

CONSEIL D'ETAT, SECTION DU CONTENTIEUX ADMINISTRATIF.

A R R E T

n° 201.221 du 23 février 2010

A. 190.372/XIII-5144

En cause :

1. **KUMPS** Colette,

ayant élu domicile chez
Me Benoît CAMBIER, avocat,
avenue Winston Churchill 253/40
1180 Bruxelles,

2. **STALON** Victor,

ayant élu domicile
rue du Neuf Bois 2
1490 Court-Saint-Etienne,

3. **HUART** Jean,

ayant élu domicile
rue du Neuf Bois 4
1490 Court-Saint-Etienne,

4. **WENSELEERS** Jean-Pierre,

ayant élu domicile chez
Me Maurice DE BORMAN, avocat,
rue du Prince Royal 85
1050 Bruxelles,

5. **VANDENBROUCKE** Chantal,

ayant élu domicile
avenue du Bosquet 28
1332 Genval,

contre :

la Région wallonne,

représentée par son Gouvernement,

ayant élu domicile chez
Me Pierre MOËRYNCK, avocat,
avenue Georges Henri 431
1200 Bruxelles.

Partie intervenante :

la Société anonyme FONCIERE DU COEUR DE VILLE,

ayant élu domicile chez
Mes Bernard PAQUES et
Grégory WINAND, avocats,
boulevard de la Meuse 114
5100 Jambes.

--

LE CONSEIL D'ETAT, XIII^e CHAMBRE,

Vu la requête introduite le 17 novembre 2008 par Colette KUMPS, Victor STALON, Jean HUART, Jean-Pierre WENSELEERS et Chantal VANDENBROUCKE qui demandent l'annulation de l'arrêté du 15 septembre 2008 du Ministre wallon du Logement, des Transports et du Développement territorial délivrant un permis unique à la société anonyme FONCIERE DU COEUR DE VILLE, en vue de la construction de 6 blocs d'appartements abritant 77 logements, un parking en sous-sol de 115 emplacements et un nouveau centre d'accueil, sur un terrain situé rue du Neuf Bois à Court-Saint-Etienne et cadastré section H, n^{os} 278f2, 291d2, 291e2 et 291v;

Vu l'arrêt n° 191.102 du 4 mars 2009 accueillant la requête en intervention introduite par la société anonyme FONCIERE DU COEUR DE VILLE et rejetant la demande de suspension;

Vu la notification de l'arrêt aux parties;

Vu la demande de poursuite de la procédure introduite le 3 avril 2009 par les requérants;

Vu la requête introduite le 8 décembre 2008 par laquelle la société anonyme FONCIERE DU COEUR DE VILLE demande à être reçue en qualité de partie intervenante dans la procédure au fond;

Vu l'ordonnance du 17 avril 2009 accueillant cette intervention;

Vu les mémoires en réponse et en réplique régulièrement échangés;

Vu le mémoire en intervention;

Vu le rapport de M. NIKIS, premier auditeur au Conseil d'Etat, établi sur la base de l'article 12 du règlement général de procédure;

Vu la notification du rapport aux parties et le dernier mémoire des parties requérantes;

Vu l'ordonnance du 5 janvier 2010, notifiée aux parties, fixant l'affaire à l'audience publique du 4 février 2010 à 9.30 heures;

Entendu, en son rapport, M^{me} GUFFENS, conseiller d'Etat;

Entendu, en leurs observations, Mes B. CAMBIER et P. LAGASSE, avocats, comparaissant pour les trois premiers requérants et comparaissant, loco Me M. DE BORMAN, avocat, pour les quatrième et cinquième requérants, Me S. GRUBER, loco Me P. MOËRYNCK, avocat, comparaissant pour la partie adverse, et Me G. BEAUJEAN, loco Mes B. PAQUES et Gr. WINAND, avocat, comparaissant pour la partie intervenante;

Entendu, en son avis conforme, M. NIKIS, premier auditeur;

Vu le titre VI, chapitre II, des lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973;

Considérant que les éléments utiles à l'examen du recours ont été exposés dans l'arrêt n/191.102 du 4 mars 2009;

Considérant que les requérants indiquent dans leur mémoire en réplique qu'ils renoncent au premier moyen;

Considérant que le deuxième moyen de la requête est pris de la violation de l'article 1^{er} du Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme et du patrimoine (CWATUP), des articles 2 et 3 de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs, de la directive européenne 85/337/CEE du Conseil du 27 juin 1985 sur l'évaluation des incidences, des articles D.29-2 à D.29-20 et D.62 à D.77 du livre I^{er} du Code de l'environnement, de l'article 86 du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement, du principe de bonne administration, notamment celui de bonne et correcte information, du principe général du bon aménagement des lieux, de l'absence, de l'erreur ou de la contrariété dans les causes ou les motifs et de l'erreur manifeste d'appréciation;

Considérant que les requérants estiment, dans une première branche, que l'étude d'incidences est irrégulière à un double titre; que, d'une part, en ce qui concerne les problèmes de mobilité qui se produiront quotidiennement lorsque le projet aura été réalisé, ils reprochent à l'étude d'incidences d'avoir examiné la question de la mobilité dans la rue du Neuf Bois ainsi que dans les rues avoisinantes, sur la base de constatations faites un mercredi après-midi, à un moment où l'école maternelle est fermée et d'avoir considéré que l'impact du projet sur la mobilité dans cette rue "n'est pas du tout problématique en terme de flux puisque la rue est pour le moment peu utilisée"; qu'ils soutiennent que cette affirmation est inexacte dès lors que cette voirie, qui est une impasse, connaît, déjà actuellement, d'importantes difficultés de circulation qui sont source de dangers, en raison notamment de sa faible largeur; qu'ils relèvent également que l'étude d'incidences constate que les deux établissements scolaires présents dans le quartier "impliquent la présence de très nombreux véhicules lors de la dépose et de la reprise des enfants" et "qu'il convient d'attirer l'attention des autorités communales de mieux organiser le stationnement dans la rue du Neuf Bois au niveau de l'école maternelle"; que, d'autre part, en ce qui concerne les problèmes de circulation qui résulteront de l'exécution du chantier lui-même, ils sont d'avis que les travaux entraîneront des nuisances importantes (bruit, poussière, encombrements, passages de camions, de bulldozers, de grues, ...) et qu'à cet égard, l'étude d'incidences est incomplète; que, selon eux, les irrégularités de l'étude d'incidences frappent d'illégalité l'acte attaqué lui-même, dans la mesure où, d'une part, l'acte attaqué est motivé par rapport à l'étude dont il s'approprie les prémisses et les conclusions, et dans la mesure où, d'autre part, la partie adverse n'a pu statuer en connaissance de cause;

Considérant que, dans une deuxième branche, les requérants reprochent à l'acte attaqué de s'écarter, sans justification, d'avis techniques qui recommandaient la réalisation d'un plan de mobilité préalablement à l'octroi du permis unique; qu'ils invoquent l'avis du conseil wallon de l'environnement pour le développement durable (CWEDD) qui indique que "suite à l'ouverture récente d'une école maternelle et au projet de créer une nouvelle école primaire à proximité directe du projet, il serait judicieux d'étudier un plan de mobilité pour l'ensemble du quartier", mais aussi celui de la commission consultative communale d'aménagement du territoire et de mobilité (C.C.A.T.M.), qui estime qu'"il est opportun et urgent de réaliser un plan communal de mobilité sur la commune", et enfin l'avis du collège communal de Court-Saint-Etienne, qui, "conscient du problème de mobilité sur son territoire", "a mis sur pied en collaboration avec le Ministère de l'Équipement et des Transports la procédure d'élaboration d'un plan communal de mobilité" dont la réalisation est prévue pour la fin de l'année 2008;

Considérant que, dans une troisième branche, les requérants reprochent à l'acte attaqué d'être en contradiction avec l'engagement pris antérieurement par la partie adverse de réaliser, en collaboration avec la commune de Court-Saint-Etienne, un plan de mobilité pour la fin de l'année 2008; qu'ils soulignent enfin que "l'acte attaqué est contradictoire en ce qu'il nie, d'une part, la réalité et l'importance des nuisances liées à la circulation et que, d'autre part, il autorise la construction de trottoirs dans la rue Neuf Bois, depuis la voirie privative jusqu'à la rue Ernest Cosse en pavé klinkers";

Considérant que le troisième moyen de la requête est pris de la violation du principe de bonne administration, du principe "patere legem quam ipse fecisti" et de la contrariété dans les causes ou les motifs; que les requérants font reproche à la partie adverse de statuer sur la demande de permis alors que le plan communal de mobilité projeté par la commune de Court-Saint-Etienne n'a pas encore été adopté, se privant ainsi d'informations nécessaires pour apprécier les incidences du projet en termes de mobilité et des mesures palliatives à prendre; qu'ils y voient "une contradiction avec la décision antérieure des pouvoirs publics de réaliser une étude de mobilité" et une contradiction dans les causes ou les motifs de l'acte attaqué, qui viole le principe de bonne administration;

Considérant qu'en réplique, les requérants examinent la question de la mobilité de manière globale et fusionnent l'argumentation relative aux deuxième et troisième moyens; qu'ils contestent dans un premier temps la régularité de la motivation de l'acte attaqué; que, selon eux, le "caractère irrégulier de l'étude d'incidences entache nécessairement l'acte attaqué d'illégalité puisque celui-ci s'y réfère et, partant, entérine et fait sien le contenu de ladite étude d'incidences"; qu'ils rappellent que l'affirmation de l'étude d'incidences, reprise dans l'acte attaqué, selon laquelle "pour la rue [du] Neuf Bois, l'impact du projet n'est pas du tout problématique en terme de flux puisque la rue est pour le moment peu utilisée" est inexacte, contradictoire et non pertinente; qu'ils relèvent qu'une telle affirmation est d'ailleurs contredite par l'acte attaqué lui-même; qu'ils ajoutent par ailleurs qu'"en tout état de cause, s'il fallait tenir pour acquis que la rue du Neuf Bois ne connaîtrait pas actuellement de problème de mobilité [...], on ne voit pas en quoi la prétendue faible concentration actuelle de voitures dans cette rue permettrait de préjuger l'absence de problèmes suite à la réalisation du projet immobilier susmentionné, lequel ne manquera pas précisément d'augmenter considérablement la circulation dans le quartier"; qu'ils soulignent à cet égard que l'étude d'incidences prévoit que les pics de circulation générés par le projet auront lieu entre 7 et 9 heures et entre 16 et 19 heures, "soit précisément pendant les périodes de saturation au niveau des écoles"; qu'ils concluent sur ce point qu'en se référant à une étude d'incidences irrégulière et en se fondant notamment sur le postulat inexact selon

lequel "la rue étant actuellement peu utilisée, l'impact du projet ne sera pas problématique", la motivation formelle de l'acte attaqué est nécessairement inadéquate et illégale; qu'ils critiquent, dans un second temps, l'absence d'un plan de mobilité; qu'ils prétendent que les autorités compétentes informées de l'existence de problèmes de mobilité dans les alentours directs du projet litigieux, n'ont pas jugé utile de solutionner ces problèmes avant l'octroi du permis ou dans le cadre de celui-ci; qu'ils soulignent que le raisonnement de la partie adverse ainsi que celui de la partie intervenante selon lequel "le plan de mobilité ne devait pas être réalisé préalablement à l'octroi du permis puisque l'impact du projet litigieux ne serait que marginal et que les instances consultées n'ont jamais conditionné, de manière expresse, la délivrance du permis à la réalisation préalable d'un tel plan" ne peut être suivi; qu'ils soutiennent au contraire que les avis rendus par le CWEDD et le collège communal confirment "implicitement mais certainement que le plan de mobilité devait bien être réalisé préalablement à la délivrance du permis"; qu'ils observent aussi que les principes de bonne administration et de bon aménagement des lieux impliquent la réalisation du plan de mobilité préalablement à l'octroi du permis litigieux "sous peine d'être privé de tout ou partie de son utilité et d'empêcher les autorités compétentes de statuer en connaissance de cause"; qu'ils font valoir que le projet ne peut pas avoir d'impact uniquement marginal au vu de son importance (construction de 77 appartements) et ceci, notamment, du fait de l'augmentation substantielle du nombre de véhicules due au projet et au vu de la taille de la rue et du nombre de voitures manoeuvrant sur place; qu'ils relèvent que la partie adverse a subordonné l'octroi du permis à la construction de trottoirs alors qu'un plan de mobilité ultérieur pourrait entraîner des modifications de la voirie tel son élargissement ou encore la création d'aires de stationnement; qu'ils reprochent à la partie adverse de n'avoir pas statué en connaissance de cause et par conséquent d'avoir délivré un permis illégal; qu'ils reprochent à l'acte attaqué de ne reprendre ni l'avis du CWEDD relatif à la "prise urgente de mesures afin de promouvoir les transports en commun" ni l'étude d'incidences en ce qu'elle "enjoint expressément [aux] pouvoirs publics [de] régler le problème de stationnement au niveau de l'école maternelle"; que, selon eux, la partie adverse, s'écartant des avis rendus par les instances consultées et des recommandations de l'étude d'incidences, avait "une obligation de motivation renforcée de sa décision" et devait dès lors indiquer les motifs pour lesquels "elle estimait ne pas devoir tenir compte desdits avis et appréciations"; que, dans leur dernier mémoire, ils se réfèrent à leur mémoire en réplique;

Considérant, en ce qui concerne la première branche du deuxième moyen, que le résumé non technique de l'étude d'incidences est rédigé comme suit pour ce qui est du charroi induit par les travaux :

- " La quantité totale de déblais et de déchets de construction à évacuer est très élevée et se répartit de la manière suivante :
- 15.000 m³ de terres de déblai (fondations et parkings sous-sol);
 - 5.300 m³ de déchets de construction (démolition du château et de l'école de la maison d'accueil).

Le charroi des camions nécessaires aux travaux de déblai et de démolition est estimé à environ 1.300 camions de 25 à 30 tonnes (moyenne de 15 m³ par camion). Il s'agit d'un charroi important qui sera obligé d'emprunter 2 voiries du réseau local : la rue Ernest Cosse où se trouve l'Institut technique provincial, et la rue du Neuf Bois où s'est maintenant établie une école maternelle. La présence de ces 2 établissements scolaires implique la présence de très nombreux véhicules lors de la dépose et de la reprise des enfants et élèves.

Il est plus difficile de quantifier le charroi qui pourrait être engendré par le chantier de construction, mais il sera néanmoins important durant les travaux de transport des éléments de construction et du béton.

Dans tous les cas, les incidences du charroi des camions seront élevées et surtout perceptibles en termes de qualité de vie (vibrations, bruit, etc.) et de sécurité.

Au vu de la largeur limitée des rues susmentionnées, d'autant que les véhicules peuvent s'y stationner, et des charges de trafic en heures de pointe, il est impératif d'interdire toute circulation des camions entre 7h30 et 9h le matin et après 15h l'après-midi.

Bien entendu, au vu de l'influence prépondérante des écoles, cette recommandation n'est pas à appliquer pendant les périodes de vacances scolaires.

Concernant le stationnement des camions, il pourra se faire sans difficultés sur le site très vaste du château Paul Henricot, sans gêner les riverains à ce niveau.

Eu égard à l'ampleur du charroi des camions, il est conseillé aux autorités communales de réaliser un état des lieux des voiries avec le demandeur avant le début des travaux. Une fois ces travaux terminés, un second état des lieux permettra de mettre en évidence les éventuelles dégradations des voiries imputables au demandeur";

qu'ainsi, l'auteur de l'étude d'incidences a bien pris en considération les nuisances provoquées par le charroi au cours des travaux d'exécution du projet autorisé par l'acte attaqué; que la partie adverse a dès lors pu statuer en pleine connaissance de cause;

Considérant qu'en ce qui concerne le trafic induit par le projet, le résumé non technique de l'étude d'incidences est rédigé comme suit :

- " Nombre de véhicules par ménage

Les hypothèses de travail se basent sur les données de la direction générale des statistiques du service public fédéral. Ces statistiques indiquent que les habitants de la commune de Court-Saint-Etienne disposaient de 1,2 véhicule par ménage en 2005.

Afin de se situer dans un cas qui tient compte de l'évolution des immatriculations et des modes de vie, l'étude d'incidences considère les hypothèses suivantes : chaque appartement disposera d'une voiture et 1 appartement sur 2 possédera un second véhicule (soit 1,5 voiture/appartement).

Ainsi, l'ensemble des 77 appartements du projet du Neuf Bois disposeront d'un maximum de 115 véhicules";

que cette estimation ne paraît pas manifestement déraisonnable; que le résumé non technique poursuit comme suit :

" Trafic généré par le projet

L'estimation du nombre de véhicules quittant le site du projet se base sur l'hypothèse que 70% des habitants possédant une voiture quittent leur logement en HPM (heure de pointe le matin 7h - 9h) et reviennent en HPS (heure de pointe le soir 16h - 19h). Cette hypothèse est nettement supérieure à la moyenne régionale de 55% (source : Enquête nationale Mobel sur la mobilité des ménages, 1999).

Pour les 30% restants, la moitié devrait utiliser les transports publics ou les modes doux (marche et vélo), et l'autre moitié devrait se déplacer en dehors des heures de pointe (retraités, personnes en congé, malades, sans emploi, travaillant à horaire décalé, etc.).

Selon les hypothèses considérées, il y aurait au maximum 40 véhicules/heure en plus par rapport à la situation existante pendant les 2 heures de pointe du matin.

Pour le retour des habitants du Neuf Bois, l'heure de pointe est plus diluée sur une période de 3 heures et il y aurait donc au maximum 27 véhicules/heure en plus par rapport à la situation existante [...]"

que ces estimations ne paraissent pas manifestement déraisonnables; que le résumé non technique ainsi que le rapport final de l'étude d'incidences donnent encore de nombreuses précisions quant à l'impact du projet sur les voiries locales dont la rue du Neuf Bois; qu'il ressort de ces documents, sur la base d'un comptage qui a été réalisé le "jeudi 5 septembre 2007" entre 7 heures et 9 heures du matin, ce qui suit :

" Au niveau de la rue du Neuf Bois, l'installation de l'école maternelle a généré un flux de circulation lié à la dépose et la reprise des enfants. Le matin entre 7h30 et 8h30, une soixantaine de véhicules des parents sont venus déposer les enfants de maternelle. La part modale de la voiture est d'environ 95%. Dans l'intervalle 8h-8h30, le stationnement est quelque peu anarchique, mais ne pose pour le moment pas de problème puisque quasi aucun autre véhicule n'emprunte cette rue pour le moment";

qu'il apparaît ainsi que le calcul du nombre de véhicules a bien été réalisé un matin et non un mercredi après-midi, comme le prétendent les requérants, peu importe qu'il s'agisse du mercredi 5 septembre 2007 matin ou du jeudi 6 septembre 2007 matin; qu'il apparaît aussi des plans que l'école maternelle se situe à l'entrée de la rue du Neuf Bois alors que le projet litigieux se situe plus haut dans cette rue qui n'est bordée sur la droite que de deux maisons d'habitation, celles des deuxième et troisième requérants, et sur la gauche, du château Henricot qui abritait une maison d'accueil pour des mères en difficulté; que, par conséquent, le constat selon lequel "quasi aucun autre véhicule (que ceux des parents d'élèves) n'emprunte cette rue pour le moment" est correct;

Considérant qu'au-delà de la rue du Neuf Bois, vers les axes de communication principaux (avenue des Combattants et chaussée de Bruxelles), et plus particulièrement dans la rue Ernest Cosse, prolongement de la rue du Neuf Bois, l'étude d'incidences expose bien, chiffres non contestés à l'appui, les problèmes de mobilité

existants ainsi que les conséquences sur le trafic que générera le projet; qu'ainsi à la page 74 du rapport final de l'étude d'incidences, on peut lire ce qui suit :

- " En matière de circulation automobile, l'impact du nouveau projet sera limité à la seule rue Ernest Cosse où les encombrements existants pourraient être partiellement renforcés. Etant donné que ceux-ci ont lieu pendant de très courtes périodes de temps lors des heures de pointe scolaires, puisque liés à la desserte de l'Institut technique provincial, les futurs habitants du projet du Neuf Bois influenceront peu ces problèmes. Au-delà de la rue Ernest Cosse, l'impact du trafic généré par le projet sera faible et les axes principaux desservant le site du projet demeureront fluides";

que ces conclusions sont corroborées par les chiffres figurant à la page 58 du rapport final et établis en combinant le flux actuel et le flux induit par le nouveau projet; qu'ainsi, en heure de pointe, s'ajouteraient aux 200 véhicules rejoignant l'avenue des Combattants le matin après avoir déposé les élèves, les 36 véhicules provenant du projet litigieux, tandis que 4 de ces véhicules rejoindront les 70 véhicules se dirigeant vers la chaussée de Bruxelles; que l'auteur de l'étude d'incidences a pu conclure que l'influence du projet sur le trafic restait faible, compte tenu de ce que "les problèmes de circulation mis en évidence sur la rue Ernest Cosse en situation existante sont très ponctuels et essentiellement liés à la desserte de l'Institut technique provincial" (p. 58 du rapport final), soit essentiellement entre 8.15 heures et 8.30 heures le matin et 16.15 heures et 16.30 heures le soir; que le rapport final ajoute qu'il y a même de fortes chances que les résidents de la rue du Neuf Bois s'adaptent à cet état de fait actuel en se déplaçant soit avant, soit après la dépose (le matin) ou la reprise (en fin d'après-midi) des élèves de l'Institut technique";

Considérant que les recommandations du résumé non technique sont par ailleurs les suivantes :

- " Demander aux autorités communales de mieux organiser le stationnement devant l'école du Neuf Bois. Demander aux autorités communales de prévoir des mesures d'accompagnement fortes si une école primaire se construit au niveau de la rue du Neuf Bois : étudier un plan mobilité sur le quartier de l'Institut technique provincial; Prévoir un espace de stationnement suffisant au niveau de l'école du Neuf Bois pour accueillir la centaine de véhicules supplémentaires";

Considérant, par conséquent, qu'il apparaît clairement que les problèmes de mobilité que le projet entraînera n'ont pas échappé à l'auteur de l'étude d'incidences qui ne nie pas leur existence mais qui, au contraire, les a correctement mis en évidence;

Considérant que l'acte attaqué contient les motifs suivants quant à la mobilité :

- " Considérant que l'étude d'incidences sur l'environnement jointe à la demande analyse notamment les flux de circulation sur l'avenue des Combattants et dans le

quartier de Wisterzée; que l'étude estime en conclusion que «au-delà de la rue Cosse, l'impact du trafic généré par le projet sera faible et les axes principaux desservant le site du projet demeureront fluides»;

Considérant que, pour ce qui concerne cette même rue Cosse, «[les encombrements] ont lieu pendant de très courtes périodes de temps lors des heures de pointe scolaires, puisque liés à la desserte de l'Institut technique provincial, les futurs habitants du projet du Neuf Bois influenceront peu ces problèmes»; que «pour la rue du Neuf Bois, l'impact du projet n'est pas du tout problématique en termes de flux puisque la rue est pour le moment peu utilisée»;

Considérant toutefois, «qu'il convient d'attirer l'attention des autorités communales de mieux organiser le stationnement dans la rue du Neuf Bois au niveau de l'école maternelle»" [...];

Considérant qu'il apparaît ainsi que l'acte attaqué a bien examiné la question de l'impact du projet sur la mobilité dans le quartier, en faisant siennes les observations contenues dans l'étude d'incidences; que les requérants restent en défaut d'établir les éventuelles lacunes de l'étude d'incidences sur la question de la mobilité et, par voie de conséquence, que l'autorité n'aurait pu statuer en connaissance de cause; que la première branche du deuxième moyen n'est pas fondée;

Considérant, quant à la deuxième branche du deuxième moyen, que si l'acte attaqué ne se prononce pas expressément sur la question de la réalisation préalable d'un plan de mobilité communal, c'est pour la raison que, comme le relèvent l'étude d'incidences et l'avis du CWEDD, celle-ci ne serait nécessaire que dans l'hypothèse où la construction d'une école primaire de 150 élèves dans le quartier serait décidée; que l'acte attaqué, étranger à cette hypothèse, ne devait donc pas être spécialement motivé sur ce point; que, par ailleurs, la C.C.A.T.M. ne suggère pas de soumettre la délivrance du permis d'urbanisme à la réalisation préalable d'un plan de mobilité communal, mais émet au contraire un avis favorable sur le projet tout en suggérant qu'un plan de mobilité soit réalisé afin de résoudre les problèmes de mobilité qui seront accentués par les constructions autorisées par l'acte attaqué; qu'enfin, compte tenu de l'attitude du collège communal qui déclare, dans son avis du 5 mars 2008, avoir entamé une procédure de réalisation d'un plan de mobilité pour le quartier, mais qui en même temps se prononce favorablement pour la délivrance immédiate du permis d'urbanisme sollicité, on n'aperçoit pas en quoi l'acte attaqué devait être spécialement motivé par rapport à cet avis; que la deuxième branche n'est pas fondée;

Considérant, quant à la troisième branche du deuxième moyen, qu'aucune autorité n'a déclaré que la réalisation d'un plan de mobilité devait précéder la délivrance du permis d'urbanisme sollicité par la partie intervenante; qu'il n'y a donc pas de contradiction dans l'attitude de la Région wallonne qui s'engage à collaborer à la réalisation d'un plan de mobilité et qui délivre, avant que celui-ci n'ait abouti, le permis litigieux; qu'au surplus, on n'aperçoit pas en quoi l'autorisation de créer un trottoir

présenterait une quelconque contradiction avec l'opinion selon laquelle le projet ne cause pas de problème particulier en termes de mobilité; que la troisième branche du deuxième moyen n'est pas fondée;

Considérant, à propos du troisième moyen, que, comme il a déjà été souligné lors de l'examen de la deuxième branche du deuxième moyen, aucune autorité n'a déclaré que la réalisation d'un plan de mobilité devait précéder la délivrance du permis d'urbanisme sollicité par la partie intervenante; qu'il n'y a donc pas de contradiction dans l'attitude de la Région wallonne qui s'engage à collaborer à la réalisation d'un plan de mobilité et qui délivre, avant que celui-ci n'ait abouti, le permis litigieux, en ce compris pour la réalisation d'un trottoir dans la rue du Neuf Bois, lequel n'empêche pas la réalisation d'un plan de mobilité; que, par ailleurs, il n'appartient pas à la partie adverse, dans le cadre de la délivrance d'un permis, d'imposer à la commune, non bénéficiaire du permis, de mieux organiser le stationnement au niveau de l'école maternelle; que, tout au plus, pouvait-elle reprendre le souhait de l'auteur de l'étude d'incidences à cet égard, ce qu'elle a fait; que le troisième moyen n'est pas fondé;

Considérant que le quatrième moyen de la requête est pris de la violation de la Convention du 25 juin 1998 sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement (dite Convention d'Aarhus), de la directive 2003/4/CE du Parlement européen et du Conseil du 28 janvier 2003 concernant l'accès du public à l'information en matière d'environnement et abrogeant la directive 90/313/CEE du Conseil, de l'article 90 du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement, des articles D. 29-2 à D. 29-20 du livre I^{er} du Code de l'environnement, et du principe général de bonne administration; que les requérants soutiennent "que le dossier mis à la disposition des citoyens à l'occasion de l'enquête publique était incomplet, que les riverains n'ont pu prendre connaissance de l'ensemble des avis techniques émis par les différentes instances consultées" et que le dossier ne contenait pas d'inventaire des pièces disponibles; que, dans leur mémoire en réplique, ils précisent que le dossier administratif doit non seulement reprendre les avis qui doivent obligatoirement y figurer mais aussi ceux que les autorités ont recueillis bien qu'elles n'en aient pas l'obligation; qu'ils soulignent en outre qu'à défaut d'inventaire, "il leur est impossible de savoir quelles sont les pièces manquantes et, dès lors, d'estimer les conséquences qui en résultent à leur égard"; que, dans leur dernier mémoire, ils font valoir qu'il est impératif, tant "du point de vue de la sécurité que de celui du respect du principe du contradictoire que les citoyens sachent quels sont les éléments sur lesquels les autorités se sont basées pour statuer";

Considérant que les requérants restent en défaut de démontrer que le dossier mis à disposition lors de l'enquête publique était incomplet; qu'un dossier de demande de permis se compose d'un certain nombre de pièces requises par le CWATUP et le décret du 11 mars 1999 précité; que les requérants ne prétendent pas que certaines de ces pièces étaient absentes; que l'absence d'un inventaire des pièces disponibles ne suffit pas, en effet, à prouver que des éléments, notamment des avis techniques, seraient manquants; que ceux-ci ne sont d'ailleurs en rien identifiés; que les requérants ne soutiennent d'ailleurs pas que le dossier administratif qui a servi de base à la décision attaquée et qui a été déposé dans le cadre du présent recours serait incomplet; qu'en outre, ils ne prouvent pas en quoi l'absence d'un tel inventaire aurait une incidence sur la légalité de l'acte attaqué; que le quatrième moyen n'est pas fondé;

Considérant que le cinquième moyen est pris de la violation des articles 83 et 96 du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement, des articles D.62 à D.77 du livre I^{er} du Code de l'environnement, de l'article 28 de la loi du 10 avril 1841 sur les chemins vicinaux, de l'article L. 1122-30 du Code wallon de la démocratie locale et des articles 2 et 3 de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs; que, dans une première branche, les requérants soutiennent que la délibération du conseil communal de Court-Saint-Etienne relative aux questions de voirie est irrégulière aux motifs que le conseil communal aurait manqué d'impartialité en se prononçant dans le cadre d'un recours administratif introduit contre un permis délivré par le collège communal, qu'il a donné un "avis" et non pris une "décision", qu'il s'est prononcé sur les questions de voirie avant l'adoption du plan de mobilité, qu'il n'a pris attitude ni quant au type d'équipement nécessaire ni sur les modalités de réalisation des voiries ni sur les voiries internes au projet; que, dans une deuxième branche, ils reprochent à l'acte attaqué d'imposer la réalisation de "trottoirs de la rue du Neuf Bois en pavés klinckers depuis la voirie privative jusqu'à la rue Ernest Cosse", alors que le conseil communal ne s'est prononcé favorablement qu'en ce qui concerne la réalisation d'un seul trottoir et que l'acte attaqué est muet en ce qui concerne la question des équipements de voirie; qu'ils sont d'avis que, en ce qu'il modifie les tracés et les équipements qui ont été décidés par le conseil communal, l'acte attaqué viole l'article L. 1122-30 du Code wallon de la démocratie locale et l'article 96 du décret du 11 mars 1999; que, dans une troisième branche, ils soutiennent que le projet de modification de voirie dans le cadre du permis litigieux devait, selon les termes de l'article 96 du décret du 11 mars 1999, précité, impérativement faire l'objet d'une enquête publique portant exclusivement sur la voirie, ce qui ne fut pas le cas en l'espèce; qu'ils contestent que les modifications apportées au tracé et à l'équipement des voiries publiques aient été proposées par le demandeur de permis dès l'origine; qu'ils soulignent que, d'une part, le formulaire de demande mentionne en page 5 que le permis

ne porte pas sur des modifications apportées au tracé et à l'équipement des voiries publiques, et que, d'autre part, l'étude d'incidences n'analyse à aucun moment la construction d'un trottoir le long de la rue du Neuf Bois et l'installation d'équipements de voirie; que, selon eux, la question des modifications de voirie n'a pas été soumise à l'enquête publique; que, dans une quatrième branche, ils critiquent le considérant de l'acte attaqué selon lequel la rue du Neuf Bois est une voirie communale, alors qu'elle est, selon eux, une voirie privée, propriété des quatrième et cinquième requérants, comme l'attestent les extraits du registre cadastral;

Considérant qu'en réplique, quant à la première branche, les requérants invoquent "l'article 6 de la Convention européenne de sauvegarde des droits de l'homme", et, notamment, le principe d'impartialité qui en découle; que, selon eux, en vertu de ce principe, et même si "la nature propre et la structure de l'administration active peuvent, dans une certaine mesure, tempérer la rigueur du principe d'impartialité", les membres du conseil communal "faisant également partie du collège communal et ayant participé à la délibération du 17 avril 2008 devaient se récuser"; qu'ils prétendent que leur absence n'était pas de nature à empêcher le conseil communal de statuer en l'espèce et aurait permis au contraire de garantir "que la question serait examinée par un organe indépendant et impartial"; qu'ils soutiennent en outre que, le conseil communal jouissant d'une compétence exclusive d'ordre public en matière de voirie, celui-ci ne pouvait se contenter de donner un avis en la matière, même favorable; qu'ils ajoutent qu'il est d'ailleurs incohérent et contraire au principe de bonne administration que le conseil communal ait pu se prononcer avant que le plan de mobilité prévu par les autorités communales ne soit réalisé; qu'ils reprochent également au conseil communal de n'avoir pas repris dans le corps de son acte les suggestions du demandeur du permis; qu'ils estiment enfin que le conseil communal aurait dû en l'espèce se prononcer sur la construction des voiries internes prévues par le projet litigieux dans la mesure où celles-ci sont susceptibles selon lui de recevoir une affectation publique ou quasi-publique; qu'ils affirment que l'"avis" du conseil communal est dès lors incomplet et vicie l'ensemble de l'acte attaqué; que, sur la troisième branche, ils font valoir que le fait que les travaux relatifs à la voirie aient déjà été imposés lors de la délivrance du premier permis par le collège communal le 10 octobre 2006 ne dispense pas la partie intervenante de déposer une nouvelle demande de permis complète et précise puisque cette seconde demande de permis est une nouvelle demande et non une reprise du dossier de 2006;

Considérant, quant à la première branche, qu'aux termes de l'article 96 du décret du 11 mars 1999, précité, il revient au conseil communal de se prononcer sur les questions de voirie lorsque le projet dont l'autorité est saisie le nécessite; que le conseil

communal a compétence exclusive en la matière en vertu du principe fondamental, consacré par l'article 117 de la nouvelle loi communale et repris dans l'article L. 1122-30 du Code wallon de la démocratie locale, selon lequel sa compétence porte sur tout ce qui est d'intérêt communal et tout particulièrement sur ce qui a trait à la composition, la délimitation et l'aménagement du domaine public communal; qu'en statuant sur ces questions, le conseil communal ne fait qu'exercer ses compétences légales; que, par ailleurs, lorsque l'autorité est un organe collégial, la mise en cause de son impartialité ne peut être retenue que si, d'une part, des faits précis peuvent être allégués, légalement constatés, et de nature à faire planer un doute raisonnable quant à l'impartialité d'un ou plusieurs membres de cet organe, et, d'autre part, s'il ressort des circonstances de la cause que la partialité de ce ou ces membres a pu influencer l'ensemble des membres de l'organe; qu'à cet égard, les requérants prétendent voir un manque d'impartialité dans la circonstance qu'intervenant dans le cadre du recours administratif dirigé contre le permis délivré par le collège communal, le conseil communal, composé pour partie des membres de ce collège, ne pouvait, sous peine de "schizophrénie", désavouer ledit collège; que c'est cependant oublier que, même dans le cadre de l'instruction de la demande en première instance, le conseil communal ne sera saisi par le collège communal que si celui-ci marque d'abord son accord sur le projet; qu'en effet, en cas de désaccord, il lui suffit de le refuser sans qu'il soit nécessaire de demander au conseil communal de délibérer sur les questions de voirie; que les requérants ne fournissent aucun élément concret permettant de déduire un risque d'impartialité dans le cas d'espèce, cas prévu expressément par l'article 96, § 1^{er}, alinéa 3, du décret du 11 mars 1999, précité; qu'enfin, à défaut de ces éléments concrets établissant un risque d'impartialité, le moyen, tel qu'il est développé dans le mémoire en réplique, revient à soutenir que la disposition précitée est contraire à l'article 6 de la Convention de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales et au principe d'impartialité qui en découle; qu'il s'agit d'un moyen nouveau qui, n'étant pas d'ordre public, est tardif;

Considérant que l'article 96 précité fait mention d'une "délibération" du conseil communal sur les questions de voirie; qu'en l'espèce, le conseil communal de Court-Saint-Etienne a bien délibéré en sa séance du 1^{er} septembre 2008 sur la problématique des voiries même s'il est question d'un avis favorable; que les requérants jouent sur les mots en prétendant que le conseil communal a émis un avis alors qu'une "décision" s'imposait; qu'il ressort clairement de la pièce versée au dossier administratif que la dénomination donnée à cette délibération ne change rien à sa portée et à sa nature; que, comme il a déjà été dit ci-avant, les autorités communales n'étaient nullement tenues d'adopter un plan de mobilité avant la délivrance du permis attaqué; qu'il ressort des pièces du dossier administratif que la délibération du conseil communal

a été sollicitée par le Ministre, suite à la recommandation qui lui avait été faite en ce sens par le fonctionnaire délégué dans le rapport de synthèse du 28 juillet 2008; que le fonctionnaire délégué y rappelle que le projet implique de "réaliser les trottoirs de la rue du Neuf Bois en pavés klinckers depuis la voirie privative jusqu'à la rue Ernest Cosse" et d'"équiper les constructions en eau, électricité, gaz et éclairage public"; que c'est précisément de ces questions que le conseil communal a été saisi et sur ces questions qu'il a délibéré, sur la base du dossier qui lui a été communiqué; que l'étude d'incidences a clairement indiqué que la voirie interne est bien une voirie privative; que pour l'ensemble de ces raisons, la première branche de ce moyen n'est pas fondée;

Considérant, quant à la deuxième branche de ce moyen, que si le conseil communal indique délibérer favorablement sur un trottoir et non pas sur des trottoirs, il ne peut s'agir que d'une façon de parler; que ce qui importe c'est que le conseil communal se soit bien prononcé sur les aménagements de voirie à réaliser; que cette deuxième branche du moyen n'est pas fondée;

Considérant, quant à la troisième branche de ce moyen, que selon l'article 96, § 1^{er}, alinéa 3, du décret du 11 mars 1999, précité, lorsque le conseil communal n'a pas été appelé à se prononcer sur les questions de voiries ou qu'il s'est abstenu de délibérer et qu'un recours à l'encontre du permis délivré en première instance est introduit, l'autorité de recours, soit le Ministre, doit inviter ledit conseil à se prononcer sur les questions de voirie soulevées dans un délai de soixante jours à compter de cette invitation; que ce n'est que si elle n'a pas encore eu lieu que le collège communal doit procéder à l'enquête publique; qu'en l'espèce, une enquête publique s'est déroulée du 29 janvier au 28 février 2008 et le dossier de demande consultable par le public contenait déjà des précisions sur les aménagements de la voirie et notamment sur la réalisation d'un trottoir rue du Neuf Bois; que la troisième branche de ce moyen n'est pas fondée;

Considérant que, même si la quatrième branche de ce moyen est intitulée "motivation irrégulière de l'acte attaqué", elle concerne en réalité une contestation qui touche au droit de propriété de la rue du Neuf Bois, contestation qui, par ailleurs, donne lieu à une action en justice devant les cours et tribunaux de l'ordre judiciaire; que le moyen tend, en effet, à faire dire que la motivation de l'acte attaqué "ne peut être admise dans la mesure où elle porte atteinte aux droits civils des quatrième et [cinquième] requérants et qu'au surplus elle est inexacte"; que si le Conseil d'Etat est compétent pour examiner des questions touchant à des droits civils lorsque cela est nécessaire à l'analyse d'un moyen qui n'est, quant à lui, pas pris de la violation d'un de ces droits, tel n'est cependant pas le cas lorsque, comme en l'espèce, le moyen l'invite

à trancher, sous le couvert d'un problème de motivation, une contestation relative à un droit civil qui ne relève pas directement de sa compétence; que la quatrième branche de ce moyen est irrecevable; qu'en conséquence, le cinquième moyen n'est pas fondé;

Considérant que le sixième moyen de la requête est pris de la violation "du principe général de droit des droits de la défense et du principe général de droit «audi alteram partem»"; que les requérants reprochent à la partie adverse de ne pas les avoir entendus, alors que, dans leur réclamation, ils avaient spécialement demandé à l'être et que la partie adverse n'a pas motivé ce refus;

Considérant que les recours administratifs en matière d'urbanisme et d'environnement sont organisés par décret; qu'en vertu du principe général de droit "audi alteram partem", l'administration qui désire prendre une mesure contre un administré, est tenue d'entendre ce dernier pour lui permettre de faire valoir ses observations quant à ladite mesure; que ce principe rencontre un double objectif : d'une part, permettre à l'autorité de statuer en pleine et entière connaissance de cause et, d'autre part, donner à l'administré la possibilité de faire valoir ses moyens compte tenu de la gravité de la mesure que ladite autorité s'apprête à prendre à son égard; qu'en l'espèce, le recours administratif organisé donne essentiellement lieu à une procédure écrite; que les requérants ont initié eux-mêmes ce recours de sorte qu'ils ont pu faire valoir tous les éléments qu'ils ont jugé utiles à la défense de leurs droits; qu'à partir de ces éléments et de l'ensemble du dossier administratif, la partie adverse a pu statuer en pleine connaissance de cause de sorte que les objectifs que le principe "audi alteram partem" vise à rencontrer, ont été atteints sans qu'il ait été nécessaire d'entendre les parties; que, par ailleurs, les requérants n'indiquent pas en quoi ils auraient été lésés dans l'exercice de ce recours auprès de la partie adverse; que le sixième moyen n'est pas fondé,

D E C I D E :

Article 1^{er}.

La requête en annulation est rejetée.

Article 2.

Les dépens, liquidés à la somme de 1.875 euros, sont mis à la charge des requérants, à concurrence de 375 euros chacun.

Ainsi prononcé à Bruxelles, en audience publique de la XIII^e chambre, le vingt-trois février deux mille dix par :

M.	HANOTIAU,	président de chambre,
M ^{me}	GUFFENS,	conseiller d'Etat,
M.	PAQUES,	conseiller d'Etat,
M ^{me}	MOREL,	greffier.

Le Greffier,

Le Président,

C. MOREL.

M. HANOTIAU.