

CONSEIL D'ÉTAT, SECTION DU CONTENTIEUX ADMINISTRATIF

XIII^e CHAMBRE

A R R Ê T

n° 253.099 du 24 février 2022

A. 229.317/XIII-8784

En cause :

la ville de Châtelet,
ayant élu domicile chez
M^e Philippe HERMAN, avocat,
rue T'Serclaes de Tilly 49-51
6061 Montignies-sur-Sambre,

contre :

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

Parties intervenantes :

1. **la société anonyme BEMAT,**
2. **la société anonyme FRUN PARK CHÂTELINEAU,**
ayant toutes deux élu domicile chez
M^e Mathieu GUIOT, avocat,
chaussée de Louvain 431F
1380 Lasne,
3. **la ville de Charleroi,**
ayant élu domicile chez
M^e Olivier JADIN, avocat,
rue Jules Destrée 72
6001 Marcinelle.

I. Objet de la requête

Par une requête introduite par la voie électronique le 9 octobre 2019, la ville de Châtelet demande l'annulation de l'arrêté du 26 juillet 2019 par lequel le ministre de l'Aménagement du territoire accorde à la société anonyme (SA) Frun Park Châtelineau et à la SA Bemat un permis d'urbanisme autorisant la construction d'un complexe commercial, d'un parking de 659 places, de deux bâtiments mixtes (commerces et huit logements), d'une crèche de 36 lits et d'un immeuble de deux

appartements, ainsi que la création d'une voirie et d'un parc paysager sur des parcelles sises rue de Gilly à Châtelet.

II. Procédure

Par une requête introduite par la voie électronique le 23 décembre 2019, les SA Bemat et Frun Park Châtelaineau ont demandé à être reçues en qualité de parties intervenantes.

Cette intervention a été accueillie par une ordonnance du 4 février 2020.

Par une requête introduite le 21 septembre 2020, la ville de Charleroi a demandé à être reçue en qualité de partie intervenante à l'appui de la requête.

Cette intervention a été accueillie par une ordonnance du 8 octobre 2020.

L'arrêt n° 249.858 du 19 février 2021 a rouvert les débats, chargé le membre de l'auditorat désigné par M. l'Auditeur général d'établir un rapport complémentaire et réservé les dépens. Il a été notifié aux parties.

M. Lionel Renders, auditeur au Conseil d'État, a rédigé un rapport sur la base de l'article 13 du règlement général de procédure.

Le rapport a été notifié aux parties.

Les parties requérante et intervenantes ont déposé un dernier mémoire.

La partie adverse a déposé une demande de poursuite de la procédure.

Par une ordonnance du 28 décembre 2021, l'affaire a été fixée à l'audience du 3 février 2022.

M. Luc Donnay, conseiller d'État, a exposé son rapport.

M^e Philippe Herman, avocat, comparaissant pour la partie requérante, M^e Aurélie Vandenberghe *loco* M^e Pierre Moërynck, avocat, comparaissant pour la partie adverse, M^e Matthieu Guiot, avocat, comparaissant pour les première et deuxième parties intervenantes et M^e Jean-Louis Leuckx *loco* M^e Olivier Jadin, avocat, comparaissant pour la troisième partie intervenante, ont été entendus en leurs observations.

M. Lionel Renders, auditeur, a été entendu 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

Les faits utiles à l'examen de la cause sont exposés dans l'arrêt n° 249.858 du 19 février 2021. Il y a lieu de s'y référer.

IV. Deuxième moyen

IV.1. Thèses de la partie requérante et de la troisième partie intervenante

A. La partie requérante

La partie requérante prend un deuxième moyen de la violation de l'article 1^{er} du Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme et du patrimoine (CWATUP), du principe de bon aménagement du territoire, des articles 2 et 3 de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs et du principe général de bonne administration « en ce qu'il impose l'examen complet des circonstances de la cause », de l'erreur dans les motifs de fait et de l'erreur manifeste d'appréciation.

En une première branche, elle fait état d'une erreur de fait portant sur la liaison routière entre le site industriel et le R3. Elle soutient que la réalisation d'un pont sur la Sambre dans le prolongement de la N576 et la création d'un accès direct à la zone industrielle depuis le R3 n'est pas ou plus d'actualité. Elle produit à l'appui de son point de vue la réponse à une question parlementaire (question n° 1367 du 12 juin 2018, *Doc. parl.*, Parl. w., Q. R., 2017-2018, n° 21) et un article de presse. Elle relève également que le projet de construction du pont et du prolongement de la N576 ne figure pas dans la « sélection des dossiers » du plan mobilité et infrastructures 2019-2024 de la partie adverse du 11 avril 2019. Elle est d'avis que l'acte attaqué se fonde par conséquent sur un motif de fait inexact, d'autant que la circonstance que le pont soit en construction, voire construit, n'implique pas qu'il « permettra d'accéder directement à la zone industrielle depuis le R3 et aura pour effet d'alléger le trafic passant par la N569 » à partir du moment où la construction de la voirie ne peut se poursuivre sur la rive gauche de la Sambre parce que la partie adverse n'est pas propriétaire des terrains nécessaires. Elle fait valoir que si des

négociations sont en cours avec le propriétaire, aucune procédure d'expropriation n'est entamée, outre qu'aucun budget n'est prévu.

Dans son mémoire en réplique, elle soutient qu'il appartient à l'autorité de prendre sa décision en fonction des circonstances dont elle a connaissance au jour où elle statue. Ainsi, même si l'étude d'incidences prévoit que c'est « à moyen terme » que la réalisation du pont sur la Sambre permettra de renforcer l'accessibilité générale de la zone, l'auteur de l'acte attaqué devait avoir égard au fait qu'il n'était pas certain que, pour des raisons budgétaires, les expropriations indispensables puissent être menées à bien et que ces travaux de voirie ne figurent pas dans la « sélection des dossiers » de son plan mobilité et infrastructures 2019-2024.

Dans son dernier mémoire, elle soutient que le motif de l'acte attaqué relatif au prolongement de la N576 n'est pas surabondant mais, en contraire, déterminant. Elle indique que le grief qu'elle allègue dans sa requête fait état d'une erreur de fait et non d'une erreur manifeste d'appréciation.

En une seconde branche, elle déduit de deux documents (le plan FAST « Vision de la mobilité 2030 » et la « Stratégie régionale de mobilité ») que, pour la partie adverse, la réduction de la congestion du trafic routier est un élément d'importance hautement stratégique pour rencontrer de manière durable les besoins de mobilité au sens de l'article 1^{er}, § 1^{er}, du CWATUP. Elle soutient qu'en autorisant le projet en cause, l'auteur de l'acte attaqué a violé cette disposition dès lors qu'il va générer un trafic automobile de nature à réduire à néant les effets des mesures prises pour résoudre les graves problèmes de mobilité au niveau du rond-point du Tram. Elle est d'avis que l'autorité a également commis une erreur manifeste d'appréciation en ce que l'acte attaqué met à néant les mesures prises pour réduire un problème chronique de mobilité ou escompte les effets favorables sur la mobilité d'un projet dont elle sait que la réalisation reste incertaine. Elle soutient qu'en tout état de cause, il n'est pas possible, à la lecture de l'acte attaqué, de comprendre les raisons pour lesquelles la partie adverse s'est départie de la ligne de conduite qu'elle s'est préalablement donnée en matière de mobilité (dans le plan FAST « Vision de la mobilité 2030 » et dans la Stratégie régionale de mobilité), à savoir la réduction de la congestion du trafic routier.

Dans son mémoire en réplique, elle considère que la question n'est pas de savoir si, à lui seul, le projet autorisé met en péril les objectifs du plan FAST mais de déterminer si le projet respecte les objectifs poursuivis par ce plan.

Dans son dernier mémoire, elle est d'avis que, compte tenu des termes de l'article 1^{er} du CWATUP, une autorité ne peut, sans commettre d'erreur manifeste d'appréciation, autoriser un projet qui implique un accroissement du trafic dans un endroit où il existe déjà des problèmes de mobilité.

B. La troisième partie intervenante

S'agissant de la première branche, la troisième partie intervenante relève que le « moyen terme » évoqué dans l'acte attaqué était défini dans l'étude d'incidences sur l'environnement du 23 juin 2016 et qu'au jour du dépôt du mémoire en intervention, le pont n'est toujours pas réalisé. Elle souligne qu'il n'y a aucune perspective de réalisation avant 2025 puisque le projet ne figure pas dans la « sélection des dossiers » du plan de mobilité et infrastructure 2019-2024 du 11 avril 2019. Elle en déduit qu'un élément de fait justifiant l'acte attaqué est inexact. Elle soutient qu'au jour de son adoption, son auteur devait savoir que même si le permis avait été délivré pour la construction de ce pont enjambant la Sambre, le chantier était totalement à l'arrêt en raison de problèmes avec le propriétaire d'un terrain indispensable à l'érection du pont, avec les expropriations à opérer et avec le financement du chantier. Elle ajoute qu'il n'est pas impossible que le permis délivré à la partie adverse pour la construction de ce pont soit périmé avant que celle-ci ne puisse débiter les travaux. Elle considère que l'amélioration espérée par cette infrastructure est un motif déterminant dans le raisonnement de l'auteur de l'acte attaqué, lequel tolère l'absence « momentanée » de tout désengorgement en raison de l'amélioration prochaine espérée.

Dans son dernier mémoire, elle considère qu'aucun élément de l'acte attaqué ne permet de considérer que la construction du pont en question n'est pas un élément déterminant du raisonnement de l'autorité. Elle insiste sur le fait que l'étude d'incidences a été achevée en juin 2016 alors que l'acte attaqué a été adopté en juillet 2019, soit à un moment où cela faisait plus de trois ans que le permis d'urbanisme délivré pour la construction du pont n'avait pas encore été mis en œuvre.

S'agissant de la seconde branche, elle expose que l'acte attaqué précise bien que les marges dégagées par les nouveaux aménagements déjà réalisés seront absorbées par le projet litigieux, de sorte que la mobilité sera maintenue dans son état actuel. Selon elle, le charroi engendré par le projet qu'elle conteste réduit à néant les effets bénéfiques des travaux déjà réalisés, normalement destinés à améliorer la situation actuelle, intenable aux heures de pointe. Elle est d'avis qu'il en est d'autant plus ainsi que les chiffres qui ont servi à l'étude d'incidences datent de 2013 et que depuis lors, la circulation n'a fait qu'augmenter. Elle affirme que le plan

communal d'aménagement dérogatoire (PCA) n° 2, dit « Les Mottards », qui autorise notamment une affectation commerciale, est obsolète. Elle critique le fait que l'auteur de l'acte attaqué n'a pas étudié cet aspect du problème, alors que ce n'est pas parce que le PCA autorise pareille affectation que celle-ci est nécessairement conforme au bon aménagement des lieux, d'autant que la question avait déjà été posée lors de l'enquête publique.

IV.2. Examen

A. Sur la première branche

L'acte attaqué comporte les motifs suivants quant à la mobilité :

- « Considérant qu'en termes de mobilité, l'EIE avance les conclusions suivantes:
- Le site jouit d'une bonne accessibilité du site à l'échelle régionale;
 - Le site se situe dans une zone de confluence de flux de trafic élevés et connaît des ralentissements en heures de pointe;
 - En tenant compte de projets à venir (GHdC, aménagements dans la rue de Gilly), les flux resteront importants en situation projetée. La situation au niveau de l'échangeur entre le ring et la rue de Gilly sera améliorée;
 - Le projet va attirer un volume de trafic supplémentaire important, concentré aux heures de pointe, de l'ordre de 14.000 véhicules par semaine, en ce compris environ 300 véhicules par heure en heures de pointe du vendredi et du samedi soir;
 - La situation sera similaire en situation existante et en situation projetée, compte tenu des projets d'aménagement des voiries (le taux d'utilisation des carrefours le long de la rue de Gilly augmente, mais la fluidité augmente également grâce aux projets d'aménagement de ces carrefours);
 - Le problème existant au niveau du rond-point du tram subsistera: fonctionnement perturbé par le sous-dimensionnement du rond-point "Cora" et remontées de file;
 - La situation du trafic sera améliorée à moyen terme avec la mise en œuvre d'un projet de liaison entre la ZAE située au sud du centre commercial du Cora et la N576 (permis octroyé);
 - En matière de parking, l'offre prévue dans le projet est suffisante. Le confort des usagers peut donc être amélioré;
 - Concernant les modes de déplacement alternatifs, le projet permet la réalisation éventuelle ultérieure d'un arrêt de bus. Il est souhaitable d'établir une liaison avec le RAVeL;

Considérant qu'il ressort donc des conclusions de l'EIE que, d'une part, la problématique de mobilité au droit du site est engendrée par le sous-dimensionnement du rond-point dit "du Cora", problématique dont la demanderesse n'est pas responsable et pour laquelle elle ne saurait être pénalisée; que, d'autre part, le trafic engendré par le projet sera absorbé par la réalisation à court terme de projets extérieurs à la demande, à savoir les aménagements de voirie prévus dans le cadre de la construction du Gand Hôpital de Charleroi (GHdC) et la reconfiguration du carrefour "R3 – rue de Gilly" par le SPW, visant à améliorer la mobilité dans le quartier; que suite à la réalisation des aménagements prévus et du Frunpark, la mobilité sera donc maintenue dans son état actuel;

Considérant que les recommandations de l'EIE portent sur l'organisation du trafic en phase du chantier, la limitation du trafic du côté de la rue des Mottards, l'organisation des horaires de livraison, l'amélioration des infrastructures et

cheminements pour les modes doux et l'aménagement de parkings réservés aux habitants et au personnel de la crèche, ainsi qu'un dépose-minute pour celle-ci; que le projet suit la plupart de ces recommandations;

Considérant que dans le cadre du recours, la demanderesse a déposé un reportage photo démontrant que l'aménagement du carrefour R3 - N569 (rue de Gilly) est désormais réalisé et que la construction d'un pont sur la Sambre, dans le prolongement de la N576 est en construction; que ce pont en construction permettra d'accéder directement à la zone industrielle depuis le R3 et aura pour effet d'alléger le trafic passant par la N569; que globalement, on peut donc s'attendre à une amélioration de l'aspect mobilité le long de la N569 ».

Ces motifs font échos aux conclusions de l'étude d'incidences, lesquelles estiment que le projet litigieux peut être réalisé au vu de ses conséquences en termes de mobilité dans le quartier concerné, sans tenir compte de la future liaison assurée par le pont au-dessus de la Sambre. L'auteur de l'étude d'incidences relève toutefois « qu'en termes de trafic, une amélioration de la situation projetée est attendue à moyen terme suite à la mise en œuvre d'une nouvelle liaison entre la ZAE au sud du centre commercial Cora et la N576 pour laquelle le permis a été octroyé ».

Il ressort des motifs précités de l'acte attaqué que ce n'est que pour le « moyen terme » que son auteur, à l'instar de ce qui figure dans l'étude d'incidences sur l'environnement, tient compte de la réalisation d'un pont au-dessus de la Sambre portant liaison entre la zone d'activité économique située au sud du centre commercial Cora et la N576. Pour autant, il n'appréhende pas la réalisation de ce pont comme étant un élément déterminant de son appréciation actuelle quant à l'admissibilité du projet au regard des problématiques de mobilité. En d'autres termes, il ressort des motifs de l'acte attaqué que son auteur trouve dans d'autres éléments que la réalisation potentielle du pont au-dessus de la Sambre les motifs de mobilité suffisants qui permettent d'admettre le projet litigieux.

Partant, le motif pris de la réalisation « à moyen terme » du pont au-dessus de la Sambre n'est pas déterminant, de telle sorte que la critique de légalité est inopérante.

Il s'ensuit que la première branche n'est pas recevable.

B. Sur la seconde branche

Une partie intervenante, fût-elle à l'appui de la requête, ne peut développer les moyens de la requête par des arguments différents de ceux contenus dans celle-ci. En l'espèce, les développements de la troisième partie intervenante concernant l'appréciation du bon aménagement des lieux au regard du PCA n° 2, dit « Les Mottards », d'une réclamation émise au cours de l'enquête publique, de son

avis défavorable ou encore d'autres projets ne ressortent pas de la requête en annulation, pas même en germes. Il s'ensuit que ces développements, qui ne relèvent pas de l'ordre public, sont irrecevables.

La mobilité est un critère pertinent au regard de la police de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme, laquelle doit, en vertu de l'article 1^{er} du CWATUP, alors applicable, rencontrer de manière durable, entre autres, « les besoins de mobilité » de la collectivité.

En l'espèce, le plan FAST « Vision de la mobilité wallonne à 2030 », approuvé en 2017 par le Gouvernement wallon, précède le volet 1 « Mobilité des personnes » de la stratégie régionale de mobilité (SRM), approuvé par le Gouvernement wallon le 9 septembre 2019. Ces deux documents consistent en des outils « de pilotage » tendant à fixer des « objectifs » et ayant pour vocation « d'orienter les décisions et plans d'actions jusqu'en 2030 ».

Ces outils n'ont pas de valeur réglementaire mais les objectifs qui en ressortent ont valeur indicative. Il s'ensuit que l'autorité en charge de la police de l'urbanisme doit, dans le cadre de son pouvoir discrétionnaire, tenir compte des besoins de mobilité de la collectivité et s'assurer que les projets autorisés n'emportent pas une remise en cause manifeste des objectifs programmatiques repris dans les outils stratégiques précités, sauf à motiver spécialement sa décision.

Il ressort des motifs de l'acte attaqué, reproduits dans le cadre de l'examen de la première branche du moyen, que son auteur a bien apprécié le projet au regard de ses incidences en termes de mobilité. Au terme de cette analyse, il conclut que la situation du point de vue de la mobilité sera « maintenue dans son état actuel ». Cette appréciation repose sur l'étude d'incidences sur l'environnement.

Les développements de la requête ne permettent pas de conclure que cette appréciation serait manifestement contraire aux objectifs programmatiques ressortant du plan FAST et de la SRM. Ainsi, il ne peut être considéré que l'autorité a commis une erreur manifeste d'appréciation en autorisant le projet au motif qu'il allait emporter le maintien de la situation actuelle en termes de mobilité.

Il s'ensuit que la seconde branche du moyen n'est pas fondée.

En conclusion, le moyen n'est fondé en aucune de ses deux branches.

V. Troisième moyen

V.1. Thèse de la partie requérante

La partie requérante prend un troisième moyen de la violation des articles D.50, D.64, D.66 du Livre I^{er} du Code de l'environnement, des articles 2 et 3 de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs et du principe général de bonne administration, « en ce qu'il implique l'examen complet des circonstances de la cause et du devoir de minutie ».

Elle commence par rappeler les objectifs ressortant du plan FAST « Vision de la mobilité à 2030 » en ce qui concerne la qualité de l'air. Elle affirme que la motivation formelle de l'acte attaqué fait apparaître que son auteur a connaissance d'un problème de congestion de voirie et d'embouteillages au niveau du rond-point du Tram et de la rue de Gilly (N569), soit les voies d'accès du centre commercial, et que ce centre commercial va générer un volume de trafic supplémentaire, concentré aux heures de pointes, de 14.000 véhicules par semaine.

Elle soutient que, compte tenu des objectifs du plan FAST et des constatations qu'il contient quant à la pollution atmosphérique générée par le trafic automobile et spécialement les embouteillages et ses effets sur la santé humaine, l'auteur de l'acte attaqué devait examiner les conséquences de cette augmentation du trafic sur la santé des riverains et celle des enfants qui doivent être accueillis dans la crèche de 39 places. Elle critique l'absence de motivation de l'acte attaqué sur ce point.

Dans son dernier mémoire, elle estime que les enfants qui sont accueillis dans une crèche font partie de la population visée à l'article D.50 du Code de l'environnement, de sorte que l'auteur de l'acte attaqué devait examiner cette problématique spécifique.

V.2. Examen

1. Pour satisfaire aux exigences des articles 2 et 3 de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs, tout acte administratif à portée individuelle doit faire l'objet d'une motivation formelle, laquelle consiste en l'indication, dans l'acte, des considérations de droit et de fait servant de fondement à la décision. Cette motivation doit permettre aux intéressés de

comprendre les raisons fondant la décision et de vérifier qu'elle a été précédée d'un examen des circonstances de l'espèce.

Par ailleurs, l'article D.64 du Code de l'environnement impose que le permis soit motivé relativement à toutes les incidences d'un projet, notables ou non, et aux objectifs précisés à l'article D.50 du même Code. Cette motivation constitue une formalité substantielle. Elle doit être proportionnée à la nature du projet en question. Il faut notamment que la motivation de l'acte et les conditions qui l'assortissent permettent de s'assurer que l'autorité a régulièrement vérifié que, compte tenu des aménagements prévus, les nuisances resteraient dans des limites acceptables pour le voisinage.

2. En l'espèce, l'étude d'incidences sur l'environnement comporte un point 4.4.3.3, intitulé « Qualité de l'air », dont il ressort ce qui suit :

« La station de mesure de la qualité de l'air la plus proche du site d'implantation du projet est située au niveau des dépôts de la voirie de la commune de Châtelet, à 1.700 m à l'est. Il s'agit de la station TMCH05. Elle est jugée représentative de la qualité de l'air au droit du projet.

[...]

Dans le cas présent, il est pertinent de penser que la qualité de l'air au niveau de Châtelaineau est satisfaisante. Cependant, au cours de l'année, des dépassements des valeurs normatives sont observés, pour certains paramètres analysés, liés aux conditions climatiques, à l'influence du trafic automobile et des activités industrielles de l'agglomération de Charleroi.

Signalons que le site est implanté à proximité immédiate du R3, drainant un trafic relativement dense et pouvant influencer négativement la qualité de l'air, à certains moments de l'année.

Les valeurs moyennes relevées à la station de Châtelet pour différents indicateurs sont présentées ci-après pour l'année 2012 (source : Réseaux de surveillance de la qualité de l'air - Rapport 2012, Wallonie, AWAC, ISSeP).

- Dioxyde de soufre : 2 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ - aucun dépassement de la valeur guide de l'OMS en 2012;
- Particules en suspension (PM10) : 21 $\mu\text{g}/\text{m}^3$; 25 dépassements journaliers en 2012;
- Particules en suspension (PM2,5) : 13 $\mu\text{g}/\text{m}^3$; 52 dépassements journaliers en 2012 ».

Sous le point 4.4.6.2 « Rejets d'air » de l'étude d'incidences, il est exposé ce qui suit :

« Rejets d'air diffus et émissions de gaz à effet de serre

L'exploitation du projet engendrera des émissions de gaz à effet de serre sur le site, en raison de l'utilisation de combustibles fossiles pour le chauffage et de la consommation d'électricité pour la climatisation, l'éclairage, la ventilation, etc.

Il a été vu que pour permettre la ventilation [et le chauffage,] et couvrir les besoins en électricité [,] les rejets de CO₂ pour le projet avoisineront les 80 tonnes par an.

Le trafic supplémentaire induira également des émissions supplémentaires par rapport à la situation existante. Aux heures de pointe et dans des conditions météorologiques particulières (inversion de températures, absence de vent, ...), il induira une augmentation de la concentration des polluants au niveau des principales voies d'accès au projet.

L'impact sera toutefois local et d'intensité réduite. Toute mesure complémentaire visant à diminuer le trafic (organisation de transports collectifs, infrastructures pour modes doux, ...) sera favorable à la réduction des émissions (cf. chapitre mobilité) ».

Dans le point 4.4.7, intitulé « conclusions », l'auteur de l'étude d'incidences indique notamment ce qui suit :

« En phase d'exploitation, des rejets d'air sont prévus et concernent principalement l'extraction d'air des locaux (ventilation) et les rejets des chaudières (combustion). Ces rejets canalisés devront répondre aux normes en matière de localisation et d'émissions de substances. Des rejets diffus sont également à prévoir et seront liés au trafic supplémentaire sur le site et les voiries impactées par le projet. Aux heures de pointe et dans des conditions météorologiques particulières (inversion de températures, absence de vent, ...), il induira une augmentation de la concentration des polluants au niveau des principales voies d'accès au projet. L'impact sera toutefois local et d'intensité réduite ».

Enfin, l'auteur de l'étude d'incidences formule des recommandations (4.6.9) afin de réduire le trafic résultant du projet litigieux; elles sont libellées comme suit :

- « ■ - Mob-01 : En phase de chantier :
 - Organiser l'accès au chantier uniquement depuis le rond-point du Tram;
 - Réaliser le chargement des camions hors voiries et espaces publics;
 - Eviter les files d'attente de camions sur le domaine public;
 - Nettoyer régulièrement les voiries utilisées et accès aux chantiers.
- Mob-02 : Limiter la connexion du projet avec la rue des Mottards à l'accès des véhicules d'urgence par un aménagement physique efficace (barrière, plots rétractables, ...).
- Mob-03 : Organiser les livraisons des commerces préférentiellement en dehors des heures de pointe.
- Mob-04 : Organiser des cheminements pour modes doux entre les emplacements de parking réservés aux habitants du projet et leur logement.
- Mob-05 : Réserver 20 emplacements de parking entre les blocs 3 et 4 à destination des nouveaux habitants et des employés de la crèche de l'immeuble sis rue de Gilly.

- Mob-06 : Aménager un dépose minute en lien direct avec la crèche (min. 5 emplacements)
- Mob-07 : Établir une connexion ‘modes doux’ en lien avec le RAVeL
- Mob-08 : Marquer un aménagement cyclable en voirie sur la nouvelle voirie.
- Mob-09 : Localiser des parkings vélo à proximité immédiate des entrées de commerces ».

3. L’acte attaqué comporte la motivation suivante :

« Considérant que les recommandations de l’EIE portent sur l’organisation du trafic en phase du chantier, la limitation du trafic du côté de la rue des Mottards, l’organisation des horaires de livraison, l’amélioration des infrastructures et cheminements pour les modes doux et l’aménagement de parkings réservés aux habitants et au personnel de la crèche, ainsi qu’un dépose-minute pour celle-ci; que le projet suit la plupart de ces recommandations ».

4. Il en ressort que l’auteur de l’acte attaqué a bien apprécié la question de la qualité de l’air consécutive au projet litigieux en s’appuyant sur l’étude d’incidences.

Au regard des conclusions de l’étude d’incidences sur l’environnement, dont il ressort que l’impact du projet sera local et d’intensité réduite, et tenant compte du fait que le projet autorisé intègre la plupart des recommandations en termes de mobilité formulées par l’auteur de l’étude d’incidences, l’auteur de l’acte attaqué ne devait pas exposer spécifiquement dans quelle mesure le projet est de nature à affecter la santé des riverains et des enfants qui fréquenteront la crèche. Il en est d’autant plus ainsi que la partie requérante ne soutient pas que l’instruction administrative de la demande a fait apparaître une contestation spécifique à cet égard.

Enfin, la partie requérante ne démontre pas qu’en autorisant le projet litigieux, l’auteur de l’acte attaqué a manifestement porté atteinte aux objectifs de santé publique qui ressortent du plan FAST.

5. Il s’ensuit que le troisième moyen n’est pas fondé.

VI. Quatrième moyen

VI.1. Thèses de la partie requérante et de la troisième partie intervenante

A. La partie requérante

La partie requérante prend un quatrième moyen de la violation des articles 2 et 3 de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs, du principe de bonne administration, « en ce qu'il impose l'examen complet des circonstances de la cause » et du devoir de minutie.

Elle déduit de l'acte attaqué et de l'étude d'incidences que la mobilité est un des problèmes majeurs du projet, notamment compte tenu de son accessibilité par le « rond-point du Tram », régulièrement engorgé avec des remontées de files de voitures sur la rue de Gilly (N569). Elle relève en outre que, d'une part, l'avis du 21 novembre 2016 de la direction des routes de Charleroi du SPW comporte une condition particulière et a une validité qui se limite à un an et que, d'autre part, l'acte attaqué énonce, quant à la voirie et spécialement la N569 (rue de Gilly), que « la partie demanderesse a déposé un reportage photo démontrant que l'aménagement du carrefour R3-N569 (rue de Gilly) est désormais réalisé ». Elle s'étonne que l'autorité délivrante n'ait pas sollicité un nouvel avis auprès de la direction des routes de Charleroi, compte tenu de la péremption de l'avis donné et de la modification de la voirie évoquée dans l'acte attaqué.

Elle estime qu'en imposant comme condition à la délivrance du permis le respect de l'avis de la direction des routes de Charleroi sans vérifier si celui-ci est toujours d'actualité, l'auteur de l'acte attaqué a violé le principe général de bonne administration, en ce qu'il impose l'examen complet des circonstances de la cause et le devoir de minutie.

Dans son mémoire en réplique, elle souligne que l'acte attaqué énonce lui-même que les circonstances de fait quant à la voirie ont changé entre le moment de son adoption et le moment où la direction des routes de Charleroi a donné son avis.

B. La troisième partie intervenante

Dans son mémoire en intervention, la troisième partie adverse soutient qu'il n'incombe pas à la partie requérante d'indiquer quelle modification de la voirie entre en conflit avec les conditions particulières émises par la direction des routes de Charleroi.

VI.2. Examen

1. Il est constant que les inexactitudes ou les carences du dossier de demande de permis peuvent être palliées par d'autres informations ou déductions et qu'elles n'ont de conséquences que si les éléments du dossier n'ont pu permettre à

l'administration de se prononcer en connaissance de cause ou l'ont induite en erreur. En d'autres termes, ces défauts n'entraînent en principe l'annulation de l'autorisation que si cette dernière a été accordée en méconnaissance de cause par l'autorité, celle-ci n'ayant pas été complètement et exactement informée ni par le dossier de demande de permis ni d'une autre manière. Il appartient en principe à celui qui dénonce de tels défauts de rendre raisonnablement plausible que ceux-ci ont empêché l'administration d'apprécier convenablement la demande.

En matière d'urbanisme, l'exigence de décider dans un délai raisonnable poursuit notamment l'objectif de s'assurer que l'autorité compétente statue sur les demandes de permis d'urbanisme en s'appuyant sur des informations et des avis suffisamment actuels, lesquels lui permettent de déterminer adéquatement sa propre conception du bon aménagement des lieux. Il s'ensuit que seuls les avis et informations dont le manque d'actualité n'a pu permettre à l'auteur de l'acte attaqué de statuer en connaissance de cause sont de nature à vicier le permis délivré.

2. Par son avis du 21 novembre 2016, la direction des routes de Charleroi suggère l'adoption des conditions suivantes :

« 7) ALIGNEMENT : L'alignement à respecter en cet endroit est l'alignement des façades des habitations situées de part et d'autre de la future construction.

OBSERVATIONS :

Un plan d'exécution de l'accès au rond-point doit nous être fourni (terrier et profil en travers) pour approbation.

Matériaux conforme au qualiroutes. / 30 cm de sous-fondation/ .25 cm empierrement stabilisé./ 2X6 cm d'enrobé AC base 3-1.couche d'usure à proposer.

Nouvel accès en amont vers N90 : obligation de virer à droite. Création d'un îlot en bande centrale sur la N569.

Réfection des trottoirs face aux nouveaux bâtiments à créer sur la N569.

Modification des marquages en fonction de la nouvelle situation.

L'ensemble des travaux repris ci-avant sont à charge du requérant ».

Aux termes de son point 18, cet avis mentionne que « Le délai de validité du présent avis se limite à 1 an ».

De son côté, l'auteur de l'acte attaqué impose, en tant que condition assortissant le permis litigieux, « le respect de l'avis de la DGO1 – Direction des Routes de Charleroi daté du 21 novembre 2016, ci-joint en annexe ».

3. La circonstance que la direction des routes de Charleroi a elle-même circonscrit la durée de validité de son avis à un an est un indice quant au cadre temporel dans lequel s'inscrit son analyse, mais elle ne suffit pas à conclure au caractère désuet des appréciations contenues dans cet avis. Encore faut-il en effet

vérifier que les circonstances de fait et de droit existantes au jour de l'adoption de l'acte attaqué ont évolué en manière telle que ces changements permettent raisonnablement de remettre en cause l'actualité des appréciations retenues dans cet avis.

4. À cet égard, il y a lieu de constater que la partie requérante n'identifie aucun élément concret qui aurait pu induire un changement d'avis de la part de la direction des routes quant à l'alignement à respecter à cet endroit.

Concernant spécifiquement les « observations » reprises dans la condition particulière précitée, la partie requérante n'identifie pas davantage quelle circonstance de fait ou de droit a évolué depuis l'avis en question. Si elle évoque la « réglementation de la circulation et au marquage au sol », elle n'explicite pas concrètement ce qu'elle vise.

Enfin, la circonstance que l'aménagement du carrefour R3-N569 (rue de Gilly) est désormais réalisé, comme cela ressort de l'acte attaqué, est sans lien avec la condition précitée afférente à l'alignement à respecter ou aux observations formulées à sa suite, de telle sorte que cet aménagement ne remet pas en cause la pertinence de la condition litigieuse ressortant de l'avis du 21 novembre 2016.

Il s'ensuit que le quatrième moyen n'est pas fondé.

VII. Cinquième moyen

VII.1. Thèse de la partie requérante

La partie requérante prend un cinquième moyen de la violation de l'article 127, § 7, alinéa 1^{er}, du CWATUP, des articles D.50, D.64, D.66 du Livre I^{er} du Code de l'environnement, des articles 2 et 3 de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs, du principe général de bonne administration, « en ce qu'il implique l'examen complet des circonstances de la cause », et du devoir de minutie.

En une première branche, elle reproche à l'autorité le fait qu'il ne ressort pas de l'acte attaqué que les demandeurs ont sollicité et obtenu l'accord de celle-ci préalablement au dépôt des plans modificatifs. Elle considère qu'outre une violation de l'article 127, § 7, alinéa 1^{er}, du CWATUP, cette irrégularité constitue également un vice de motivation. Dans son mémoire en réplique, elle soutient que le dossier administratif produit ne contient pas l'accord préalable de l'autorité sur le dépôt des plans modificatifs.

En une seconde branche, elle estime qu'il ne ressort pas de l'acte attaqué que les demandeurs ont déposé un complément corollaire de l'étude d'incidences, ni que les modifications envisagées trouvent leur fondement dans l'étude d'incidences. Elle expose que le projet prévoit la présence d'importants remblais sur la majeure partie du site, sur des hauteurs variant de 3 à 6 mètres. Elle indique que, dans la version initiale du projet, la stabilité du remblai était assurée par un mur de soutènement en L en béton préfabriqué. Elle relève que le plan modificatif remplace le système du mur unique par un système de « gradins ». Elle reproche à l'autorité de ne pas avoir examiné les conséquences de ces modifications sur la stabilité des remblais, au regard de la sécurité des usagers des aires de parking et de celle des personnes fréquentant les jardins et immeubles situés en contre-bas de celui-ci. Elle écrit que l'auteur de l'acte attaqué n'a pas motivé sa décision au regard des incidences du projet sur l'environnement, et plus spécialement sur l'homme, le sol et les biens matériels, ni quant aux effets directs et indirects de la mise en œuvre du projet, ni à la lumière des objectifs précisés à l'article D.50 du Code de l'environnement.

VII.2. Examen

A. Sur la première branche

L'article 127, § 7, du CWATUP, alors applicable, dispose comme suit :

- « §7. Préalablement à la décision du fonctionnaire délégué ou du Gouvernement, le demandeur peut, moyennant l'accord de celui-ci, produire des plans modificatifs et un complément corollaire de notice d'évaluation préalable des incidences ou d'étude d'incidences sauf si les modifications envisagées trouvent leur fondement dans l'étude d'incidences.

Le cas échéant, les plans modificatifs, le complément de notice d'évaluation préalable ou d'étude d'incidences sont soumis à de nouvelles mesures de publicité par l'entremise de la commune, à l'avis des services ou commissions visés au paragraphe 2, ainsi qu'à l'avis du collège communal. Ces avis sont transmis dans les délais visés au paragraphe 2, alinéas 5 et 7. A défaut, ils sont réputés favorables.

Dans les cas visés au présent paragraphe, les délais visés aux paragraphes 4 et 6 ne prennent cours qu'à dater du dépôt contre récépissé par le demandeur des plans modificatifs et du complément de notice d'évaluation préalable ou d'étude d'incidences ».

En l'espèce, par un courrier du 7 mai 2018, la mandataire des deux premières parties intervenantes a demandé à pouvoir procéder au dépôt de plans modificatifs. Ni l'auteur de l'acte attaqué ni son délégué n'ont formalisé par écrit leur accord sur un tel dépôt. Toutefois, cet accord ressort à suffisance des courriel et courriers des 22, 25, 29 mai et 4 juin 2018 de la mandataire des deux premières

parties intervenantes et, subséquemment, de l'absence de toute remise en cause de cet accord par l'auteur de l'acte attaqué, tant dans la phase d'instruction administrative qu'aux termes du permis lui-même.

Il s'ensuit que l'article 127, § 7, alinéa 1^{er}, du CWATUP n'a pas été violé.

Partant, la première branche du moyen n'est pas fondée.

B. Sur la seconde branche

1. Il est constant que l'absence de complément corollaire de l'évaluation des incidences sur l'environnement s'appréhende comme une lacune du dossier de demande de permis.

2. Le grief exposé par la partie requérante concerne le remplacement du système du mur de soutènement unique par un système en gradins. Il peut être considéré qu'il s'agit d'un dispositif qui, en tant que tel, n'était pas prévu dans le projet initial, de telle sorte que l'absence de complément corollaire à l'étude d'incidences sur l'environnement s'appréhende comme une carence du dossier. Il importe toutefois de déterminer si cette carence a été de nature à induire en erreur l'auteur de l'acte attaqué ou si elle ne lui a pas permis de statuer en connaissance de cause sur ce point.

3. À cet égard, la demande initiale de permis prévoyait la pose de blocs de béton en L. En effet, l'étude d'incidences sur l'environnement expose ce qui suit :

« [...] »

En matière de gestion des limites de parcelles, le projet prévoit l'implantation de L en béton sur une hauteur de 3,4 m. Afin d'adoucir l'aspect 'brut' du béton, il est recommandé d'être attentif à l'aspect de ce mur visible depuis les habitations voisines. Ce point devrait pouvoir être réglé en concertation avec le voisinage directement concerné : végétalisation du mur, bardage,...

La figure suivante illustre une seconde coupe au niveau des habitations de la rue de Gilly située à l'est du rond-point du Tram. A ce niveau, le terrain naturel étant plus bas, le remblais est plus conséquent. Dès lors, le demandeur a prévu, en plus de l'installation de L en béton de 3 m, une zone talutée.

[...] ».

4. Le choix d'un système en gradins plutôt qu'un mur de soutènement unique vise à répondre aux réclamations formulées dans le cadre de l'enquête publique.

Les plans modificatifs du 16 mai 2018 illustrent clairement l'implantation et le dispositif litigieux.

5. L'acte attaqué contient les motifs suivants :

« [...]

Considérant qu'en ce qui concerne les mouvements de terre, la demanderesse a fourni, dans le cadre du recours, une note de calcul estimant le volume des déblais à 107.540 m³ et les remblais à 95.463 m³; que ces mouvements de terre incluent la dépollution du site, conformément au plan d'assainissement approuvé le 5 février 2014 par la DGO3, Direction de l'assainissement des sols;

Considérant que concrètement, les remblais sont prévus sur une majeure partie du site, sur des hauteurs de plus de 3 mètres et par endroit jusqu'à 6 mètres; que les accès de livraison et les aires de parking surplombent les jardins des habitations de la rue de Gilly de 3 à 6 mètres; que le projet prévoit des murs de soutènement en L en béton préfabriqués;

Considérant que dans le cadre du recours, la demanderesse apporte les précisions suivantes (illustrées dans les plans modificatifs du 31 mai 2018) :

- Le projet prévoit de végétaliser ces murs et d'y placer des plantations;
- L'idée est de créer des gradins avec 4 lignes de L en béton, pour que les derniers L ne mesurent qu'un mètre de hauteur au lieu des 3,09 m. Ces gradins seront plantés et ils auront de la végétation retombante, afin de masquer les L mêmes et donner un aspect "verduré" aux parois en béton. Pour l'arrière du bloc 2, c'est le même principe mais comme la route arrivait en limite de propriété, nous avons préféré la réduire en largeur pour créer une bande de 60 cm pour la végétation. Nous pouvons de cette façon réduire la hauteur de 1,73 m d'hauteur pour les L au lieu des 3,40 m;
- Le terrain le plus proche est celui du n° 622. Il ne s'agit toutefois pas d'un jardin mais d'un dépôt de véhicules;

Considérant que les plans modificatifs datés du 31 mai 2018 apportent une solution satisfaisante au problème des nuisances visuelles, mais pas à celui des nuisances sonores et olfactives; qu'en vue de protéger les jardins situés en contrebas des aires de livraison et de parking, ainsi que les habitations, il y a dès lors lieu de porter la hauteur du garde-corps à 1,80 mètres (au lieu de 1 m).

[...] ».

Sur cette base, l'acte attaqué est notamment assorti de la condition suivante :

« La hauteur des garde-corps prévus entre les aires de livraison et de parking et les propriétés de la rue de Gilly sera de 1,80 mètres (au lieu de 1 m). Ces garde-corps seront en éléments pleins et à même de servir de barrière acoustique entre les aires de parking/livraison et les habitations et leurs jardins ».

6. Cette motivation est adéquate au sens de l'article D.64 du Code de l'environnement et de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs. Elle permet de s'assurer que l'auteur de l'acte attaqué n'a pas été induit en erreur par l'absence de complément corollaire à l'étude d'incidences et qu'il a pu statuer en connaissance de cause sur cette problématique.

Il s'ensuit que le cinquième moyen n'est pas fondé.

VIII. Sixième moyen

VIII.1. Thèse de la partie requérante

La partie requérante prend un sixième moyen de la violation de l'article 123, alinéa 1^{er}, du CWATUP.

Elle met en exergue la condition de l'acte attaqué portant sur le « respect de l'avis de la DGO1 — Direction des Routes de Charleroi daté du 21 novembre 2016, ci-joint en annexe ». Elle relève que cet avis contient lui-même une condition particulière selon laquelle « un plan d'exécution de l'accès au rond-point doit nous être fourni (terrier et profil en travers) pour approbation ». Elle soutient qu'une telle condition impose le dépôt d'un plan complémentaire postérieur à la délivrance du permis et soumis à l'approbation d'un tiers, ce qui est irrégulier. En outre, elle estime que les deux autres conditions, portant sur l'implantation d'un mur de clôture et sur l'ajout de deux places supplémentaires au « dépose minute » situé derrière la crèche, sont imprécises et laissent place à une appréciation quant à la manière dont elles doivent être exécutées.

Dans son mémoire en réplique, elle relève que le dossier administratif ne contient pas le plan d'exécution sollicité. À la lecture du mémoire en réponse, elle affirme que la partie adverse soutient que l'auteur de l'acte attaqué impose une condition inutile aux motifs que, d'une part, les plans demandés par la DGO1 figurent au dossier de la demande depuis le dépôt de plans modificatifs et que, d'autre part, l'accord de la DGO1 est inutile. Elle considère qu'outre son caractère « un peu surréaliste », cet argument n'emporte pas la conviction dès lors que les plans modificatifs vantés par la partie adverse ne sont pas des « plans d'exécution » et qu'il n'y a pas de plan terrier et de profil en travers comme demandé par la DGO1.

VIII.2. Examen

1. Selon l'article 1^{er} du dispositif à l'acte attaqué, il est notamment imposé « le respect de l'avis de la DGO1 – Direction des Routes de Charleroi daté du 21 novembre 2016, ci-joint en annexe ».

Comme cela a déjà été relevé, l'avis de la direction des routes du SPW expose, au titre des conditions particulières, ce qui suit :

« 7) ALIGNEMENT : L'alignement à respecter en cet endroit est l'alignement des façades des habitations situées de part et d'autre de la future construction.

OBSERVATIONS :

Un plan d'exécution de l'accès au rond-point doit nous être fourni (terrier et profil en travers) pour approbation.

Matériaux conforme au qualiroutes. / 30 cm de sous-fondation/ .25 cm empierrement stabilisé./ 2X6 cm d'enrobé AC base 3-1.couche d'usure à proposer.

Nouvel accès en amont vers N90 : obligation de virer à droite. Création d'un îlot en bande centrale sur la N569.

Réfection des trottoirs face aux nouveaux bâtiments à créer sur la N569.

Modification des marquages en fonction de la nouvelle situation.

L'ensemble des travaux repris ci-avant sont à charge du requérant ».

Il ressort de la requête en annulation et du mémoire en réplique que la critique de légalité de la partie requérante porte uniquement sur le plan d'exécution de l'accès au rond-point, qui doit être fourni pour approbation, les autres points abordés dans l'avis précité n'étant pas spécifiquement critiqués.

Or, l'accès au rond-point apparaît déjà clairement sur le plan n° 2.3.a, daté du 31 mai 2018, qui figure dans le dossier administratif. Il s'ensuit que, comme le soutiennent la partie adverse et les deux premières parties intervenantes, le plan sollicité par la direction des routes se limite à un plan d'exécution de ce qui est déjà prévu par les plans de la demande.

La partie requérante n'expose pas de quel intérêt elle dispose à critiquer le dépôt ultérieur de tels plans d'exécution, lesquels ne sont pas de nature à remettre en cause la portée du dispositif autorisé par l'acte attaqué.

Partant, la partie requérante n'a pas intérêt au moyen dont le grief critique la condition assortissant l'acte attaqué relative à l'avis de la direction des routes.

2. Il est constant qu'un permis d'urbanisme peut, en vertu de l'article 123, alinéa 1^{er}, du CWATUP, alors applicable, être assorti de conditions,

celles-ci devant être précises et limitées quant à leur objet et ne porter que sur des éléments secondaires et accessoires. En aucun cas, ces conditions ne peuvent laisser place à une appréciation dans son exécution, ni quant à l'opportunité de s'y conformer, ni dans la manière dont elles doivent être exécutées. Elles ne peuvent ainsi pas imposer le dépôt de plans modificatifs ou complémentaires postérieurement à la délivrance du permis, ou se référer à un événement futur ou incertain ou dont la réalisation dépend d'un tiers ou d'une autre autorité. Ces diverses limites à l'admissibilité des conditions assortissant la délivrance d'un permis sont cumulatives de sorte que si une condition ne satisfait pas à l'une ou à l'autre d'entre elles, elle ne peut pas être admise.

3. En l'espèce, l'article 1^{er} du dispositif de l'acte attaqué impose « l'implantation d'un mur de clôture doublé d'une haie vive, afin d'assurer la continuité du front bâti entre l'immeuble mixte 1 et l'immeuble voisin ».

Cette condition est limitée quant à son objet, porte sur un élément accessoire et n'impose pas le dépôt de plans modificatifs. En outre, une telle condition ne laisse aucun pouvoir d'appréciation incompatible avec l'article 123, alinéa 1^{er}, du CWATUP. En effet, la condition litigieuse vise à respecter le PCA n° 2, comme cela ressort des motifs suivants de l'acte attaqué :

« Considérant qu'à ces motifs de non-conformité, il y a lieu d'ajouter les points suivants :

- [...]
- Zone mixte d'habitat, commerce et service : 4.1 Implantation : l'implantation des constructions se fera en ordre continu (contigu, fermé). L'immeuble mixte 1 ne s'implante pas en mitoyenneté avec l'immeuble voisin et aucun mur n'est prévu pour assurer la continuité du front bâti ».

Il en résulte que la localisation du dispositif litigieux est clairement déterminée au regard de l'objectif poursuivi par l'auteur de l'acte attaqué en imposant cette condition.

4. La troisième condition critiquée est libellée comme suit :

« L'ajout de deux places supplémentaires au dépose minute situé derrière la crèche, de manière à y disposer de 4 places, tout en conservant les rayons de braquage et la visibilité nécessaires à la sécurité des usagers ».

Une telle condition est claire et limitée quant à son objet. Elle porte sur un élément accessoire et n'impose pas le dépôt de plans modificatifs. La marge de manœuvre laissée à la bénéficiaire de l'acte attaqué quant à l'implantation des deux places supplémentaires au dépose minute est négligeable au regard de la configuration des lieux, attestée par les plans joints à la demande.

En conclusion le sixième moyen est partiellement irrecevable et non fondé pour le surplus.

IX. Septième moyen

IX.1. Thèse de la partie requérante

La partie requérante prend un septième moyen de « la violation de l'article 13, 4.2 et 4.4, prescriptions particulières, zones de construction résidentielle en ordre continu (contigu, fermé) du schéma d'orientation local, autrefois dénommé PCAD n° 2 dit « Les Mottards », de l'article 127, § 3, du CWATUP et des articles 2 et 3 de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs.

Elle soutient que les prescriptions reprises à l'article 13, 4.2 et 4.4, du PCA n° 2, dit « Les Mottards », s'appliquent à la crèche, qui est implantée en zone de construction résidentielle en ordre fermé.

Elle observe qu'en termes de gabarits, l'auteur de l'acte attaqué a estimé que le projet ne dérogeait plus aux prescriptions du PCA au motif que les demandeurs avaient déposé un plan modificatif de la façade marquant cinq travées par une alternance de crépi de ton blanc et de ton gris clair. Après s'être appuyée sur la définition de la notion de « travée », elle fait valoir que le fait de modifier la couleur du crépi est sans influence sur le gabarit du bâtiment et sur l'existence de travées. Elle en déduit que le projet s'écarte de l'article 13, 4.2, du PCA. Elle expose que cet écart n'a pas été autorisé en violation de l'article 127, § 3, du CWATUP et n'est pas motivé en la forme en violation des articles 2 et 3 de la loi du 29 juillet 1991.

Elle indique également qu'il résulte du plan modificatif de la façade de la crèche que les matériaux d'élévation sont le crépi blanc et gris clair et les briquettes de ton rouge-brun, soit trois teintes, alors qu'en vertu de l'article 13, 4.4, du PCA, l'ensemble du gros œuvre apparent dans les différentes faces ne peut présenter que deux teintes au maximum, dont l'une devra être dominante. Elle en déduit que le projet n'est pas conforme à cette prescription pour laquelle aucun écart n'a été autorisé.

VIII.2. Examen

1. L'article 127, § 3, du CWATUP, alors applicable, dispose comme suit :

« Pour autant que la demande soit préalablement soumise aux mesures particulières de publicité déterminées par le Gouvernement ainsi qu'à la consultation obligatoire visée à l'article 4, alinéa 1^{er}, 3^o, lorsqu'il s'agit d'actes et travaux visés au § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 1^o, 2^o, 4^o, 5^o, 7^o et 8^o, et qui soit respectent, soit structurent, soit recomposent les lignes de force du paysage, le permis peut être accordé en s'écarter du plan de secteur, d'un plan communal d'aménagement, d'un règlement communal d'urbanisme ou d'un plan d'alignement ».

Si l'article 127, § 3, précité, qui habilite l'autorité à « s'écarter » des plans y visés, n'exige pas, à la différence de l'article 114 du même Code, que la dérogation soit accordée à titre exceptionnel, il n'en demeure pas moins que la motivation du permis accordé sur la base de cette disposition doit porter également sur la nécessité de « s'écarter » du plan de secteur et sur la condition requise que les actes et travaux « soit respectent, soit structurent, soit recomposent les lignes de force du paysage ». Il est donc requis de l'autorité qui veut faire application de cet article 127, § 3, du CWATUP, de chercher d'abord à appliquer le plan qui demeure le principe, d'en rendre compte ensuite et de donner enfin les motifs de bon aménagement du territoire qui l'ont convaincue de ne pas respecter l'affectation prévue par le plan dans un cas particulier où la dérogation est permise.

Une application correcte de cette disposition requiert que l'autorité ait d'abord une perception exacte des lignes de force du paysage et qu'elle établisse ensuite la manière selon laquelle, à son sens, le projet les respecte, les structure ou les recompose.

2. L'article 13, § 4.2, alinéa 1^{er}, du PCA n° 2, dit « Les Mottards », repris sous les prescriptions particulières applicables à la zone de constructions résidentielles en ordre continu (contigu, fermé), est rédigé comme suit :

« 4.2. Gabarits

La largeur du bâtiment ou de ses travées, devra être comprise entre 6,00 et 9,00 mètres sur le front de bâtisse de manière à recréer la trame du parcellaire ancien à l'exception toutefois des éventuels garages privés, sans étage ».

La notion de « travée » n'est pas définie dans ce plan, de sorte qu'il y a lieu de se référer à son sens commun. Selon Le Grand Robert, la travée est la « portion de voûte, de comble, de pont... comprise entre deux points d'appui (colonne, piles, piliers, etc.) ».

En l'espèce, la partie requérante reste en défaut de démontrer qu'il y a un écart à cette prescription quant à la façade de la crèche. Le plan où figure celle-ci,

tel que modifié le 16 août 2016, confirme au contraire que cette prescription est respectée puisqu'il mentionne des travées mesurant entre 6 et 9 mètres. Ces travées sont, selon les termes de l'acte attaqué, assurées par « une modification du parement de façade de la crèche, en parquant 5 travées par une alternance de crépi de ton blanc et de ton gris clair ».

Partant, le grief manque en fait.

3. L'article 13, § 4.4, du PCA n° 2 dispose comme suit :

« 4.4. Matériaux d'élévation

Les façades à rues, latérales et postérieures, ainsi que les pignons dépassant l'héberge des bâtiments voisins, sont, pour un bâtiment donné ou ensemble de bâtiments formant une seule propriété, construits en un seul et même matériau principal.

Le parement des élévations sera réalisé soit :

- en briques de terre cuite de ton rouge-brun;
- en briques de terre cuite revêtues d'une peinture de ton blanc ou blanc cassé laissant apparaître l'appareillage de la maçonnerie;
- en maçonnerie revêtue d'un enduit de ton blanc, blanc cassé ou gris clair.

L'ensemble du gros œuvre apparent dans les différentes faces ne peut présenter que deux teintes au maximum dont l'une devra être dominante.

Toutefois, des matériaux complémentaires peuvent être combinés avec des matériaux dominants dans la mesure où ils participent à la composition architecturale des façades et ne représentent qu'une surface de 10 % maximum de chaque façade. Il s'agit des soubassements, cordons, frises, encadrement de baies, colonnes et autres éléments structurant l'élévation.

Dans ce cas, les matériaux utilisés sont la pierre naturelle ou artificielle, le bois, le béton ou le métal ».

L'auteur de l'acte attaqué présente les caractéristiques des façades de la crèche projetée en indiquant que « les façades sont en crépi blanc et en brique de ton rouge-brun (rez de la façade avant) ». Il explicite ensuite en quoi les plans modificatifs ont supprimé certains des écarts au PCA :

« Considérant que dans le cadre du recours, la demanderesse a déposé des plans modificatifs, en vue de supprimer une partie des défauts de conformité au PCA, ainsi que les défauts de conformité audit règlement régional sur les bâtisses relatif à l'accessibilité et à l'usage des bâtiments ou parties de bâtiments ouverts au public ou à usage collectif par les personnes à mobilité réduite;

Considérant que les plans modificatifs portent dès lors sur :

- La modification du parement de façade de la crèche, en marquant 5 travées par une alternance de crépi de ton blanc et de ton gris clair;
- La modification de la hauteur des commerces 1 et 2 afin d'atteindre une hauteur sous corniche de 3,5 mètres au lieu de 5,40 mètres;
- La modification des plans des immeubles de logement afin de se conformer au règlement régional sur les bâtisses relatif à l'accessibilité et à l'usage des

bâtiments ou parties de bâtiments ouverts au public ou à usage collectif par les personnes à mobilité réduite;

Considérant que les modifications apportées lèvent par conséquent les défauts de conformité au règlement régional susmentionné, ainsi que les motifs de non-conformité au PCA que la demanderesse n'avait pas listés dans sa demande de permis.

[...] ».

4. Ensuite, l'auteur de l'acte attaqué précise comme suit les raisons pour lesquelles il estime pouvoir admettre les autres écarts au PCA, dont celui à l'article 13, § 4.4 :

« Considérant qu'en ce qui concerne les autres dérogations au PCA, le projet est de nature, *in abstracto*, à bénéficier de l'application de l'article 127, § 3 du Code permettant de s'écarter d'un PCA, pour autant qu'il soit soumis à enquête publique, ce qui fut bien le cas en l'espèce, et respecte, structure ou recompose les lignes de force du paysage;

Considérant qu'à ce propos, il importe de rappeler que la possibilité de déroger ou de s'écarter d'un PCA n'est pas une prescription de ce plan; que ce mécanisme, de stricte application, ne confère aucunement un droit acquis au demandeur de permis mais, au contraire, exprime une potentialité soumise à l'appréciation objective de l'autorité compétente, dont elle doit user avec parcimonie et sans subir le poids du fait accompli; qu'ainsi, il faut, suivant la jurisprudence du Conseil d'Etat, non seulement examiner si le projet "soit respecte, soit structure, soit recompose les lignes de force du paysage", mais également apprécier s'il est opportun d'user de ce mécanisme dans le cas d'espèce, eu égard aux particularités du projet et aux caractéristiques du site dans lequel il est censé s'implanter durablement;

Considérant qu'en l'espèce, les dérogations sollicitées sont dument justifiées par la demanderesse et l'opportunité d'appliquer le mécanisme dérogatoire est donc bien démontrée;

Considérant que sur le plan paysager, suivant l'EIE, le projet s'implante dans un paysage au relief de faible amplitude, dont le cadre bâti se compose d'un mélange d'occupations urbaines et industrielles; que le site est perceptible principalement depuis les voiries proches : la rue de Gilly permet deux angles de vues sur des parties du site; le chemin n° 27 situé au nord offre une vue plus dégagée sur le site (points d'appel visibles : ligne HT, terrier "des Pays Bas", clocher rue de Gilly); que par ailleurs, depuis la rue des Mottards le site n'est pas visible;

Considérant que le paysage comporte également de vastes étendues non urbanisées, semblables au site concerné : champs, terrils, terrains en friche;

Considérant que le projet respecte les lignes de force du paysage en ce qu'il s'insère entre le R3 et une zone urbanisée caractérisée par des habitations en rangée, en maintenant des zones tampons le long de ces éléments et en maintenant ses constructions à une hauteur similaire à celle des constructions de rangée; le long de la rue de Gilly, il structure les lignes de force du paysage en recomposant un front bâti continu ».

Ces motifs permettent de s'assurer que l'auteur de l'acte attaqué a appréhendé l'écart en question au regard des exigences découlant de l'article 127, § 3, du CWATUP. Il y a lieu de constater qu'en particulier, il a pris position quant à

savoir si le projet de crèche était admissible au regard des enjeux paysagers protégés par la disposition précitée. Une telle motivation permet de comprendre à suffisance les raisons ayant conduit l'autorité à admettre le projet de crèche.

Il s'ensuit que le septième moyen n'est pas fondé.

X. Indemnité de procédure

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 en annulation est rejetée.

Article 2.

Une indemnité de procédure de 700 euros est accordée à la partie adverse à la charge de la partie requérante.

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 de la partie requérante.

Les autres dépens, liquidés à la somme de 650 euros, sont mis à la charge de la partie requérante, à concurrence de 200 euros, et à la charge des parties intervenantes, à concurrence de 150 euros chacune.

Ainsi prononcé à Bruxelles, en audience publique de la XIII^e chambre, le 24 février 2022 par :

Colette Debroux,
Anne-Françoise Bolly,
Luc Donnay,
Vanessa Wiame,

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

Le Greffier,

Le Président,

Vanessa Wiame

Colette Debroux