

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

n° 261.630 du 3 décembre 2024

A. 236.662/XIII-9687

En cause : **1. l'association sans but lucratif**
 LES AMIS DU BOIS DE LAUZELLE,
 2. P. V.,
 3. K. M.,
 ayant élu domicile chez
 M^e Denis BRUSSELMANS, avocat,
 rue Colleau 15
 1325 Chaumont-Gistoux,

contre :

la Région wallonne, représentée
par son Gouvernement,
ayant élu domicile chez
M^e Bénédicte HENDRICKX, avocat,
rue de l'Aurore 52
1000 Bruxelles,

Partie intervenante :

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

I. Objet de la requête

Par une requête introduite le 30 juillet 2024, les deuxième et troisième parties requérantes demandent la suspension de l'exécution de l'arrêté du 14 mars 2022 par lequel les ministres de l'Environnement et de l'Aménagement du territoire octroient à la société anonyme (SA) Limeinvest un permis unique ayant pour objet la transformation et le réaménagement du Château de Limelette en un complexe hôtelier de 118 chambres comportant notamment un restaurant, des chaudières, des groupes de froid, une piscine, des jacuzzis et deux salles polyvalentes, dans un établissement situé rue Charles Dubois, 87 à Limelette.

Par une requête introduite le 20 juin 2022, les parties requérantes ont demandé l'annulation du même acte.

II. Procédure

Par une requête introduite le 27 juillet 2022 par la voie électronique, la SA Limeinvest demande à être reçue en qualité de partie intervenante.

Cette intervention a été accueillie par une ordonnance du 16 août 2022.

Le dossier administratif a été déposé.

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

La note d'observations a été déposée.

M. Pierre-Yves Mélotte, auditeur au Conseil d'État, a rédigé un rapport sur la base de l'article 12 de l'arrêté royal du 5 décembre 1991 déterminant la procédure en référé devant le Conseil d'État.

Par une ordonnance du 23 octobre 2024, l'affaire a été fixée à l'audience du 21 novembre 2024 et le rapport a été notifié aux parties.

M^{me} Laure Demez, conseiller d'État, président f.f., a exposé son rapport.

M^e Denis Brusselmans, avocat, comparaisant pour les deuxième et troisième parties requérantes, M^e Bénédicte Hendrickx, avocat, comparaisant pour la partie adverse, et M^e Fabrice Evrard, avocat, comparaisant pour la partie intervenante, ont été entendus en leurs observations.

M. Pierre-Yves Mélotte, 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 utiles à l'examen de la cause

1. Le litige est relatif à un projet de réaménagement du Château de Limelette sur un bien sis rue Charles Dubois, n° 87 à Limelette (Ottignies-Louvain-

la-Neuve), cadastré 3^{ème} division, section C, n^{os} 38F2, 39E, 39H3, 39N5, 39P5, 42T2 et 93A2.

Au plan de secteur de Wavre-Jodoigne-Perwez, ce bien est repris en zone d'aménagement communal concerté (ZACC), mise en œuvre par le schéma-directeur « Saint-Jean-des-Bois », devenu schéma d'orientation local (SOL). Au sein de ce SOL, le bien est situé dans les zones I (rouge), II (saumon) et V (orange) de la zone d'habitat.

Au schéma de développement communal (SDC) (anciennement schéma de structure communal), le bien est repris en « zone d'habitat de type parc résidentiel » au sein de la « ZACC 3 : Saint-Jean des Bois ».

Au guide communal d'urbanisme (GCU) (anciennement règlement communal d'urbanisme), le bien est repris en « aire à caractère paysager (1.82) (ZACC) ».

Sur sa partie Est, le bien est bordé par le site Natura 2000 « BE31006 – Vallée de la Dyle à Ottignies ».

2. Le 16 juin 2020, la SA Limeinvest introduit auprès de l'administration communale d'Ottignies-Louvain-la-Neuve un dossier de demande de permis unique ayant pour objet la transformation et le réaménagement du Château de Limelette (hôtel), les actes et travaux visant le réaménagement intérieur des chambres (133), du complexe bien-être et des salles polyvalentes, la démolition de certaines annexes, la construction de nouveaux bâtiments et le réaménagement des espaces extérieurs ainsi que la construction de coursives entre les bâtiments.

3. Le 13 juillet 2020, les fonctionnaires technique et délégué déclarent la demande incomplète.

4. Le 10 novembre 2020, la SA Limeinvest dépose les documents complémentaires sollicités.

5. Le 7 décembre 2020, les fonctionnaires technique et délégué déclarent la demande de permis complète et recevable.

6. Du 23 décembre 2020 au 15 janvier 2021, une enquête publique est organisée, à l'occasion de laquelle plusieurs lettres de réclamation sont déposées.

7. Des instances sont consultées et des avis sont recueillis, notamment les avis favorables conditionnels de l'agence wallonne de l'air et du climat (AwAC) du 14 décembre 2020, du département de la nature et des forêts (DNF) du 5 janvier 2021, de la direction des eaux de surface (DESU) du 14 janvier 2021 et de la cellule bruit du 15 janvier 2021, ou encore les avis défavorables de la commission communale consultative d'aménagement du territoire et de mobilité (CCATM) du 11 janvier 2021 et de la zone de secours du Brabant wallon du 28 janvier 2021.

8. Le 17 février 2021, les fonctionnaires technique et délégué décident de prolonger de 30 jours le délai d'envoi de leur rapport de synthèse.

9. Le 26 mars 2021, ils transmettent leur rapport de synthèse défavorable au collège communal, ainsi qu'une proposition de décision aux termes de laquelle l'exploitant est invité à fournir des plans modificatifs et un complément corollaire de notice d'évaluation des incidences sur l'environnement.

10. En séance du 8 avril 2021, le collège communal décide d'inviter l'exploitant à fournir ces documents sollicités.

11. Le 19 juillet 2021, la SA Limeinvest dépose à l'administration communale des documents modificatifs et complémentaires, dont les plans modificatifs et le complément corollaire de notice d'évaluation des incidences sur l'environnement.

Le projet est revu globalement à la baisse, notamment par la suppression du bâtiment G et la réduction du nombre de chambres de 133 à 118.

Le dossier contient un rapport de prévention d'incendie de la zone de secours, actualisé sur la base des plans modificatifs.

12. Le 16 août 2021, les fonctionnaires technique et délégué informent que les plans modificatifs sont jugés complets et recevables et que la procédure recommence à la suite de la communication des documents précités. A la même date, ils décident de dispenser le projet d'une étude d'incidences sur l'environnement.

13. Du 10 au 24 septembre 2021, une seconde enquête publique est organisée, à l'occasion de laquelle plusieurs réclamations sont déposées.

14. Les instances suivantes sont consultées et des avis sont émis. Le DNF, le DESU et la cellule bruit confirment leurs avis favorables conditionnels

précédents. Des avis favorables conditionnels sont émis par la CCATM le 13 septembre 2021, le commissariat général du tourisme (CGT) le 10 septembre 2021, l'AwAC le 17 septembre 2021 et le service communal Environnement. Les avis de la cellule Piscines et de la zone de secours du Brabant wallon sont réputés favorables par défaut. Le rapport favorable conditionnel de la zone de secours figure toutefois en annexe de l'acte attaqué.

15. Le 25 octobre 2021, les fonctionnaires technique et délégué décident de prolonger de 30 jours le délai d'envoi de leur rapport de synthèse sur le projet modifié.

16. Le 18 novembre 2021, la SA Limeinvest transmet au fonctionnaire technique et au collège communal un contre-argumentaire relatif aux réclamations formulées lors de l'enquête publique.

17. Le 24 novembre 2021, les fonctionnaires technique et délégué transmettent au collège communal leur rapport de synthèse et une proposition de décision octroyant, sous conditions, le permis unique sollicité.

18. Le 30 novembre 2021, la SA Limeinvest adresse au collège communal un courrier contenant divers engagements de sa part, parmi lesquels la renonciation « à la demande de la rubrique 93.34.01 relative aux locaux de spectacles et d'amusement dont la capacité d'accueil est supérieure à 150 personnes et qui sont équipés d'installations d'émission de musique amplifiée électroniquement (classe 2) », ainsi que la confirmation qu'il ne sera pas organisé d'événements bruyants utilisant des installations d'émission de musique amplifiée électroniquement, la limitation structurelle de l'organisation de séminaire (par la réduction des surfaces et du nombre de salles) et la diminution du nombre d'emplacements de parking de 261 à 210.

19. En séance du 9 décembre 2021, le collège communal octroie, sous conditions, le permis unique sollicité.

20. Plusieurs recours administratifs sont introduits à l'encontre de cette décision auprès du Gouvernement wallon, parmi lesquels trois émanent de chacune des parties requérantes. Les derniers recours sont réceptionnés le 12 janvier 2022.

21. Le 21 février 2022, les fonctionnaires technique et délégué compétents en degré de recours décident de prolonger de 30 jours le délai d'envoi de leur rapport de synthèse.

22. Par des courriers du 28 mars 2022, réceptionnés le 30 mars 2022 par les ministres de l'Aménagement du territoire et de l'Environnement, ils transmettent leur rapport de synthèse et une proposition de refus de permis unique.

23. Par un courrier du 8 avril 2022, la SA Limeinvest communique des informations complémentaires. A ce courrier est notamment jointe une « note technique en réponse aux questions et remarques du fonctionnaire technique concernant l'étude de mobilité [...] » établie par le bureau d'études A. et datée du 4 avril 2022.

24. Par un courriel du 15 avril 2022, la SA Limeinvest renonce à toute intervention sur le plan d'eau situé sur le milieu de la parcelle et sur le plan d'eau existant ainsi que s'engage à conserver tous les arbres situés au milieu de la prairie, à l'exception de celui reliant les bâtiments E et F.

25. Le 19 avril 2022, les ministres octroient, sous conditions, le permis unique sollicité.

Il s'agit de l'acte attaqué, notifié le même jour aux parties requérantes.

Celui-ci décrit l'objet du projet autorisé comme suit :

« Considérant que le projet porte sur la réhabilitation du site dit “Château de Limelette” ; que les travaux portent sur le réaménagement intérieur des chambres, du complexe bien-être et des salles polyvalentes, la démolition de certaines annexes, la construction de nouveaux bâtiments et le réaménagement des espaces extérieurs ainsi que la création de coursives entre les bâtiments ;

Considérant que le projet développe un hôtel de 118 chambres, un restaurant, un complexe bien-être, deux salles polyvalentes et trois salles de séminaires ; qu'un parking existant se situe de l'autre côté de la rue Charles Dubois ; que celui-ci sera rafraîchi et mettra à dispositions 261 emplacements ; que le projet prévoit également un volume abritant des vélos électriques mis à disposition de la clientèle ».

A cette décision, sont annexés :

- le rapport de prévention incendie de la zone de secours du Brabant wallon du 13 septembre 2021 ;
- le courrier de la SA Limeinvest au collège communal du 30 novembre 2021.

IV. Recevabilité ratione personae

IV.1. Thèses des parties

A. Les parties requérantes

Dans la demande en suspension, les requérants renvoient à la justification de la recevabilité développée dans la requête en annulation.

Dans cette requête, le premier requérant expose être domicilié rue Charles Dubois, 78, à Limelette, soit à 300 mètres du projet litigieux. Il relève que son habitation est située au bas de cette rue étroite et recevra tout le trafic induit par le projet. Il ajoute avoir participé à la seconde enquête publique et introduit un recours administratif contre la décision de première instance. Le second requérant expose être domicilié rue Charles Dubois, 98, à Limelette, soit à 35 mètres du projet autorisé par l'acte attaqué, pratiquement en face du site et sur la parcelle adjacente au parking. Il ajoute avoir également participé aux enquêtes publiques et introduit un recours administratif.

Dans leur mémoire en réplique, ils précisent que le précédent exploitant est tombé en faillite en 2018 et que l'exploitation a cessé depuis lors, de sorte que le permis d'exploiter est devenu caduc en 2020. Le premier requérant rappelle avoir justifié son intérêt, photographies à l'appui, par la faible largeur de la voirie de desserte du projet le long de laquelle il est domicilié et par les nuisances que lui occasionnera le trafic généré par l'exploitation en cause. Il ajoute qu'indépendamment de la mesure dans laquelle le trafic augmentera, le fait objectif de cette augmentation n'est pas contesté par les parties intervenante et adverse. Le second requérant réplique que la qualité de riverain immédiat du projet urbanistique attaqué suffit à justifier son intérêt au recours. Il ajoute qu'il suffit de comparer la situation existante avec la situation projetée pour constater l'évidence des incidences du projet sur l'environnement du quartier.

B. La partie intervenante

La partie intervenante estime qu'en regard à l'historique du domaine qu'elle relate (exploité en tant qu'hôtel-spa depuis 1987 et qui fait l'objet d'un permis d'exploiter expirant en 2027) et qui préexistait aux habitations du quartier, l'éventuelle annulation de l'acte attaqué ne procurera aucun avantage aux requérants. Elle ajoute que ceux-ci n'exposent pas en quoi le projet est susceptible d'affecter directement leur situation personnelle et, plus précisément, de manière négative leur environnement ou leur cadre de vie.

Plus particulièrement, quant à l'intérêt du premier requérant, elle estime qu'il ne peut pas être considéré comme un voisin direct du projet dès lors que son habitation est située à 300 mètres de celui-ci, qu'il en est séparé par un quartier d'habitation et qu'il n'a pas de vue directe sur le projet. Elle lui reproche de ne pas contrecarrer les conclusions de l'étude de mobilité qui conclut à l'absence de problèmes. Quant à l'intérêt du second requérant, elle concède qu'il est domicilié à proximité du projet mais lui reproche de ne pas démontrer les griefs que lui cause l'acte attaqué, n'ayant aucune vue directe sur les parcelles du projet.

IV.2. Examen prima facie

1. Aux termes de l'article 19, alinéa 1^{er}, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973, un recours en annulation au sens de l'article 14, § 1^{er}, de ces lois, peut être porté devant la section du contentieux administratif du Conseil d'État par toute partie justifiant d'une lésion ou d'un intérêt. Une partie requérante dispose de cet intérêt requis en droit si deux conditions sont remplies : d'une part, l'acte administratif attaqué doit lui causer un préjudice personnel, direct, certain, actuel et lésant un intérêt légitime, d'autre part, l'annulation éventuelle de cet acte doit lui procurer un avantage direct et personnel, si minime soit-il.

Chacun a intérêt au bon aménagement de son quartier, ce qui implique la possibilité, en principe, de contester tout projet susceptible de modifier son environnement ou d'affecter son cadre de vie. Les notions de « riverain » ou de « voisin » d'un projet doivent s'apprécier à l'aune de différents critères, étant, notamment, la proximité, le contexte urbanistique et l'importance du projet en termes de nuisances. La qualité de voisin doit être appréciée non seulement en fonction d'une distance objectivement et abstraitement définie mais aussi en raison des circonstances propres à l'espèce. Lorsqu'un riverain est séparé du projet litigieux par une distance qui ne permet pas de lui conférer la qualité de voisin « immédiat », il lui incombe d'exposer en quoi le projet est susceptible d'affecter directement sa situation personnelle et, plus précisément, en quoi il est susceptible d'influencer de manière négative son environnement ou son cadre de vie.

2. En l'espèce, la recevabilité *ratione personae* du recours dans le chef de chacun des requérants est *prima facie* admise pour les motifs suivants.

2.1. Il n'est pas contesté que le premier requérant est domicilié au n° 78 de la rue Charles Dubois, à 300 mètres du projet autorisé par l'acte attaqué, séparé de celui-ci par un quartier d'habitation et sans vue directe sur lui. Dans ces conditions, la qualité de voisin « immédiat » ne peut pas lui être reconnue. En

revanche, il est un voisin proche qui justifie d'un intérêt pour autant qu'il démontre que le projet litigieux est susceptible d'influencer de manière négative son environnement ou son cadre de vie.

L'étude de mobilité réalisée en juillet 2021 par le bureau A. distingue trois situations : la situation de référence (soit la situation lorsque l'ancienne exploitation hôtelière était en activité jusque 2018), la situation existante (soit la situation de 2021, lorsque le complexe hôtelier n'était plus en activité) et la situation projetée (soit la situation future du complexe hôtelier dont la rénovation et l'exploitation sont autorisés par l'acte attaqué).

Même si, selon les conclusions de cette étude, les charges de trafic ne causeront pas de problème majeur de saturation, elle concède que « les augmentations estimées de la charge de trafic sont importantes par rapport au trafic existant (domaine fermé) ». Autrement dit, le trafic généré par l'activité en situation projetée sera plus important que le trafic généré en situation existante. Ceci est confirmé par la motivation de l'acte attaqué suivant laquelle « le charroi sera clairement en augmentation par rapport à la situation existante ». Cette considération suffit pour en déduire que le projet est susceptible d'influencer négativement l'environnement et le cadre de vie du premier requérant, l'unique accès au projet litigieux (pour les automobiles en tout cas) et, partant, cette augmentation de charroi, se faisant par sa rue, devant son habitation.

Au stade de la recevabilité du recours, il n'est pas pertinent, pour déterminer si le cadre de vie et l'environnement du requérant sont influencés négativement, de comparer la situation projetée à la situation de référence.

Partant, *prima facie*, le premier requérant dispose d'un intérêt au recours.

2.2. Il n'est pas contesté que le second requérant est domicilié au n° 98 de la rue Charles Dubois, à 35 mètres du projet autorisé par l'acte attaqué. Vu la proximité du projet litigieux, l'ampleur de celui-ci, le fait que son unique accès (pour les automobiles en tout cas) se fait par sa rue, devant son habitation, il peut être qualifié de voisin « immédiat » même s'il ne dispose pas d'une vue directe sur le projet litigieux.

Partant, *prima facie*, le second requérant dispose d'un intérêt au recours.

Prima facie, le recours est recevable.

V. Conditions de la suspension

Conformément à l'article 17, § 1^{er}, 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.

VI. Premier moyen

VI.1. Thèse des parties requérantes

A. La requête en annulation

Les requérants prennent un premier moyen de la violation des articles 2 à 5 de la directive 2011/92/UE du 13 décembre 2011 sur l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement, des articles D.62, § 1^{er}, D.65, §§ 1^{er} et 2, et D.68, § 1^{er}, 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, des principes généraux de bonne administration de minutie, ainsi que de l'erreur de droit et de fait, de l'erreur manifeste d'appréciation, du détournement de pouvoir et du défaut d'appréciation raisonnable des incidences du projet.

Ils estiment que le projet litigieux a été exonéré de toute étude d'incidences sur l'environnement (EIE) sur la base d'une décision erronée en droit et en fait.

Après avoir reproduit des extraits de la motivation de la décision des fonctionnaires technique et délégué du 16 août 2021, de l'affichage de la décision de première instance du collège communal du 23 décembre 2020 et de l'acte attaqué, lesquels concluent à la non-nécessité de réaliser une EIE, ils critiquent le fait que l'acte attaqué mentionne à de multiples reprises les termes « étude » ou « étude d'incidences », ce qui révèle, à leur estime, une confusion manifeste opérée par les divers intervenants dans la procédure et par l'autorité elle-même. Ils en déduisent une absence de fondement de l'appréciation de l'importance des incidences du projet sur l'environnement. Ils soutiennent que la motivation de la dispense d'EIE est stéréotypée et inadaptée au regard du projet.

Ils relèvent que les seuls documents en lien avec l'évaluation des incidences qui sont dressés par un bureau d'études indépendant sont les annexes relatives à la mobilité et à la compatibilité du projet avec le réseau Natura 2000. En

revanche, à leur estime, les autres éléments du dossier sont rédigés par la demanderesse de permis ou ses conseils techniques, en dehors du cadre d'une étude d'incidences.

Ils concèdent que le projet autorisé par l'acte attaqué n'est pas soumis d'office à EIE dès lors qu'il n'entre pas dans les rubriques 70.11.01 et 70.11.02. Ils estiment néanmoins qu'il est susceptible de générer des incidences sur l'environnement égales ou supérieures à un projet de lotissement de deux hectares et voient une « imprévision manifeste du législateur » dans l'absence d'évocation d'un projet de ce type dans la nomenclature.

Ils sont d'avis qu'il ressort du contenu du dossier de demande de permis et des caractéristiques du projet que celui-ci est manifestement susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement, en particulier dans les compartiments suivants : trafic, mobilité et stationnement, compatibilité avec le site Natura 2000 et intégration environnementale et paysagère, sécurité et incendie, effluents et traitement des eaux, énergies, bruits diurnes et nocturnes, pollution atmosphérique, impacts du chantier. Ils considèrent que la demanderesse de permis les reconnaît d'ailleurs puisqu'elle joint à sa demande des documents qui tentent de pallier l'absence d'EIE. Ils soutiennent que les deux documents réalisés par le bureau A. ne peuvent être confondus avec une telle étude car ils ont été réalisés certes par un auteur agréé mais en dehors de tout cadre réglementé. Ils renvoient aux réclamations déposées par « les personnes intéressées » qui ont mis en évidence les erreurs et insuffisances de ces deux documents ainsi que les incidences à craindre dans les autres compartiments de l'environnement.

Ils estiment que, sur la question de la pertinence d'imposer une EIE, la décision des fonctionnaires technique et délégué est mal fondée, dès lors qu'elle identifie de manière inexacte et incomplète les nuisances les plus significatives, omettant notamment celles relatives à la mobilité et au site Natura 2000. Ils sont d'avis que c'est à tort que cette décision qualifie de nulles ou mineures les nuisances relatives aux autres compartiments de l'environnement. Ils y voient une erreur manifeste d'appréciation attestée par le contenu de la demande de permis et par les observations communiquées lors des enquêtes publiques. Ils ajoutent que la motivation de l'acte attaqué en lien avec la dispense d'EIE est formulée de manière tautologique et péremptoire.

Ils critiquent l'absence d'étude globale portant sur l'ensemble des incidences sur l'environnement du projet et, en particulier, sur le contenu minimum imposé par l'article D.67 du livre I^{er} du Code de l'environnement.

Ils en concluent que la décision de dispenser le projet d'une EIE est mal fondée, que les critères légaux et jurisprudentiels sont réunis pour imposer une telle étude et qu'en dispensant le projet d'une telle étude, l'autorité commet une erreur manifeste d'appréciation.

B. Le mémoire en réplique

Ils répliquent que les documents déposés à l'appui de la demande et qui couvrent les thématiques principales relatives aux incidences du projet sur l'environnement ne sont pas prévus par la procédure et manifestent l'impact notable que la demanderesse de permis attribue elle-même à son projet dans les compartiments concernés. Ils ajoutent qu'une EIE se justifiait d'autant plus que plusieurs projets, dont le futur quartier Athéna et l'extension du centre neurologique William Lennox, sont prévus en bordure du bois de Lauzelle et augmentent la pression sur celui-ci.

VI.2. Examen prima facie

1. L'article D.62, § 1^{er}, du livre I^{er} du Code de l'environnement dispose comme suit :

« Toute demande de permis comporte soit une notice d'évaluation des incidences sur l'environnement, soit une étude d'incidences sur l'environnement ».

Concernant les demandes de permis d'environnement et de permis unique, l'article R.54, alinéa 2, du même code est rédigé comme suit :

« Le dossier de demande de permis constitue la notice d'évaluation des incidences sur l'environnement pour le permis unique ou pour le permis d'environnement, requis en vertu du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement ».

L'article D.63 du livre I^{er} du Code de l'environnement dispose ce qui suit:

« La délivrance de tout permis pour des projets susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement, notamment en raison de leur nature, de leurs dimensions ou de leur localisation est subordonnée à la mise en œuvre d'une évaluation de leurs incidences sur l'environnement prévue par le présent chapitre ».

L'article D.64 de ce code est libellé comme suit :

« § 1^{er}. Les projets visés à l'annexe II sont soumis d'office à l'évaluation des incidences sur l'environnement.
§ 2. Le Gouvernement arrête, la liste des projets qui, en raison de leur nature, de leurs dimensions ou de leur localisation, sont soumis à l'évaluation des

incidences sur l'environnement, compte tenu des critères de sélection pertinents visés à l'annexe III ».

Le paragraphe 2 de la disposition précitée permet de faire le lien avec l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 « arrêtant la liste des projets soumis à étude d'incidences, des installations et activités classées ou des installations ou des activités présentant un risque pour le sol » qui, au regard des rubriques d'installations et activités classées, identifie celles qui encourent la nécessité de réaliser d'office une EIE.

L'article D.65, § 1^{er}, du même code est libellé comme suit :

- « Lorsqu'une demande de permis est relative à un projet non visé par l'article D.64, § 1^{er}, l'autorité chargée d'apprécier le caractère complet ou recevable du dossier de demande détermine, au vu notamment de la notice et en tenant compte des critères de sélection pertinents visés à l'annexe III si le projet est susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement.
L'autorité visée à l'alinéa 1^{er} prend sa décision d'imposer ou de ne pas imposer d'étude d'incidences sur base des informations fournies par le demandeur, conformément à l'article D.66, § 2, et en tenant compte, le cas échéant, des résultats des vérifications préliminaires ou des évaluations des incidences sur l'environnement réalisées en vertu d'autres dispositions que celles du présent Code ».

L'article D.65, § 2, alinéa 1^{er}, prévoit, quant à lui, ce qui suit :

- « L'autorité chargée d'apprécier le caractère complet ou recevable du dossier de demande, suivant le cas :
- 1° déclare la demande irrecevable ou incomplète, conformément aux conditions et suivant les modalités fixées par les lois, décrets et règlements visés à l'article D.49, ou lorsque la demande ne contient pas les éléments lui permettant d'examiner, au vu notamment de la notice et en tenant compte des critères de sélection pertinents visés à l'annexe III, si le projet est susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement ;
 - 2° déclare que le projet est susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement et ordonne la réalisation d'une étude d'incidences sur l'environnement ;
 - 3° décide, dans les conditions et suivant les modalités fixées par les lois, décrets et règlements visés à l'article D.49, que la demande est complète ou recevable et que le projet n'est pas susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement».

L'article D.65, § 5, alinéa 2, b), du même Code, alors applicable, prescrit que la décision d'imposer ou non une étude d'incidences indique ce qui suit :

- « b) lorsqu'elle dispose qu'une étude d'incidences sur l'environnement n'est pas nécessaire, les principales raisons de ne pas exiger une telle étude par rapport aux critères pertinents visés à l'annexe III, ainsi que, sur proposition du demandeur, toutes les caractéristiques du projet et/ou les mesures envisagées pour éviter ou prévenir ce qui aurait pu, à défaut, constituer des incidences négatives notables sur l'environnement ».

Il résulte des dispositions précitées que, lorsque le projet ne figure pas dans la liste des projets obligatoirement soumis à la réalisation d'une étude d'incidences, l'autorité chargée d'apprécier le caractère complet ou recevable du dossier de demande examine, notamment à la lumière de la notice et en tenant compte des critères de sélection pertinents visés à l'annexe III, si le projet est susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement. Dès lors, saisie de la demande de permis unique, cette autorité doit adopter une des trois attitudes suivantes, à savoir, soit considérer que la demande et la notice ne contiennent pas les éléments permettant d'examiner si le projet est susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement, soit déclarer que le projet est susceptible d'avoir de telles incidences, soit déclarer qu'il n'est pas susceptible d'avoir semblables incidences. Dans la troisième hypothèse, l'autorité doit prendre une décision explicite et motivée faisant apparaître les principales raisons pour lesquelles elle estime, au terme d'un « examen », que le projet n'est pas susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement en ayant égard, notamment, à la notice et en faisant application des critères de sélection pertinents qu'énumère l'annexe III. À défaut, les raisons concrètes de cette décision doivent, à tout le moins, ressortir de l'acte final, par lequel l'autorité délivrante se prononce sur la demande de permis, autrement qu'au moyen d'une clause de style comme serait une motivation qui ne dépasse pas l'énumération des critères et n'en fait pas l'application concrète aux caractéristiques du projet. Cet examen doit être fondé sur les critères « pertinents » et l'étendue nécessaire de cette motivation peut varier en fonction de la nature du projet et de l'environnement dans lequel il est appelé à s'insérer.

L'appréciation à laquelle les autorités compétentes doivent procéder en application de ces dispositions est discrétionnaire, en manière telle que seule l'erreur manifeste d'appréciation peut être censurée.

À cet égard, le contrôle du Conseil d'État sur la matérialité des faits et leur qualification est complet, tandis que le contrôle de l'appréciation est marginal, limité à l'erreur manifeste d'appréciation. En effet, il n'appartient pas au Conseil d'État d'intervenir comme arbitre des appréciations divergentes de l'administration et des parties requérantes quant à la nécessité de soumettre un projet à étude d'incidences sur l'environnement. L'appréciation est manifestement erronée quand elle est incompréhensible pour tout observateur averti. Il ne suffit pas de constater qu'au regard des mêmes critères, telle autre mesure paraît raisonnablement admissible ou semble même meilleure. Il s'agit de l'attitude qu'aucune autre autorité placée dans les mêmes circonstances n'aurait adoptée.

2. 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.

Plus particulièrement, concernant la motivation de l'appréciation émise en application de l'article D.65 précité, si les clauses stéréotypées sont à proscrire, il reste que l'obligation de motivation formelle est également fonction de la nature du projet envisagé, de son environnement, ainsi que, le cas échéant, des incidences notables sur l'environnement qui auraient été évoquées pendant l'instruction de la demande. Ainsi, une motivation d'apparence stéréotypée, spécifique à l'appréciation émise en application de l'article D.65 précité, ne peut être dissociée des autres motifs de l'acte attaqué, dont il peut ressortir que l'autorité a effectivement examiné les incidences concrètes du projet qui lui est soumis. L'examen des incidences réalisé dans le cadre de la détermination de la nécessité qu'il y a ou non de réaliser une étude d'incidences ne doit pas non plus résulter exclusivement de la prise de connaissance de la notice d'évaluation des incidences sur l'environnement mais peut également résulter des différents avis émis par les autorités consultées. Par ailleurs, la motivation qui y est relative peut aussi s'apprécier au regard des réclamations déposées dans le cadre de l'enquête publique, ce qui implique que les éléments soulevés dans le cadre de cette dernière peuvent être pris en compte, au-delà donc de la seule notice.

3. Sont irrecevables les nouveaux moyens ou développements soulevés au stade du mémoire en réplique qui ne relèvent pas de l'ordre public ou qui ont pu être portés à la connaissance de la partie requérante préalablement à la prise de connaissance du dossier administratif. Une telle exigence s'impose afin d'assurer le respect des droits de la défense, dont le principe du contradictoire. L'admissibilité de tels moyens dans les deux hypothèses précitées est encore conditionnée au respect de la loyauté procédurale.

4. En l'espèce, les requérants critiquent la décision de la partie adverse d'octroyer l'acte attaqué sans avoir, au préalable, enjoint à son bénéficiaire de faire réaliser une étude des incidences sur l'environnement (EIE).

Il n'est pas contesté que le projet autorisé par l'acte attaqué n'était pas soumis d'office à EIE en vertu de l'article D.64 du livre I^{er} du Code de l'environnement, dès lors qu'il ne figure ni à l'annexe II de ce code, ni à l'annexe I de l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 « arrétant la liste des projets soumis à étude d'incidences, des installations et activités classées ou des

installations ou des activités présentant un risque pour le sol », et singulièrement ses rubriques 70.11.01 (« projet de lotissement comprenant une superficie de 2 ha et plus de lots destinés à la construction d'habitations ou au placement d'installations fixes ou mobiles pouvant être utilisées pour l'habitation, en ce compris les espaces réservés à la réalisation d'équipements et d'aménagements divers liés à la mise en œuvre du lotissement ») et 70.11.02 (« constructions groupées visées à l'article D.IV.1, § 1^{er}, alinéa 2, du CoDT sur une superficie de 2 ha et plus »).

Les requérants voient dans la nomenclature de cet arrêté une « imprévision manifeste du législateur » qui n'aurait pas prévu de soumettre d'office à EIE les projets tel que celui autorisé par l'acte attaqué. Ils restent toutefois en défaut d'identifier la disposition supérieure (décrétale ou constitutionnelle) violée. De surcroît, ils n'établissent pas que le projet litigieux est comparable aux projets visés par les rubriques 70.11.01 et 70.11.02 précitées.

5. L'acte attaqué reproduit les motifs de la décision des fonctionnaires technique et délégué du 16 août 2021 aux termes de laquelle, au stade de la recevabilité de la demande de permis unique modifiée, ils ont justifié les raisons pour lesquelles ils ont estimé ne pas devoir soumettre le projet à EIE. Ces motifs sont libellés comme suit :

« [...] La demande, dont le formulaire fait office de notice d'évaluation des incidences sur l'environnement, doit permettre d'identifier, de décrire et d'évaluer de manière appropriée les effets directs et indirects, à court et à moyen terme, de l'implantation et de la mise en œuvre du projet sur l'homme, la faune et la flore, le sol, l'eau, l'air, le climat et le paysage, les biens matériels et le patrimoine culturel ainsi que sur l'interaction entre ces facteurs.

Lors de l'analyse relative au caractère complet et recevable de la demande de permis d'environnement, il a également été procédé à l'examen des incidences probables du projet sur l'environnement au sens large, sur base des critères de sélection pertinents visés à l'article D.62 du livre I^{er} du Code de l'environnement.

À l'examen du dossier de demande, les nuisances les plus significatives portent sur les émissions atmosphériques, les eaux usées industrielles, les émissions sonores, le stockage de produits dangereux (pour la piscine), le risque d'incendie.

Au vu du descriptif des activités, dépôts et installations et des mesures prises par l'exploitant ou prévues dans son projet, l'ensemble de ces incidences ne doit pas être considéré comme ayant un impact notable. En effet, ces nuisances sont probables mais sont maîtrisables.

En ce qui concerne les autres compartiments de l'environnement, le projet engendre des nuisances pouvant être qualifiées de nulles ou mineures.

D'autre part, il n'y a pas lieu de craindre d'effets cumulatifs avec des projets voisins de même nature.

La notice d'évaluation des incidences, les plans et les autres documents constitutifs du dossier synthétisent suffisamment les principaux paramètres écologiques du projet sur l'environnement.

Le projet ne doit donc pas être soumis à évaluation complète des incidences et une étude d'incidences sur l'environnement n'est donc pas nécessaire ».

Ensuite, après avoir fait siens les motifs précités, dans la motivation propre de l'acte attaqué, son auteur précise ce qui suit :

« Considérant, en effet, que la demande de permis constitue la notice d'évaluation des incidences sur l'environnement ; que cette notice est complète en identifiant, décrivant et évaluant les incidences probables directes et indirectes du projet notamment sur l'homme, la faune et la flore, le sol, l'eau, l'air, le climat et le paysage, les biens matériels et le patrimoine culturel ainsi que sur l'interaction entre ces facteurs ;

Considérant que la notice d'évaluation des incidences, les plans et les autres documents constitutifs du dossier synthétisent suffisamment les principaux paramètres écologiques du projet sur l'environnement, que la population intéressée a pu, dès lors, recevoir l'information qu'elle était en droit d'attendre et que l'autorité appelée à statuer a été suffisamment éclairée sur les incidences possibles du projet sur l'environnement ».

Plus loin, en réponse à la réclamation, il ajoute ce qui suit :

« Considérant l'élément relevé par les riverains quant à la décision de ne pas imposer une étude d'incidences sur l'environnement ; que la réalisation d'une telle étude n'est pas obligatoire dans le cas présent ; qu'aucune rubrique de classe 1 du décret relatif au permis d'environnement n'est envisagée ; qu'en outre, sur base du dossier fourni par le demandeur et compte tenu des évaluations des incidences sur l'environnement et des mesures prises par l'exploitant, l'autorité compétente a décidé de ne pas imposer la réalisation d'une étude d'incidences conformément à l'article D.65 du Code de l'environnement » .

De manière générale, ces considérants ne doivent pas être isolés, mais lus à la lumière du reste de la motivation de l'acte attaqué et des conditions imposées dans son dispositif ainsi que des éléments du dossier administratif, en ce compris les différents avis émis par les autorités consultées et les réclamations déposées dans le cadre de l'enquête publique.

L'acte attaqué révèle ainsi une prise en considération de tous les aspects environnementaux du projet litigieux. En particulier sur la question de la mobilité mise en avant par les réclamations, il procède à un examen complet et circonstancié sur la base notamment de l'« étude de mobilité » réalisée par un bureau d'étude agréé du 8 juillet 2021. Il en est de même pour la question de la compatibilité du projet avec la protection du site Natura 2000 qui est examinée de manière circonstanciée sur la base, notamment, de l'« évaluation appropriée des incidences sur le réseau Natura 2000 » réalisée par ce même bureau agréé le 12 juillet 2021 et qui a donné lieu à l'imposition de conditions particulières.

Il ressort également des éléments du dossier et de la motivation de l'acte attaqué que les nuisances sonores, la gestion et les rejets des eaux ainsi que les émissions atmosphériques ont été pris en compte et examinés, ce qui est d'ailleurs attesté par les conditions particulières imposées sur ces aspects environnementaux.

Il résulte de ce qui précède que l'autorité a pu, dans les limites de son pouvoir d'appréciation discrétionnaire, statuer en connaissance de cause quant aux nuisances potentielles du projet sur l'environnement et a raisonnablement pu considérer qu'il n'était pas susceptible d'avoir des incidences à ce point notables sur l'environnement qu'elles justifieraient la réalisation d'une EIE. En soutenant le contraire, les requérants tentent en réalité de substituer leur propre appréciation à celle de l'autorité, ce qu'ils ne peuvent, sauf à établir une erreur manifeste d'appréciation dans le chef de l'autorité, non rapportée en l'espèce.

La motivation de l'acte attaqué est suffisante et adéquate quant à la décision de non-réalisation d'une EIE.

6. Les requérants n'identifient pas précisément et concrètement les nuisances du projet litigieux susceptibles d'être « notables » au point de requérir la réalisation d'une telle étude.

La circonstance qu'une « étude de mobilité » et qu'une « évaluation appropriée des incidences sur le réseau Natura 2000 » ont été réalisées par un bureau agréé n'implique pas automatiquement que le projet autorisé par l'acte attaqué est susceptible d'avoir des nuisances notables sur l'environnement puisque, justement, moyennant les recommandations qu'elles contiennent et les conditions reprises au dispositif de l'acte attaqué, les nuisances en termes de mobilité et de conservation de la nature sont contenues en-dessous du seuil à partir duquel elles devraient être qualifiées de « notables », sachant que l'autorité dispose d'un pouvoir d'appréciation discrétionnaire à cet égard.

En outre, il résulte des éléments du dossier que l'utilisation des qualificatifs « étude » ou « étude d'incidences » pour l'étude de mobilité et l'évaluation appropriée des incidences sur le site Natura 2000 n'a pas pu induire l'autorité en erreur, celle-ci ayant en connaissance de cause dispensé le projet de la réalisation d'une EIE.

7. Quant à l'argumentation suivant laquelle une EIE se justifiait d'autant plus que des projets fleurissent en bordure du bois de Lauzelle et augmentent la pression sur ce bois (notamment le futur quartier Athéna et l'extension du centre neurologique William Lennox), celle-ci figure pour la première fois dans le mémoire

en réplique. Il s'agit de développements nouveaux qui ne relèvent pas de l'ordre public et qui auraient pu et dû être formulés dès le stade de la requête en annulation, avant la consultation du dossier administratif. Partant, ces développements tardifs sont irrecevables.

Prima facie, le premier moyen est partiellement irrecevable et n'est pas sérieux pour le surplus.

VII. Deuxième moyen

VII.1. Thèse des parties requérantes

A. La requête en annulation

Les requérants prennent un deuxième moyen de la violation des articles D.IV.5, D.IV.12, D.IV.13, D.IV.27, D.IV.53 et R.IV.28-2 du Code du développement territorial (CoDT), des articles 2 et 3 de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs, des articles 415 à 415/16 du guide régional d'urbanisme (GRU) relatif à l'accessibilité et à l'usage des espaces et bâtiments ou parties de bâtiments ouverts au public ou à usage collectif par les personnes à mobilité réduite (PMR), du principe général de bonne administration de minutie dans l'examen des pièces du dossier administratif, ainsi que de l'erreur de fait, d'une insuffisance et d'une inadéquation de la motivation en fait et de l'erreur manifeste d'appréciation.

Ils soutiennent que l'acte attaqué autorise un projet qui comporte des dérogations et écarts à différents outils réglementaires et indicatifs, sans motivation suffisante et adéquate en fait sur la justification de ces écarts compte tenu des spécificités du projet au regard du lieu précis où il est envisagé, sur l'absence de compromission de la mise en œuvre cohérente des normes du guide régional d'urbanisme applicables et sur la protection, la gestion ou l'aménagement des paysages bâtis et non bâtis.

Quant aux dérogations au GRU/PMR, ils exposent que l'aménagement des parkings n'est pas conforme à l'article 415 de ce guide et que les plans ne permettent pas de s'assurer de la vérification du respect de ses articles 415/1 à 415/16. Ils estiment que la motivation de l'acte attaqué est lacunaire à cet égard, que l'autorité a commis une erreur manifeste d'appréciation et que la condition figurant dans le dispositif de l'acte attaqué, suivant laquelle l'exploitant doit se conformer au GRU, est inutile, s'agissant d'une réglementation obligatoire. Ils reprochent à l'acte

attaqué de ne pas comporter d'allusion à ces dérogations, fût-ce pour en dénier la nécessité, alors que des réclamations portaient sur cette thématique.

Quant aux écarts au SDC, après les avoir identifiés, ils critiquent le fait que, pour justifier leur admissibilité, l'auteur de l'acte attaqué compare la situation projetée avec la situation de référence, plutôt qu'avec la situation existante. Ils considèrent qu'il aurait dû appréhender la demande comme un nouveau projet, sans se référer à l'ancien hôtel-spa inexploité depuis de nombreuses années. Ils en concluent que le programme proposé, outre le fait qu'il emporte des écarts nombreux et fondamentaux avec les indications du SDC, n'est pas développé en cohérence avec la vision de l'aménagement du site que l'autorité compétente a fait connaître au travers de ce schéma. Ils ajoutent que la motivation de l'acte attaqué est lacunaire et erronée sur ce point.

Quant aux écarts au GCU, ils considèrent que le projet ne rencontre pas les exigences de l'article D.IV.5 du CoDT, aux motifs, notamment, qu'il ne préserve pas la qualité paysagère du site, est en rupture avec le bâti résidentiel du quartier en ce qui concerne le gabarit, l'implantation et les fonctions des immeubles, ne prévoit pas la création d'une voirie piétonne ou cyclable en liaison avec le centre de Limelette, de Limal et d'Ottignies et n'est pas accessible en transports en commun. Ils relèvent que les indications du GCU relatives à l'implantation, le gabarit des constructions, les toitures, les façades, les abords, cours et jardins et la zone de recul, ne sont pas respectées. Ils en concluent que la justification ponctuelle des écarts au GCU dans l'acte attaqué et la quantité impressionnante de ceux-ci renforcent la conviction que l'auteur du projet n'a pas élaboré ses plans en prenant en considérations les indications de ce guide mais que la démarche a été manifestement inverse, amenant l'auteur à tenter de justifier certains écarts *a posteriori*. Ils ajoutent que la justification des écarts est fondée sur une situation existante qui ne pouvait pas exonérer l'autorité compétente de justifier l'adéquation du projet avec le contexte urbanistique et environnemental actuel qui se caractérise par des bâtiments à l'abandon depuis des années et partiellement en ruine. Ils en déduisent que la motivation de l'acte attaqué est insuffisante et inadéquate sur ce point.

Quant aux écarts au SOL, ils estiment que la motivation de l'acte attaqué est également insuffisante et inadéquate pour les raisons suivantes :

- la prise en considération de la situation existante n'est pas pertinente puisque cette situation est caractérisée par un aménagement hétéroclite et inapproprié ;
- la densité du projet est trois fois plus élevée que celle indiquée par le SOL, sachant que les 110 chambres hôtelières et les 8 studios peuvent être assimilés à des habitations ;

- le projet dépasse plus de quatre fois la surface admissible de 300 m² au sol par parcelle ;
- aucun des immeubles ne respecte le nombre de niveaux (2) imposé par le SOL ;
- le projet comporte plusieurs toitures plates prohibées par le SOL.

Ils en infèrent qu'aucune disposition du SOL n'est respectée et que les dépassements sont considérables. Ils soutiennent une incompatibilité manifeste entre les *ratios* de densité invoqués par la demanderesse de permis (0,39 en situation projetée et 0,36 en situation existante) et par l'acte attaqué (*ratio* de 0,35), ainsi que l'absence de motivation à cet égard dans l'acte attaqué et une erreur manifeste d'appréciation.

B. Le mémoire en réplique

Ils confirment que le projet doit être comparé à la situation existante et non à la « situation de référence ».

Sur les dérogations au GRU, ils déduisent d'un document intitulé « Guide de bonnes pratiques pour l'aménagement des cheminements piétons accessibles à tous » que toute personne, à un moment de sa vie, est inévitablement en situation de PMR, de sorte qu'ils peuvent se prévaloir de la qualité de PMR intermittente.

Sur les écarts au SDC, ils critiquent les chiffres avancés par la partie intervenante et relatifs aux surfaces des salles polyvalentes, au nombre de places du restaurant et au nombre de chambres entre la situation de l'ancien projet et du nouveau.

Sur les écarts au GCU, ils rappellent qu'ils ne sont pas motivés dans l'acte attaqué et qu'ils ne rencontrent pas les exigences de l'article D.IV.5 du CoDT.

Sur les écarts au SOL, ils répliquent que les parties adverse et intervenante ne répondent pas aux griefs.

VII.2. Examen prima facie

1. Quant au grief relatif aux dérogations aux normes réglementaires du guide régional d'urbanisme (GRU), un permis peut être accordé en dérogation à de telles normes en vertu des articles D.IV.12 et D.IV.13 du CoDT, libellés comme suit :

« Art. D.IV.12. Un permis ou un certificat d'urbanisme n° 2 peut être octroyé en dérogation aux normes d'un guide régional d'urbanisme.

Art. D.IV.13. Un permis ou un certificat d'urbanisme n° 2 peut être octroyé en dérogation au plan de secteur ou aux normes du guide régional d'urbanisme si les dérogations :

- 1° sont justifiées compte tenu des spécificités du projet au regard du lieu précis où celui-ci est envisagé ;
- 2° ne compromettent pas la mise en œuvre cohérente du plan de secteur ou des normes du guide régional d'urbanisme dans le reste de son champ d'application ;
- 3° concernent un projet qui contribue à la protection, à la gestion ou à l'aménagement des paysages bâtis ou non bâtis ».

L'article 415 du GRU relatif à l'accessibilité et à l'usage des espaces et bâtiments ou parties de bâtiments ouverts au public ou à usage collectif par les personnes à mobilité réduite (PMR), est libellé comme suit :

« Les parkings doivent comporter à proximité immédiate de leur sortie ou de l'entrée du bâtiment qu'ils jouxtent un emplacement d'une largeur minimale de 3,3 mètres et un même emplacement par tranches successives de 50 emplacements. Ces emplacements sont réservés sur une surface horizontale et sont signalés ».

L'article 415/15 du même guide est libellé comme suit :

« Lorsque des chambres sont mises à disposition du public, une chambre au moins et une même chambre supplémentaire par tranches successives de 50 chambres, présente un cheminement libre de 90 centimètres autour du mobilier [...] ».

En l'espèce, sans qu'il soit besoin à ce stade de se prononcer sur l'intérêt personnel des requérants au grief invoqué en rapport avec les dérogations aux normes PMR du GRU, l'auteur de l'acte attaqué a pu considérer, de manière raisonnable et sans commettre d'erreur, que le projet litigieux est conforme à ces normes.

La note explicative du dossier de demande de permis mentionne ce qui suit à ce sujet :

« Le projet y est conforme et n'implique donc aucune dérogation aux normes du GRU sur cet aspect. En effet, comme le prévoit le GRU, 4 chambres seront accessibles et adaptées PMR pour l'ensemble de l'établissement. Elles seront placées au rez-de-chaussée du bâtiment C ».

Il ressort des éléments du dossier, notamment des plans modificatifs déposés à l'appui de la demande et des engagements pris par la demanderesse de permis, notamment par son courrier du 30 novembre 2021 annexé à l'acte attaqué, que le projet litigieux prévoit 118 chambres, dont 4 chambres PMR au rez-de-chaussée du bâtiment C, ainsi qu'un parking limité à 210 emplacements pour les voitures, dont 6 emplacements PMR situés sur la partie du parking la plus proche de l'entrée du projet, de l'autre côté de la rue, accessible à celui-ci via une brève

traversée de la voirie, dont les bordures des trottoirs seront adaptées pour le passage des PMR.

Le nombre projeté de 4 chambres PMR est supérieur au minimum de 3 chambres PMR requis, en l'espèce, sur la base des exigences de l'article 415/15 du GRU (une chambre au minimum, à augmenter d'une chambre supplémentaire par tranche de 50 chambres). De même, le nombre projeté de 6 emplacements PMR est également supérieur au minimum de 5 emplacements PMR requis, en l'espèce, sur la base des exigences de l'article 415 du GRU (4 emplacements PMR pour les 4 tranches successives de 50 emplacements de parking, à augmenter d'un emplacement PMR pour le solde de 10 emplacements). Le nombre d'emplacements PMR a d'ailleurs été augmenté à la demande du collège communal qui, en sa séance du 8 avril 2021, a invité la demanderesse de permis à déposer des plans modificatifs afin, notamment, de se conformer au GRU/PMR.

L'acte attaqué est, en outre, assorti d'une condition libellée comme suit :

« L'exploitant doit se conformer au Guide régional d'Urbanisme relatif à l'accessibilité des personnes à mobilité réduite »

Dans ces conditions, l'autorité compétente ne devait pas motiver davantage les raisons pour lesquelles elle a estimé que le projet ne dérogeait pas aux normes PMR du GRU.

Prima facie, le grief n'est pas fondé.

3. Quant aux griefs relatifs aux écarts aux normes indicatives des schéma de développement communal (SDC), guide communal d'urbanisme (GCU) et schéma d'orientation locale (SOL), l'article D.IV.5, alors applicable, du CoDT dispose comme il suit :

« Un permis ou un certificat d'urbanisme n° 2 peut s'écarter du schéma de développement du territoire lorsqu'il s'applique, d'un schéma de développement pluricommunal, d'un schéma de développement communal, d'un schéma d'orientation local, d'une carte d'affectation des sols, du contenu à valeur indicative d'un guide ou d'un permis d'urbanisation moyennant une motivation démontrant que le projet :

1° ne compromet pas les objectifs de développement territorial, d'aménagement du territoire ou d'urbanisme contenus dans le schéma, la carte d'affectation des sols, le guide ou le permis d'urbanisation ;

2° contribue à la protection, à la gestion ou à l'aménagement des paysages bâtis ou non bâtis ».

Aux termes de cette disposition, un permis peut notamment s'écarter d'un SDC et du contenu à valeur indicative du GCU moyennant une motivation – adéquate – qui démontre, d'une part, que le projet ne compromet pas les objectifs du schéma ou du guide et, d'autre part, qu'il contribue à la protection, à la gestion ou à l'aménagement des paysages bâtis ou non.

Concernant la première condition, la démonstration que les objectifs du document à valeur indicative ne sont pas compromis, implique qu'au préalable, l'autorité détermine ces objectifs. Si ces objectifs ne sont pas expressément identifiés dans le document, ils peuvent toutefois découler de l'ensemble de ses prescriptions. Lorsque les options urbanistiques et architecturales ne sont pas clairement exposées par le document de planification, l'exigence de compatibilité avec ces options fait appel au pouvoir d'appréciation de l'autorité administrative qui doit veiller à ce que les objectifs principaux visés par ce document ne soient pas mis en péril par l'écart sollicité. L'autorité compétente dispose d'un pouvoir discrétionnaire pour déterminer la nature et la portée des objectifs de développement territorial, d'aménagement du territoire ou d'urbanisme non expressément identifiés dans les schémas ou guides. Partant, seule l'erreur manifeste d'appréciation peut être censurée, sous la réserve des autres causes d'annulation des actes administratifs, telles une erreur de fait, une erreur de droit ou la violation de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation des actes administratifs.

Toute prescription ou indication d'un schéma ou d'un guide n'en constitue pas nécessairement un objectif de développement territorial, d'aménagement du territoire ou d'urbanisme. En effet, considérer que toute prescription définit un objectif revient à rendre impossible tout écart à un guide ou un schéma alors que le législateur régional wallon n'accorde plus à ces documents qu'une valeur indicative en vertu des articles D.II.16, alors applicable, et D.III.8 du CoDT.

Concernant la seconde condition qui vise à s'assurer de l'intégration paysagère du projet, les notions de « paysage », « protection », « gestion » et « aménagement » des paysages bâtis et non bâtis font référence aux définitions contenues dans la Convention européenne du paysage, faite à Florence le 20 octobre 2000.

Les commentaires relatifs aux articles D.II.17 et D.IV.5 du CoDT figurant dans les travaux parlementaires précisent notamment ce qui suit (*Doc. parl.*, Parl.w., sess. 2015-2016, n° 307/1, pp. 25 et 43) :

« Art. D.II.17.
[...]

À noter qu'un écart qui n'altère pas le paysage car sans objet ou sans impact significatif sur ce dernier participe en soi à la protection, à la gestion et à l'aménagement des paysages.

De plus, l'appréciation de l'écart implique une prise en compte du principe d'évolution et des protections des paysages et du cadre bâti ou non bâti.

[...]

Art. D.IV.5.

[...]

Il est renvoyé au commentaire de l'article D.II.17. Cela implique une prise en compte du principe d'évolution et des protections des paysages et du cadre bâti ou non bâti. Cela étant, comme le souligne le Conseil d'Etat, la motivation sur ce point est requise "à tout le moins s'il existe une difficulté concrète à ce sujet" (C.E., n° 197.525, 29 octobre 2009, *Hoebeke*) ».

Il n'appartient pas au Conseil d'Etat d'intervenir comme arbitre des appréciations divergentes de l'autorité de recours et de l'administration communale quant au bon aménagement des lieux. Il ne peut substituer son appréciation en opportunité à celle qui a été portée par l'autorité chargée de la délivrance du permis et ne peut censurer cette appréciation que dans le cas d'une erreur manifeste. L'appréciation est manifestement erronée quand elle est incompréhensible pour tout observateur averti. Il ne suffit pas de constater qu'au regard des mêmes critères, telle autre mesure paraît raisonnablement admissible ou semble même meilleure. Il s'agit de l'attitude qu'aucune autre autorité prudente et placée dans les mêmes circonstances n'aurait adoptée.

Selon les termes de l'article 14, § 1^{er}, alinéa 2, des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat, une irrégularité ne donne lieu à une annulation que si elle a été susceptible d'exercer, en l'espèce, une influence sur le sens de la décision prise, a privé les intéressés d'une garantie ou a pour effet d'affecter la compétence de l'auteur de l'acte.

4. En l'espèce, il convient d'examiner successivement les griefs relatifs aux écarts aux SDC, GCU et SOL.

4.1. Sur les écarts au SDC, à l'audience, les requérants renoncent à ce grief. Rien ne s'y opposant, il y a lieu d'acter ce désistement.

4.2. Sur les écarts au GCU, l'acte attaqué est motivé comme suit :

« Considérant que les parcelles se situent en zone "Aire à caractère paysager (ZACC)" au guide communal d'urbanisme d'Ottignies Louvain-la-Neuve ;
[...]

Considérant que la demande s'écarte des prescriptions du Guide communal d'urbanisme pour les motifs suivants :

1. Bâtiment A

a. Toiture plate en façade avant ;

b. Profondeur des volumes secondaires de plus de 15m ;

2. Bâtiment B

a. Profondeur des volumes secondaires de plus de 15 m ;

3. Bâtiment C

a. Profondeur de bâtisse d'un volume principal de plus de 15m ;

Considérant que conformément à l'article D.IV.5 du Code, un permis peut s'écarter du contenu à valeur indicative d'un guide moyennant une motivation démontrant que le projet :

- ne compromet pas les objectifs de développement territorial, d'aménagement du territoire ou d'urbanisme contenus dans le guide ;
- contribue à la protection, à la gestion ou à l'aménagement des paysages bâtis ou non bâtis ;

[...]

Considérant qu'il y a lieu de partager les motifs développés par le fonctionnaire délégué qui précisent notamment que :

“ [...]

Considérant que le maintien de la qualité paysagère, telle que défini comme objectif du Guide communal d'urbanisme, est bien pris en compte ; que la suppression de nombreux volumes annexes ou surfaces minéralisées, le travail des nouveaux volumes en toitures vertes pour partie semi enterrés ou la création d'éléments paysagers (mares, ...) participe à une amélioration des qualités paysagères du site ;

Considérant que dès lors que les conditions de l'article D.IV.5 sont rencontrées sur ce point ;”.

[...]

Considérant que le projet s'écarte du guide communal d'urbanisme ; que la toiture plate du volume en façade avant abrite l'entrée principale et une zone d'accueil ; que la situation existante présente une véranda ; que le volume envisagé remplace cette véranda qui ne présente aucun intérêt architectural ; que le volume est érigé sur un seul niveau et ne dépasse pas le niveau sous gouttière du bâtiment existant ; qu'une toiture plate permet de limiter l'incidence de ce volume secondaire fonctionnel ; que cet écart ne compromet pas les objectifs du guide communal, le volume principal et sa toiture à versants dominant l'ensemble bâti ;

Considérant que le second écart concerne l'implantation d'un volume de liaison le long de la façade latérale nord du bâtiment A ; que ce volume permet de remplacer plusieurs volumes existants présentant un état vétuste ; que cela permet d'assainir la situation et de créer une rupture avec le bâti existant grâce à la sobriété des volumes développés ; que sa toiture plate permet également de réduire l'incidence de ce volume de liaison par rapport à la mise en place d'une toiture double versants; que cet écart ne compromet pas les objectifs du guide communal, le volume principal et sa toiture à versants dominant l'ensemble bâti ;

Considérant que l'autorité compétente rejoint l'avis du collège communal concernant la justification des bâtiments B et C :

“ (...) que ce volume remplace un volume secondaire existant de piscine, de gabarit plus large et plus haut ;

Considérant que le volume projeté a une emprise au sol moindre que celle des bâtiments existants dans cette zone de la parcelle ;

Considérant que ce volume projeté remplace le bâtiment B existant, ainsi qu'une série de volumes secondaires existants entre le bâtiment A et B ;

Considérant que ce volume simplifie et assainit la situation, (...)

Considérant que cet écart, est, dans le cas particulier présent, accepté, (...)

Considérant que le quatrième écart porte sur la profondeur de bâtisse du bâtiment C, assimilable à un volume principal, supérieure à 15m ;

Considérant que le projet prévoit d'étendre l'actuel bâtiment C vers l'Est, sur une profondeur de 7,94 mètres, afin de créer quelques chambres supplémentaires ;

Considérant que l'extension de ce volume remplace une série de volumes secondaires existants entre le bâtiment C et D, dont des verrières vétustes ;
Considérant que cette extension se fait en continuité architecturale et volumétrique avec le bâti existant, prolongeant le faîte de toiture existant ainsi que les hauteurs de corniche ;
Considérant que depuis cette extension se développe une passerelle entre le bâtiment C et le bâtiment D, ce qui améliore le cheminement au sein des bâtiments existants, (...)” ;

Considérant qu'il y a lieu de relever la profondeur de bâtisse du bâtiment E, supérieure à 15 m ; que le projet prévoit simplement la construction d'un nouveau volume secondaire de liaison entre le bâtiment E et le bâtiment F ; qu'il n'y a pas lieu de relever dans le cadre du présent projet l'écart pour la profondeur du bâtiment E, cette profondeur reste inchangée par rapport à l'existant ; que le volume de liaison proposé permet une meilleure accessibilité du bâtiment F ».

La motivation précitée permet de comprendre pourquoi l'autorité a considéré que, dans les limites de son pouvoir d'appréciation discrétionnaire, les écarts induits par le projet, qu'elle identifie, respectent les deux conditions de l'article D.IV.5 du CoDT.

S'agissant de la condition de non-compromission des objectifs du guide, ceux-ci sont déterminés par l'auteur de l'acte attaqué par référence aux « options urbanistiques » identifiées dans le document et libellées comme suit :

« Options urbanistiques

- Préserver la qualité paysagère ;
- Préserver les perspectives sur le grand paysage ;
- Préserver l'harmonie dans la diversité présente dans l'aire sans pour autant renoncer à une architecture contemporaine. Celle-ci s'appuiera sur les caractéristiques du tissu urbain existant ;
- Encourager la construction de bâtiment à “Haute qualité environnementale” ;
- Favoriser la pratique du vélo au quotidien et les déplacements piétons entre l'aire et le reste de la ville ».

Les motifs précités de l'acte attaqué permettent de comprendre les raisons pour lesquelles son auteur a estimé que ces objectifs n'étaient pas compromis, et singulièrement celui de l'intégration paysagère, ce qui permet également de comprendre les raisons pour lesquelles il a estimé que la condition paysagère de l'article D.IV.5 du CoDT était respectée.

En soutenant le contraire, les requérants tentent de substituer leur appréciation à celle de l'autorité, sans pour autant établir d'erreur manifeste, sachant qu'il s'agit de la transformation de bâtiments existants et non de la construction d'un nouveau complexe immobilier sur une parcelle vierge.

A cet égard, l'autorité est restée dans les limites de son pouvoir d'appréciation discrétionnaire en comparant la situation projetée avec la situation de

référence et la situation existante pour l'admissibilité des écarts. Il ne peut pas lui être reproché d'avoir tenu compte du fait que le terrain était déjà urbanisé.

Plus particulièrement, les griefs pris des écarts aux indications du GCU relatives à l'implantation, au gabarit des constructions et à leurs toitures sont imprécis et manquent en fait, les requérants n'identifiant pas précisément les volumes ni les bâtiments concernés.

Le grief pris des écarts aux indications du GCU relatives aux façades et, plus particulièrement, au maintien de l'apparence du parcellaire traditionnel n'est pas pertinent, cette exigence s'appliquant aux « nouveaux projets », ce qui n'est pas le cas en l'espèce, s'agissant de la transformation d'un complexe hôtelier préexistant.

Le grief pris des écarts aux indications du GCU relatives aux abords, et aux cours et jardins, manque en droit dès lors qu'il n'y est pas exigé le maintien de la végétation existante, mais seulement que « les documents formant la demande de permis doivent être très précis sur le repérage de l'implantation et sur la description des végétations existantes sur la parcelle », ce qui n'est pas critiqué par les requérants. En tant qu'il vise l'écart aux indications relatives à la superficie maximale d'occupation de la parcelle par les volumes bâtis, le grief est imprécis et manque en fait, les requérants n'établissant pas comment ils parviennent au chiffre allégué de 33%. Par ailleurs, s'agissant d'un projet de transformation de volume existant, le seuil de 15% de surface minéralisée applicable en l'espèce n'est pas un seuil absolu mais seulement un objectif vers lequel il faut tendre.

Le grief pris des écarts aux indications du GCU relatives à la zone de recul n'est pas sérieux. L'autorité dispose d'un large pouvoir d'appréciation discrétionnaire sur l'intégration de l'aménagement dans l'unité d'ensemble de la rue et sur le respect de ses caractéristiques paysagères et les requérants n'établissent pas d'erreur manifeste à cet égard.

Prima facie, le grief sur les écarts au GCU n'est pas sérieux.

4.3. Sur les écarts au SOL « Saint-Jean-des-Bois », ce schéma prévoit plusieurs « zones d'habitat » qui sont « destinées à la résidence et aux activités complémentaires administratives, de commerce et de service ». Pour la « zone II » (sur laquelle les griefs des requérants se concentrent), il précise ce qui suit :

- « Zone II : superficie totale 3ha 84a 28ca
- Terrains en partie bâtis, pouvant être construits à front de voirie existante ou avec accès à celle-ci.

- Densité max 2 hab/ha
- Gabarit : max 300 m² au sol/- 2 niveaux dont 2 sous toiture à 2 versants
- P/S max = 0,12 ».

L'acte attaqué est motivé comme suit :

« Considérant que la demande s'écarter des prescriptions de la zone II du schéma d'orientation local "Saint-Jean-des-Bois" ; que l'ensemble des écarts relevés ont été octroyés lors des permis successifs précédents ;

[...]

Considérant qu'il y a lieu de partager les motifs développés par le fonctionnaire délégué qui précisent notamment que :

« [...]

Considérant que, bien que les zones imperméabilisées soient en diminution, la surface bâtie au sol se trouve elle légèrement augmentée, passant de 4.203 m² à 4.329 m² ; que la surface plancher est elle aussi, *de facto*, augmentée, passant de 9.194 m² (P/S 0,35) à 9.998 m² (P/S 0,38) ; que ce point peut donc bien être considéré comme en écart ; que cet écart supplémentaire est minime au regard de la situation existante ; considérant de plus que, parmi ces 4.329 m² de toitures, 989 m² sont composés de toitures vertes s'intégrant au relief du terrain ; que le projet supprime en parallèle de nombreux volumes annexes et zones minéralisées extérieures (dont les tennis), menant à un bâti plus cohérent et harmonieux ainsi qu'à une augmentation des surfaces vertes perméables sur la parcelle (12.765 m² en lieu et place de 12.058 m²) ;

[...]"

[...]

Considérant que le projet s'écarter des indications du schéma d'orientation local en ce qui concerne :

- ☐ P/S de 0,35 (maximum autorisé 0,12) ;
- ☐ Superficie bâtie au sol supérieure au maximum de 300 m² ;
- ☐ Gabarit de certains volumes supérieur à 2 niveaux maximum, dont un partiellement intégré sous toiture à double versants ;

Considérant que plusieurs permis ont été délivrés antérieurement autorisant en écart à ce schéma diverses interventions (constructions, extension, ...) sur le site dans le cadre de l'affectation du site à l'accueil d'un établissement hôtelier et au bien-être avec ses dépendances et aménagements accessoires ; que, comme relevé par le fonctionnaire délégué, dans le cadre de la présente demande de permis, seule une légère augmentation du rapport P/S doit être considérée comme des écarts audit schéma d'orientation local ; que le projet sollicité ne compromet pas les objectifs dudit schéma en ce qu'il n'emporte qu'un faible accroissement du rapport P/S dans le but de réhabiliter un bâti (dont une partie dont la valeur patrimoniale est reconnue) précédemment couvert par des permis délivrés sous l'empire du C.W.A.T.U.P. – législation qui ne conférait pas la même valeur juridique aux indications dudit schéma ; que, par ailleurs, le projet supprime certaines parties de la propriété qui étaient minéralisées ; que la réhabilitation du bâti patrimonial rencontre un objectif du schéma de développement communal adopté postérieurement au schéma d'orientation local applicable sur le bien visé ».

La motivation précitée permet de comprendre les raisons pour lesquelles l'autorité délivrante, qui identifie les écarts du projet par rapport au SOL, a estimé que les deux conditions de l'article D.IV.5 du CoDT étaient satisfaites. Elle a raisonnablement pu considérer que l'objectif d'aménagement du territoire et d'urbanisme sous-jacent au SOL, qu'elle identifie et qui consiste à éviter

d'augmenter significativement la minéralisation des espaces, n'est pas compromis par le projet litigieux.

En soutenant le contraire, les requérants tentent en réalité de substituer leur propre appréciation à celle de l'autorité, ce qu'ils ne peuvent, sauf à établir une erreur manifeste d'appréciation, non rapportée en l'espèce.

Quant à la critique suivant laquelle il existe une contradiction entre les *ratios* de P/S annoncés dans le formulaire de demande de permis et celui figurant dans la motivation de l'acte attaqué, les requérants ne justifient pas d'un intérêt au grief, cette irrégularité, à la supposer sérieuse, n'étant pas de nature à changer le sens de la décision. La faible différence entre ces *ratios* (0,39 contre 0,35) étant mineure, elle n'a pas pu empêcher l'autorité de statuer en connaissance de cause. Elle n'affecte pas non plus la compétence de l'auteur de l'acte ni n'a privé les requérants d'une garantie. Cette critique est irrecevable.

Prima facie, le grief sur les écarts au SOL n'est pas sérieux.

Prima facie, le deuxième moyen est partiellement irrecevable et n'est pas sérieux pour le surplus.

VIII. Troisième moyen

VIII.1. Thèse des parties requérantes

A. La requête en annulation

Les requérants prennent un troisième moyen de la violation 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 de minutie dans l'examen des pièces du dossier administratif, ainsi que de l'erreur de fait, d'une insuffisance et d'une inadéquation des motifs en fait et de l'erreur manifeste d'appréciation.

Ils soutiennent que l'acte attaqué comporte des inexactitudes et des insuffisances dans sa motivation en fait pour divers éléments du projet. Ils divisent le moyen en six branches.

Première branche (« Mobilité »)

Ils soutiennent que la longue motivation de l'acte attaqué relative à la question de la mobilité et des accès au site du projet est inadéquate et erronée. Ils concèdent que, sur ces questions, l'acte attaqué apporte la contradiction aux rapports de synthèse de première instance et de recours mais estiment qu'il ne répond pas aux arguments développés dans les recours administratifs des riverains. Parmi ceux-ci, ils relèvent des éléments relatifs à la fiabilité de l'étude de mobilité, la mobilité douce, la signalétique, le réaménagement du chemin n° 18, la mise à disposition de navettes et de vélos électriques pour la clientèle, le parking et divers arguments qu'ils estiment manifestement non fondés (croisement des véhicules).

Concernant la fiabilité de l'étude de mobilité, ils critiquent l'absence de réponse dans l'acte attaqué à l'argument qui conteste que l'étude de mobilité réalisée par le bureau A. serve de document de référence. Ils estiment que ce bureau n'a pas agi de manière indépendante, ayant agi sous le seul contrôle du demandeur de permis, et, relèvent le caractère peu fiable, erroné et lacunaire de cette étude. A l'appui, ils reproduisent des extraits du recours administratif de R.V. qui critiquent la méthodologie et les estimations contenues en termes de trafic, concernant tant la situation existante (sous-évaluée) que celle projetée (sous-évaluée) et celle de référence (surévaluée), et pointent des problèmes de croisements de véhicules dans la rue Charles Dubois. Ils contestent le caractère négligeable de l'impact du projet au niveau de la mobilité et en déduisent que la motivation de l'acte attaqué est lacunaire et inexacte sur un élément essentiel du projet.

Concernant la mobilité douce, ils exposent qu'une partie importante de l'argumentaire du recours administratif de R.V. concerne l'impact négatif du projet sur la mobilité douce, laquelle s'est considérablement développée dans le quartier, et critiquent les lacunes de l'étude de mobilité du bureau A. à ce sujet. Ils estiment que l'évolution positive de cette mobilité douce est compromise par le projet litigieux. Ils ajoutent que l'auteur du recours considère qu'en acceptant le projet, la ville d'Ottignies-Louvain-la-Neuve rompt avec sa politique volontariste et pionnière sur la mobilité douce telle qu'elle ressort de sa déclaration de politique générale et de la Convention des maires. Ils sont d'avis qu'il est pertinent de comparer l'écart entre la situation projetée et la situation actuelle (depuis la fermeture de l'hôtel) en ce qui concerne l'augmentation du trafic routier et son impact sur la mobilité douce. Selon eux, l'acte attaqué ne répond pas à cette argumentation et n'évoque pas la mobilité douce, sauf dans un considérant selon lequel la voirie a été conçue dans une optique de voirie partagée.

Concernant la signalétique, ils exposent que l'acte attaqué comprend une condition qui prévoit la mise en place de panneaux supplémentaires de signalisation et d'un marquage au sol. Ils sont d'avis qu'il ressort du recours administratif de R.V.

que cette signalétique ne permet pas de réduire la quantité de trafic générée par le projet, les aménagements proposés étant jugés inutiles ou peu réalistes. Ils soutiennent que ces arguments ne sont pas discutés dans l'acte attaqué.

Concernant le réaménagement du chemin n° 18, ils soutiennent que la condition de l'acte attaqué ayant cet objet est contradictoire avec celle sur la conservation en l'état et le non-bétonnage de ce chemin au motif qu'il ne peut à la fois « être laissé en l'état » et être « réaménagé ». Ils ajoutent qu'il a été démontré, dans le recours de R.V., que l'exigence de réaménager le chemin n° 18 ne peut pas apporter de solution aux questions de mobilité, n'ayant qu'un impact marginal sur l'augmentation de la circulation des voitures générée par le projet et ne profitant qu'à un nombre limité de personnes. Ils critiquent le défaut de motivation de l'acte attaqué à cet égard.

Concernant la mise à disposition de navettes et de vélos électriques pour la clientèle, ils reproduisent deux considérants de l'acte attaqué qui l'évoquent et exposent que cet élément n'est pas relayé par une condition assortissant le permis. Ils estiment qu'en tout hypothèse, cette modalité hypothétique n'est pas de nature à résoudre le problème de mobilité, comme cela est expliqué dans le recours de R.V., et critiquent le défaut de motivation de l'acte attaqué à cet égard.

Concernant le parking, ils exposent que le permis octroyé le 12 décembre 1991 ne mentionne pas la surface du parking ni le nombre de places autorisées et estiment que les modalités d'aménagement du parking ne sont pas fixées dans les autorisations existantes. Ils ajoutent que la physionomie du quartier a été fondamentalement modifiée en trois décennies, de sorte qu'il est nécessaire de prendre en considération la situation factuelle actuelle pour apprécier l'opportunité de l'ensemble du projet, en particulier ses parkings.

Concernant les arguments manifestement non fondés (croisements des véhicules et piétons), ils exposent que certains arguments avancés dans le permis pour justifier le fait que le projet ne pose pas de problème majeur pour la mobilité sont difficilement acceptables et qu'il en va ainsi de celui relatif aux croisements dans la rue Charles Dubois. Ils relèvent que l'acte attaqué mentionne la possibilité de croisements grâce aux nombreux dégagements au niveau des habitations et y voient une aberration dans la mesure où il s'agit de lieux privés non légalement accessibles aux usagers de la voirie.

Deuxième branche (« Permis de lotir de 1964 »)

Ils soutiennent que les parcelles concernées par le projet sont incluses dans le lot n° 7 d'un permis de lotir de 1964 sur lequel il n'est pas autorisé d'exercer une activité commerciale comme celle du projet. Ils critiquent l'absence de référence à ce permis dans l'acte attaqué, sachant que, selon eux, rien n'indique *a priori* qu'il est périmé.

Troisième branche (« Prévention incendie »)

Ils relèvent que l'acte attaqué contient une condition suivant laquelle l'exploitant doit respecter les prescriptions reprises dans le rapport de prévention incendie de la zone de secours du 13 septembre 2021. Ils constatent que la décision des fonctionnaires technique et délégué du 16 août 2021 indique que le risque d'incendie constitue une des nuisances les plus significatives susceptibles d'être générées par le projet. Ils critiquent le défaut de motivation de l'acte attaqué sur les aspects relatifs à l'incendie et l'absence d'écho aux conditions émises par la zone de secours. Ils estiment que rien ne garantit que les recommandations de ce service pourront être suivies ni que des nouveaux plans ne devront pas être produits. Ils reprochent à l'autorité de ne pas démontrer, dans son examen du projet, avoir pris en considération le respect des conditions de ce rapport. Ils s'inquiètent de lire, dans ce rapport, qu'à défaut d'une visite de contrôle de l'application des mesures prescrites, l'avis de la zone de secours devra être considéré comme défavorable.

Ils en concluent que l'acte attaqué comporte une motivation et des conditions notoirement incomplètes au niveau de la prévention incendie.

Quatrième branche (« Performance énergétique »)

Ils exposent que le projet litigieux viole l'article 11 du décret du 17 décembre 2020 modifiant le décret du 28 novembre 2013 relatif à la performance énergétique des bâtiments.

Cinquième branche (« Dérogation loi sur la conservation de la nature »)

Ils considèrent qu'une dérogation « Espèces » aurait dû être sollicitée et octroyée sur la base de la loi sur la conservation de la nature préalablement à l'octroi du permis attaqué.

Sixième branche (« Charge d'urbanisme illégale »)

Ils exposent que l'acte attaqué comporte une « condition » relative à la signalétique. Ils considèrent qu'une charge d'urbanisme entraînant la mise en œuvre

d'une modification du régime de la circulation sur les voiries communales ne peut être imposée au bénéficiaire du permis, dès lors que, d'une part, la compétence en la matière échappe au collège et est réservée au conseil communal et que, d'autre part, aucune disposition légale ou réglementaire ne permet à l'autorité communale de mettre à charge d'une personne privée l'installation d'une signalisation routière sur les voiries communales.

B. Le mémoire en réplique

Première branche (« Mobilité »)

Concernant la fiabilité de l'étude de mobilité, ils répliquent que le permis d'exploiter du 27 novembre 1997 est devenu caduc en 2020, soit deux ans après la faillite de l'établissement, de sorte qu'il n'est pas pertinent de comparer la situation projetée avec la situation de référence, d'autant plus que l'hôtel était moribond depuis plusieurs années avant la faillite. Ils estiment ne pas devoir produire une contre-expertise, nécessairement unilatérale comme l'étude de mobilité. Ils produisent un reportage photographique de la rue Charles Dubois et des environs, pris le 8 octobre 2022 par beau temps, pour illustrer les difficultés et les dangers de la circulation.

Concernant la mobilité douce, la signalétique et le réaménagement du chemin n° 18, ils estiment que les parties adverse et intervenante ne répondent pas à leurs critiques. S'agissant du chemin précité, ils relèvent que la partie intervenante confond l'article 1^{er} du point 6.10 de l'acte attaqué avec l'article 1^{er} du point 6.8.

Deuxième branche (« Permis de lotir de 1964 »)

Ils répliquent ne pas se prévaloir du permis de lotir du 14 avril 1981 mais bien de celui délivré le 8 octobre 1963 par le collège communal de Limelette. Pour la première fois dans leur mémoire en réplique, ils ajoutent avoir appris, par les informations apportées par la partie intervenante, que le projet empiétait sur une parcelle du lotissement autorisé par le permis de lotir du 14 avril 1981. Ils estiment qu'en l'absence d'un permis d'exploiter existant à la date de délivrance de l'acte attaqué (le permis d'exploiter du 27 novembre 1997 étant caduc), le permis unique attaqué a pour objet d'octroyer un permis d'environnement pour un établissement inadmissible sur la parcelle en cause incluse dans le lotissement autorisé en 1981.

Ils relèvent qu'aucune allusion au permis de lotir de 1981, pas plus qu'au permis de lotir de 1963, n'apparaît dans l'acte attaqué et qu'*a fortiori*, aucune

motivation n'explique l'éventuelle compatibilité du projet avec ces permis de lotir dont il n'est pas établi qu'ils sont périmés ou inapplicables.

Troisième branche (« Prévention incendie »)

Ils estiment que les parties adverse et intervenante ne répondent pas à leurs critiques.

Quatrième branche (« Performance énergétique »)

Ils renoncent à cette branche.

Cinquième branche (« Dérogation loi sur la conservation de la nature »)

Ils renoncent à cette branche.

Sixième branche (« Condition d'urbanisme illégale »)

Pour la première fois dans leur mémoire en réplique, ils affirment que la condition d'urbanisme litigieuse est improprement qualifiée de charge d'urbanisme. Ils s'estiment figurer parmi les principaux intéressés par cette signalisation qui est censée diminuer leur dommage en relation avec ce trafic.

Ils confirment que la compétence en matière de signalisation routière revient au conseil communal et non au collège communal en vertu de l'article L1122-30 du Code de la démocratie locale et de la décentralisation (CDLD) et, partant, que la condition liée à cette signalisation n'est pas légalement fondée et est donc inapplicable.

VIII.2. Examen prima facie

1. L'autorité administrative ne doit pas, en règle, répondre de manière expresse à toutes les objections émises au cours de la procédure qui a conduit à l'élaboration d'un permis d'urbanisme. Il faut mais il suffit que la décision indique clairement les motifs liés au bon aménagement des lieux sur lesquels elle se fonde et que le réclamant y trouve, fût-ce implicitement, les raisons du rejet de sa réclamation. Lorsqu'au cours de l'instruction de la demande de permis, des observations précises sont formulées, dont l'exactitude et la pertinence sont corroborées par le dossier, la décision ne peut être considérée comme adéquatement motivée que si elle permet de comprendre les raisons pour lesquelles l'autorité passe

outre, au moins partiellement, à ces observations. Ainsi, l'autorité n'est pas tenue de répondre aux griefs qui ne sont pas pertinents, qui sont imprécis ou qui ne sont pas en lien avec le projet litigieux.

Il n'appartient pas au Conseil d'État d'intervenir comme arbitre des appréciations divergentes de l'autorité de recours et de l'administration communale quant au bon aménagement des lieux. Il ne peut substituer son appréciation en opportunité à celle qui a été portée par l'autorité chargée de la délivrance du permis et ne peut censurer cette appréciation que dans le cas d'une erreur manifeste. L'appréciation est manifestement erronée quand elle est incompréhensible pour tout observateur averti. Il ne suffit pas de constater qu'au regard des mêmes critères, telle autre mesure paraît raisonnablement admissible ou semble même meilleure. Il s'agit de l'attitude qu'aucune autre autorité prudente et placée dans les mêmes circonstances n'aurait adoptée.

S'agissant des inexactitudes alléguées, il est constant que les lacunes d'un dossier de demande ou les erreurs entachant les documents qu'il contient ne sont de nature à affecter la légalité du permis délivré que si l'autorité a été induite en erreur ou n'a pas pu se prononcer en pleine connaissance de cause du fait de ces lacunes ou erreurs. En d'autres termes, ces défauts ne doivent en principe entraîner 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 revient à celui qui dénonce les lacunes du dossier de demande de montrer que ces défauts ont raisonnablement pu empêcher l'administration d'apprécier la demande de manière adéquate et qu'elles auraient pu la conduire à prendre une décision différente.

A. Sur la première branche (« Mobilité »)

2. Les motifs de l'acte attaqué consacrés à la thématique de la mobilité sont, notamment, les suivants :

« Considérant que la demanderesse a versé au dossier une étude de mobilité datée du 8 juillet 2021 et réalisée par le bureau d'études [A.C.] ;

Considérant que de nombreuses réclamations portent sur l'augmentation du flux de mobilité dans la rue Charles Dubois ; que tel que le mentionne l'étude de mobilité le projet est très mal desservi par les transports en commun ; qu'au vu de la nature de l'activité, l'accessibilité en transports en commun n'est pas un frein au projet ; que l'ensemble des clients/utilisateurs vont privilégier l'utilisation de la voiture pour accéder au site ; que le charroi sera clairement en augmentation par rapport à la situation existante ; que le demandeur développe un restaurant, des logements, un centre spa et que l'ensemble des prestations se situent sur le site ; que le fonctionnaire délégué compétent sur recours estime donc que cela permet de limiter les allers et venues et que de plus, le bien se situe dans un quartier résidentiel où les heures de pointe ne sont pas les mêmes que les clients

d'un hôtel ; qu'en effet, les heures d'arrivée se situent entre 14:00 et 17:00 et que les heures de départs sont entre 09:00 et 12:00 ; que les flux de mobilité sont donc décalés avec les heures de pointe de la population ;

Considérant que l'étude de mobilité souligne les différentes démarches mises en œuvre par le demandeur pour nuire le moins possible aux différents habitants ; que le projet développé par Limeinvest SA permet une réhabilitation qualitative du site actuel ;

[...]

Considérant, en ce qui concerne les nuisances dues au charroi, que la demande initiale faisait état de 340 déplacements en semaine et 385 le week-end (véhicules visiteurs et personnels) ; qu'à cela s'ajoute les camionnettes de livraisons/enlèvements ;

Considérant que l'exploitant a fourni une étude de mobilité :

Considérant que le fonctionnaire technique sur recours précise :

“ Cette étude montre une augmentation importante du charroi par rapport à la situation actuelle :

En situation sans projet en semaine :

[Figure 4 : Flux de circulation en heure de pointe du matin (à gauche) et du soir (à droite) le vendredi 25-10-2019 au droit du carrefour entre les rues C. Dubois et E. Everaerts du chemin du Try (ARIES, 2019)]

En situation sans projet le samedi :

[Figure 5 : Flux de circulation en heure de pointe du matin (à gauche) et du soir (à droite) le samedi 26-10-2019 au droit du carrefour entre les rues C. Dubois et E. Everaerts du chemin du Try (ARIES, 2019)]

L'accès au projet se fait par la rue C. Dubois. L'auteur de l'étude indique dans son rapport : ‘Pour l'ensemble de la rue Charles Dubois, les augmentations de la charge de trafic seront importantes par rapport à la situation actuelle. Cependant, la circulation en situation projetée représente une forte diminution de la circulation par rapport à la situation de référence, lorsque le site était ouvert. De telles charges de trafic ne devraient par ailleurs pas générer de saturation de trafic au droit de la voirie car les flux projetés restent inférieurs à la capacité théorique maximale des voiries. Au vu des passages étroits de la portion Ouest de la rue Charles Dubois ne permettant pas le passage de deux véhicules de front, le croisement entre deux véhicules peut ponctuellement causer (sur une seule portion de ± 70 m) l'arrêt d'un usager afin de laisser passer les véhicules venant en sens inverse. L'augmentation de la charge de trafic par rapport à la situation actuelle au droit de cette voirie entraînera une légère augmentation de la récurrence de ces événements. Ceux-ci resteront cependant moins importants que lors de la situation de référence. De plus, ces attentes ne dureront environ qu'une 10-15 secondes et ne devraient pas générer de problèmes de circulation. En effet, les flux générés par le projet sont en général orientés dans le même sens (vers le site en heure de pointe du matin et vers la nationale en heure de pointe du soir) et les croisements entre véhicules seront par conséquent limités’ ;

Considérant cependant que le trafic actuel pour la partie Sud de la rue C. Dubois, où se situe le projet, est particulièrement faible puisque l'étude relève, tous sens confondus, respectivement 16 déplacements entre 8h et 9h et 11 déplacements entre 17h et 18h en semaine, 4 déplacements entre 8h et 9h et 10 déplacements entre 17h et 18h le samedi ;

Considérant que la partie Sud de rue Charles Dubois est une rue pavée étroite comme le montre cette photographie reprise de *google maps* :

[Photographie]

Considérant que, comme déjà mentionné, l'étude de mobilité évalue le charroi principal journalier à 340 déplacements en semaine et 385 le week-end

(véhicules visiteurs et personnels) ; qu'à cela s'ajoute quelques camionnettes de livraisons/enlèvements ; que le projet va donc considérablement modifier le charroi actuel et induire des nuisances potentiellement significatives pour les riverains, notamment en termes de bruit du fait du revêtement de la rue ; Considérant, cependant, que ces valeurs étaient celles reprises avant l'introduction des plans modificatifs et de la modification de l'objet de la demande (suppression de la rubrique 92.34.01) ; que la suppression des locaux de spectacle avec musique électriquement amplifiée va probablement conduire à l'organisation d'autres activités ; qu'aucune indication n'est donnée ni en termes de charroi, ni en termes de sécurité, ni en termes de nuisances sonores ; Considérant, de plus, que l'étude de mobilité compare de manière systématique la situation projetée à celle qui prévalait en 2018 lors de l'exploitation de l'ancien établissement ; que l'activité de ce dernier a cessé depuis plus de deux ans ; qu'il y a donc lieu de considérer le présent projet comme un nouvel établissement et que la comparaison, notamment en termes de mobilité, ne peut se faire que par rapport à la situation actuelle ; Considérant, enfin, qu'un doute subsiste, au vu des caractéristiques de la voirie et notamment de son étroitesse et de l'absence de dégagements, quant à l'accessibilité de véhicules lourds du service incendie en cas d'intervention pendant les périodes critiques (de 8 à 9h et de 17 à 18h), non seulement pour l'établissement lui-même mais également pour les maisons riveraines ;”

Considérant que l'autorité compétente sur recours constate néanmoins que le projet initial a été revu à la baisse afin de répondre aux observations et réclamations émises dans le cadre de la première instruction de la demande ;

Considérant que le point relatif à la mobilité a fait l'objet de nombreux échanges depuis la phase de diagnostic en 2019 ; que le projet a, en effet, été adapté (cfr *supra*) pour s'inscrire dans les caractéristiques des voiries d'accès ; que l'étude de mobilité a été mise à jour à chacune des adaptations du projet et en particulier lors de l'introduction des plans modificatifs en juillet 2021 ;

Considérant que le Château de Limelette existant a été exploité depuis 1987 en hôtel-spa et régulièrement autorisé jusqu'en 2018 et bien connu de tous ;

Considérant que la référence à l'exploitation de 2018 se justifie d'autant plus que les riverains connaissent le Château en exploitation depuis le 27 novembre 1997 (permis d'exploitation de l'établissement “Le château de Limelette” valable pour 30 ans) en manière telle qu'analyser la situation projetée uniquement par rapport à la situation actuelle n'aurait pas de sens ; que partant, la référence à l'ancienne exploitation permet d'être le plus juste et le plus proche de la situation projetée ; qu'en effet, cela permet de s'appuyer sur une réalité qui a existé et dont les impacts étaient connus ;

Considérant, à cet égard, qu'on peut lire dans l'étude de mobilité que (pp. 9 et s.) :

“ Le projet de rénovation du Château de Limelette prévoit de garder l'ensemble des fonctions existantes au sein du site lorsque celui-ci était en activité mais de réaménager les lieux. Les différences entre le projet et la situation avant fermeture du château sont limitées. Elles sont principalement liées à un accroissement du nombre de chambres (+30 chambres) et à une diminution des superficies des salles de séminaires (-340 m²)”.

Considérant que la première étude de mobilité a été débutée à la fin de l'année 2019, en situation où l'hôtel-spa existant bénéficiait encore d'un permis d'exploitation ; qu'il ne pouvait donc être fait table rase de cette situation, comme si rien n'avait jamais existé sur les parcelles composant l'assiette du projet dès lors que l'exploitation du site pouvait reprendre à tout moment, le permis

d'environnement étant toujours valide ; qu'il était donc cohérent d'analyser globalement la situation existante ;

Considérant que l'étude de mobilité ne fait certainement pas fi de la situation actuelle ; qu'à titre d'exemple :

“ Pour les deux scénarios étudiés, les augmentations estimées de la charge de trafic seront importantes mais la charge de trafic sera moins importante (en semaine) ou égale (le week-end) que lors de la situation de référence, lorsque le complexe était ouvert” ;

Considérant que des comptages *in situ* ont été réalisés dans le cadre de la situation existante et sont d'ailleurs présentés dans l'étude ;

[...]

Considérant que, s'agissant de la modification du charroi, l'étude de mobilité de juillet 2021 conclut que :

“ Pour les deux scénarios étudiés, les augmentations estimées de la charge de trafic sont importantes par rapport au trafic existant (domaine fermé). Cependant, les charges de trafic en situation projetées un jour de semaine sont largement inférieures aux charges de trafic de la situation de référence (domaine ouvert). Un jour de week-end, les charges de trafic projetées seront légèrement supérieures (moins de 10 véhicules par heure) ou identiques aux charges de trafic de la situation de référence”.

Cette étude indique en outre que :

“ De plus, au vu des faibles flux, les charges de trafic projetées ne causeront pas de problème majeur de saturation de la voirie au droit de la rue Charles Dubois, même si de légers blocages localisés et ponctuels peuvent cependant avoir lieu dans les passages les plus étroits ne permettant pas le passage de deux véhicules de front. Cependant, notons que ces risques de légers blocages existent tant pour les riverains que pour les visiteurs du projet car ils ne sont [pas liés au programme du site étudié. Une signalétique appropriée permettrait d'apporter] une solution certaine à ce problème”.

Considérant que l'impact est donc négligeable ;

Considérant que le projet prévoit de mettre à disposition des vélos électriques pour la clientèle de l'hôtel ; que cette solution répond à une demande de la clientèle sur place pour réaliser leurs déplacements et promenades depuis et vers le site en direction notamment du Golf de Louvain-la-Neuve ou du centre-ville (commerces, équipements, musées) ;

Considérant que le projet a été revu afin de rencontrer les principaux griefs des habitants, lesquels portaient essentiellement sur les événements de type séminaires qui généraient beaucoup de circulation en pointe du matin et du soir ;

Considérant que ces aménagements entraînent de la sorte une diminution des nuisances engendrées par l'activité par rapport à la situation antérieure ;

Considérant que les fonctionnaires technique et délégué en première instance ont indiqué, à juste titre, dans leur avis du 26 mars 2021, que :

“ Considérant que la question de mobilité, soulevée par les riverains, fait pleinement partie de la réflexion du demandeur ; que, par ailleurs, cette problématique existait déjà au vu de l'affectation autorisée des bâtiments ; que

l'objectif de la demande est de viser la complémentarité des fonctions afin de limiter les activités courtes et génératrices de flux ; que certaines fonctions génératrices de flux plus importants ont été revues à la baisse (séminaires, spa, ...) voire supprimées (bar-discothèque) ; que l'augmentation du nombre de chambres ou le restaurant ne générera qu'une légère augmentation du charroi, restant inférieure au trafic généré par les fonctions diminuées ou supprimées'' ;

[...]

Considérant, au vu de ce qui précède que le demandeur a pris en considération l'impact de la circulation tant en termes de mobilité que de nuisances sonores, le projet ayant été élaborée et étudié sur ces points ;

Considérant que le projet a recueilli un avis favorable conditionnel du service de secours du Brabant wallon, repris dans le présent dispositif ; que les véhicules de la zone de secours sont prioritaires en vertu de l'article 37 du code de la route ;

Considérant que la voirie respecte les dispositions de l'arrêté royal du 7 juillet 1994 fixant les normes de base en matière de prévention contre l'incendie et l'explosion, auxquelles les bâtiments doivent satisfaire, lequel impose une largeur libre minimale de 4 mètres de la voirie ;

Considérant que cette voirie a été conçue dans une optique de voirie partagée, telle que cela existe pour les zones 20 ; qu'elle permet la coexistence des piétons et des véhicules, où les uns et les autres peuvent utiliser tout l'espace disponible ; que le principe de fonctionnement est donc la mixité entre les usagers, avec une circulation apaisée ; qu'en l'espèce, la voirie permet donc un mouvement continu pour les piétons et des mouvements fluides mais lents pour les véhicules ;

Considérant que, s'agissant de l'étroitesse de la voirie invoquée, comme l'indiquait le rapport favorable des fonctionnaires technique et délégué en première instance :

“ Considérant que le bien se situe à proximité immédiate d'un accès à la N238 (1km) ; que cette voirie présente , dans l'ensemble, un gabarit suffisant que pour recevoir le charroi lié à l'activité, comme en témoigne l'existence de l'activité depuis plusieurs décennies ; que certains tronçons sont cependant plus étroits, n'autorisant pas le croisement, ou ne permettant que difficilement le passage d'un charroi lourd/long, pouvant obliger dès lors à des arrêts ou manœuvres en cas de croisement sur ces tronçons ; que cette situation ne représente cependant aucun caractère exceptionnel susceptible d'imposer la suppression d'une activité hôtelière préexistante ; que, comme mis en avant par le demandeur, le projet devrait entraîner une diminution du charroi, même s'il restera existant ; que, s'agissant de voiries communales, il appartient au collège d'examiner la signalisation à mettre en place (...) afin de faciliter ce charroi ; qu'il apparaît opportun que le collège statue sur cette question afin d'imposer ces éventuels aménagements en conditions et/ou charges d'urbanisme (...)” ;

Considérant qu'en vue de faciliter le charroi dans la rue Charles Dubois, le permis octroyé par le collège communal impose la mise en place d'une signalétique au titre de charge d'urbanisme par le demandeur : [...]

Considérant que cette signalétique permet d'organiser et de faciliter le passage dans la rue Charles Dubois ; que, par ailleurs, s'il n'est pas contestable que la rue Charles Dubois présente des passages étroits, elle offre de nombreuses possibilités de croisements, contrairement à ce qu'indique le fonctionnaire technique sur recours ; qu'en effet, de nombreux dégagements au niveau des habitations permettent aux véhicules de se croiser ; [...]

Considérant qu'en vue de faciliter le charroi, l'étude de mobilité recommande d'interdire les déplacements de charroi lourd (camion, convoi exceptionnel tel que grue ...) pendant les heures de pointe soit entre 7h30 et 9h00 et entre 16h et 18h ».

2.1. Sur la critique de la fiabilité de l'étude de mobilité du 8 juillet 2021 réalisée par le bureau d'études agréé A. et qui fait partie intégrante du dossier de demande de permis, l'autorité délivrante a raisonnablement pu, dans les limites de son pouvoir d'appréciation, s'appuyer sur cette étude, comme cela ressort de la motivation de l'acte attaqué, pour conclure en l'admissibilité des impacts du projet à cet égard. Les requérants n'établissent pas, de manière probante, que cette étude est à ce point erronée qu'elle a empêché l'autorité de statuer en connaissance de cause.

L'étude de mobilité expose sa méthodologie. Elle compare la situation projetée non seulement avec la situation de référence (hôtel ouvert jusqu'en 2018) mais aussi avec la situation existante. En critiquant cette méthodologie et en soutenant que la situation projetée ne doit pas être comparée avec la situation de référence mais uniquement avec la situation existante, les requérants, d'une part, commettent une erreur de fait (puisque l'étude et l'acte attaqué comparent les trois situations) et, d'autre part, substituent leur propre appréciation à celle de l'autorité, sans pour autant établir d'erreur manifeste.

Il ressort de l'étude de mobilité que les flux de mobilité en situation projetée sont « largement inférieurs à la capacité théorique maximale de la voirie qui est de 600 EVP/h/sens pour la rue Charles Dubois ». A supposer même que cette étude comporte des erreurs à cet égard, comme le soutient R.V. dans son recours administratif, il n'est pas établi que celles-ci sont importantes au point de revoir la position de l'autorité qui considère que le trafic est significativement plus important en situation projetée qu'en situation existante mais qu'il est acceptable dès lors qu'il est loin d'être saturé et que la situation projetée est globalement meilleure que la situation de référence. Les requérants n'établissent pas que les erreurs dont ils se prévalent sont telles qu'en réalité, le trafic sera saturé et que cette limite de 600 EVP/h/sens sera dépassée.

Ils n'établissent pas, de manière probante, que les éventuelles erreurs dont l'étude de mobilité serait entachée ont empêché l'autorité de statuer en connaissance de cause.

Quant aux difficultés liées au croisement des véhicules et piétons, l'autorité ne les a pas niées et a raisonnablement pu considérer, sans commettre d'erreur manifeste, qu'elles sont acceptables.

Il résulte de ce qui précède que la lecture de la motivation de l'acte attaqué permet aux requérants de trouver une réponse aux observations formulées par R.V. dans son recours administratif.

Prima facie, le grief n'est pas sérieux.

2.2. Sur la critique en lien avec la mobilité douce, l'étude de mobilité précitée constate qu'en situation existante, aucun aménagement cycliste n'est mis en place aux alentours directs du site mais que la circulation et les vitesses dans la rue en cul-de-sac sont faibles et permettent donc une cohabitation entre les modes doux et les véhicules. Au vu de la faible desserte du site en transport en commun, de la proximité des voies de communication principales (N238 et E411) et du standing du projet étudié, elle estime la part modale de la voiture comme étant supérieure à 95% dans ce projet. Dans une logique de maximalisation, elle estime cette part à 100%. Elle note néanmoins que le projet prévoit la mise à disposition de vélos électriques pour la clientèle de l'hôtel, ce qui ne permet pas de diminuer la charge de trafic sur la rue Charles Dubois en lien avec les arrivées et les départs des clients mais réduit néanmoins potentiellement les déplacements éventuels des clients pendant leur séjour.

La motivation de l'acte attaqué précitée fait écho à ce qui précède :

« [...] Que tel que le mentionne l'étude de mobilité le projet est très mal desservi par les transports en commun ; qu'au vu de la nature de l'activité, l'accessibilité en transports en commun n'est pas un frein au projet ; que l'ensemble des clients/utilisateurs vont privilégier l'utilisation de la voiture pour accéder au site ;

[...]

Considérant que le projet prévoit de mettre à disposition des vélos électriques pour la clientèle de l'hôtel ; que cette solution répond à une demande de la clientèle sur place pour réaliser leurs déplacements et promenades depuis et vers le site en direction notamment du Golf de Louvain-la-Neuve ou du centre-ville (commerces, équipements, musées) ;

[...]

Considérant que cette voirie a été conçue dans une optique de voirie partagée, telle que cela existe pour les zones 20 ; qu'elle permet la coexistence des piétons et des véhicules, où les uns et les autres peuvent utiliser tout l'espace disponible ; que le principe de fonctionnement est donc la mixité entre les usagers, avec une circulation apaisée ; qu'en l'espèce, la voirie permet donc un mouvement continu pour les piétons et de mouvements fluides mais lents pour les véhicules ».

L'autorité a raisonnablement pu décider, sans commettre d'erreur, de privilégier l'usage de la voiture à celui du vélo eu égard à la situation existante

(mauvaise desserte en transports en commun) et à la nature du projet (hôtel de standing dont les clients privilégient la voiture pour y accéder) ainsi que d'appréhender la voirie d'accès à l'hôtel comme une voirie partagée. De surcroît, elle a tenu compte des aspects liés à la mobilité douce en imposant une condition suivant laquelle « le chemin n° 18 est réaménagé (sans modification de l'emprise) par le titulaire du permis afin d'améliorer son confort pour les cyclistes, entre l'accès des pompiers au Nord de la parcelle et l'extrémité aménagée en asphalté de la rue du Blanc-Ry, par la réalisation d'un cheminement stabilisé d'une largeur de 1,20 m, en matériau perméable, et suivant un profil en travers rejetant les eaux de ruissellement de ce cheminement dans un accotement latéral drainant ».

En soutenant le contraire et en faisant leurs arguments contenus dans le recours administratif de R.V., les requérants tentent en réalité de substituer, en opportunité, leur propre appréciation à celle de l'autorité, ce qu'ils ne peuvent, sauf à établir une erreur manifeste, non rapportée en l'espèce.

Il résulte de ce qui précède que la lecture de la motivation de l'acte attaqué permet aux requérants de trouver une réponse aux observations formulées par R.V. dans son recours administratif.

Prima facie, le grief n'est pas sérieux.

2.3. Sur la critique en lien avec la condition sur la signalétique, celle-ci est libellée comme suit :

« Article 10. L'exploitant réalise, au titre de charge d'urbanisme, les équipements et aménagements suivants sur les voiries communales, afin d'augmenter la sécurité des divers usagers et de réduire le volume de circulation automobile autorisé à emprunter la rue Charles Dubois :

- ☐ Mise en place de panneaux supplémentaires de signalisation en bas de la rue Charles Dubois, après la bretelle d'accès à la RN238, de limitation de tonnage à 3 tonnes et de limitation de circulation à la circulation locale ;
- ☐ Mise en place de panneaux supplémentaires de signalisation en haut de la rue Charles Dubois, au droit du carrefour avec la rue Gery Everaerts, de limitation de tonnage à 3 tonnes et de limitation de circulation à la circulation locale ;
- ☐ Mise en place de panneaux supplémentaires de signalisation d'entrée et de sortie de zone 30 en bas de la rue Charles Dubois et en haut de la rue Charles Dubois, au droit du carrefour avec la rue Gery Everaerts ;
- ☐ Mise en place d'un marquage au sol (asphalte de teinte rouge) dans le carrefour formé par la rue Charles Dubois et la rue Gery Everaerts ».

Cette charge d'urbanisme a été imposée initialement dans le permis unique octroyé en première instance par le collège communal, en vue de faciliter et d'organiser le passage dans la rue Charles Dubois, comme en témoigne la motivation de l'acte attaqué précitée.

L'autorité a raisonnablement pu considérer, sans commettre d'erreur, que les aménagements précités sont de nature à organiser et faciliter le passage dans la rue Charles Dubois. Ce faisant, elle est restée dans les limites de son pouvoir d'appréciation discrétionnaire. En soutenant le contraire et en faisant leurs arguments contenus dans le recours administratif de R.V. suivant lesquels ces aménagements sont inadaptés, inefficaces, inutiles et peu réalistes, les requérants tentent d'y substituer leur appréciation, sans pour autant établir d'erreur manifeste.

Il ressort de ce qui précède que la motivation de l'acte attaqué permet aux requérants de trouver une réponse aux observations contenues dans le recours administratif précité.

Prima facie, le grief n'est pas sérieux.

2.4. Sur la critique en lien avec les conditions relatives au chemin n° 18, la première condition, reprise sous les conditions particulières relatives à l'accès au site, est libellée comme suit :

« Article 1^{er}. Le chemin 18 devra être conservé en l'état, il ne pourra pas être bétonné.

Article 2. L'usage du chemin 18 sera exclusivement réservé aux pompiers et au fournisseur de mazout pour l'exploitation de la citerne à mazout (1x/trimestre). Le type de camion de livraison de mazout devra être adapté pour ne pas endommager le chemin et ses alentours. [...] ».

La seconde condition, reprise sous les conditions particulières relatives à l'urbanisme, est libellée comme suit :

« Article 7. Le chemin n° 18 est réaménagé (sans modification de l'emprise) par le titulaire du permis afin d'améliorer son confort pour les cyclistes, entre l'accès des pompiers au nord de la parcelle et l'extrémité aménagée en asphalte de la rue du Blanc-Ry, par la réalisation d'un cheminement stabilisé d'une largeur de 1,20 m, en matériau perméable, et suivant un profil en travers rejetant les eaux de ruissellement de ce cheminement dans un accotement latéral drainant ».

Ces conditions ne sont pas contradictoires. Le chemin n° 18 ne peut pas être bétonné (c'est en ce sens qu'il doit être « conservé en l'état ») et doit être « réaménagé » (sans modification de l'emprise).

En soutenant le contraire et en faisant leurs arguments contenus dans le recours administratif de R.V. suivant lesquels l'exigence de réaménagement du chemin n° 18 n'aura qu'un impact marginal sur l'augmentation de la circulation de voitures générée par le projet et ne profitera qu'à un nombre très limité de personnes, les requérants tentent à nouveau de substituer leur appréciation à celle de l'autorité, sans pour autant établir d'erreur manifeste.

La lecture de la motivation de l'acte attaqué permet en outre à suffisance de comprendre pourquoi l'autorité n'a pas octroyé une place plus importante à la mobilité douce et, partant, n'a pas suivi les observations contenues dans le recours administratif précité sur ce point.

Prima facie, le grief n'est pas sérieux.

2.5. Sur la critique relative à la mise à disposition de navettes et de vélos électriques pour la clientèle, l'acte attaqué contient notamment la motivation suivante:

« Considérant que l'exploitant a pris des engagements auprès du collège communal avant qu'il ne prenne son arrêté d'autorisation ; que ces engagements sont :

[...]

- Le Demandeur confirme sa volonté d'apporter avec le projet des réponses aux enjeux de mobilité douce et de limitation de la circulation des véhicules. En complément des nombreuses dispositions largement détaillées dans le dossier de demande de permis unique, le Demandeur confirme qu'il mettra en place, dès l'ouverture de l'hôtel, une ou plusieurs solutions de mobilité douce partagées telles que navettes électriques, vélos électriques, *etc.* à disposition de ses clients.

[...]

Considérant que le projet prévoit de mettre à disposition des vélos électriques pour la clientèle de l'hôtel ; que cette solution répond à une demande de la clientèle sur place pour réaliser leurs déplacements et promenades depuis et vers le site en direction notamment du Golf de Louvain-la-Neuve ou du centre-ville (commerces, équipements, musées) ».

Cet engagement est retranscrit sous forme de condition dans le dispositif du permis attaqué, libellée comme suit :

« L'ensemble des engagements repris dans le courrier déposé par la SA Limeinvest en date du 30 novembre 2021, joint en annexe, a valeur de condition particulière d'exploitation et doit également être strictement respecté dans le cadre de l'exploitation du site ».

Le courrier du 30 novembre 2021, annexé à l'acte attaqué, contient notamment l'engagement suivant :

« Le demandeur confirme sa volonté d'apporter avec le projet des réponses aux enjeux de mobilité douce et de limitation de la circulation des véhicules. En complément des nombreuses dispositions largement détaillées dans le dossier de demande de permis unique, le Demandeur confirme qu'il mettra en place, dès l'ouverture de l'hôtel, une ou plusieurs solutions de mobilité douce partagées telles que navettes électriques, vélos électriques, *etc.* à disposition de ses Clients ».

En faisant leurs arguments contenus dans le recours administratif de R.V. suivant lesquels ces aménagements sont peu sensés, les requérants tentent à

nouveau de substituer leur appréciation à celle de l'autorité, sans pour autant établir d'erreur manifeste.

La lecture de la motivation de l'acte attaqué permet de comprendre les raisons pour lesquelles l'autorité s'est départie des observations contenues dans le recours administratif précité.

Prima facie, le grief n'est pas sérieux.

2.6. Sur la critique en lien avec le parking, les plans déposés à l'appui de la demande et qui en font partie intégrante ont permis à l'autorité de statuer en connaissance de cause puisqu'y figurent, à l'échelle, les emplacements de stationnement et la surface du parking destiné à être occupé par le projet.

Prima facie, le grief n'est pas sérieux.

2.7. Sur la critique en lien avec le caractère manifestement non fondé de l'argument relatif au croisement des véhicules et piétons, il ressort de la motivation de l'acte attaqué précitée que l'autorité ne nie pas cette problématique, mais estime la situation acceptable en envisageant la rue Charles Dubois comme une voirie partagée, sachant que, le cas échéant, des croisements devraient s'opérer en profitant des « nombreux dégagements aux niveau des habitations ».

En affirmant que ces croisements sur des lieux privés sont aberrants et dangereux, les requérants tentent de substituer leur appréciation à celle de l'autorité, sans pour autant établir d'erreur manifeste.

Prima facie, le grief n'est pas sérieux.

Prima facie, la première branche du troisième moyen n'est sérieuse en aucun de ses griefs.

B. Sur la deuxième branche (« Permis de lotir de 1964 »)

3. A l'appui de leur requête, les requérants ont déposé un plan de lotissement presque illisible et non daté. Ils ne déposent pas de copie de l'acte administratif qui contient, selon eux, les prescriptions urbanistiques littérales dont ils invoquent la violation. Faute d'identifier les dispositions violées par l'acte attaqué, d'exposer en quoi elles l'étaient et de communiquer une copie de l'acte administratif qui les contient, le grief est *prima facie* irrecevable.

La communication d'un extrait du cahier des charges du « Lotissement "Saint-Jean-des-Bois" » à l'appui du mémoire en réplique est tardive et, partant, irrecevable.

De même, ce n'est qu'au stade du mémoire en réplique que, pour la première fois, ils invoquent la violation du permis de lotir du 14 avril 1981. Cette irrégularité ne relevant pas de l'ordre public et ayant pu être portée à la connaissance des requérants préalablement à la prise de connaissance du dossier administratif, le permis de lotir étant notamment consultable sur le portail de la Région wallonne, le grief est également tardif et, partant, irrecevable.

Prima facie, la deuxième branche du troisième moyen est irrecevable.

C. Sur la troisième branche (« Prévention Incendie »)

4. Il ressort de la motivation de l'acte attaqué que l'autorité a pris en compte la problématique de la prévention et de la lutte contre les incendies au travers notamment des considérants suivants :

« Considérant que l'avis de la zone de secours est réputé favorable par défaut ; qu'en termes d'accès aux véhicules de secours, il y a lieu de souligner que les voiries publiques menant au site du projet desservent déjà de nombreuses habitations existantes ; que, par ailleurs, la zone de secours a émis un avis favorable conditionnel en date du 13 septembre 2021 ; que les modifications apportées au projet en cours de procédure visent notamment à intégrer les adaptations nécessaires afin de se conformer à l'avis de la zone de secours ;

[...]

Considérant que le projet a recueilli un avis favorable conditionnel du Service de secours du Brabant wallon, repris dans le présent dispositif ; que les véhicules de la Zone de secours sont prioritaires en vertu de l'article 37 du Code de la route ;

Considérant que la voirie respecte les dispositions de l'arrêté royal du 7 juillet 1994 fixant les normes de base en matière de prévention contre l'incendie et l'explosion, auxquelles les bâtiments doivent satisfaire, lequel impose une largeur libre minimale de 4 mètres de la voirie ».

L'acte attaqué impose la condition suivante, sous les conditions relatives à la prévention et la lutte contre l'incendie :

« L'exploitant respecte les prescriptions reprises dans le rapport de prévention incendie OL313087/012/6JMN/RP, du 13 septembre 2021 de la zone de secours du Brabant wallon, joint en annexe de la présente décision ».

Ce rapport de prévention incendie, annexé à l'acte attaqué, est favorable conditionnel au projet litigieux.

5. Les requérants n'identifient pas les passages de ce rapport où il est écrit que le dossier de demande de permis est illisible ou incomplet et que des documents significatifs et complémentaires doivent être apportés. Ce grief imprécis est irrecevable.

Ils ne précisent pas non plus en quoi les conditions suggérées dans ce rapport sont illégales. De surcroît, en supputant qu'elles seront mal ou pas exécutées, ils versent dans le procès d'intention, sachant également que le Conseil d'État n'est pas compétent pour contrôler l'exécution du permis unique attaqué.

6. Quant au grief portant sur la condition relative à la visite de contrôle à faire effectuer par le bourgmestre lorsque « les travaux seront terminés et les contrôles par les organismes agréés effectués » et à la sanction du défaut d'une telle visite consistant en avis défavorable de la zone de secours quant à l'occupation du bâtiment, elle est relative non pas à l'adoption de l'acte attaqué, mais à son exécution, pour laquelle le Conseil d'État n'est pas compétent.

Prima facie, la troisième branche du troisième moyen est partiellement irrecevable et n'est pas sérieuse pour le surplus.

D. Sur les troisième et quatrième branches (« performance énergétique » et « Dérogation à la loi sur la conservation de la nature »

7. Dans leur mémoire en réplique, les requérants renoncent à ces deux branches. Rien ne s'y opposant, il y a lieu d'acter les désistements à ces branches.

E. Sur la sixième branche (« Charge d'urbanisme illégale »)

8. Le dispositif de l'acte attaqué contient un article 10 rédigé comme suit:

« L'exploitant réalise, au titre de charge d'urbanisme, les équipements et aménagements suivants sur les voiries communales, afin d'augmenter la sécurité des divers usagers et de réduire le volume de circulation automobile autorisé à emprunter la rue Charles Dubois :

- ☐ Mise en place de panneaux supplémentaires de signalisation en bas de la rue Charles Dubois, après la bretelle d'accès à la RN238, de limitation de tonnage à 3 tonnes et de limitation de circulation à la circulation locale ;
- ☐ Mise en place de panneaux supplémentaires de signalisation en haut de la rue Charles Dubois, au droit du carrefour avec la rue Gery Everaerts, de limitation de tonnage à 3 tonnes et de limitation de circulation à la circulation locale ;
- ☐ Mise en place de panneaux supplémentaires de signalisation d'entrée et de sortie de zone 30 en bas de la rue Charles Dubois et en haut de la rue Charles Dubois, au droit du carrefour avec la rue Gery Everaerts ;
- ☐ Mise en place d'un marquage au sol (asphalte de teinte rouge) dans le carrefour formé par la rue Charles Dubois et la rue Gery Everaerts »

Bien que cet article figure sous le titre portant sur les conditions particulières relatives à l'urbanisme, il ressort de la motivation de l'acte attaqué et du libellé de la « condition » que tant l'autorité de première instance que l'autorité de recours ont imposé ces aménagements comme « charge d'urbanisme » et non comme « condition d'urbanisme ». Dans leur requête, les requérants les critiquent d'ailleurs en les appréhendant comme une charge d'urbanisme, et non comme une condition, en développant ce qui suit :

« 139. Une charge d'urbanisme entraînant la mise en œuvre d'une modification du régime de la circulation sur les voiries communales ne peut être imposée au bénéficiaire de permis car, d'une part, la compétence en la matière échappe au Collège communal et est réservée au Conseil communal et, d'autre part, aucune disposition légale ou réglementaire ne permet à l'autorité communale de mettre à charge d'une personne privée l'installation d'une signalisation routière sur les voiries communales (en dehors du cadre de l'attribution dans le respect de la réglementation des marchés publics) ».

En revanche, dans leur mémoire en réplique, pour la première fois, ils contestent la qualification de « charge d'urbanisme ». La distinction entre charge et condition d'urbanisme ne relevant pas de l'ordre public, cette argumentation, qui aurait pu et dû être développée dès le stade de la requête en annulation sans avoir à consulter le dossier administratif, est tardive et, partant, irrecevable.

9. Quant aux griefs pris de l'incompétence de l'auteur de l'acte, une charge d'urbanisme ne pouvant pas être imposée par le collège communal mais bien par le conseil communal, et pris du défaut de disposition légale ou réglementaire autorisant l'autorité communale de mettre à charge d'une personne privée l'installation d'une signalisation routière sur les voiries communales, ils manquent en fait dès lors que la charge d'urbanisme imposée dans le dispositif de l'acte attaqué l'est par les ministres compétents en matière d'environnement et d'urbanisme et non par le collège communal.

Prima facie, la sixième branche du troisième moyen est partiellement irrecevable et n'est pas sérieuse pour le surplus.

10. *Prima facie*, le troisième moyen est partiellement irrecevable et n'est pas sérieux pour le surplus.

IX. Conclusions

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 demande de suspension est rejetée.

Article 2.

Les dépens sont réservés.

Ainsi prononcé à Bruxelles le 3 décembre 2024, par la XIII^e chambre du Conseil d'État siégeant en référé, composée de :

Laure Demez,
Simon Pochet,

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

Le Greffier,

Le Président,

Simon Pochet

Laure Demez