CONSEIL D'ETAT, SECTION DU CONTENTIEUX ADMINISTRATIF.

A R R E T

n° 228.757 du 14 octobre 2014

A. 199.673/XIII-5845

En cause : 1. **FELLAHI** Abdelkader,

2. **O'KELLY** Eimear,

ayant tous deux élu domicile chez
Me Renaud PIRON, avocat,
avenue Albert Ier 294
1332 Genval,

contre :

1. **la Commune de la Hulpe,**
   ayant élu domicile chez
   Me Frédéric VAN DEN BOSCH, avocat,
   rue de la Procession 25
   1400 Nivelles,
2. **la Région wallonne,**
   représentée par son Gouvernement,
   ayant élu domicile chez
   Mes Pierre LAMBERT et
   Bénédicte HENDRICKX, avocats,
   rue de Nieuwenhove 14 A
   1180 Bruxelles.

Partie intervenante :

LINOTTE Christian,
ayant élu domicile chez
Me Benjamin REULIAUX, avocat,
chaussée de Louvain 431 F
1380 Lasne.

LE CONSEIL D'ETAT, XIIIe CHAMBRE,

Vu la requête unique introduite le 30 mars 2011 par Abdelkader FELLAHI et Eimear O'KELLY, en ce qu'ils demandent l'annulation du permis d'urbanisme délivré par le collège communal de La Hulpe le 20 janvier 2011 à M. et Mme Linotte, pour la construction d'un car port, sur un bien sis avenue Bruyère du Loup, n° 1, cadastré K, section C, n° 190t;

Vu l'arrêt n° 214.343 du 30 juin 2011, accueillant la requête en intervention introduite par Christian LINOTTE, rejetant la demande de suspension de l'exécution de l'acte attaqué et réservant les dépens;

Vu la notification de l'arrêt aux parties;

Vu la demande de poursuite de la procédure introduite le 26 juillet 2011 par les parties requérantes;

Vu l'ordonnance du 10 août 2011 accueillant la requête en intervention introduite par Christian LINOTTE dans la procédure au fond;

Vu les mémoires en réponse et en réplique régulièrement échangés;

Vu le mémoire en intervention;

Vu le rapport de M^me^ MICHIELS, auditeur au Conseil d'Etat, établi sur la base de l'article 12 du règlement général de procédure;

Vu la notification du rapport aux parties et le dernier mémoire des parties requérantes;

Vu l'ordonnance du 5 août 2014, notifiée aux parties, fixant l'affaire à l'audience du 2 octobre 2014 à 10 heures;

Entendu, en son rapport, M^me^ GUFFENS, conseiller d'Etat;

Entendu, en leurs observations, Me R. PIRON, avocat, comparaissant pour les parties requérantes, Me L. CECI, loco Me F. VAN DEN BOSCH, avocat, comparaissant pour la première partie adverse, Me C. HECQ, loco Mes P. LAMBERT et B. HENDRICKX, avocat, comparaissant pour la seconde partie adverse, et Me P. ETIENNE, loco Me B. REULIAUX, avocat, comparaissant pour la partie intervenante;

Entendu, en son avis conforme, M^me^ MICHIELS, auditeur;

Vu le titre VI, chapitre II, des lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973;

Considérant que les faits utiles à l'examen du recours ont été exposés dans l'arrêt n° 214.343 du 30 juin 2011;

Considérant, d'office, quant à la recevabilité, que, dans son rapport, l'auditeur conclut, à titre liminaire, que le car port litigieux ne nécessitait pas de permis d'urbanisme par application de l'article 262, 5°, f, du Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme, du patrimoine et de l'énergie (CWATUPE); qu'elle procède toutefois à l'examen du moyen en raison de la dérogation au plan particulier d'aménagement (P.P.A.) applicable au quartier dans lequel s'implante le car port litigieux, pour conclure au rejet du moyen;

Considérant que, dans leur dernier mémoire, aucune des parties pourtant averties par le rapport de l'auditeur n'a répondu à cette argumentation;

Considérant que l'article 262, 5°, f, entré en vigueur le 1er septembre 2009, dispose comme suit :

" Les actes et travaux suivants sont dispensés du permis d'urbanisme :

5° (...)

f) par propriété, la pose ou l'enlèvement d'un car port, pour autant :
- qu'il soit érigé en contiguïté avec un bâtiment existant et en relation directe avec la voirie;
- qu'il soit d'une superficie maximale de 30,00 m²;
- que le volume soit couvert d'une toiture posée sur des poteaux en bois ou des piliers constitués de matériaux similaires au parement du bâtiment existant;
- que la toiture soit à un versant, à deux versants de mêmes pente et longueur ou plate;
- s'il s'agit d'une toiture à versants, que la hauteur ne dépasse pas 2,50 m sous corniche et 3,50 m au faîte et que les matériaux de couverture de toiture soient similaires à ceux du bâtiment existant;
- s'il s'agit d'une toiture plate, que la hauteur ne dépasse pas 3,20 m à l'acrotère";

Considérant qu'en l'espèce, le car port en projet est composé d'une structure en bois qui présente les caractéristiques suivantes :

- 2,80 mètres x 7,50 mètres (20,76 m²);
- toiture à versant en légère pente (20°);
- couverture en tuiles "sneldeck" gris anthracite;
- hauteur sous corniche de 2 mètres;

qu'il est contigu à la maison d'habitation et en relation directe avec la voirie;

Considérant qu'il en résulte que le car port est en principe dispensé de permis d'urbanisme; que, toutefois, le projet déroge au P.P.A. 2ter dit "Champs des Mottes", en ce qu'un espace libre de 3 mètres minimum n'est pas réservé entre la façade et la limite latérale de la propriété (± 80 cm); que la question se pose dès lors

si, en raison de ce besoin de dérogation à une prescription réglementaire, un permis d'urbanisme est ou non requis;

Considérant qu'il y a lieu de constater qu'en l'absence de permis d'urbanisme autorisant le projet, la construction du car port constituerait une infraction urbanistique en application de l'article 154, alinéa 1er, 4o, qui vise ceux qui "enfreignent de quelque manière que ce soit les prescriptions des plans de secteur ou communaux d'aménagement, (...)"; que la situation de ces personnes serait moins favorable que celles pour lesquelles un permis d'urbanisme est requis si l'on s'en tient à l'interprétation littérale de l'article 262, 5o, puisqu'elles ne pourraient pas bénéficier d'une dérogation à un plan d'aménagement alors que les articles 113 et 114 du CWATUPE ouvrent cette possibilité dans les hypothèses où un permis d'urbanisme est requis; qu'il y a dès lors lieu de conclure que, dans les cas où les travaux dispensés de permis d'urbanisme dérogent à des prescriptions réglementaires telles que celles énumérées à l'article 113, précité, l'article 262 ne s'applique pas;

Considérant que les requérants prennent un moyen unique de la violation des articles 1er, 16, 49, 113 et 114 du CWATUPE, des prescriptions du schéma de structure et du règlement communal d'urbanisme de La Hulpe (R.C.U.), des prescriptions du P.P.A. "Champs des Mottes" et singulièrement celle qui impose de réserver comme zone non aedificandi une zone latérale de 3 mètres de largeur minimum, de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs, de l'erreur manifeste d'appréciation, de l'excès et du détournement de pouvoir; que le moyen est développé en six points :

1. le car port litigieux sera érigé dans une zone non aedificandi en vertu du P.P.A., de sorte que la demande de permis était irrecevable;

2. l'acte attaqué n'indique pas pour quels motifs son auteur estime que la dérogation au P.P.A. est "de faible importance", alors que la dérogation emporte la quasi-suppression de la zone non aedificandi de 3 mètres;

3. la condition qui assortit l'acte attaqué selon laquelle "le projet n'occasionne aucune nuisance sonore pour les propriétés voisines" révèle une contradiction dans la motivation de l'acte attaqué, dans la mesure où cette condition implique que la partie adverse admet que le projet est susceptible d'engendrer des nuisances sonores; par ailleurs, cette condition est "inexécutable et incontrôlable";

4. l'acte attaqué, en référence à la notice d'évaluation des incidences sur l'environnement, indique que le projet litigieux n'est pas susceptible d'avoir des

incidences sur l'environnement, alors que la condition du permis précitée démontre l'existence de nuisances sonores potentielles;

5. l'acte attaqué ne comporte aucune motivation adéquate quant à l'octroi de la dérogation à certaines prescriptions du P.P.A.; les requérants citent in extenso les articles 113 et 114 du CWATUPE; la zone de recul de 3 mètres est une caractéristique essentielle du lotissement anéantie par la dérogation accordée;

6. l'acte attaqué ne tient pas compte de l'avis de la commission communale consultative d'aménagement du territoire et de la mobilité (C.C.A.T.M.) ni des prescriptions du schéma de structure communal (S.C.C.);

Considérant qu'en réplique, les requérants font valoir les arguments suivants :

1. La décision attaquée va entraîner la disparition complète des zones de recul; la partie adverse ne respecte dès lors pas ses propres avis qui affirmaient que la zone de recul était une "caractéristique essentielle" du quartier;

2. La partie adverse ne justifie en rien en quoi la dérogation accordée est "de faible importance", de sorte que cette justification doit être considérée comme inexistante. Au contraire, la zone "de recul" est quasiment supprimée, de sorte que la partie adverse réduit à néant le règlement qu'elle doit pourtant faire respecter. Une "faible" dérogation aurait pu s'entendre d'une utilisation très limitée de cette zone et justifiée par un élément concret (une extension de l'immeuble existant de 4/5 cm sur la zone non aedificandi), sans occupation de toute cette zone par une construction, qui plus est en matériaux totalement différents de ceux utilisés sur le reste de la parcelle. A défaut de justifier le caractère exceptionnel de la dérogation, on ne peut en l'espèce se satisfaire d'une erreur manifeste d'appréciation de la partie adverse qui décide unilatéralement de qualifier la dérogation de "faible", sans y apporter des motifs précis;

3. Le fait de vouloir interdire des nuisances sonores emporte qu'on ne peut bâtir un car port à ras de la propriété voisine. Il est fondamentalement différent d'entendre des passages d'automobiles le long de la voirie où les immeubles sont bâtis en retrait, par rapport à la situation d'avoir le bruit de l'automobile juste en dessous de sa chambre à coucher. De plus, cette motivation est postérieure à la délibération attaquée. Cette appréciation ignore la différence fondamentale qui existe entre la parcelle de jardin, aire de repos entourant l'habitation sise en retrait de la voirie et la zone de parcage à front de voirie. La volonté de l'aménageur du territoire fût de destiner la zone en cause à un bâti aéré, permettant notamment de

prévoir des plantations, faisant de ce quartier une zone "verdurisée" et caractéristique;

4. On ne peut à la fois considérer qu'il n'y a pas de nuisance, et d'autre part relever qu'une nuisance sonore à ce point importante peut arriver qu'elle justifie un permis conditionné. La décision contestée repose sur des affirmations non étayées qui ne comportent que l'expression d'une vision unilatérale qui ne correspond pas au règlement communal. Ce qui fait la caractéristique essentielle du quartier, ce n'est pas la haie, mais la zone non bâtissable. Or, les demandeurs du permis ont remplacé l'espace vert de pelouse par un revêtement du sol en klinkers, ce qui ne figure même pas dans la demande de permis. Ceci démontre une volonté d'occuper la zone non aedificandi, par un bâti en contradiction totale avec le prescrit réglementaire que la commune n'a jamais cherché à modifier; au contraire puisqu'elle affirme dans sa motivation que la zone de recul est une caractéristique essentielle. La commune fait état d'une harmonie dans les matériaux utilisés; or, il n'y a aucune harmonie entre le bâti existant en briques peintes en blanc et un car port en bois brun foncé;

5. Si tous les habitants du quartier entendent construire dans la zone non aedificandi, non seulement le règlement sera foulé au pied, mais en outre la caractéristique essentielle voulue et reconnue par la commune pour ce quartier, va disparaître. La partie intervenante fait justement remarquer à la partie adverse que l'autorité administrative doit exposer les raisons exceptionnelles de recourir au mécanisme de dérogation; or, la partie adverse n'apporte aucune réponse circonstanciée. C'est à tort que la partie intervenante considère que l'existence d'une haie excluant toute vue directe, est de nature à rencontrer l'objectif repris dans le P.P.A. "Champs des Mottes" alors que l'objectif d'aménagement du territoire n'a pas pris en compte le critère d'exclusion de vue directe;

6. Si tant les prescriptions du schéma de structure que l'avis de la C.C.A.T.M. n'ont pas valeur réglementaire, ils servent légalement à aider et à évaluer les actes à poser en matière d'aménagement du territoire. Le fait de ne pas retenir ces avis et prescriptions va à l'encontre du prescrit du CWATUPE;

Considérant que, dans leur dernier mémoire, les requérants reproduisent leur mémoire en réplique et ajoutent que, si le P.P.A. admet des saillies de loggias, auvents, bow-windows ou balcons dans la zone de recul, autre chose est de permettre un car port de 30 m²;

Considérant, sur le moyen unique, quant aux prescriptions du P.P.A. 2ter dit "Champs des Mottes et Nevelaines", applicables en l'espèce, que ce P.P.A. contient tout d'abord des "généralités" et renseigne que la superficie du territoire comprise dans les limites du plan contient 28 ha, dont 15 ha 33 a sont réservés à la zone résidentielle en ordre ouvert imposé, dans laquelle se trouve, sur 6 ares, la parcelle litigieuse; que les prescriptions dudit P.P.A. sont exprimées ensuite en 8 articles, détaillant les prescriptions relatives aux différentes zones (6 zones en tout);

que l'article 1er est relatif à la zone résidentielle en ordre ouvert imposé; que l'article 1 b), relatif à l'implantation, indique qu'"un espace libre de 3 mètres minimum de largeur doit être réservé entre façades et limites latérales et arrière des propriétés";

que l'article 4 est relatif à la zone de recul sur l'alignement; que l'article 4, a), relatif aux constructions, indique que "dans cette zone sont seuls autorisés les avant-corps prévus à l'article 2";

que l'article 2 c), auquel l'article 4 renvoie, précise ce qui suit :

" Dans les zones de recul, les saillies des loggias, auvents, bow-window, balcons, bretèches, sont admises; elles ne dépassent pas 0,6 m sur le front de bâtisse; elles sont limitées latéralement par deux plans verticaux établis à 45° sur l'alignement et à 0,2 m de distance minimum de la ligne séparative d'avec les propriétés voisines";

que l'article 7 est relatif à la zone de cours et jardins et se limite à indiquer que "les clôtures sont prévues en haies vives ou en fils de fer avec piquets de fer ou de béton";

Considérant, quant au premier grief alléguant l'irrecevabilité de la demande, qu'il n'y avait pas lieu de la déclarer irrecevable au seul motif que l'objet de la demande ne respectait pas l'article 1 b) du P.P.A. relatif à l'implantation dans la zone résidentielle en ordre ouvert imposé; qu'en effet, la demande de permis litigieuse a été introduite sous le bénéfice d'une demande de dérogation à cette disposition, en application des articles 113 et 114 du CWATUPE;

Considérant, quant aux deuxième et cinquième griefs relatifs à la justification de la dérogation, que, dans l'acte attaqué, la première partie adverse justifie celle-ci au regard des articles 113 et 114 en ces termes :

" [...]

Considérant que le car port s'implante en retrait par rapport au volume principal; qu'il sera peu visible depuis l'espace public;

Considérant que le projet est construit dans les mêmes matériaux que le bâti existant; qu'il s'intégrera de façon harmonieuse au caractère architectural de l'habitation existante, ainsi qu'à son environnement bâti et non bâti;

Considérant que l'impact du projet est limité; que la hiérarchie des volumes est respectée;

Considérant que la présence de zone latérale de recul est une des caractéristiques essentielles de ce quartier; que le projet conserve une zone de recul et permet le maintien d'une haie; qu'il ne remet dès lors pas en cause le caractère aéré de cet habitat en ordre ouvert;

Considérant que le projet ne densifie pas exagérément cette parcelle;

Vu le permis d'urbanisme (dossier 2000-037) délivré le 03/04/2000 pour construire un car port avenue Belle Etoile n° 1;

[...]

Considérant que le projet correspond au bâti du quartier; que le bien conserve son affectation principale d'habitation unifamiliale;

Considérant que la dérogation se justifie par sa faible importance; qu'elle ne remet pas en cause l'option urbanistique que la règle entendait protéger [...]";

Considérant qu'au regard des articles 113 et 114 du CWATUPE, la faculté de s'écarter d'un plan particulier d'aménagement n'est pas discrétionnaire; qu'en effet, l'autorité administrative doit faire de la dérogation un usage modéré et montrer que celle-ci n'est pas accordée par facilité; qu'elle doit d'abord examiner la possibilité d'appliquer la règle qui demeure le principe de l'action, en rendre compte, et donner ensuite les motifs de bon aménagement du territoire qui la convainquent de ne pas respecter la prescription du plan particulier d'aménagement dans un cas particulier où la dérogation est permise; qu'il faut, en outre, que la dérogation accordée ne conduise pas à la dénaturation du plan particulier d'aménagement, c'est-à-dire qu'il conserve, après la dérogation, une portée significative dans le reste de son champ d'application; qu'il ne suffit pas de justifier la dérogation par le fait que le projet respecte, structure ou recompose les lignes de force du paysage; qu'enfin, le caractère exceptionnel de la dérogation s'entend de la nécessité de l'accorder pour la réalisation optimale d'un projet bien spécifique en un lieu bien précis;

Considérant, en ce qui concerne la violation alléguée de l'article 113 du CWATUPE, qu'en l'espèce, la première partie adverse identifie tout d'abord la destination générale de la zone considérée et ses options urbanistique ou architecturale, admettant que dans la zone résidentielle en ordre ouvert litigieuse, l'une des caractéristiques essentielles est le caractère aéré de l'habitat et le maintien des zones latérales non aedificandi; qu'ensuite, elle expose les raisons pour lesquelles elle estime que la dérogation accordée l'est dans une mesure compatible

avec cette option urbanistique; qu'elle expose en effet que le caractère aéré de la zone que la règle entendait protéger n'est pas remis en cause, en raison notamment du fait que le projet est construit dans les mêmes matériaux que le bâti existant, que l'impact du projet est limité, que le projet conserve une zone "de recul" et permet le maintien d'une haie et, enfin, que la dérogation se justifie par sa faible importance;

Considérant, par ailleurs, que la construction d'un car port de ce type étant réversible et considérée de droit par le CWATUPE comme un acte de minime importance ne requérant en principe pas de permis d'urbanisme, il y a lieu d'admettre que la partie adverse a pu estimer que la dérogation est "de faible importance" dans le sens où elle ne vide pas de sa substance le P.P.A. applicable en l'espèce;

Considérant qu'ainsi, contrairement à ce que soutiennent les requérants, la partie adverse motive suffisamment en quoi elle estime que le P.P.A. n'est pas dénaturé en l'espèce, en ce que la règle d'implantation non aedificandi imposée par le P.P.A. n'est pas fondamentalement remise en cause en raison de la nature même de la construction et du maintien d'une zone latérale de 80 cm, notamment pour l'entretien de la haie mitoyenne;

Considérant, par conséquent, qu'il ne peut être reproché à la première partie adverse d'avoir commis une erreur manifeste d'appréciation, la seule que pourrait sanctionner le Conseil d'Etat, en indiquant que la dérogation était accordée dans une mesure compatible avec l'option urbanistique de cette zone;

Considérant, dès lors, que les requérants ne démontrent pas que la dérogation accordée est à ce point fondamentale qu'elle anéantit totalement le caractère aéré du quartier et de la zone considérée (la zone compte 15 ha et la superficie du car port est de moins de 30 m²) et qu'elle aurait dû dès lors conduire à l'abrogation ou la modification de l'article 1 b) du P.P.A. litigieux en lieu et place du permis dérogatoire attaqué; que l'affirmation selon laquelle le permis octroyé va entraîner la disparition complète des zones latérales non aedificandi de la zone résidentielle en ordre ouvert n'est pas établie;

Considérant que, s'agissant plus particulièrement de la contradiction relevée par les requérants dans la motivation de l'acte attaqué relative aux matériaux utilisés qui, selon eux, ne seraient pas les mêmes que ceux du bâti existant comme l'affirme l'acte attaqué, il s'agit d'un argument nouveau qui aurait pu être soulevé dès l'introduction de la requête et est par conséquent tardif; que, quoi qu'il en soit, il y a lieu de constater que la couleur des tuiles du toit du car port projeté sera du même gris anthracite que celle du toit du bâtiment principal auquel il sera "adossé", de sorte que le matériau en bois brun foncé des poteaux de support n'est pas de nature à

rendre la motivation contradictoire ou irrégulière; qu'il ne s'agit en tout cas pas de "matériaux totalement différents de ceux utilisés sur la parcelle" comme prétendu par les requérants en termes de requête;

Considérant, quant à la justification du caractère exceptionnel exigé par l'article 114 du CWATUPE, que le moyen tel qu'il est libellé dans la requête ni d'ailleurs dans le mémoire en réplique, ne reproche pas l'absence ou l'insuffisance de motivation quant à la nécessité de déroger au plan d'aménagement pour la réalisation optimale du projet à un endroit précis; que les requérants se sont bornés à dénoncer la dénaturation du P.P.A. et non la nécessité de déroger en l'espèce;

Considérant, quant aux troisièmes et quatrième griefs, relatifs aux nuisances sonores, que la "condition" imposée par la partie adverse quant à l'absence de nuisance sonore pour les propriétés voisines doit s'analyser comme une simple forme de rappel des règles de bon voisinage formulée par le collège communal à l'attention de ses concitoyens; qu'il n'y a aucune contradiction dans la motivation à cet égard quand celle-ci affirme que le car port n'occasionne aucune nuisance sonore pour les propriétés voisines;

Considérant que la motivation formelle de l'acte attaqué n'est pas davantage contradictoire en ce qu'elle estime, d'une part, en s'appuyant sur la notice d'évaluation des incidences, que le projet n'implique aucune incidence notable sur l'environnement, tout en rappelant d'autre part que le projet ne pourra pas occasionner de nuisance sonore pour les propriétés voisines; qu'au reste, les requérants ne sont pas les voisins du car port litigieux et n'ont dès lors pas d'intérêt à dénoncer les nuisances sonores dont pourraient souffrir les résidents de la maison voisine qui ne sont pas intervenus à la procédure;

Considérant, quant au sixième grief dénonçant l'absence de prise en compte de l'avis de la C.C.AT.M. et du S.S.C., que les requérants n'établissent pas en quoi l'acte attaqué ne respecterait pas les prescriptions du schéma de structure communal; que, s'agissant de l'avis défavorable de la C.C.A.T.M., visé dans l'acte attaqué, ce dernier fait apparaître dans la motivation les raisons pour lesquelles l'autorité décide de s'en écarter, de sorte que le grief formulé par les requérants à cet égard n'est pas fondé;

Considérant que le moyen unique n'est pas fondé,

D E C I D E :

Article 1er.

La requête en annulation est rejetée.

Article 2.

Les dépens, liquidés à la somme de 825 euros, sont mis à la charge des requérants, à concurrence de 412,50 euros chacun.

Ainsi prononcé à Bruxelles, en audience publique de la XIIIe chambre, le quatorze octobre deux mille quatorze par :

Mme	GUFFENS,	conseiller d'Etat, président f.f.,
M.	PAQUES,	conseiller d'Etat,
Mme	BOLLY,	conseiller d'Etat,
Mme	MOREL,	greffier.

Le Greffier, Le Président f.f.,

C. MOREL. S. GUFFENS.