

CONSEIL D'ÉTAT, SECTION DU CONTENTIEUX ADMINISTRATIF

XIII^e CHAMBRE

A R R Ê T

n° 265.013 du 27 novembre 2025

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 tous 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

1. Par une requête introduite le 20 juin 2022, les parties requérantes demandent l'annulation 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 30 juillet 2024, les deuxième et troisième parties requérantes demandent la suspension de l'exécution du même acte.

II. Procédure

2. Par une requête introduite le 27 juillet 2022, la société anonyme (SA) Limeinvest a demandé à être reçue en qualité de partie intervenante.

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

Un arrêt n° 261.630 du 3 décembre 2024 (ECLI:BE:RVSCE:2024:ARR.261.630) a rejeté la demande de suspension. Il a été notifié aux parties.

Une demande de poursuite de la procédure a été introduite le 12 décembre 2024 par les deuxième et troisième parties requérantes.

M. Pierre-Yves Mélotte, auditeur au Conseil d'État, a rédigé un rapport sur la base de l'article 12 du règlement général de procédure.

Le rapport a été notifié aux parties.

Les parties requérantes et intervenante ont déposé un dernier mémoire.

Par une ordonnance du 14 octobre 2025, l'affaire a été fixée à l'audience du 20 novembre 2025.

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

M^e Denis Brusselmans, avocat, comparaissant pour les parties requérantes, M^e Bénédicte Hendrickx, avocat, comparaissant pour la partie adverse, et M^e Louis Vansnick, *loco* M^e Fabrice Evrard, avocat, comparaissant 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

3. Les faits utiles à l'examen de la cause ont été exposés dans l'arrêt n° 261.630 du 3 décembre 2024. Il convient de s'y référer.

IV. Intérêt au recours

IV.1. Thèses des parties

A. La requête en annulation

4. Se référant à l'article 4 des statuts de la première d'entre elles, les parties requérantes exposent que le projet autorisé par l'acte attaqué entre dans son champ territorial, dès lors que le projet est situé à l'orée du bois de Lauzelle et à proximité immédiate d'une zone Natura 2000. Elles soulignent que cette requérante a participé aux deux enquêtes publiques et a introduit un recours administratif contre la décision rendue au premier échelon. Elles déduisent du fait que l'acte attaqué a considéré son recours administratif comme recevable qu'elle dispose d'un intérêt au recours.

Elles exposent que la deuxième d'entre elles est domiciliée à 300 mètres du projet litigieux. Elles relèvent que son habitation est située au bas de cette rue étroite et recevra tout le trafic induit par le projet. Elles ajoutent qu'elle a participé à la seconde enquête publique et introduit un recours administratif contre la décision de première instance.

Elles indiquent que la troisième d'entre elles est domiciliée à 35 mètres du projet autorisé par l'acte attaqué, pratiquement en face du site et sur la parcelle adjacente au parking. Elles précisent qu'elle a participé aux enquêtes publiques et introduit un recours administratif.

B. Le mémoire en intervention

5. La partie intervenante expose exploiter le domaine de Lauzelle en tant qu'hôtel-spa depuis 1987, qui fait l'objet d'un permis d'exploitation du 27 novembre 1997 pour une durée de 30 années et qui préexistait aux habitations du quartier. Elle estime que l'annulation de l'acte attaqué ne procurera aucun avantage aux parties requérantes. Elle explicite le programme autorisé par l'acte attaqué. Elle soutient que les parties requérantes n'exposent pas en quoi le projet est susceptible d'affecter directement leur situation personnelle et, plus précisément, en quoi il est susceptible d'influencer de manière négative leur environnement ou leur cadre de vie.

Concernant la deuxième partie requérante, elle estime qu'elle ne peut pas être considérée comme une voisine directe du projet, dès lors que son habitation est sise à 300 mètres de celui-ci et qu'elle en est séparée par un quartier d'habitation. Elle ajoute qu'elle n'a pas de vue directe sur le projet. Elle lui fait grief de ne pas avoir contesté l'étude de mobilité qui conclut à l'absence de problèmes quant à ce.

Concernant la troisième partie requérante, si elle concède qu'elle est domiciliée à proximité du projet, elle lui reproche de ne pas démontrer les griefs que lui causent l'acte attaqué. Elle ajoute qu'elle n'a aucune vue directe sur les parcelles du projet.

Concernant la première partie requérante, elle relève qu'elle a été constituée six mois après l'introduction de la demande de permis et en infère qu'elle a été créée exclusivement pour les besoins de la cause. Elle fait valoir que son objet social est à ce point large que l'intérêt collectif poursuivi par cette requérante ne se distingue pas de l'intérêt général. Elle relève que le dossier de demande de permis, dont l'évaluation appropriée sur le site Natura 2000 réalisée par le bureau A., et l'acte attaqué démontrent que le projet n'a pas d'incidence sur l'environnement, ni sur la zone Natura 2000. Elle ajoute que cette association ne peut pas être considérée comme une voisine immédiate, son siège social étant situé à environ 115 mètres du projet. Du point de vue géographique, elle estime que le champ d'action de la première partie requérante est extrêmement large puisqu'il n'est pas cantonné à l'échelle du territoire communal ou à celui du projet litigieux. Elle en conclut que le projet n'a pas d'incidence sur tout ou une grande partie du territoire visé par les statuts de la première partie requérante, de sorte que le recours en tant qu'il est introduit par celle-ci n'est pas recevable. Elle relève que l'ensemble des administrateurs de la première requérante sont domiciliés à proximité du projet, de sorte qu'elle estime que l'intérêt collectif de l'association ne se distingue pas de l'intérêt particulier de ses membres.

C. Le mémoire en réplique

6. Les parties requérantes précisent que le précédent exploitant est tombé en faillite en 2018 et que l'exploitation du site litigieux a cessé depuis lors. Elles en déduisent que le permis d'exploiter est devenu caduc en 2020.

Elles répliquent que l'objet social de la première partie requérante est précis et limité. Elles réfutent que cette association a été créée pour les besoins spécifiques de la cause, s'autorisant d'une lettre de réclamation déposée à l'occasion d'une enquête publique organisée à propos d'un projet de rénovation et d'extension du centre neurologique William Lennox, situé à proximité du projet. Elles estiment

que la circonstance qu'elle a été constituée à une date postérieure à l'introduction de la demande de permis est sans incidence.

Elles considèrent que la deuxième d'entre elles justifie son intérêt au recours par la faible largeur de la voirie de desserte du projet le long de laquelle elle est domiciliée et par les nuisances que lui occasionnera le trafic généré par l'exploitation en cause. Elles observent que les parties adverse et intervenante ne contestent pas l'augmentation de trafic qu'impliquera le projet.

Elles font valoir que la qualité de riveraine immédiate du projet litigieux suffit à justifier l'intérêt au recours de la troisième d'entre elles. Elles sont d'avis que la comparaison de la situation existante avec la situation projetée permet de constater les évidentes incidences du projet sur l'environnement du quartier.

IV.2. Examen

IV.2.1. Preamble

7. 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.

IV.2.2. Intérêt au recours de la première partie requérante

8. Les associations de défense de l'environnement peuvent agir devant le Conseil d'État pour autant qu'elles satisfassent aux conditions exigées de toutes les autres personnes physiques ou morales, à savoir justifier d'un intérêt direct, personnel et légitime, ainsi que de la qualité requise. Elles témoignent de cette dernière condition lorsqu'elles agissent dans le but qu'elles se sont fixé dans leurs statuts et que ce but ne coïncide pas avec la défense de l'intérêt général ni avec l'intérêt personnel de leurs membres.

Pour apprécier le caractère général du but statutaire poursuivi par une association, deux critères doivent être pris en compte : un critère social et un critère géographique.

Sur le plan social, est irrecevable le recours en annulation introduit par une association dont l'objet est à ce point large que l'intérêt collectif qu'elle poursuit n'est guère distinct de l'intérêt général.

Sur le plan géographique, lorsque l'acte attaqué a une portée géographique bien délimitée, il ne peut être attaqué par une association dont l'action n'est pas limitée territorialement ou couvre une large étendue territoriale sauf si cette association a un objet social spécialisé.

Par ailleurs, une association dont l'objet social s'étend à une vaste étendue territoriale n'est recevable à attaquer un acte administratif que si celui-ci a une incidence sur tout ou une grande partie du territoire visé par les statuts de cette association. Cette vérification se fait par l'analyse de ces statuts, les termes dans lesquels l'objet social est défini devant être suffisamment précis et spécifiques.

La circonstance qu'une association sans but lucratif a été constituée postérieurement à l'introduction d'une demande de permis est en principe sans incidence sur la recevabilité du recours. Il en est d'autant plus ainsi pour l'association qui se donne pour but la protection de l'environnement au regard des dispositions de la Convention sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement, faite à Aarhus le 25 juin 1998 (Convention d'Aarhus).

9. En l'espèce, l'article 4 des statuts de la première partie requérante est rédigé comme suit :

« L'association poursuit le but désintéressé suivant : la défense et la protection de l'environnement, de la nature, de la qualité de la vie et du bien-être des riverains, tout particulièrement autour du bois de Lauzelle, site classé Natura 2000 et dans ses environs immédiats (Louvain-la-Neuve, Limal,...).

Elle se propose d'atteindre ce but par tous moyens et notamment, soit directement, soit comme intermédiaire, tant pour son compte que pour le compte de tiers, par ce qui est prévu ci-après :

- Toutes questions / actions / réactions concernant la faune, la flore sous toutes leurs formes, les plus rudimentaires comme le plus élaborées, la problématique de l'eau et des cours d'eau, les zones humides, la sauvegarde et la défense des chemins, des sentiers et leur libre accessibilité au public, les pollutions et nuisances de toute nature en ce compris sonores et visuelles, les déchets y compris leur recyclage, le patrimoine architectural et paysager, l'urbanisme, l'aménagement du territoire, les déplacements et les transports en ce compris les aspects sécuritaires, l'accès au site naturel.

L'association pourra acquérir, aménager et gérer dans le sens le plus large, tous biens constituant une réserve naturelle ou ayant un intérêt écologique ou didactique, dans le sens le plus large.

Enfin, dans le cadre de ses activités, l'association pourra accomplir tous les actes se rapportant, même indirectement à son but tel que décrit ci-avant. Elle pourra notamment prêter son concours et s'intéresser à toute activité ou association d'un objet similaire, ester en justice, tant en qualité de demanderesse qu'en qualité de défenderesse ; elle sera notamment spécialement habilitée à représenter en justice tant les membres qui la composent que les intérêts collectifs qui relèvent de son but ».

Sur le plan social, l'objet de l'association est circonscrit à la défense et à la protection de l'environnement, de la nature, de la qualité de vie et du bien-être des riverains. Un tel objet n'est pas à ce point large que l'intérêt collectif poursuivi par l'association se confond avec l'intérêt général. Le critère social est donc rempli.

Sur le plan géographique, le champ d'action est circonscrit au bois de Lauzelle et ses alentours, soit une portion de la ville d'Ottignies-Louvain-la-Neuve. L'acte attaqué a pour objet la rénovation et l'exploitation du château de Limelette, situé à l'orée du bois de Lauzelle. Le champ d'action de l'association et le champ d'application territorial de l'acte attaqué se recoupent donc pour pouvoir considérer que le critère géographique est rempli.

Par ailleurs, les seules circonstances que l'association requérante ait été constituée le 8 décembre 2020 et que ses statuts ont été déposés au greffe du tribunal de l'Entreprise le 10 décembre 2020, soit postérieurement à l'introduction de la demande de permis unique le 16 juin 2020, ne démontrent pas qu'elle n'a été constituée que pour les besoins de la cause en vue de « contourner » la jurisprudence relative à l'intérêt au recours des personnes physiques.

La première partie requérante a intérêt au recours.

IV.2.3. Intérêt au recours des deuxième et troisième parties requérantes

10. 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.

11. L'arrêt n° 261.630 du 3 décembre 2024, rendu sur la demande de suspension, juge ce qui suit :

« 2.1. Il n'est pas contesté que le [deuxième] 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 jusqu'en 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 autorisées 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 [deuxième] 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 [deuxième] requérant dispose d'un intérêt au recours.

2.2. Il n'est pas contesté que le [troisième] 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 [troisième] requérant dispose d'un intérêt au recours ».

Les parties adverse et intervenante n'exposent aucun argument de nature à remettre en cause les enseignements de l'arrêt précité, qu'il y a lieu de confirmer.

Partant, les deuxième et troisième parties requérantes ont intérêt au recours.

V. Premier moyen

V.1. Thèse des parties requérantes

A. La requête en annulation

12. Le premier moyen est pris 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.

13. Les parties requérantes 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, elles 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. Elles en déduisent une absence de fondement de l'appréciation de l'importance des incidences du projet sur l'environnement. Elles soutiennent que la motivation de la dispense d'EIE est stéréotypée et inadaptée au regard du projet.

Elles 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 site 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.

Elles 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. Elles 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.

Elles 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. Elles 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. Elles 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. Elles renvoient aux réclamations déposées par « les personnes intéressées » qui ont, selon elles, mis en évidence les erreurs et insuffisances de ces deux documents ainsi que les incidences à craindre dans les autres compartiments de l'environnement.

Elles 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. Elles 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. Elles 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. Elles ajoutent que la motivation de l'acte attaqué en lien avec la dispense d'EIE est formulée de manière tautologique et péremptoire.

Elles 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.

Elles 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

14. Elles 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. Elles 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.

C. Le dernier mémoire

15. Elles indiquent que le premier moyen, tel qu'exposé dans la requête en annulation, n'est pas fondé principalement sur l'absence d'étude d'incidences sur l'environnement mais sur le défaut de motivation adéquate justifiant l'absence de réalisation d'une telle étude.

Elles précisent que l'objet du moyen n'est pas de combler une lacune ou une imprécision du législateur dans la réglementation en relation avec l'évaluation des incidences. Elles relèvent que le législateur a admis, par l'article D.65, § 1^{er}, du livre I^{er} du Code de l'environnement, ne pouvoir citer limitativement l'ensemble des projets potentiels pouvant générer des incidences notables pour l'environnement. Elles soutiennent qu'il en découle que la décision d'exonérer la demande d'étude d'incidences doit être complètement motivée dès qu'il est constaté l'existence d'un risque d'incidences importantes. Elles estiment qu'une telle obligation s'imposait en l'espèce, au vu de l'étude de mobilité déposée à l'appui de la demande de permis qui reconnaît que le projet entraînera un accroissement manifestement significatif de la circulation automobile.

Elles font valoir que les développements du mémoire en réplique relatifs à la pression urbanistique aux environs du bois de Lauzelle sont en lien direct avec le grief tel que présenté dans la requête en annulation, de sorte qu'il ne s'agit pas d'un moyen ou d'un grief nouveau.

V.2. Examen

16. Par l'arrêt n° 261.630 du 3 décembre 2024, rendu sur la demande de suspension, il a été jugé sur le premier moyen ce qui suit :

« 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 "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", 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 ».

Les développements du dernier mémoire des parties requérantes n'infirmant pas les enseignements qui précèdent, qu'il y a lieu de confirmer.

Le premier moyen est partiellement irrecevable et n'est pas fondé pour le surplus.

VI. Deuxième moyen

VI.1. Thèse des parties requérantes

A. La requête en annulation

17. Le deuxième moyen est pris 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.

18. Elles 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 aux prescriptions PMR du GRU, elles 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. Elles 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. Elles 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, elles 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. Elles 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. Elles 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. Elles ajoutent que la motivation de l'acte attaqué est lacunaire et erronée sur ce point.

Quant aux écarts au GCU, elles 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. Elles 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. Elles 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*. Elles 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. Elles en déduisent que la motivation de l'acte attaqué est insuffisante et inadéquate sur ce point.

Quant aux écarts au SOL, elles estiment que la motivation de l'acte attaqué est également insuffisante et inadéquate dès lors que :

- la prise en considération de la situation existante n'est pas pertinente puisque celle-ci 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 deux niveaux « imposé » par le SOL, le projet variant entre 3 et 5 niveaux ;
- le projet comporte plusieurs toitures plates prohibées par le SOL.

Elles en infèrent qu'aucune disposition du SOL n'est respectée et elles estiment que les dépassements sont considérables. Elles soutiennent l'existence d'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 dans l'acte attaqué et la commission d'une erreur manifeste d'appréciation par son auteur à cet égard.

B. Le mémoire en réplique

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

Sur les dérogations au GRU, elles 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'elles peuvent se prévaloir de la qualité de PMR intermittente.

Sur les écarts au SDC, elles critiquent les chiffres avancés par la partie intervenante 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 SOL, elles répliquent que les parties adverse et intervenante ne répondent pas aux griefs.

C. Le dernier mémoire

20. Elles tirent de la jurisprudence qu'à leur estime, leur intérêt au grief relatif aux prescriptions PMR du GRU est incontestable.

VI.2. Examen

21. Par l'arrêt n° 261.630 du 3 décembre 2024, rendu sur la demande de suspension, il a été jugé sur le deuxième moyen ce qui suit :

« 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'État, 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'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.

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 15 m ;

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 15 m ;
 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.

À 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'écarte 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'écarte 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 conférerait 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 ».

Les développements du dernier mémoire des parties requérantes ne remettent pas en cause les enseignements qui précèdent, qu'il y a lieu de confirmer.

Partant, le deuxième moyen est partiellement irrecevable et n'est pas fondé pour le surplus.

VII. Troisième moyen

VII.1. Thèse des parties requérantes

A. La requête en annulation

22. Le troisième moyen est pris 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.

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

24. Dans une première branche, intitulé « Mobilité », elles font valoir 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. Elles soutiennent que, sur ces questions, l'acte attaqué répond aux rapports de synthèse de première instance et de recours mais pas aux arguments développés dans les recours administratifs des riverains. Parmi ceux-ci, elles 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'elles estiment manifestement non fondés (croisement des véhicules).

Concernant la fiabilité de l'étude de mobilité, elles 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. Elles 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. À l'appui, elles 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. Elles 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, elles 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. Elles estiment que l'évolution positive de cette mobilité douce est compromise par le projet litigieux. Elles 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. Elles 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 elles, 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, elles 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. Elles 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. Elles soutiennent que ces arguments ne sont pas discutés dans l'acte attaqué.

Concernant le réaménagement du chemin n° 18, elles 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 ». Elles 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. Elles 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, elles 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. Elles 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, elles 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. Elles 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), elles 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. Elles 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.

25. Dans une deuxième branche, intitulée « Permis de lotir de 1964 », elles 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. Elles 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.

26. Dans une troisième branche, intitulée « Prévention incendie », elles 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. Elles 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. Elles 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. Elles estiment que rien ne garantit que les recommandations de ce service pourront être suivies ni que des nouveaux plans ne devront pas être produits. Elles reprochent à l'autorité de ne pas démontrer, dans son examen du projet, avoir pris en considération le respect des conditions de ce rapport. Elles 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.

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

27. Dans une quatrième branche, intitulée « Performance énergétique », elles 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.

28. Dans une cinquième branche, intitulée « Dérogation loi sur la conservation de la nature », elles 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.

29. Dans une sixième branche, intitulée « Charge d'urbanisme illégale », elles exposent que l'acte attaqué comporte une « condition » relative à la signalétique. Elles 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 communal 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

30. Sur la première branche, concernant la fiabilité de l'étude de mobilité, elles 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. Elles estiment ne pas devoir produire une contre-expertise, nécessairement unilatérale comme l'étude de mobilité. Elles produisent un reportage photographique de la rue Charles Dubois et des environs, réalisé 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, elles estiment que les parties adverse et intervenante ne répondent pas à leurs critiques. S'agissant du chemin précité, elles 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.

31. Sur la deuxième branche, elles 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, elles 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. Elles 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.

Elles 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.

32. Sur la troisième branche, elles estiment que les parties adverse et intervenante ne répondent pas à leurs critiques.

33. Elles renoncent aux quatrième et cinquième branches.

34. Sur la sixième branche, elles affirment, pour la première fois, que la condition d'urbanisme litigieuse est improprement qualifiée de charge d'urbanisme. Elles s'estiment figurer parmi les principaux intéressés par cette signalisation qui est censée diminuer leur dommage en relation avec ce trafic.

Elles 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.

C. Le dernier mémoire

35. Concernant la première branche, sur le grief pris de l'absence de fiabilité de l'étude de mobilité, elles considèrent que la réclamation de R.V. repose sur une argumentation précise, étayée et pertinente et qu'aucune réglementation ni aucun principe n'impose de disposer de qualifications équivalentes à l'auteur d'une étude unilatérale déposée par un demandeur de permis pour en faire une lecture et une critique éclairée. Elles insistent sur le fait que, pour la réalisation de l'étude de mobilité, le bureau A. n'intervient pas en tant qu'auteur agréé d'étude d'incidences et

moyennant les contrôles liés à ce type d'intervention, mais comme simple commettant de la demanderesse de permis, de manière unilatérale et sans contrôle organisé. Elles épinglent divers éléments objectivables ressortant de la réclamation de R.V. qui remettent en cause, à leur estime, la fiabilité de l'étude de mobilité. Elles estiment que la situation de référence à prendre en considération pour l'évaluation des incidences du trafic devait être celle qui existait au moment de l'acte attaqué, soit à un moment où aucune activité sur le site n'était assurée. Elles précisent que leur grief est entièrement basé sur la difficulté accrue de circulation sur des voiries inadaptées consécutive à la mise en œuvre du projet autorisé, particulièrement pour assurer un croisement fluide de flux opposés.

Sur le grief relatif à la mobilité douce, elles précisent que leur critique porte sur l'absence de réponse aux objections relatives à l'entrave que le projet présente sur la mobilité douce en plein essor (piétons et cyclistes) de l'ensemble des habitants du quartier, du fait du choix assumé de la demanderesse de permis du « tout à la voiture », selon elle inévitable vu l'éloignement du site des « principaux nœuds agglomérés et pôles de mobilité collective ». Elles explicitent les raisons pour lesquelles elles estiment inopportuns les choix validés par l'auteur de l'acte attaqué.

Sur le grief relatif à la signalétique, elles assurent qu'il n'existe aucun effet positif démontré d'une signalétique routière restrictive à défaut de contrôle efficace et permanent, assorti de sanctions systématiques en cas d'infraction. Elles font valoir qu'elles invoquent une erreur de fait, et non d'appréciation, concernant la quantité excessive de trafic généré par le projet.

Sur le grief relatif à la mise à disposition de navettes et de vélos électriques pour la clientèle, elles considèrent que l'engagement de la partie intervenante, coulé sous forme de condition d'urbanisme, de mettre en place « une ou plusieurs solutions de mobilité douce partagées telles que navettes électriques, vélos électriques, *etc.* à disposition de ses clients » ne présente pas de précision suffisante pour que la condition en question soit d'une portée quelconque.

Sur le grief relatif au parking, elles reproduisent des extraits de l'acte attaqué pour en déduire que son auteur se fonde sur le parking existant.

Sur les « arguments manifestement non fondés », elles estiment qu'est dénué de fondement juridique et pratique le fait de considérer, comme le fait l'acte attaqué, les propriétés privées des riverains comme des aires de dégagement permettant le croisement des véhicules. Elles réfutent vouloir substituer leur appréciation à celle de l'autorité compétente sur ce point.

36. Concernant la deuxième branche, si elles admettent que le grief n'est pas documenté parfaitement dès la requête, elles insistent sur l'historicité de ces pièces et s'étonnent qu'elles n'ont pas été produites au dossier administratif. Elles estiment que leur mémoire en réplique n'ajoute rien au grief mais apporte les références précises au permis de lotir.

37. Concernant la troisième branche, elles soutiennent que la requête identifie précisément le rapport de la zone de secours, qui est déposé à leur dossier. Elles contestent que leur grief en termes de requête n'était pas suffisamment précis, estimant que la lecture de ce rapport permet d'identifier les extraits problématiques. Elles reproduisent ensuite ceux-ci. Elles précisent la portée de leur grief.

38. Concernant la sixième branche, elles estiment que l'erreur matérielle contenue dans le mémoire en réplique, qui fait allusion au collège communal en tant qu'auteur de l'acte attaqué, ne disqualifie pas le grief, clairement énoncé dans la requête en annulation.

VII.2. Examen

39. Par l'arrêt n° 261.630 du 3 décembre 2024, rendu sur la demande de suspension, il a été jugé sur le troisième moyen ce qui suit :

- « 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 ([A.], 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 ([a.], 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 que 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 génèrent 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 (1 km) ; 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 (1 x/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 dou[c]e 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 les 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. À 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 [quatrième] et [cinquième] 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 communale 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 le 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 ».

Complémentairement aux développements qui précèdent, il y a lieu d'ajouter, à propos des griefs exposés dans la première branche concernant la fiabilité de l'étude de mobilité, que les passages de la réclamation de R.V., spécifiquement mis en exergue dans le dernier mémoire des parties requérantes, ne permettent pas de conclure que les erreurs de fait et de méthodologie alléguées de cette étude, à les supposer établies, sont d'une ampleur suffisante pour avoir induit l'auteur de l'acte attaqué en erreur sur l'incidence globale du projet en termes de mobilité. Il en est d'autant moins ainsi que son appréciation en opportunité, explicitée à suffisance dans l'acte attaqué, repose non seulement sur l'étude de mobilité, mais aussi sur les adaptations faites au projet pour répondre aux principaux griefs des habitants. Partant, le grief pris de l'absence d'indépendance de l'auteur de l'étude par rapport à la partie intervenante est inopérant.

Dans la première branche, le grief selon lequel la condition assortissant l'acte attaqué de mettre en place « une ou plusieurs solutions de mobilité douce partagées telles que navettes électriques, vélos électriques, *etc.* à disposition de ses clients » n'est pas suffisamment claire, est exposé pour la première fois dans le dernier mémoire des parties requérantes. Il n'est pas d'ordre public et aurait pu – et donc dû – être soulevé dès la requête. Tardif, il est irrecevable.

Concernant la troisième branche, l'identification, au stade du dernier mémoire, des passages du rapport de la zone de secours sur lesquels les parties requérantes appuient leur grief pris de l'illisibilité et l'incomplétude du dossier de

demande de permis est tardive, de sorte que le grief est imprécis et, partant, irrecevable.

Pour le surplus, le dernier mémoire des parties requérantes ne comporte pas d'arguments requérant de compléter ou de revoir les enseignements qui précèdent de l'arrêt n° 261.630 du 3 décembre 2024, lesquels doivent être confirmés.

Partant, le troisième moyen n'est fondé en aucune de ses branches.

VIII. Indemnité de procédure et dépens

40. La partie adverse sollicite une indemnité de procédure de 924 euros. Il y a lieu de faire droit à sa demande.

41. Par ailleurs, il est apparu que les deuxième et troisième parties requérantes se sont acquittées deux fois du montant des droits et de la contribution afférents à leur requête en annulation. Il y a lieu, en conséquence, d'ordonner le remboursement du montant de 424 euros indûment versé.

PAR CES MOTIFS, LE CONSEIL D'ÉTAT DÉCIDE :

Article 1^{er}.

La requête est rejetée.

Article 2.

Une indemnité de procédure de 924 euros est accordée à la partie adverse, à la charge des parties requérantes, à concurrence d'un tiers chacune.

La contribution prévue à l'article 66, 6°, du règlement général de procédure, liquidée à la somme de 46 euros, est mise à la charge des parties requérantes.

Les autres dépens, liquidés à la somme de 1.150 euros, sont mis à la charge de la première partie requérante, à concurrence de 200 euros, à la charge des deuxième et troisième partie requérante, à concurrence de 400 euros chacune, et à la charge de la partie intervenante, à concurrence de 150 euros.

Article 3.

Le montant de 424 euros indûment versé par les deuxième et troisième parties requérantes leur sera remboursé par le service désigné au sein du Service public fédéral finances comme compétent pour encaisser les droits au Conseil d'État.

Ainsi prononcé à Bruxelles le 27 novembre 2025, par la XIII^e chambre du Conseil d'État, composée de :

Colette Debroux,
Lionel Renders,
Laurence Vancrayebeck,
Céline Morel,

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

Le Greffier,

Le Président,

Céline Morel

Colette Debroux