CONSEIL D'ÉTAT, SECTION DU CONTENTIEUX ADMINISTRATIF

LA PRÉSIDENTE DE LA XIII^e^ CHAMBRE

A R R Ê T

n^o^ 266.609 du 7 mai 2026

A. 242.970/XIII-10.494

En cause : **la ville d'Arlon**, représentée
par son collège communal,
ayant élu domicile chez
M^es^ Nathalie VAN DAMME
et Audrey ZIANS, avocats,
Place des Nations-Unies 7
4020 Liège,

contre :

la Région wallonne , représentée
par son Gouvernement,
ayant élu domicile chez
M^e^ Xavier Drion, avocat,
rue Hullos 103-105
4000 Liège,

Partie intervenante :

la société à responsabilité limitée PROLOGE MARCHE,
ayant élu domicile chez
M^es^ Benoit HAVET
et Sophie OZCAN, avocats,
rue de Bruxelles 51
1400 Nivelles.

I. Objet de la requête

Par une requête introduite le 16 septembre 2024, la partie requérante demande l'annulation de l'arrêté du 10 juillet 2024 par lequel le ministre de l'Aménagement du territoire délivre à la société à responsabilité limitée (SRL) Prologe Marche un permis d'urbanisme ayant pour objet la construction d'un immeuble mixte de 31 appartements, deux surfaces commerciales et une surface de bureaux, sur un bien sis place des Fusillés à Arlon, cadastré 1^ère^ division, section A, n° 1685P.

II. Procédure

Par une requête introduite le 29 novembre 2024, la SRL Prologe Marche a demandé à être reçue en qualité de partie intervenante.

Le dossier administratif a été déposé.

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

M. Jean-Baptiste Levaux, premier 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 requérante et intervenante ont déposé un dernier mémoire.

Par une ordonnance du 31 mars 2026, l'affaire a été fixée à l'audience du 23 avril 2026 et les parties ont été informées que l'affaire serait traitée par une chambre composée d'un membre.

M^me^ Laure Demez, conseillère d'État, présidente f.f., a exposé son rapport.

M^e^ Nathalie Van Damme, avocat, comparaissant pour la partie requérante, M^e^ Bénédicte Hendrickx, *loco* M^e^ Xavier Drion, avocat, comparaissant pour la partie adverse, et M^e^ Sophie Ozcan, avocat, comparaissant pour la partie intervenante, ont été entendues en leurs observations.

M. Jean-Baptiste Levaux, premier auditeur, a été entendu en son avis conforme.

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

III. Faits utiles à l'examen de la cause

1. Le 11 septembre 2023, la SRL Prologe Marche introduit auprès de la ville d'Arlon une demande de permis d'urbanisme ayant pour objet la construction d'un immeuble mixte comportant 31 appartements, deux surfaces commerciales en relation avec l'espace public et une surface de bureaux à l'arrière, ainsi qu'un parking

couvert de 34 emplacements et deux emplacements extérieurs, sur un terrain sis place des Fusillés à Arlon et cadastré 1ère division, section A, n° 1685P.

Le bien est situé en zone d'habitat au plan de secteur du Sud-Luxembourg et en « zone d'habitat-quartiers urbains-polarité de niveau 1 » au schéma de développement communal (SDC) adopté par le conseil communal d'Arlon le 29 juin 2023.

Antérieurement, ce bien a fait l'objet de plusieurs projets, qui ont donné lieux aux décisions administratives suivantes du collège communal de la ville d'Arlon :

- un refus de permis d'urbanisme le 10 août 2018 pour la construction d'un immeuble de 33 appartements ;
- l'octroi d'un certificat d'urbanisme n° 2 le 30 septembre 2019 pour la construction d'un immeuble de 33 appartements et surfaces commerciales ;
- un refus de permis d'urbanisme le 24 octobre 2022 pour la construction d'un immeuble mixte de 33 appartements, deux surfaces commerciales et une surface de bureau, avec un parking couvert de 39 emplacements et deux emplacements extérieurs ;
- un refus de permis d'urbanisme le 26 juin 2023 pour la construction d'un immeuble mixte de 31 appartements, une surface de commerces/bureaux modulable et une surface de bureaux, avec un parking couvert de 34 emplacements et deux emplacements extérieurs ;

3. Le 26 septembre 2023, le dossier de demande est déclaré complet.

4. Du 11 au 25 octobre 2023, une annonce de projet est organisée. Elle donne lieu à une réclamation.

5. Les avis de divers instances et services sont sollicités et émis.

6. Le 22 décembre 2023, le collège communal remet un avis défavorable.

7. Le 15 janvier 2024, il proroge de 30 jours le délai d'instruction de la demande.

8. Le 8 février 2024, la demanderesse de permis sollicite l'autorisation de déposer des plans modificatifs, ce qui lui est accordé par le collège communal le 12 février 2024.

9. Le 15 février 2024, elle dépose ces plans modificatifs, un corollaire à la notice d'évaluation des incidences sur l'environnement et une fiche technique des racks à vélos. Le 19 février 2024, il en est accusé réception et la demande est déclarée complète.

10. Le 18 mars 2024, le collège communal d'Arlon refuse d'octroyer le permis d'urbanisme sollicité.

11. Le 12 avril 2024, la demanderesse de permis introduit un recours administratif contre ce refus auprès du Gouvernement wallon.

12. Le 26 avril 2024, la direction juridique, des recours et du contentieux (DJRC) notifie sa première analyse du recours.

13. Le 24 mai 2024, les parties sont auditionnées par la commission d'avis sur les recours (CAR) et celle-ci émet un avis favorable.

14. Le 24 juin 2024, la DJRC envoie au ministre de l'Aménagement du territoire son avis favorable et sa proposition de décision d'octroi de permis.

15. Le 10 juillet 2024, le ministre octroie, sous conditions, le permis d'urbanisme.

Il s'agit de l'acte attaqué.

IV. Intervention

La requête en intervention introduite par la SRL Prologe Marche, bénéficiaire de l'acte attaqué, est accueillie.

V. Moyen unique

V.1. Thèse de la partie requérante

A. La requête en annulation

Le premier moyen est pris de la violation de l'article D.II.24 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 et de l'article D.75 du livre I^{er} du Code de l'environnement.

La partie requérante expose que le point d'achoppement du projet réside dans le nombre d'emplacements de stationnement projetés au regard du nombre de logements et de la mixité de fonctions proposée compte tenu des caractéristiques de l'environnement du projet, lequel présente très peu d'emplacements de stationnement sur le domaine public à proximité immédiate, alors que le projet doit pouvoir répondre suffisamment aux besoins en stationnement qu'il génère même en tenant compte de la proximité de la gare et des transports en commun qui peut justifier un nombre plus limité d'emplacements de stationnement.

À son estime, alors que la question du stationnement a fait l'objet d'une attention particulière de sa part au fil des versions successives du projet et de celle du réclamant, la partie adverse la passe presqu'entièrement sous silence. Elle constate qu'un extrait de l'avis de la CAR mentionne cette question – qu'elle reproduit – mais relève qu'il ne ressort pas des motifs de l'acte attaqué que son auteur s'est rallié à cet avis et soutient que la motivation de celui-ci est manifestement insuffisante.

Elle en infère une violation de l'article D.II.24 du CoDT, la partie adverse ne motivant pas en quoi les activités non résidentielles du projet (commerces et bureaux) peuvent être autorisées en zone d'habitat, notamment au regard de l'absence de mise en péril de la zone et de compatibilité avec le voisinage et spécialement eu égard aux besoins en stationnement spécifiques qu'elles génèrent. Elle en déduit également une violation des exigences légales de motivation formelle des actes administratifs, la motivation de l'acte attaqué ne répondant pas adéquatement à la réclamation ni aux motifs de refus de permis qu'elle a soulevés dans ses précédentes décisions. Elle reproche enfin à la partie adverse d'avoir insuffisamment examiné et motivé les incidences du projet sur l'environnement, en termes du stationnement, en violation de l'article D.75 du livre I^{er} du Code de l'environnement.

B. Le mémoire en réplique

Elle réplique que les parties adverse et intervenante ne répondent pas aux critiques du moyen quant à l'absence de motivation de l'acte attaqué sur la compatibilité des activités de services et de distribution projetées avec le voisinage, et à l'absence d'examen et de motivation des incidences du projet sur l'environnement.

Elle confirme que sa critique porte sur la légalité de l'acte attaqué et ne consiste pas en une critique d'opportunité.

En ce qui concerne la reproduction d'extraits de l'avis de la CAR et du recours administratif dans l'acte attaqué, elle fait valoir qu'une simple reproduction d'extraits de décisions et avis antérieurs, auxquels la partie adverse n'indique

d'ailleurs pas se rallier, ne peut être considérée comme une motivation adéquate et suffisante. Elle rappelle que la localisation du projet à proximité d'une gare et des transports en commun est une donnée déjà intégrée dans sa décision de première instance qui lui a permis d'admettre un nombre d'emplacements réduit pour les logements.

Enfin, elle fait valoir que la motivation de l'acte attaqué mentionne explicitement que le bien « présente des liaisons facilitées en termes de mobilité au vu de sa proximité des réseaux routiers N4 et E411 » et, partant, que l'accessibilité du projet via ces réseaux routiers sera clairement mise en avant, ce qui nécessite d'autant plus, selon elle, que l'admissibilité du nombre d'emplacements de stationnement prévus soit adéquatement et suffisamment motivée.

C. Le dernier mémoire

Elle ajoute que la seule référence à la situation du projet et aux plans ne permet pas de répondre à ses critiques ni à celles du réclamant portant, d'une part, sur la surcharge, en situation existante, de la demande de stationnement en voirie et l'empiètement sur le domaine public de deux des cinq emplacements extérieurs, et, d'autre part, sur l'insuffisance des emplacements vélos puisque seuls 26 des 32 emplacements pourront, dans les faits, être entreposés dans le local vélos au vu de ses dimensions et de sa configuration.

V.2. Examen

1. L'article D.II.24 du CoDT dispose comme suit :

« La zone d'habitat est principalement destinée à la résidence.

Les activités d'artisanat, de service, de distribution, de recherche ou de petite industrie, les établissements socioculturels, les constructions et aménagements de services publics et d'équipements communautaires, les exploitations agricoles et les équipements touristiques ou récréatifs peuvent également y être autorisés pour autant qu'ils ne mettent pas en péril la destination principale de la zone et qu'ils soient compatibles avec le voisinage.

Cette zone doit aussi accueillir des espaces verts publics ».

Il ressort des termes de cette disposition que certaines activités non résidentielles peuvent être autorisées en zone d'habitat, qui est une zone multifonctionnelle, pour autant qu'elles ne mettent pas en péril la destination principale de la zone, à savoir la résidence, et qu'elles soient compatibles avec le voisinage. Il s'agit de deux conditions cumulatives distinctes. La première de ces conditions procède à la fois de l'affirmation *in abstracto* de la mixité de la zone et du

caractère prépondérant de la fonction résidentielle, étant entendu que le projet ne peut pas empêcher la zone d'habitat de remplir pleinement sa fonction principale qui est l'habitation. La seconde condition impose qu'il soit tenu compte *in concreto* de l'importance, de la nature et des caractéristiques des constructions et activités existantes du voisinage au vu, non pas de la construction projetée en tant que telle, mais bien de l'activité qu'abritera la construction. L'examen de ces deux conditions doit faire l'objet d'une motivation spéciale dans le permis attaqué.

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, le permis d'urbanisme comme tout acte administratif à portée individuelle au sens de l'article 1er de la loi, 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 être claire, pertinente et adéquate afin de 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. L'obligation de motivation formelle ne va pas jusqu'à exiger d'une autorité qu'elle donne les motifs de ses motifs.

L'autorité administrative ne doit pas, en règle, répondre explicitement à tous les avis ou objections formulés au cours de la procédure qui a conduit à l'élaboration d'un permis d'urbanisme ou au refus d'octroi d'un tel permis. Toutefois, si lors de l'instruction de la demande, des observations précises dont l'exactitude et la pertinence sont corroborées par le dossier ont été formulées, la décision prise ne peut être considérée comme adéquatement motivée si elle ne permet pas de comprendre les raisons pour lesquelles l'autorité passe outre, au moins partiellement, à ces observations. Cela étant, pour être adéquate, il faut mais il suffit que la décision indique clairement les motifs liés au bon aménagement des lieux qui la fondent et qui, fût-ce implicitement, permettent de comprendre pourquoi, dans l'exercice de son pouvoir d'appréciation discrétionnaire, l'autorité s'écarte, le cas échéant, d'avis ou de remarques antérieurement intervenus sur la demande.

L'article D.75, § 1er, alinéa 1er, du livre Ier du Code de l'environnement dispose comme suit :

« Le permis et le refus de permis sont motivés en regard notamment des incidences sur l'environnement et des objectifs de l'article D.50 ».

Il ressort de cette disposition que les décisions prononcées sur les demandes d'autorisation sont motivées au regard des incidences que le projet pourrait avoir sur l'environnement et des objectifs particuliers de l'évaluation. Il en résulte, notamment, que la décision statuant sur une demande de permis doit prendre en compte tous les impacts du projet en relation avec les objectifs de l'évaluation des

incidences sur l'environnement, y compris sur l'homme. La motivation imposée par cet article est distincte de celle qui doit porter sur la nécessité d'imposer ou non une étude d'incidences prévue en principe au début de la procédure. Cette motivation constitue une formalité substantielle. Elle doit être proportionnée à la nature du projet en question. Il faut notamment que la motivation de l'acte et les conditions qui l'assortissent permettent de s'assurer que l'autorité compétente a régulièrement vérifié que, compte tenu des aménagements prévus, les nuisances resteraient dans des limites acceptables pour le voisinage.

3. Enfin, il n'appartient pas au Conseil d'État d'intervenir comme arbitre des appréciations divergentes de l'administration et du requérant 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.

4. En l'espèce, la réclamation déposée dans le cadre de l'annonce de projet vise notamment la problématique du stationnement dans les termes suivants :

« - Parkings

En fonction des différentes demandes de permis successives et de la variation en termes de logements, surface(s) commerciale(s), la quantité de Parkings voitures reste inadaptée et insuffisante en regard de la clientèle potentielle et des visiteurs.

La dernière version du projet prévoit 36 emplacements (34 en sous-sol et 2 en extérieur), soit 1 P par logement et 1 P par 50 m² de commerces/bureaux, soit 5 P alors que la surface dédiée à ces derniers est de 357,70 m² et nécessite minimum 7 emplacements.

[…]

Il subsiste également un doute quant à l'occupation en alternance des parkings entre logements et surfaces commerciales d'autant que la surcharge en demande de stationnement en voirie est actuellement plus que réelle (voir photo en annexe).

Je note que le nombre d'emplacements de parking vélos est à la baisse : 32 prévus au lieu de 40 initialement (PB 22/214) alors que si la norme de 1 P par chambre était appliquée, le projet en nécessiterait 67… ??

Pourquoi 2 poids 2 mesures avec le projet voisin Cité administrative ??? ».

Les plans modificatifs déposés le 15 février 2024 figurent notamment 3 emplacements de stationnement extérieurs et des rangements à vélos supplémentaires.

La décision de refus du collège communal en première instance du 18 mars 2024 indique ce qui suit sur cette problématique du stationnement :

« STATIONNEMENT

Emplacements véhicules motorisés :

Considérant que le projet prévoit 34 emplacements intérieurs de stationnement et 2 emplacements extérieurs pour 31 logements, 2 surfaces de commerces à cloisonner (194,6 m²) et 1 surface de bureaux (163 m²) ;

Considérant qu'il y a lieu de prévoir un minimum 1 emplacement de stationnement par tranche de 50 m² […], que 7 emplacements minimum sont requis ;

Considérant que 34 places de stationnement prévus au sous-sol pour 31 logements; qu'un *ratio* de 1 par logement 1 chambre est acceptable, mais qu'il doit être majoré pour les logements 2 et 3 chambres ;

[…]

Considérant que les emplacements extérieurs sont au nombre de 2 dont 1 PMR ;

Considérant que le projet ne propose au final qu'un seul emplacement "actif" pour les visiteurs des logements et des surfaces commerciales/bureaux ;

Considérant que divers problèmes de stationnement sont identifiés dans la ville d'Arlon du fait de l'effet cumulatif de projets ne prenant pas en compte de façon suffisante les besoins en stationnement "visiteurs" et ce pour toutes les fonctions urbaines (logements, bureaux, services, commerces) ;

Considérant que les 2 emplacements extérieurs sont insuffisants pour garantir la pérennité d'une activité attractive au rez-de-chaussée et donc une réelle mixité des fonctions sur le site ;

Considérant que le site est totalement construit et ne permet pas de créer d'autres emplacements extérieurs pour les visiteurs ;

Considérant que le projet doit proposer une capacité de stationnement en adéquation avec le nombre de logements et de surfaces de bureaux ;

[…]

Emplacements vélos :

Considérant qu'un local pouvant accueillir 32 vélos est aménagé au niveau du rez-de-chaussée ;

Considérant qu'il a une largeur de 4,80 m sur une profondeur de 6,00 m, que sur base de ces dimensions, le nombre réel de vélos pouvant être parqués à cet endroit semble limité à 20 vélos ;

Considérant qu'au vu de la situation à proximité de la gare et du nombre limité de places de stationnement pour véhicules motorisés, il y a lieu de maintenir une place de stationnement vélo par logement, soit 31, que 11 emplacements de vélo sont manquants ;

Considérant que le local vélo n'étant pas directement accessible de l'extérieur, divers obstacles ne rendent pas facile l'usage du vélo, que la porte d'accès au local vélo sera élargie, munie d'un système de porte coulissante avec accès par badge ;

[…]

Annonce de projet

[…]

Considérant le manque de places dédiées à la clientèle des bureaux/commerces ainsi que les emplacements vélos jugés insuffisants ».

Cette délibération conclut comme suit :

« Outre les diverses remarques et conditions émises sur le programme, le nombre d'emplacements de stationnement prévus pour les visiteurs des logements et l'accueil des visiteurs des surfaces commerciales/bureaux reste insuffisant pour garantir la pérennité d'une activité attractive au rez-de-chaussée et donc une réelle mixité des fonctions sur le site. Le dispositif de charges d'urbanisme envisagé pour compenser l'impact du projet n'est plus envisagé comme une solution de compensation possible. Un éventuel projet remanié devra donc proposer une capacité de stationnement en adéquation avec le nombre de logements.

Considérant que, sur base de ce qui précède, le Collège communal a émis un avis défavorable en ce qui concerne ce projet en sa séance du 22/12/2023 ;

[…]

Considérant que le demandeur a produit des plans modificatifs et un corollaire de la notice d'évaluation préalable des incidences sur l'environnement, ayant fait l'objet, en application de l'article D.IV.43 du Code, d'un accusé de réception daté du 19/02/2024 et transmis le 20/02/2024 ;

Considérant le courrier de l'architecte daté du 08/02/2023 (ANNEXE 7) ;

Considérant que 3 emplacements de stationnements extérieurs supplémentaires sont prévus à gauche de l'accès au parking souterrain ; que leur accessibilité est limitée compte tenu de la présence de l'ilot directionnel ; que deux empiètent sur le domaine public et ne sont, par conséquent, pas comptabilisés sur le domaine privé ;

[…]

Considérant que des rangements à vélos type "*Cikylift*" sont prévus afin d'augmenter la capacité de stockage du local vélo à 32 emplacements ;

Considérant qu'après vérification et compte tenu des dimensions du local, il ne semble pas possible d'entreposer plus de 26 vélos ; qu'en outre, en raison de l'ouverture de la porte, les racks supérieurs sur 2 emplacements ne pourront être utilisés ; que la largeur d'ouverture de la porte d'accès au local doit être élargie et munie d'un système coulissant avec accès par badge ;

Considérant qu'il manque par conséquent 6 emplacement vélos ;

Considérant que le Collège estime *in fine* que le nombre d'emplacements de stationnement pour les véhicules et les vélos reste toujours insuffisant pour garantir la pérennité du projet et ne pas aggraver les problèmes de mobilité déjà présents dans le quartier ».

Dans son recours administratif, la demanderesse de permis conteste ce refus notamment de la manière suivante :

« 34. Le nombre d'emplacement est suffisant au regard de la proximité des autres modes de transport et, notamment, la gare des bus et la gare ferroviaire de la Ville d'Arlon qui se trouvent à 200 mètres du projet.

Il est intéressant de noter que le projet est situé en plein cœur d'une centralité et que le projet de schéma de développement du territoire prévoit notamment un objectif de développement des modes alternatifs de déplacement en limitant l'usage de la voirie en centralité.

Le schéma de développement du territoire dispose ainsi que : "Le développement de logements, d'activités économiques et de services doit être soutenu dans les centralités pour réduire la demande de mobilité et permettre les déplacements alternatifs à la voiture individuelle et au camion. Les infrastructures doivent être aménagées pour permettre le déploiement de ces modes alternatifs dans et vers les centralités".

En l'espèce, le projet prévoit :
- 1 emplacements de parking par appartements ;
- 8 emplacements de parking pour les commerces ;
- 32 emplacements pour vélos ;

Il dispose d'un accès piéton jusqu'à la gare située à 200 mètres. Il serait contraire aux objectifs d'aménagement du territoire d'exiger un *ratio* de 2 emplacements de parking par logement alors que l'on tente actuellement de limiter l'usage de la voiture au sein des centralités urbaines.

35. Contrairement à ce que soutient le collège communal, le projet prévoit bien 32 emplacements pour vélos et la faisabilité du système de rangement est attesté par les documents *Cykilift* qui ont été déposés avec les plans modificatifs.

Le SRL Prologe Marche a effectivement déposé un plan représentant l'aménagement proposé et la fiche technique relative à cet aménagement.

Sans s'en expliquer autrement, le collège communal considère qu'"il ne semble pas possible d'entreposer plus de 26 vélos".

Cette affirmation ne repose sur aucun élément concret et est contestée par la SRL Prologe Marche qui confirme que le système proposé permettra d'accueillir 32 emplacements pour vélos.

36. Outre ce qui a déjà été exposé, il convient également de rappeler que le projet propose une place de parking par appartement depuis les premières discussions avec la ville d'Arlon, et ce conformément au règlement communal de la taxe sur l'absence d'emplacement de parcage entré en vigueur le 01 janvier 2019 sur l'ensemble du territoire communal. (Article 4 : un emplacement de parcage par logement < 150 m^2).

A cet égard, la décision d'octroi du certificat d'urbanisme n° 2 obtenu le 30 septembre 2019 (réf. CU2 19/007) impose à titre de condition de "respecter le règlement communal de la taxe sur l'absence d'emplacement de parcage".

Ce règlement prévoit ce qui suit en son article 4 :

- Pour un logement de moins de 150 m² de surface au sol : un emplacement de parcage par logement; pour les logements de 150 m² ou plus de surface au sol : un emplacement de parcage par 150 m² ou fraction de 150 m². La surface au sol est mesurée par plan, y compris les murs extérieurs, moins la surface des voies de communication verticales et de celles des caves, des greniers et des garages.

Fig. n°3 – Extrait du Règlement communal de la Ville d'Arlon

Alors que le CU2 impose de respecter ce règlement et donc de prévoir un emplacement par appartement, ce qui est le cas, le collège communal érige désormais ce point en motif de refus.

Ceci n'est manifestement pas conforme à la décision rendue par le collège communal sur le CU2.

Étant donné sa proximité avec la gare et le centre-ville, sa très grande accessibilité en transport en commun, son équipement cycliste, le projet propose une capacité en stationnement en adéquation avec le nombre de logements (1 place par appartement) et l'activité installée au rez-de-chaussée (8 places).

Ce motif de refus est donc à écarter ».

L'avis favorable de la CAR est notamment motivé comme suit :

« Par ailleurs, en ce qui concerne le nombre d'emplacements de parking, la Commission estime que celui-ci n'est pas problématique et est suffisant compte tenu de la situation du projet à proximité de la gare et des transports en commun ».

L'acte attaqué est, quant à lui, motivé comme suit :

« Considérant que, sur le plan urbanistique, la demande est conforme à la destination de la zone d'habitat telle que définie par l'article D.II.24 du Code qui dispose que : […]

[…]

Considérant que la décision dont recours est notamment motivée comme suit : […]

Considérant que la Commission d'avis a transmis, en date du 30/05/2024, un avis favorable ; qu'il est notamment motivé comme suit (voir annexe 1) :

"(…) La Commission regrette, tout d'abord, que le dossier ne comporte aucun élément permettant de comprendre l'intégration du projet au cadre bâti et que le projet ne semble pas avoir été réfléchi en tenant compte de sa situation à l'interface entre le chemin de fer et la ville.
La Commission considère, au regard de l'historique du dossier, de la validation par le Collège communal de la densité, de l'implantation et des gabarits, des documents contenus dans le dossier et des éléments mis en exergue lors de l'audition, que le projet est acceptable malgré le manque de qualité spatiale des logements et le manque de végétalisation du projet.
Par ailleurs, en ce qui concerne le nombre d'emplacements de parking, la Commission estime que celui-ci n'est pas problématique et est suffisant compte tenu de la situation du projet à proximité de la gare et des transports en commun (…)" ;

Considérant que dans son recours, le demandeur invoque les arguments suivants :
- L'annonce de projet n'a engendré qu'une seule réclamation ;

- Le projet prévoit 1 emplacement de parking par appartement et 8 emplacements pour les commerces, ce qui est suffisant au regard de la proximité des autres modes de transport et notamment de la gare des bus et de la gare ferroviaire ;
- Le projet est en plein cœur d'une centralité et le SDT prévoit un objectif de développement des modes alternatifs de déplacement en limitant l'usage de la voirie ;
- Le projet dispose d'un accès piéton jusqu'à la gare à 200 mètres ;
- Il serait contraire aux objectifs d'aménagement du territoire d'exiger 2 emplacements de parking par logement ;
- L'affirmation du Collège portant sur le système d'alternance des feux de signalisation pour régler l'accès au parking ne repose sur aucun élément concret ;
- Le Collège fait une interprétation erronée du SDT en ce qui concerne la densité du projet ;
- Le cumul avec d'autres projets et les nuisances liées aux chantiers ne peut justifier une décision de refus du permis ;
- En ce qui concerne les difficultés d'accessibilité à l'ilot directionnel, le Collège se prévaut d'une situation hypothétique pour refuser le permis ;
- Le projet prévoit des aménagements pour limiter son incidence sur la mobilité en prévoyant l'aménagement d'un feu à l'entrée et à la sortie ;
- En ce qui concerne la gestion des eaux, l'instance spécialisée a remis un avis favorable et le permis peut être assorti de conditions à ce sujet ;
- Le projet permettra d'accueillir 32 emplacements pour vélos ;
- Le Collège n'a pas respecté les principes de bonne administration et notamment le principe de légitime confiance ;

Considérant que le bien [est] repris en zone d'habitat le long et en relation avec la Place des Fusillés à Arlon ; que le bien se trouve près de la gare, des services et des commerces de proximités ; qu'il présente des liaisons facilitées en termes de mobilité au vu de sa proximité des réseaux routiers N4 et E411 ;

Considérant que le bien est implanté au sein d'un quartier qui présente une concentration importante en logements ; que, grâce à sa proximité avec une gare et des arrêts de bus, l'utilisation des transports en commun favorise une mobilité bas carbone et basse énergie, indispensable pour lutter contre le réchauffement climatique ;

Considérant que sur la base de ces constats, cette partie du territoire est une centralité qui mérite d'être densifiée en termes de logements, afin de freiner l'étalement urbain et réduire la consommation des terres non artificialisées, tout en tirant profit des infrastructures existantes ;

Considérant que le proche contexte bâti est composé d'immeubles mitoyens (dont plusieurs immeubles à logements multiples), implantés principalement en ordre fermé ou semi-ouvert sur l'alignement, principalement de gabarit R+2+T avec combles mansardés et aménagés/ou aménageables, pouvant atteindre R+3+T pour les volumes principaux; que le contexte est dès lors peu homogène en termes de typologie, d'architecture, de matériaux mis en œuvre et de tonalités (moellons de pierres, crépis ton blanc, orange pâle, gris moyen, etc.) ;

Considérant que la présente demande concerne une parcelle de 19,68 ares ; que la superficie urbanisable du bien est de 1968 m² ; que la densité résidentielle nette induite par l'objet de la demande sur le bien est de +/-157 logements /ha ; que celle-ci est acceptable vu la localisation du bien en centre-ville ; que l'écart au schéma de développement peut donc être toléré ;

Considérant que le projet vise la construction d'un immeuble à logements multiples mixte de 31 appartements, 2 surfaces commerciales et 1 surface de bureaux ; qu'en termes de logements, il sera prévu 6 logements 1 chambre, 15 logements 2 chambres, 9 logements 3 chambres et 1 logement 4 chambres ;

Considérant que le projet présente une certaine mixité des fonctions et une mixité dans les types de logements proposés ;

Considérant que les eaux pluviales et usées provenant du projet seront évacuées via l'égouttage public ;

Considérant que l'implantation d'un projet de logements à cet endroit est à encourager compte tenu du programme mixte logements et commerces, de sa situation proche de la gare d'Arlon et des services et commerces de proximités ;

Considérant que, pour ces mêmes motifs, la densité résidentielle projetée sur le bien est acceptable ;

Considérant la qualité architecturale du projet et sa gestion des volumes ; que les tonalités des matériaux sont en adéquation avec les parements, gabarits et volumes présents dans le proche contexte bâti ;

Considérant que le projet ne compromet les circonstances urbanistiques et architecturales locales ».

5. Sur le premier grief pris du défaut de motivation du respect des conditions de l'article D.II.24 du CoDT par les activités non résidentielles du projet, celui-ci comportant notamment « 2 surfaces commerciales en relation avec l'espace public et une surface de bureaux à l'arrière », ces affectations relèvent des fonctions secondaires de la zone d'habitat qui peuvent être autorisées pour autant qu'elles ne mettent pas en péril la destination principale de la zone, à savoir la résidence, et qu'elles soient compatibles avec le voisinage.

À cet égard, la motivation formelle de l'acte attaqué reproduite ci-dessus fait état du caractère mixte du projet, de son opportunité à cet endroit compte tenu de sa situation proche de la gare d'Arlon et des services et commerces de proximité. En outre, l'autorité délivrante fait siens les arguments développés par la demanderesse de permis dans son recours administratif et les considérations de l'avis de la CAR, qu'elle reproduit en substance dans l'acte attaqué et qui est annexé à celui-ci, de sorte que ces motifs font partie intégrante de la motivation de l'acte attaqué. Ces motifs permettent de comprendre les raisons pour lesquelles l'autorité délivrante estime, à rebours de la partie requérante, que le projet comprend suffisamment d'emplacements de parking, soit 1 par appartement, 8 pour les commerces et 32 pour les vélos. La lecture des plans permet de confirmer que le projet comporte 39 emplacements de parking, soit 34 en sous-sol et 5 à l'extérieur, ce qui correspond à 1 pour chacun des 31 appartements et 8 pour les bureaux et commerces. De même, les plans annoncent 32 emplacements pour vélo dans un local spécifique au rez-de-chaussée du bâtiment projeté.

A défaut pour la partie requérante de pointer d'autres aspects spécifiques de la compatibilité avec le voisinage qui n'auraient pas été pris en compte, il y a lieu de considérer que l'acte attaqué est suffisamment motivé sur ce point.

Le grief n'est pas fondé.

6. Sur les deuxième et troisième griefs, les éléments contenus dans la motivation formelle de l'acte attaqué, combinés à la lecture des plans, permettent de comprendre les raisons pour lesquelles son auteur ne partage pas l'appréciation de la partie requérante formalisée dans sa décision de première instance ou encore celle émise dans la réclamation. Cette motivation formelle est suffisante et adéquate.

Les griefs ne sont pas fondés.

Le moyen unique n'est fondé en aucun de ses griefs.

VI. Indemnité de procédure

La partie adverse sollicite une indemnité de procédure de 770 euros. Il y a lieu de faire droit à sa demande.

PAR CES MOTIFS,
LE CONSEIL D'ÉTAT DÉCIDE :

Article 1er.

La requête en intervention introduite par la SRL Prologe Marche est accueillie.

Article 2.

La requête est rejetée.

Article 3.

Une indemnité de procédure de 770 euros est accordée à la partie adverse, à la charge de la partie requérante.

La contribution prévue à l'article 66, 6°, du règlement général de procédure, liquidée à la somme de 24 euros, est mise à la charge de la partie requérante.

Les autres dépens, liquidés à la somme de 350 euros, sont mis à la charge de la partie requérante, à concurrence de 200 euros, et à la charge de la partie intervenante, à concurrence de 150 euros.

Ainsi prononcé à Bruxelles le 7 mai 2026, par la XIII^{e} chambre du Conseil d'État, composée de :

Laure Demez,	conseillère d'État,
Céline Morel,	greffier.

Le Greffier,	La Présidente f.f.,
Céline Morel	Laure Demez