le chemin vicinal n° 2 et qu'elles ouvrent la possibilité pour les enfants du quartier, autour de la rue des Pâquerettes, d'aller à pied ou à vélo à l'école en toute sécurité en passant par la nouvelle voirie partagée et la rue Longpré, la circulation sur la rue de Milmort étant considérée comme peu sécurisée pour les usagers doux. Il précise encore qu'il considère que la possibilité de cheminement sécurisé vers l'école est un acquis social essentiel et prioritaire du projet. Tous ces éléments d'appréciation sont indépendants de la seconde phase du master plan .

La prise en compte de la mobilité douce ainsi que des besoins des usagers faibles constituent des éléments pertinents au regard du décret du 6 février 2014 relatif à la voirie communale, notamment afin de vérifier l'amélioration du maillage des voiries communales.

La lecture de l'acte attaqué permet aussi de vérifier que l'autorité a concrètement examiné l'adéquation du projet aux objectifs fixés aux articles 1^{er} et 9 du décret du 6 février 2014 précité et de comprendre les motifs pour lesquels elle a estimé, en se fondant sur les éléments du dossier de demande, que le projet y répond. Il n'est pas soutenu que ces éléments d'appréciation sont erronés en fait ou reposent sur une erreur manifeste d'appréciation.

20.3. Lorsque l'acte attaqué fait référence à la seconde phase du master plan, c'est afin d'exposer les raisons pour lesquelles son auteur ne se rallie pas à l'appréciation opérée par la DJRC selon laquelle l'existence des lots 39, 40, 41, et 43 du projet litigieux empêche « toute jonction avec de futurs éventuels tronçons qui desserviraient ces zones encore non urbanisées », se référant à des développements futurs, relatifs à des zones non encore urbanisées, que cette direction fixe aux parcelles n^{os} 439A, 868B, 441X et 434A, et à de futurs éventuels tronçons qui les desserviraient. Il n'est pas inadmissible en droit et en fait de prendre en compte ces éléments afin de répondre à de tels arguments spécifiques de la DJRC.

Du reste, il n'est pas manifestement inadmissible d'appréhender l'objectif d'amélioration du maillage dans une perspective à moyen terme, telle celle envisagée par la seconde phase du master plan, étant entendu que les parties requérantes n'établissent pas de manière vraisemblable que cette phase est matériellement impossible à réaliser ou très improbable.

20.4. Sur les motifs retenus par l'acte attaqué pour ne pas se rallier à l'appréciation de la DJRC en lien avec la seconde phase du master plan, il y a lieu de

relever que les parcelles n^{os} 868 B et 434A sont des parcelles limitrophes du projet. Elles ne sont pas urbanisées et jouxtent d'autres parcelles non urbanisées.

En réponse à l'avis de la DJRC selon lequel le lot 43 fait obstacle à toute jonction avec de futurs éventuels tronçons, l'auteur de l'acte attaqué considère que la présence de ce lot répond à l'objectif de figer l'accord existant entre les propriétaires de l'ensemble des parcelles concernées par le projet et de celles pouvant faire l'objet d'un développement futur, que ce lot a en effet pour objectif d'empêcher que l'un des propriétaires des parcelles non encore urbanisées ait un accès privilégié à la nouvelle voirie et puisse, partant, développer un projet unilatéral, ce qui, en l'espèce, serait susceptible d'empêcher le développement concerté de nouvelles voiries jusque la rue Haie Martin. Ce faisant, il indique les motifs pour lesquels il estime, au rebours de la DJRC, que ce lot n'est pas de nature à bloquer des développements futurs vu qu'il a pour vocation d'assurer que de tels blocages ne se présentent pas. De la sorte, l'autorité ne se réfère pas à des motifs hypothétiques mais expose, d'une part, la raison d'être du lot visé par la DJRC et, d'autre part, les raisons pour lesquelles elle ne partage pas l'appréciation de celle-ci sur cette question. Par ailleurs, la référence de l'autorité à l'accord intervenu entre les propriétaires de parcelles indique en quoi il est d'intérêt général que les développements qui pourraient intervenir complémentirement se réalisent de manière cohérente et concertée.

En réponse à la position de la DJRC sur la parcelle n° 441 X et le lot 41, l'acte attaqué relève que la famille propriétaire de la parcelle n'a pas souhaité participer au projet actuel mais que « le bureau QUADRA et la S.A. Général Construction ont quand même voulu privilégier la possibilité future d'une éventuelle liaison conformément au schéma directeur de départ, tout au moins pour garantir la possibilité de mobilité douce dans le futur » et « que la création du lot 41 se veut une garantie de communication à égalité de droits entre voisins (identique à la situation de négociation au départ du projet) pour s'assurer de la qualité recherchée et éviter un développement impromptu non souhaité ». Il ressort de ces motifs que le lot 41 situé à la jonction du projet et de la parcelle n° 441X répond à une logique similaire à celle observée pour le lot 43, qui est admissible.

Concernant la conclusion de l'acte attaqué concernant ces lots 43 et 41, critiquée par les parties requérantes, elle permet de comprendre les motifs pour lesquels son auteur ne partage pas l'appréciation formulée par la DJRC quant à l'empêchement de développements futurs dont serait porteur le projet. Ils sont admissibles pour les mêmes motifs que ceux qui précèdent, spécifiques aux deux lots.

Concernant les lots 39 et 40, l'acte attaqué précise qu'ils sont laissés libres de construction et seront aménagés en espaces verts afin notamment d'améliorer la

gestion du ruissellement des eaux pluviales et le développement de la biodiversité, ce qui explique de manière compréhensible leur raison d'être. Les considérations selon lesquelles le porteur de projet a beaucoup investi dans cette élaboration et ne peut être soupçonné de vouloir empêcher la poursuite du tronçon de voirie vers la rue Haie Martin répondent à l'appréciation de la DJRC craignant que certains éléments du projet soient de nature à faire obstacle à d'éventuels nouveaux développements futurs.

Partant, la motivation de l'acte attaqué en réponse à l'appréciation de la DJRC concernant les lots 39, 40, 41, et 43 permet de comprendre les raisons pour lesquelles son auteur estime que la création de voirie communale répond aux objectifs du décret applicable et de vérifier que cette appréciation se fonde sur les éléments du dossier administratif. Il s'appuie sur des motifs établis en fait et admissibles en droit, ne commet pas d'erreur manifeste d'appréciation, ni n'excède pas sa compétence.

21. Le moyen unique n'est pas fondé.

V. Indemnité de procédure

22. La partie adverse sollicite une indemnité de procédure de 700 euros. Il y a lieu de faire droit à sa demande.

PAR CES MOTIFS, LE CONSEIL D'ÉTAT DÉCIDE :

Article 1^{er}.

La requête est rejetée.

Article 2.

Une indemnité de procédure de 700 euros est accordée à la partie adverse, à la charge des parties requérantes, à concurrence d'un tiers chacune.

La contribution prévue à l'article 66, 6°, du règlement général de procédure, liquidée à la somme de 20 euros, est mise à la charge des parties requérantes, à concurrence d'un tiers chacune.

Les autres dépens, liquidés à la somme de 750 euros, sont mis à la charge des parties requérantes, à concurrence de 200 euros chacune, et à la charge de la partie intervenante, à concurrence de 150 euros.

Ainsi prononcé à Bruxelles le 29 octobre 2025, par la XIII^e chambre du Conseil d'État, composée de :

Colette Debroux,
Lionel Renders,
Dimitri Yernault,
Céline Morel,

président de chambre,
conseiller d'État,
conseiller d'État,
greffier.

Le Greffier,

Le Président,

Céline Morel

Colette Debroux