

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

n° 262.247 du 4 février 2025

A. 243.451/XIII-10.558

En cause : **la commune de Fernelmont**, représentée
par son collègue communal,
ayant élu domicile chez
M^e Christophe THIEBAUT, avocat,
avenue des Dessus de Lives 8
5101 Loyers,

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 requérante en intervention :

B.F.,
ayant élu domicile chez
M^{es} Louis VANSNICK et Caroline MARCHAL, avocats,
chaussée de Tubize 481
1420 Braine-l'Alleud.

I. Objet de la requête

Par une requête introduite le 12 novembre 2024 par la voie électronique, la partie requérante demande, d'une part, la suspension de l'exécution de l'arrêté du 3 septembre 2024 par lequel le ministre de l'Aménagement du territoire octroie, sous conditions, à B.F., un permis d'urbanisme ayant pour objet la construction de trois hangars de stockage de pommes de terre et de matériel agricole non motorisé sur un bien sis rue d'Eghezée à Fernelmont, cadastré 1^{re} division, section B, n° 52 D, et, d'autre part, l'annulation du même acte.

II. Procédure

Par une requête introduite le 6 décembre 2024 par la voie électronique, B.F. demande à être reçu en qualité de partie intervenante.

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

M^{me} Geneviève Martou, premier auditeur chef de section 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 31 décembre 2024, l'affaire a été fixée à l'audience du 30 janvier 2025 et le rapport a été notifié aux parties.

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

M^e Christophe Thiebaut, avocat, comparaisant pour la partie requérante, M^e Bénédicte Hendrickx, avocat, comparaisant pour la partie adverse, et M^e Louis Vansnick, avocat, comparaisant pour la partie requérante en intervention, ont été entendus en leurs observations.

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

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

III. Faits utiles à l'examen de la cause

1. Le 14 décembre 2023, B.F. introduit une demande de permis d'urbanisme en vue de la construction de trois hangars de stockage de pommes de terre et de matériel agricole non motorisé sur un bien sis à Fernelmont, rue d'Eghezée, cadastré 1^{re} division, section B, n° 52 D.

Le bien est inscrit en zone agricole au plan de secteur de Namur adopté par un arrêté de l'Exécutif régional wallon du 14 mai 1986.

Le formulaire de demande (cadre 6 de l'annexe 4) décrit la situation actuelle de l'exploitation et le projet comme suit :

« Le siège de l'exploitation agricole actuelle est situé dans le centre de Hannêche, à côté de l'église en plein cœur du village. Il est techniquement et raisonnablement impossible de s'agrandir à cet endroit. (cfr. Avis favorable de la DGO3 en date du 10 mars 2020 ci-dessous). C'est pourquoi, [B.F.] nous sollicite depuis 2015 pour trouver une nouvelle implantation à son activité. Au total, 5 sites en zone agricole ont déjà été envisagés avec des qualités et défauts variés. [B.F.] s'est même

renseigné pour construire dans un parc d'activité économique. Malheureusement, l'activité agricole ne se prête pas à une implantation dans un zoning.

Les $\frac{3}{4}$ des terres de [B.F.] sont situées sur le territoire de la commune de Fernelmont. En effet, initialement, la ferme familiale se situait à Forville. [B.F.] cultive des pommes de terre dans un rayon de 20 km autour du site. Il semble donc logique d'aller s'implanter sur cette parcelle. Il s'agit d'un projet indispensable à la poursuite de l'activité agricole familiale de [B.F.].

Description de la situation actuelle de l'exploitation de [B.F.] :

Actuellement, la production de [B.F.] nécessite déjà un certain stockage. Comme indiqué, l'exploitation agricole actuelle est située dans le centre de Hannêche mais l'emplacement est insuffisant compte tenu des surfaces cultivées. [B.F.] loue différents bâtiments pour le stockage de sa production de pommes de terre et également pour l'entreposage de ses machines agricoles. Cela génère un trafic important – et les nuisances y relatives – entre les différents sites d'entreposage :

- 1 stockage de 1.200 tonnes à Gembloux :

Le bâtiment est situé à 35 km de la ferme. Il est ventilé manuellement, cela nécessite une surveillance constante pour éviter la pourriture des pommes de terre. Le déstockage doit se faire pour le mois de mars.

- 2^{ème} stockage de 2.800 tonnes à Viemme :

Le bâtiment est situé à 25 km de Hannêche. Il n'est pas bien isolé. Il n'est pas ventilé. Cela implique un stockage très court pour éviter la pourriture ou le gel. Les pommes de terre doivent être déplacées dès le mois de novembre (maximum 2 mois après la récolte).

- 3^{ème} stockage de 1.200 tonnes à Héron :

Le bâtiment est situé à 13 km de Hannêche. Il n'est pas suffisamment isolé. La ventilation est inexistante. En cas de gel des canons à chaleur sont nécessaires pour permettre un déstockage en janvier.

Le restant de la production est chargé directement dans des camions depuis le siège de l'exploitation à Hannêche. Étant donné le peu d'espace disponible dans la cour actuelle, le charroi occasionne des nuisances au niveau de la circulation dans le village. En effet, certains convois doivent rester sur la route avant d'être chargés.

Stockage des engins agricoles :

Actuellement, les machines sont entreposées dans 3 halls situés à Donceel (29 km de la ferme), à Burdinne (6 km de la ferme) et à Fernelmont (10 km de la ferme) et loués par [B.F.].

Le présent projet permettra de centraliser l'activité agricole autour des terres de culture et de rassembler une grande partie du matériel d'attelage au même endroit. Le reste restera à la ferme familiale.

Description du projet :

Le projet consiste en la construction de 3 nouveaux halls de stockage le long de la rue d'Eghezée entre Bierwart et Forville sur la parcelle cadastrée division 1 section B n° 52D. Ces halls serviront pour le stockage de la production de pommes de terre de [B.F.]. Ils permettront également le stockage et l'entretien du matériel agricole non motorisé dédié à l'exploitation de [B.F.].

Les 3 bâtiments sont identiques en termes de gabarit (+/- 28 m / 70 m). Ils s'implantent parallèlement à un chemin de terre existant et en recul de +/- 44 m de celui-ci de manière à dégager une aire de manœuvre suffisante à l'avant des hangars. [...].

Le bâtiment 1 servira de stockage pour les machines agricoles de [B.F.] ainsi que pour une partie de sa production de pommes de terre en vrac dans un frigo (+/-

600 tonnes). Le frigo utilisé actuellement est loué et situé à Meux (19 km de la ferme). Cela occasionne beaucoup de transport entre la ferme et Meux. Le bâtiment 2 servira exclusivement au stockage de pommes de terre. Il permettra de stocker 4000-4500 tonnes de marchandises. Le charroi occasionné par un bâtiment de ce type en période de récolte représente +/- 190 bennes de 24 tonnes réparties sur une période de +/- 10 à 30 jours en fonction des conditions de récolte. En moyenne, on comptera sur un charroi de +/- 10 bennes par jour entre le 15 septembre et le 30 octobre. Le déstockage se fait sur une période de 2 mois (juin-juillet). On comptera +/- 150 camions de 30 tonnes sur 60 jours. Cela représente +/- 3 à 5 camions par jour qui transiteront par une route régionale adaptées évitant les nuisances en centre de village. Le bâtiment 3 servira également au stockage de pommes de terre. Les quantités sont identiques au bâtiment 2. La période de récolte est similaire également. Le déstockage se fera avant celui du bâtiment 2 (mai-juin).

[...]

Conformément aux demandes communales, l'accès du bâtiment à la rue d'Eghezée se fera via les premiers mètres du chemin de terre existant.

Le projet porte une attention toute particulière à l'intégration paysagère. Le choix de l'implantation permet une intégration cohérente vis-à-vis du bois. Il est également prévu de planter une haie de hêtres le long du chemin de terre, le long de la rue d'Eghezée et le long de la limite Est de la parcelle. Un verger de pommiers d'essences diverses sera aussi planté entre la N643 et le bâtiment 1 ainsi qu'à l'arrière des 3 hangars. Un bouquet d'arbres d'essences régionales complètera cette intégration paysagère côté Nord-Ouest. Le verger servira également de prairie saisonnière ».

2. Une autre demande de permis est parallèlement introduite ayant pour objet une modification du relief du sol au sens de l'article D.IV.4, 9°, du Code du développement territorial (CoDT).

3. Le 19 janvier 2024, un accusé de réception du dossier complet est délivré.

4. Différents avis sont sollicités et émis en cours d'instance, notamment les avis favorables conditionnels de la direction des routes du SPW-Mobilité Infrastructure (MI) du 7 février 2024 et du département de la nature et des forêts (DNF) du SPW Agriculture, ressources naturelles et environnement (ARNE) du 21 février 2024, ainsi que l'avis favorable du service extérieur de Wavre de la direction du développement rural (DDR) du SPW ARNE du 6 février 2024.

5. Le 12 mars 2024, le collège communal de Fernelmont émet un avis défavorable.

6. Le 22 avril 2024, le fonctionnaire délégué émet un avis défavorable.

7. Le 30 avril 2024, le collège communal décide de proroger de 30 jours le délai d'envoi de sa décision.

8. Le 14 mai 2024, il refuse d’octroyer le permis d’urbanisme sollicité.

9. Le 3 juin 2024, B.F. introduit un recours administratif contre ce refus auprès du Gouvernement wallon.

10. Le 11 juin 2024, la direction juridique, des recours et du contentieux (DJRC) du SPW Territoire, logement, patrimoine, énergie (TLPE) accuse réception du recours et invite les parties à une audition devant la commission d’avis sur les recours (CAR) le 10 juillet 2024.

11. Le 26 juin 2024, elle transmet une première analyse du recours.

12. Le 11 juillet 2024, la CAR donne un avis favorable conditionnel.

13. Le 14 août 2024, elle communique une proposition de décision au ministre de l’Aménagement du territoire.

14. Le 3 septembre 2024, le ministre octroie, sous conditions, le permis d’urbanisme sollicité.

Il s’agit de l’acte attaqué.

IV. Intervention

La requête en intervention introduite par B.F., bénéficiaire de l’acte attaqué, est accueillie.

V. Conditions de la suspension

Conformément à l’article 17, § 1^{er}, des lois sur le Conseil d’État, coordonnées le 12 janvier 1973, alors applicable, 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. L'urgence

VI.1. Thèse de la partie requérante

La requérante soutient que la mise en œuvre de l'acte attaqué est susceptible de lui causer trois inconvénients d'une gravité suffisante.

Premièrement, elle fait valoir un préjudice esthétique, soit une atteinte à un paysage agricole qu'elle qualifie d'« openfield ». Elle expose que les trois hangars litigieux vont s'implanter en zone agricole, laquelle n'est pas destinée à l'urbanisation en application de l'article D.II.36, alinéa 2, du Code du développement territorial (CoDT), et « ne peut comporter que les constructions et installations indispensables à l'exploitation » pour autant que celles-ci tiennent compte de la circonstance que la zone agricole « contribue au maintien ou à la formation du paysage ainsi qu'à la conservation de l'équilibre écologique ». Elle rappelle qu'elle avait, dans sa décision initiale de refus, souligné la qualité paysagère du lieu et son contexte non bâti, ce qu'avait également souligné le fonctionnaire délégué. Elle fait valoir que la réalisation du projet autorisé par l'acte attaqué aura pour effet d'altérer de manière significative et irréversible le paysage agricole existant et aura un impact visuel important dès lors que les constructions auront pour effet de couper de manière irréversible la vue dégagée sur la zone agricole depuis la rue d'Eghezée. Elle ajoute que l'atteinte est d'autant plus grave que l'acte attaqué n'explique pas en quoi les constructions projetées sont « indispensables » à l'exploitation agricole.

Deuxièmement, elle indique qu'elle poursuit, en tant que commune rurale, une politique de protection des paysages agricoles et estime que le projet constitue une atteinte à sa politique communale de développement et d'aménagement du territoire ainsi qu'une entrave à sa ligne de conduite de protection des paysages agricoles et, en particulier, des plaines agricoles.

Troisièmement, elle soutient que la mise en œuvre du projet aura un impact démesuré en termes de sécurité routière et de mobilité douce. À son estime, le dossier de demande fait apparaître que le charroi généré par les trois hangars projetés n'a pas été appréhendé alors que « ce ne sont pas moins de 10 à 20 camions par jour qui transiteront par le site ». Elle précise que ces camions devront emprunter partiellement le chemin n° 18, repris à l'atlas des chemins vicinaux, afin de rejoindre la rue d'Eghezée (N643).

Elle fait également grief au projet d'utiliser comme voie d'accès le chemin de terre qui traverse la N643 pour rejoindre Gochenée alors qu'il est

identifié comme sentier nature, riche en biodiversité avec la proximité du bois et qu'il fait partie des boucles de promenade qu'elle a définies. Elle estime que l'utilisation du chemin comme voie d'accès au projet entrera en concurrence avec son utilisation à des fins de mobilité douce, mettra à mal la sécurité des usagers faibles et mettra en péril la sécurité routière par son accès direct sur une route régionale « extrêmement fréquentée et sur laquelle la vitesse autorisée est fixée à 90 km/h, proche d'un endroit déjà accidentogène à cause du relief de la route et donc d'un manque de visibilité ». Elle précise que les plans joints à la demande de permis renseignent que le chemin n° 18 présente une largeur de 6 mètres, alors que, selon elle, sa largeur est comprise entre 3 et 4 mètres. Elle en déduit qu'en se fondant sur ces informations erronées, la partie adverse a été empêchée d'évaluer correctement le caractère admissible de l'emprunt de ce chemin par le charroi généré par le projet au regard notamment de la sécurité routière et des usagers faibles. Elle souligne qu'en tant que gardienne de la sécurité publique sur la base de l'article 135, § 2, de la Nouvelle loi communale, elle subira directement un préjudice dû à l'impact négatif du projet sur la mobilité.

Enfin, elle fait valoir, au titre de l'urgence incompatible avec le traitement de l'affaire en annulation, que le permis attaqué est exécutoire dès sa délivrance et que les hangars agricoles se construisent très rapidement, estimant leur construction pour le mois d'avril prochain.

VI.2. Examen

1. Aux termes de l'article 17, § 1^{er}, alinéa 2, 1^o, des lois coordonnées sur le Conseil d'État, alors applicable, la suspension de l'exécution d'un acte administratif ne peut être ordonnée que s'il existe une urgence incompatible avec le traitement de l'affaire en annulation. L'urgence requiert, d'une part, la présence d'un inconvénient d'une certaine gravité causé au requérant par l'exécution immédiate de l'acte attaqué et, d'autre part, la constatation que le cours normal de la procédure au fond ne permet pas qu'un arrêt d'annulation puisse utilement prévenir cet inconvénient. La condition de l'urgence présente deux aspects : une immédiateté suffisante et une gravité suffisante. La loi n'exige pas l'irréversibilité de l'atteinte, mais permet que la suspension évite de sérieuses difficultés de rétablissement de la situation antérieure au cas où l'autorisation est annulée après son exécution.

L'article 8, alinéa 1^{er}, 4^o, de l'arrêté royal du 5 décembre 1991 déterminant la procédure en référé devant le Conseil d'État dispose que la demande de suspension contient un exposé des faits qui, selon le requérant, justifient l'urgence de la suspension demandée. Le requérant supporte la charge de la preuve de la gravité de l'inconvénient qu'il allègue. La demande de suspension doit

identifier et contenir *ab initio* les éléments de fait précis permettant d'apprécier les risques concrets que l'exécution immédiate de la décision attaquée pourrait entraîner et qui justifient concrètement l'urgence. L'inconvénient allégué, sauf lorsqu'il est évident ou n'est pas contesté, doit être étayé par des documents probants. Cette démonstration de l'urgence ne peut se limiter à un exposé théorique, se cantonner à la seule évocation de précédents, consister en de simples considérations d'ordre général ou en de simples affirmations dépourvues de l'indication d'éléments précis et concrets de nature à établir l'urgence. Il ne peut être tenu compte que des éléments que le requérant fait valoir dans sa demande de suspension.

Les inconvénients graves à démontrer ne peuvent être confondus avec le sérieux d'un moyen, ces deux conditions étant distinctes et devant être réalisées de manière cumulative. À supposer que l'acte attaqué soit vicié par les illégalités que la requête dénonce, la condition de l'urgence est indépendante de l'examen des moyens et nécessite la démonstration que leurs conséquences dommageables doivent être suspendues.

2. Concernant le premier inconvénient portant sur l'impact visuel et paysager du projet litigieux eu égard à l'atteinte portée au caractère ouvert et non bâti de la plaine agricole sur laquelle il s'implante, il convient de souligner que toute atteinte à une vue paysagère existante ne présente pas nécessairement un degré de gravité suffisante, pour les riverains ou pour l'autorité communale, pour pouvoir justifier la suspension de l'exécution d'un permis attaqué. Pour apprécier une telle atteinte, il convient notamment d'avoir égard à l'affectation que les outils d'aménagement du territoire et d'urbanisme confèrent aux parcelles concernées, ainsi qu'à la protection dont celles-ci bénéficient, le cas échéant.

En l'espèce, le bien est inscrit en zone agricole au plan de secteur.

L'article D.II.36, § 1^{er}, du CoDT définit la zone agricole comme suit :

« La zone agricole est destinée à accueillir les activités agricoles c'est-à-dire les activités de production, d'élevage ou de culture de produits agricoles et horticoles, en ce compris la détention d'animaux à des fins agricoles ou le maintien d'une surface agricole dans un état qui la rend adaptée au pâturage ou à la culture sans action préparatoire allant au-delà de pratiques agricoles courantes ou du recours à des machines agricoles courantes. Elle contribue au maintien ou à la formation du paysage ainsi qu'à la conservation de l'équilibre écologique.

Elle ne peut comporter que les constructions et installations indispensables à l'exploitation et le logement des exploitants dont l'agriculture constitue la profession.

Elle peut également comporter des activités de diversification complémentaires à l'activité agricole des exploitants ».

Il ressort de cette disposition que, même si cette zone n'est pas, en tant que telle, destinée à l'urbanisation, des constructions peuvent y être autorisées dans certaines circonstances, à savoir, notamment, les constructions indispensables à l'exploitation agricole, ce qui revient à dire qu'elles doivent être nécessaires à celle-ci.

À cet égard, l'acte attaqué est motivé comme suit :

« Considérant que la demande vise la construction de trois hangars de stockage de pommes de terre et matériel agricole non motorisé, situés en zone agricole au plan de secteur ;

Considérant que la demande est conforme à la zone agricole pour les motifs suivants : le demandeur est agriculteur et le projet est à finalité agricole ;

Considérant de plus que l'avis du SPW [ARNE] Direction du Développement rural, autorité compétente en matière de gestion de la zone agricole, a remis un avis favorable sans condition ;

Considérant que le site choisi pour l'implantation du projet est situé à proximité immédiate des terres exploitées par le demandeur et contigu à une zone boisée ;

Considérant que son implantation contigüe à un massif boisé permet de l'accrocher à un élément structurant du paysage et d'éviter le mitage paysager d'une plage ouverte ;

Considérant qu'afin d'améliorer l'impact paysager du projet, il est prévu la plantation d'une haie de hêtre, le long de la parcelle longeant la voirie communale et la voirie régionale, ainsi que le long de la parcelle 52 E ; qu'un verger de pommiers est également prévu en partie Sud et Sud-Est et au Nord de la parcelle ;

Considérant l'avis favorable conditionnel du SPW ARNE Département Nature et Forêt du 27/02/2024 ; qu'une des conditions porte sur le remplacement de la haie de hêtres par une haie d'essences indigènes en mélange de minimum 5 essences ; qu'il y a lieu de se rallier à cet avis ; qu'une haie mixte de type bocagère permettrait une meilleure intégration paysagère au sein de cette plage agricole ;

Considérant que la prolongation de la haie sur le pourtour de la parcelle permettrait d'encore renforcer l'intégration paysagère ».

Il ressort des motifs précités de l'acte attaqué que le projet litigieux, sollicité par un exploitant agricole et qui a pour objet la construction de trois hangars de stockage de pommes de terre et de matériel agricole non motorisé, est conforme à l'affectation au plan de secteur.

La seule circonstance que le site est actuellement non bâti ne peut suffire à y interdire toute construction.

La requérante n'établit pas que la plaine agricole sur laquelle va s'implanter le projet litigieux fait l'objet d'une mesure de protection particulière et n'explique pas en quoi ce projet empêchera, en tant que tel, la zone agricole de

contribuer « au maintien ou à la formation du paysage ainsi qu'à la conservation de l'équilibre écologique ».

Il ressort de la motivation précitée de l'acte attaqué qu'une attention particulière a été portée à l'intégration paysagère des bâtiments autorisés. L'autorité constate que les hangars litigieux ne s'implantent pas au milieu de la plaine agricole mais à proximité d'un massif boisé, ce qui évite le mitage paysager, et que certaines mesures sont prévues telles que, d'une part, la plantation d'une haie de hêtres, le long de la parcelle longeant la voirie communale et la voirie régionale, et le long de la parcelle 52E, et, d'autre part, la plantation d'un verger de pommiers en partie Sud-Sud-Est et au Nord de la parcelle. Toujours dans cette optique d'intégration paysagère et suivant en cela les recommandations du DNF, elle impose le remplacement de la haie d'hêtres par une haie d'essences indigènes ainsi que la prolongation de la haie sur l'ensemble du périmètre de la parcelle, à l'exception des accès.

3. Concernant le deuxième inconvénient, une commune ne peut pas se limiter à invoquer une atteinte à sa politique d'aménagement du territoire et d'urbanisme. Elle doit donner des éléments concrets qui démontrent que la politique en question serait à ce point malmenée par le permis qu'on ne puisse laisser ses effets se produire en attendant l'issue de la procédure au fond et qu'il faut dès lors le suspendre. La seule circonstance qu'une autorisation urbanistique contrarie la conception que la commune a de son urbanisation ne justifie pas une mesure de suspension.

En l'espèce, la commune requérante ne précise pas en quoi le projet litigieux est de nature à porter atteinte à sa politique relative à l'aménagement du territoire et à l'urbanisme. Son seul souhait de préserver les paysages agricoles, et en particulier les plaines agricoles, ne peut suffire à fonder le préjudice qu'elle invoque sur ce point et à conclure que ses prérogatives en la matière seraient gravement remises en cause, eu égard notamment au fait que le projet est conforme à la destination de la zone agricole dans laquelle il s'implante.

4. Concernant le troisième inconvénient lié à la mobilité et au charroi, l'acte attaqué est motivé comme suit :

« Considérant que l'accès à la voirie régionale est déjà utilisé par le charroi agricole; que le chemin vicinal est quant à lui utilisé sur une portion de 20 mètres par la mobilité douce ;

Considérant qu'en ce qui concerne l'accès depuis une voirie régionale, l'on peut constater que le SPW MI – Direction des Routes, a transmis un avis favorable conditionnel (recommandations) sur la demande ;

Considérant par ailleurs que le projet prévoit un accès par le chemin communal qui se rattache à la voirie régionale ».

Il ressort des motifs précités de l'acte attaqué, des pièces du dossier – dont le recours administratif – et des photographies figurant dans les pièces de procédure que le site est situé à proximité immédiate de terres déjà exploitées par B.F., dont certaines sont accessibles par le chemin n° 18, de sorte que le passage de camions sur ce chemin, du moins en partie, est préexistant au projet et est lié à l'affectation de la zone. Cette situation est relevée dans l'acte attaqué qui souligne que la direction des routes du SPW a émis un avis favorable conditionnel sur la demande.

Il ressort également des plans joints à la demande de permis que le projet ne prévoit pas d'accès direct à cette route régionale.

La requérante ne démontre pas qu'il est plausible que l'exploitation du site litigieux à la suite des actes et travaux autorisés par l'acte attaqué est de nature à faire naître des inconvénients suffisamment graves sur sa situation personnelle par rapport au contexte préexistant.

Les nuisances liées aux activités admises en zone agricole, comme le charroi, doivent être tenues pour inhérentes à cette zone. Elles ne peuvent donner lieu à la suspension de l'exécution d'un permis que lorsqu'elles dépassent les charges normales du voisinage à l'endroit concerné, ce qui n'est pas établi par la requérante en l'espèce.

Quant à l'atteinte à la sécurité des usagers du chemin précité et au caractère accidentogène du croisement, la requérante ne les démontre pas. Elle n'expose pas non plus en quoi le projet va entrer en concurrence avec sa volonté d'utilisation de ce chemin à des fins de mobilité douce.

Outre le fait que la requérante n'établit pas que le chemin communal n° 18 présente une largeur de près de 4 mètres, alors qu'il ressort de l'atlas des chemins vicinaux qu'elle est de 6 mètres comme figuré dans les plans joints à la demande de permis, elle n'expose pas en quoi cette éventuelle différence a empêché la partie adverse d'évaluer correctement le projet sous l'angle de la mobilité et de la sécurité routière.

5. Il résulte de ce qui précède que les différents inconvénients invoqués, liés à la mise en œuvre du permis litigieux, ne peuvent être considérés comme suffisamment établis et graves dans le chef de la requérante, ni de nature à affecter

substantiellement sa politique en matière d'aménagement du territoire, compte tenu, notamment, de l'inscription de la parcelle en zone agricole au plan de secteur.

Ils ne sont pas de nature à justifier la suspension de l'exécution de la décision attaquée.

L'urgence n'est pas établie.

VII. Conclusion

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

PAR CES MOTIFS, LE CONSEIL D'ÉTAT DÉCIDE :

Article 1^{er}.

La requête en intervention introduite par B.F. est accueillie.

Article 2.

La demande de suspension est rejetée.

Article 3.

Les dépens sont réservés.

Ainsi prononcé à Bruxelles le 4 février 2025, par la XIII^e chambre du Conseil d'État siégeant en référé, composée de :

Laure Demez,
Thierry Blanjean,

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

Le Greffier,

Le Président,

Thierry Blanjean

Laure Demez