

CONSEIL D'ÉTAT, SECTION DU CONTENTIEUX ADMINISTRATIF
LE PRÉSIDENT DE LA XIII^e CHAMBRE SIÉGEANT EN RÉFÉRÉ
A R R Ê T

n° 258.227 du 14 décembre 2023

A. 240.652/XIII-10.200

En cause :

- 1. la ville de Genappe,**
représentée par son collège communal,
- 2. MARCHAND Martine,**
- 3. BIELEN Frédéric,**
- 4. CABANAC Dominique,**
ayant tous élu domicile chez
M^{es} Benoit HAVET, Romain VINCENT
et Armelle SIANGANG TIENTCHEU, avocats,
rue de Bruxelles 51
1400 Nivelles,

contre :

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

Partie intervenante :

la société à responsabilité limitée
LES ÉTANGS DE GLABAIS.
ayant élu domicile chez
M^{es} Ivan-Serge BROUHNS
et Guillaume POSSOZ, avocats,
chaussée de La Hulpe 185
1170 Bruxelles.

I. Objet de la requête

1. Par une requête introduite le 4 décembre 2023 par la voie électronique, la ville de Genappe, Martine Marchand, Frédéric Bielen et Dominique Cabanac demandent, d'une part, la suspension selon la procédure d'extrême urgence de l'exécution de la décision du 16 octobre 2023 par laquelle le ministre de l'Aménagement du Territoire délivre, sous condition, un permis d'urbanisme à la société à responsabilité limitée (SRL) Les Étangs de Glabais ayant pour objet la

démolition d'un bâtiment et ses annexes et la construction d'un restaurant avec un logement pour un bien situé à Haute Rue à Genappe, cadastré 4^e division, section E, n^{os} 138D, 138E, 138 F, 139R2, 139S2, 139T2, 139D2, 140G, 140H, 141E, 140K et 137B, et, d'autre part, l'annulation de cette décision.

II. Procédure

2. Par une requête introduite par la voie électronique le 11 décembre 2023, la SRL Les Étangs de Glabais demande à être reçue en qualité de partie intervenante.

La note d'observations et le dossier administratif ont été déposés.

Par une ordonnance du 5 décembre 2023, l'affaire a été fixée à l'audience du 13 décembre 2023.

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

M^e Romain Vincent, avocat, comparaisant pour les parties requérantes, M^{es} Adrien Pironet et Julien Laurent, *loco* M^e Pierre Moërynck, avocats, comparaisant pour la partie adverse, et M^{es} Ivan-Serge Brouhns et Guillaume Possoz, avocats, comparaisant pour la partie intervenante, ont été entendus en leurs observations.

M^{me} Virginie Rolin, auditeur au Conseil d'État, a été entendue en son avis conforme.

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

III. Faits

3. Le 31 octobre 2022, la SRL Les Étangs de Glabais introduit une demande de permis d'urbanisme auprès de l'administration communale de Genappe ayant pour objet la démolition d'un bâtiment et de ses annexes afin de construire un restaurant avec logement relatif à un bien sis à Haute Rue 1, lequel est cadastré 4^e division, section E, n^{os} 138D, 138E, 138 F, 139R2, 139S2, 139T2, 139D2, 140G, 140H, 141E, 140K et 137B.

Le bien est situé en zone de loisirs au plan de secteur de Nivelles. Il est implanté en partie dans le périmètre d'un réseau Natura 2000 et à proximité d'un cours d'eau de 3^{ème} catégorie, dénommé Le Gala.

Il se trouve également dans le périmètre du plan d'assainissement par sous-bassin hydrographique de la Dyle-Gette qui reprend celui-ci en zone d'assainissement transitoire.

Le projet vise la réhabilitation du site « Les étangs du Moulin », lequel accueillait un restaurant et un espace de pêche sportive.

4. Le 21 novembre 2022, la demande est déclarée incomplète. Le 22 février 2023, le dossier est considéré comme complet par le collège communal de Genappe.

5. Une enquête publique se déroule du 8 mars au 23 mars 2023. Elle suscite le dépôt de 25 courriers de réclamation, sept courriers favorables et une pétition comprenant 220 signatures.

6. Dans le cadre de l'instruction administrative, divers avis sont émis par des instances consultatives.

7. Le 19 avril 2023, le collège communal émet un avis défavorable.

8. Le 31 mai 2023, le fonctionnaire délégué donne un avis conforme défavorable.

9. En sa séance du 7 juin 2023, le collège communal refuse de délivrer le permis d'urbanisme sollicité.

10. Le 14 juillet 2023, la SRL Les Étangs de Glabais introduit un recours administratif contre la décision du 7 juin 2023 précitée auprès du Gouvernement wallon.

11. Le 22 août 2023, la direction juridique, des recours et du contentieux du département de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme du SPW adresse une première analyse du recours.

12. Le 6 septembre 2023, la commission d'avis sur recours (CAR) émet, après avoir procédé à une audition, un avis favorable conditionnel.

13. Le 8 septembre 2023, la cellule aménagement-environnement de la direction juridique, des recours et du contentieux émet un avis favorable.

14. Le 10 octobre 2023, le ministre de l'Aménagement du territoire réceptionne un projet d'arrêté portant octroi conditionnel du permis d'urbanisme sollicité, établi par la direction juridique, des recours et du contentieux.

15. Le 16 octobre 2023, le ministre délivre, sous condition, le permis d'urbanisme sollicité.

Il s'agit de l'acte attaqué.

IV. Intervention

16. La requête en intervention introduite par la SRL Les Étangs de Glabais, bénéficiaire de l'acte attaqué, est accueillie.

V. Conditions de la suspension d'extrême urgence

17. Conformément à l'article 17, § 1^{er}, alinéa 2, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973, la suspension de l'exécution d'une décision administrative suppose deux conditions, une urgence incompatible avec le délai de traitement de l'affaire en annulation et l'existence d'au moins un moyen sérieux susceptible, *prima facie*, de justifier l'annulation de cette décision. Le paragraphe 4 de ce même article vise l'hypothèse d'un recours en suspension d'extrême urgence qui doit indiquer en quoi le traitement de l'affaire est incompatible avec le délai de traitement de la demande de suspension visée au paragraphe 1^{er}.

VI. L'extrême urgence

VI.1. Thèses des parties

A. La requête en suspension d'extrême urgence

18. Les parties requérantes font valoir qu'il ressort des circonstances de l'espèce que la partie intervenante a l'intention de mettre en œuvre l'acte attaqué dans un délai incompatible avec le traitement de l'affaire en annulation. Elles observent que l'acte attaqué, adopté le 16 octobre 2023, est exécutoire dès sa délivrance. Elles relèvent que la première d'entre elles a, par un courrier du 10 novembre 2023, interrogé la partie intervenante qui lui a répondu, le 27 novembre 2023, qu'elle avait l'intention de commencer les travaux sur son site et avait

missionné un géomètre afin de constater la bonne implantation des nouvelles constructions. Elles ajoutent qu'après que la première partie requérante ait questionné la partie intervenante spécifiquement sur le planning de mise en œuvre de l'acte attaqué, celle-ci a confirmé son intention de « mettre le permis d'urbanisme en œuvre le plus rapidement possible » et, dans cette perspective, avoir « déjà prévenu la commune et pris contact avec un géomètre pour faire constater les implantations en vue de débiter les travaux sous peu (encore en décembre) ».

Elles en déduisent qu'il existe une incompatibilité du traitement de l'affaire dans le cadre de la procédure en annulation et en suspension ordinaire.

19. Par ailleurs, elles estiment avoir fait preuve de diligence en introduisant la procédure très rapidement après la confirmation de la mise en œuvre du permis d'urbanisme.

20. Elles concluent que la demande de suspension selon la procédure d'extrême urgence leur paraît être recevable.

B. La note d'observations

21. La partie adverse estime que la diligence à agir n'est pas démontrée dans le chef des parties requérantes.

Concernant la première partie requérante, elle observe qu'elle a pris connaissance de l'acte attaqué le 18 octobre 2023 et qu'elle ne s'est inquiétée de la mise en œuvre du permis que le 16 novembre 2023, en sorte qu'elle estime que cette requérante ne démontre pas avoir fait diligence pour interroger la partie intervenante sur ses intentions.

Quant aux autres parties requérantes, elle fait valoir que celles-ci sont en défaut de démontrer à quelle date elles ont pris connaissance de l'octroi du permis, ni qu'elles se soient inquiétées de sa mise en œuvre. Selon elle, les parties requérantes ne démontrent pas avoir fait diligence pour interroger la partie intervenante sur ses intentions.

Elle soutient que la charge de la preuve de la réunion des conditions de l'extrême urgence incombent aux parties requérantes.

22. Par ailleurs, elle allègue que les parties requérantes ne démontrent pas que seule la procédure d'extrême urgence est en mesure de prévenir utilement le dommage craint.

23. Elle conclut que le recours est irrecevable en tant qu'il est introduit selon la procédure d'extrême urgence.

VI.2. Examen

24. Le recours à une procédure d'extrême urgence doit rester exceptionnel en raison de ce que cette procédure réduit à un strict minimum les droits de la défense et l'instruction de la cause. Un tel recours ne peut être admis que lorsque cette procédure est seule en mesure de prévenir utilement le dommage craint par le requérant alors même que le référé ordinaire, de simple urgence, ne le pourrait pas. Le requérant doit aussi avoir fait toute diligence pour prévenir le dommage et saisir le Conseil d'État dès que possible, selon la procédure adéquate. Cette double condition de diligence du requérant et d'imminence du péril sont des conditions de recevabilité de la demande d'extrême urgence.

25. En l'espèce, l'acte attaqué a été notifié à la première partie requérante par un courrier daté du 18 octobre 2023, tandis qu'il n'est pas contesté qu'il n'a pas fait l'objet d'une notification aux deuxième à quatrième parties requérantes, ni d'un affichage d'un avis de délivrance. La première partie requérante a interrogé la partie intervenante le 10 novembre 2023 quant à ses intentions en ce qui concerne la mise en œuvre du permis attaqué. De ces seuls éléments, il n'apparaît pas établi que les parties requérantes n'ont pas vérifié, en amont, de manière suffisamment proactive, si et quand le permis attaqué, adopté le 16 octobre 2023, risquait d'être mis en œuvre et, partant, d'engendrer les inconvénients graves allégués. Par ailleurs, elles ont fait preuve de la diligence requise en introduisant leur requête le 4 décembre 2023, soit moins de dix jours après avoir réceptionné le courrier de la partie intervenante informant la première d'entre elles que le permis litigieux allait être mis en œuvre prochainement.

Quant à l'imminence du péril, la plupart des préjudices allégués – soit ceux en termes de préjudice en termes de mobilité, de nuisances sonores et d'impact sur le cadre de vie – sont spécifiques à la phase d'exploitation du site, laquelle n'interviendra qu'après que le bâtiment litigieux et le parking y attenants aient été construits et que l'exploitation du site ait commencé. En effet, il ne ressort pas de la requête que la construction est, elle-même, à l'origine de ces préjudices mais bien uniquement son ouverture future au public. Il n'en demeure pas moins que la partie intervenante fait valoir à l'audience que certains travaux d'aménagement dans la zone à l'arrière du restaurant et du logement, caractérisée par des milieux aquatiques, interviendront, conformément aux exigences temporelles émises par le DNF, très prochainement. Ces prochains aménagements sont en lien avec les

atteintes vantées à l'environnement et aux prérogatives matérielles de la première partie requérante (création d'une venelle piétonne). Partant, l'imminence du péril allégué est démontrée à suffisance de par cette seule circonstance.

Il s'ensuit que le recours à la procédure en suspension d'extrême urgence apparaît recevable.

VII. L'urgence

VII.1. Thèse des parties requérantes

26. Les parties requérantes soutiennent que la mise en œuvre du permis attaqué sera de nature à engendrer des inconvénients sérieux et irréversibles justifiant sa suspension.

27. Elles font valoir que l'acte attaqué porte atteinte aux prérogatives de la première d'entre elles quant aux ouvertures de voirie autorisées. Elles estiment qu'il en résulte que la mise en œuvre du permis attaqué peut être constitutive, par elle-même, d'un risque de dommage d'une gravité suffisante dans le chef de cette partie requérante.

28. Elles considèrent que la mise en œuvre de l'acte attaqué emporte également un préjudice en termes de mobilité. Elles tirent de la note explicative déposée avec la demande de permis d'urbanisme que la capacité de stationnement automobile prévue par le projet s'élève à 37 voitures stationnées, tandis que le restaurant projeté entend accueillir un maximum de 90 couverts.

Elles sont d'avis que l'insuffisance des emplacements de parking prévus est de nature à créer un report sur le domaine public dont la gestion dépend de la première partie requérante, ce qui lui causera un préjudice grave et irréversible.

Elles exposent que les autres parties requérantes sont des voisines directes du projet de sorte qu'elles subiront l'augmentation du charroi et le report en voirie pendant l'exploitation du restaurant, ce qui leur causera un préjudice grave et irréversible.

À leur estime, ce préjudice est d'autant plus grave au regard de la situation des lieux, à savoir une zone rurale qui n'est pas bien desservie et qui n'est pas suffisamment équipée pour accueillir une telle activité. Elles considèrent que la comparaison effectuée par l'auteur de l'acte attaqué avec l'ancienne activité est malvenue dès lors que le site était précédemment exploité par une pêcheirie avec

« petite restauration » tandis que l'activité projetée est celle d'un restaurant accueillant un nombre important de clients. Elles ajoutent que la capacité du parking est d'autant plus réduite que l'étude de mobilité ne tient pas compte de son usage du fait des déplacements requis au bon fonctionnement de l'établissement, à savoir le personnel, les fournisseurs ou encore les habitants du logement. Renvoyant à leur quatrième moyen, elles font encore grief à l'étude de mobilité d'être lacunaire, faute de prendre en compte une capacité de remplissage maximale les vendredis et samedis entre 19 h et 20 h tout en retenant qu'il n'y aura que 32 déplacements en voiture durant cette période. Or, elles calculent qu'en situation maximaliste, il faut s'appuyer au minimum sur 45 déplacements tenant compte d'au moins une voiture pour deux couverts. Elles s'étonnent que l'étude de mobilité tienne compte de 32 déplacements sans fournir le moindre motif justifiant ce chiffre particulièrement peu élevé au vu de la capacité de remplissage du restaurant. Elles critiquent le fait que l'étude de mobilité mette en exergue le fait qu'une part importante des déplacements se fera à vélo sur le temps de midi alors qu'elles estiment que la partie intervenante a manifestement l'intention d'accueillir une clientèle professionnelle le midi en semaine qui ne viendra vraisemblablement pas en vélo. Elles sont d'avis que l'étude de mobilité sous-évalue manifestement l'incidence du projet lorsqu'elle soutient qu'aucun report ne se fera en voirie compte tenu notamment des emplacements prévus au droit de la voirie communale. Elles critiquent encore le fait que cette étude fasse abstraction de l'éventualité que certaines des places de stationnement en voirie soient utilisées par des riverains alors qu'elle soutiennent, photographie à l'appui, qu'en situation actuelle, il est déjà constaté du report de stationnement en voirie avec du parage anarchique sur les accotements de voirie. Elles disent craindre un réel problème de sécurité pour les riverains, notamment pour celles parmi elles qui habitent dans la rue desservant le projet. Elles font valoir que l'étude de mobilité est encore erronée en tant qu'il y est conclu que « ce stationnement est et sera également disponible sur la chicane déjà aménagée par la Commune en cas d'un éventuel report » alors que le projet tient déjà compte de ces chicanes dans le calcul des 37 emplacements de parking disponibles. Elles en infèrent qu'il n'y a aucune capacité de report du stationnement en voirie en cas d'affluence au sein du restaurant, sachant qu'elles soutiennent que le nombre d'emplacements a été manifestement sous-évalué afin de présenter un projet avec moins d'incidences sur l'environnement qu'il n'engendre en réalité.

Elles relèvent que l'étude de mobilité précise que le projet impliquera une augmentation significative du charroi au droit de la zone. Elles réitèrent que cet accroissement leur sera particulièrement préjudiciable dès lors que cette zone n'est pas bien desservie et qu'elle n'accueille à l'heure actuelle que peu d'habitation. Elles ajoutent qu'il en résultera une charge d'entretien très importante pour la

première d'entre elles et des nuisances indéniables du fait du report de stationnement en voirie pour les parties requérantes habitant à proximité.

29. Elles assurent que celles d'entre elles qui habitent directement dans la rue concernée vont subir des nuisances sonores importantes du fait du restaurant, ce d'autant plus si l'on tient compte du caractère rural de la zone, laquelle n'est pas située en zone d'habitat, mais bien dans une zone de loisirs destinée à des activités liées à la pêche et non à la restauration. Elles pointent que le projet s'implante dans une zone boisée et au sein d'un village, ce qui va engendrer des troubles excédant les charges ordinaires du voisinage et leur paraît particulièrement préjudiciable compte tenu de la présence de plusieurs zones Natura 2000 à proximité immédiate.

30. Elles font encore valoir une atteinte à l'environnement compte tenu des aménagements prévus par le projet au droit de la zone Natura 2000 (UG01), laquelle regroupe des milieux aquatiques, qui doivent être préservés pour assurer une bonne qualité des eaux de surface et protéger la biodiversité des écosystèmes aquatiques et des zones humides. Or, elles soulignent que le projet ne prévoit aucune mesure particulière en précisant que ces zones seront à usages « actifs », à savoir « récréatifs ou pédagogiques (accueil, consommation, jeux, observations, ...) ».

Elles sont d'avis que le projet ne répond manifestement pas aux objectifs visant à assurer une bonne qualité des eaux de surface et protéger la biodiversité des écosystèmes aquatiques et des zones humides. Elles observent que tel était l'avis de l'association sans but lucratif (ASBL) Natagora dans la réclamation déposée lors de l'enquête publique. Elles critiquent le fait que la demanderesse n'ait pas pris en considération ce risque et n'ait pas réalisé d'étude appropriée de ces incidences. Elles reprochent à l'auteur de l'acte attaqué de n'avoir *a fortiori* pas tenu compte de cette problématique et de ne pas avoir motivé sa décision en conséquence, se référant au quatrième moyen.

Elles concluent que l'aménagement d'une zone Natura 2000 en vue d'y accueillir des activités récréatives qui ne respectent pas les objectifs de conservation du site et sans qu'une étude appropriée des incidences n'ait été réalisée cause assurément un préjudice suffisamment grave et irréversible aux troisième et quatrième parties requérantes, dont le jardin donne directement sur la zone protégée et qui voient ainsi leur cadre de vie être irrémédiablement impacté, et ce de manière disproportionnée.

VII.2. Examen

31. Aux termes de l'article 17, § 1^{er}, alinéa 2, 1°, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973, la suspension de l'exécution d'un acte administratif ne peut être ordonnée que s'il existe une urgence incompatible avec le traitement de l'affaire en annulation. L'article 8, alinéa 1^{er}, 4°, de l'arrêté royal du 5 décembre 1991 déterminant la procédure en référé devant le Conseil d'État exige que la demande de suspension contienne « un exposé des faits qui, selon le requérant, justifient l'urgence de la suspension ou des mesures provisoires demandées ».

Il résulte de cette disposition que la partie requérante supporte la charge de la preuve de la gravité de l'inconvénient qu'elle allègue. La demande de suspension doit contenir les éléments de fait précis permettant d'apprécier les risques concrets que l'exécution immédiate de la décision attaquée pourrait entraîner. L'inconvénient allégué, sauf lorsqu'il est évident ou qu'il n'est pas contesté, doit être étayé par des documents probants. Cette démonstration de l'urgence ne peut se limiter à un exposé théorique, se cantonner à la seule évocation de précédents ou encore consister en des considérations générales. Elle doit permettre d'apprécier les risques concrets que l'exécution immédiate de la décision attaquée pourrait entraîner. Il ne peut être tenu compte que des éléments que le demandeur fait valoir dans sa demande de suspension.

32. Concernant l'atteinte alléguée aux prérogatives de la première partie requérante quant aux demandes de création de voiries, il y a lieu de rappeler que l'exposé de l'urgence ne se confond pas avec celui des moyens, l'urgence étant une condition distincte. Il s'ensuit que la circonstance *in abstracto* que les compétences de la première partie requérante en matière de voiries communales aient, selon les parties requérantes, été méconnues n'est pas en soi constitutive d'une atteinte suffisamment grave à ses intérêts. Encore faut-il qu'il soit démontré concrètement en quoi une telle méconnaissance emporte cette atteinte. Or, la première partie requérante n'identifie pas les circonstances particulières au cas d'espèce qui permettent de faire ressortir que cette illégalité, à la supposée établie, a eu pour conséquence de gravement remettre en cause ses compétences légales ou peut avoir d'autres effets graves sur sa situation. Elle ne précise pas même à quoi elle se réfère exactement sur ce point.

L'urgence n'est pas établie sur ce point.

33. Concernant l'atteinte vantée en termes de mobilité, la notice d'évaluation des incidences sur l'environnement précise ce qui suit concernant le dispositif de stationnement prévu par le projet litigieux ou aux abords de celui-ci :

« ANNEXE 04 : MOBILITÉ

Une étude de mobilité a été réalisée par Aries (cfr annexes) afin d'analyser les impacts en matières de mobilité du projet et de stationnement.

Afin de répondre à cette étude en évitant un report de parking et toujours dans le but de permettre la reconnexion du maillage écologique :

- Les parkings existants et leurs accès situés en cœur de site et en bordure de zone Natura 2000 sont supprimés.
- Un parking paysager de 18 voitures est créé en bordure du site, à proximité directe de la voirie, sur le remblai existant.
- Trois chicanes d'une capacité totale de 19 voitures stationnées sont créées sur la voirie. Elles limitent la vitesse des véhicules à proximité du site et réduisent la taille du parking paysager.
- Deux places de parking PMR sont créées à proximité de l'entrée PMR du restaurant. Elles servent de zone de chalandise lorsque le restaurant est fermé au public.
- Deux parking cyclistes d'une capacité de 15 et 20 vélos sont créés le long de la voirie, en bordure de site et le long de la terrasse d'accueil du restaurant.
- Le site sera inscrit dans le réseau de promenades locales de mobilité douce et permettra l'accès à la vallée par le site naturel pour les promeneurs et cyclistes ».

La demande de permis comporte également une étude de mobilité de 14 pages établie par un bureau agréé, dont il ressort notamment ce qui suit :

« Impact du projet en matière de mobilité

4.1. Déplacements générés par le restaurant

Le restaurant présente au sein du projet possède une capacité de 90 places assises. En considérant l'hypothèse maximaliste que l'ensemble des places seront occupées lors des pics de fréquentation, la fréquentation maximale du restaurant peut être estimée à 90 personnes simultanément. Afin d'établir une estimation de la fréquentation attendue du restaurant sur base d'HoReCa similaires, les hypothèses suivantes ont été retenues :

- De 5 à 10 membres du personnel présents simultanément.
- Une répartition moyenne des clients autour des heures de pointe du midi et du soir de respectivement :
 - 40 % à 60 % du mardi au jeudi ;
 - 30 % et 70 % le vendredi et le samedi ;
 - Uniquement le midi le dimanche avec un pic plus étalé.

[...]

On observe un pic de fréquentation de 19 h à 22 h les vendredi et samedi. Le dimanche, l'heure de pointe est plus étalée l'après-midi.

- Du fait de la bonne connectivité prévue avec les réseaux cyclables environnants et le caractère local du projet, une part importante du vélo est attendu le midi, ce ne sera pas le cas en soirée pour des questions pratiques. En termes d'automobiles, trois clients par véhicule sont attendus en moyenne du fait du caractère familial du restaurant. Les parts modales suivantes sont donc attendues tant à destination qu'à l'origine du projet :

	Piétons	Vélo	Voiture (conducteur)	Voiture (passager)
Midi	5%	15%	25%	55%
Soirée	0%	0%	35%	65%

Tableau 1 : Estimation des parts modales des clients à l'origine/destination du projet (ARIES, 2022)

- Un cycle de service d'environ 2 h le vendredi soir, le samedi soir et le dimanche midi.
- Une part modale maximaliste des employés entièrement automobile avec 1,5 employé par véhicules, ceux-ci pratiquant le co-voiturage.

Dès lors en considérant ces hypothèses, en période de pic de fréquentation, ce sont environ 32 déplacements automobiles par heure qui sont attendus entre 19 h et 21 h le vendredi et le samedi et 23 déplacements automobiles le dimanche entre 13 h et 14 h.

Durant ces mêmes heures, les flux totaux sur la chaussée en situation existante sont estimés à $\pm 40-60$ EVP/h deux sens confondus les vendredis et samedis soir.

En chiffre absolu, le projet générera donc un flux supplémentaire important sur la chaussée. Cet impact est lié au flux très faibles circulant actuellement sur cette chaussée.

Toutefois, le projet ne sera pas de nature à impacter les conditions de circulation actuelle vu les faibles flux attendus et les flux circulant actuellement sur la Haute Rue. Il ne devrait pas y avoir de problème de capacité théorique générés par le projet sur la rue Haute en sachant qu'une voirie locale peut absorber de l'ordre de 600 EVP/h/sens et que le flux projeté ne dépassera pas les 100 EVP/h deux sens confondus.

En outre, il y a lieu de rappeler que le projet "remplace" des activités qui étaient existantes avant sur la zone (restaurant et étangs de pêche) qui génèrent déjà des flux.

En termes de vélos, ce sont environ 14 déplacements qui sont attendus le dimanche entre 13 h et 14 h.

4.2. Impact sur le stationnement

4.2.1. Stationnement automobile

Selon les hypothèses de fréquentations et de parts modales formulées précédemment, ajoutées à un cycle de service du soir attendu d'environ 2 h, et 7 emplacements utilisés par le personnel, un pic de ± 39 emplacements voitures est attendu en soirée les vendredi et samedi et de ± 30 emplacements le dimanche midi.

Un total de 39 places voiture dont 2 PMR seront donc disponibles pour la future clientèle et employés du site. Dès lors, en situation de pic de fréquentation du vendredi et du samedi soir, aucun [...] report de stationnement n'est attendu hors des nouvelles zones de stationnement projetée sur site et en voirie. Aucun report de stationnement n'est attendu le dimanche midi.

Il est à noter que l'on considère ici un scénario maximaliste avec l'ensemble du restaurant au maximum de sa capacité aux heures de pointe de fréquentation.

Rappelons également que même en cas de demande légèrement plus élevée que l'offre, des poches de stationnement nouvellement créées au niveau de la chicane de la Haute Rue totalisent ± 16 emplacements. Ces poches de stationnement sont peu utilisées. Des places sont donc potentiellement disponibles dans ces zones également.

[...] ».

Il ressort de l'étude de mobilité précitée qu'en tenant compte d'un scénario maximaliste, le projet n'emportera aucun report de stationnement et, par ailleurs, le charroi qu'il impliquera restera six fois en deçà de la capacité maximale d'absorption des flux automobiles d'une voirie locale.

Outre l'auteur de l'acte attaqué, la CAR a estimé, dans son avis favorable conditionnel du 6 septembre 2023, que « les places de stationnement projetées améliorent la situation existante ».

Les parties requérantes ne déposent aucune contre-expertise, se limitant à faire valoir leur propre appréciation de ce qui aurait dû être arrêté en termes de parcage automobile. Or, il n'est pas dénué de toute raison de tenir compte d'une moyenne de trois clients par véhicule automobile compte tenu du « caractère familial du restaurant ». En outre, les parties requérantes se méprennent sur la portée de cette étude de mobilité lorsqu'elles soutiennent à tort que celle-ci ne prend pas en compte l'impact en termes de mobilité du fait du personnel et des fournisseurs du restaurant litigieux. Enfin, la photographie produite par elles pour illustrer la saturation alléguée du stationnement à l'heure actuelle, outre le fait qu'il n'est pas soutenu qu'elle présente la situation du stationnement aux heures de forte fréquentation du projet litigieux, est prise à distance de la future entrée du site concerné. Les développements des parties requérantes ne sont donc pas de nature à remettre en cause l'analyse arrêtée par le bureau agréé, encore moins de telle manière à pouvoir conclure à l'existence d'un dispositif de parcage à ce point déraisonnable qu'il puisse emporter des inconvénients suffisamment graves dans le chef des parties requérantes. Il n'est pas plus établi que le charroi qui résultera de l'exploitation du site engendrera des nuisances suffisamment graves en ce qui les concerne.

Il n'est ainsi pas démontré l'urgence sur la base des griefs exposés en termes de mobilité.

34. Concernant les nuisances sonores alléguées, elles ne concernent nécessairement pas la première partie requérante, laquelle est une personne morale.

Pour ce qui concerne les autres parties requérantes, il y a tout d'abord lieu de relever que les parties requérantes n'identifient pas concrètement l'origine et la nature des nuisances sonores craintes. Or, il n'appartient pas au Conseil d'État de donner une portée utile à des développements vagues sur l'urgence, alors que la charge de la preuve de cette condition leur incombe. En tout état de cause, s'il est exact que le projet de restaurant litigieux va s'inscrire dans un cadre rural, la distance entre le projet concerné et les biens des deuxième à quatrième parties requérantes, dépassant à chaque fois les 100 mètres, ainsi que la configuration du restaurant et des emplacements de parking, ne rendent pas plausible le fait que l'exploitation du site puisse emporter des nuisances sonores, non autrement identifiées, suffisamment graves en ce qui les concerne.

Partant, la condition de l'urgence n'est pas rapportée quant à ce.

35. Concernant l'atteinte à l'environnement, la thèse des parties requérantes part de prémisses erronées sur la portée du projet autorisé par l'acte attaqué.

Ainsi, il ressort tant de la demande de permis que de l'acte attaqué que le projet autorisé se limite, suite à la démolition du bâti existant (restaurant et pêcherie), à la construction d'un nouveau bâtiment comprenant un restaurant (90 couverts) et le logement de l'exploitant, ainsi que l'aménagement des abords (création d'une terrasse et de murs de soutènement, et remaniement du relief du sol aux abords du bâti) et le réaménagement du parking.

Il se dégage des développements sur l'urgence de la requête que les parties requérantes craignent une atteinte à l'environnement spécifiquement quant aux aménagements pressentis en zones Natura 2000 ou à proximité immédiate de celles-ci, soit à l'exclusion des actes et travaux précités qui sont tous implantés à distance des zones Natura 2000.

Concernant la partie du site caractérisé par des milieux aquatiques, lequel se trouve en partie en zone Natura 2000, il ressort de la note descriptive et la notice d'évaluation préalable des incidences sur l'environnement, jointe à la demande de permis, que ce périmètre du « site est rendu à la nature qui pourra reprendre ses droits et retisser un maillage écologique ».

Il y est précisé également ce qui suit :

« 4 – RECONNEXION ÉCOLOGIQUE DU SITE : SITUATION EXISTANTE

L'étude de l'Atelier Éole démontre que le site et la nature qui y est présente sont aujourd'hui abîmés et interrompus par une activité non raisonnée de l'homme. La logique paysagère de la vallée a été gommée et les qualités environnementales du secteur sont amoindries. Deux points majeurs sont mis en évidence :

- Le parking actuel flanqué entre les deux étangs est terriblement intrusif à proximité de la zone Natura 2000, il crée une césure malheureuse dans le chapelet vert, tout en empêchant le développement de la biodiversité.
- Les étangs convertis en pêcheurie disposent de berges artificielles et verticales, elles rendent impossible toute relation harmonieuse entre deux mondes du vivant : les milieux aquatique et terrestre.

[...]

4 – RECONNEXION ÉCOLOGIQUE DU SITE : AXES DE TRAVAIL

Plusieurs axes sont déterminants pour retisser le maillage écologique du site avec son environnement :

- Déminéralisation du parking. Le parking est déplacé et rendu à la nature afin d'assurer l'expansion de la zone Natura 2000 et la continuité écologique à travers le site.
- Désartificialiser le plan d'eau. Les berges seront retravaillées en certains endroits afin de recréer l'interpénétration des deux milieux, ce qui permettra le développement de la biodiversité.
- Retravailler la végétation du site afin d'assurer la continuité du maillage écologique du site ».

Par ailleurs, le DNF, instance spécialisée, a émis un avis favorable conditionnel sur le projet, tandis que l'acte attaqué est assorti de la condition de respecter toutes les exigences ressortant de cet avis.

Les parties requérantes n'apportent aucun élément concret et étayé de nature à conclure que les aménagements prévus dans ce périmètre ou que l'exploitation de celui-ci vont vraisemblablement induire une atteinte suffisante à l'environnement, sachant que les réclamations déposées lors de l'enquête publique, sur lesquelles elles s'appuient, ne se fondent, elles non plus, sur aucune donnée précise de nature à rendre crédible l'atteinte à l'environnement alléguée.

Il s'ensuit que l'urgence n'est pas établie sur cette base.

36. Enfin, concernant l'atteinte au cadre de vie dont se prévalent les troisième et quatrième parties requérantes compte tenu du fait que leur jardin jouxte le site litigieux, il ressort des plans de l'Atelier Éole reproduit dans la note descriptive et la notice d'évaluation préalable des incidences sur l'environnement – non contestés par les parties requérantes – que leur jardin se trouve à une certaine distance de la zone à « usages actifs : récréatifs ou pédagogiques » mais est en réalité attenante à des zones « de nature au repos » et de « plan d'eau ». Elles

n'explicitent pas concrètement en quoi leur cadre de vie pourrait être remis en cause de manière suffisamment sérieuse par le projet au vu de cette configuration.

De tels griefs sont impuissants à démontrer l'urgence.

37. Il s'ensuit que la condition de l'urgence n'est pas rapportée.

VIII. Conclusions

38. L'une des conditions requises par l'article 17, § 1^{er}, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973, pour que celui-ci puisse ordonner la suspension de l'exécution de l'acte attaqué fait défaut. La demande de suspension ne peut en conséquence être accueillie.

PAR CES MOTIFS, LE CONSEIL D'ÉTAT DÉCIDE :

Article 1^{er}.

La requête en intervention introduite par la SRL Les Étangs de Glabais est accueillie.

Article 2.

La demande de suspension d'extrême urgence est rejetée.

Article 3.

Les dépens sont réservés.

Ainsi prononcé à Bruxelles le 14 décembre 2023, par la XIII^e chambre du Conseil d'État siégeant en référé, composée de :

Lionel Renders,
Céline Morel,

conseiller d'État, président f.f.,
greffier.

Le Greffier,

Le Président,

Céline Morel

Lionel Renders