

CONSEIL D'ÉTAT, SECTION DU CONTENTIEUX ADMINISTRATIF

A R R Ê T

n° 214.934 du 6 septembre 2011

A. 185.630/XV-1490

En cause : **1. COSSE** Didier,
2. PRADANOS-GONZALES Marta,
ayant élu domicile chez
Me V. LETELLIER, avocat,
avenue Emile Verhaeren 15
1030 Bruxelles,

contre :

1. la commune d'Ixelles,
2. la Région de Bruxelles-Capitale,
ayant élu domicile chez
Mes M. KESTEMONT et
Fr. DE MUYNCK, avocats,
rue de Loxum 25
1000 Bruxelles.

Partie intervenante:

la s.a. SOLVAY,
ayant élu domicile chez
Me Ch. BOSSAERT, avocat,
chaussée de La Hulpe 150
1170 Bruxelles.

LE CONSEIL D'ÉTAT, XV^e CHAMBRE,

Vu la requête introduite le 26 octobre 2007 par Didier COSSE et Marta PRADANOS-GONZALES qui demandent l'annulation du permis d'urbanisme délivré le 27 août 2007 par le collège des bourgmestre et échevins d'Ixelles à la société anonyme SOLVAY tendant, après la démolition de bâtiments et l'abattage d'arbres, à construire un parking en sous-sol pour le stationnement de 153 véhicules automobiles et de 15 motos à Ixelles, rue de l'Arbre Bénit, 19-21, rue Keyenveld, 78 et rue du Prince Albert, 44;

Vu les dossiers administratifs;

Vu les mémoires en réponse et le mémoire en réplique, régulièrement échangés;

Vu la requête introduite le 22 janvier 2008 par la s.a. SOLVAY, bénéficiaire du permis d'urbanisme attaqué, qui demande à être reçue en qualité de partie intervenante;

Vu l'ordonnance du 31 janvier 2008 qui accueille cette demande en intervention;

Vu le mémoire en intervention;

Vu le rapport de M. P. DEBROUX, auditeur au Conseil d'État;

Vu la notification du rapport aux parties et les derniers mémoires;

Vu l'ordonnance du 19 mai 2011, notifiée aux parties, fixant l'affaire à l'audience du 14 juin 2011 à 9 heures 30;

Entendu, en son rapport, M. Ph. QUERTAINMONT, conseiller d'État, président de chambre f.f.;

Entendu, en leurs observations, Me V. LETELLIER, avocat, comparaissant pour les parties requérantes, Mme A. PALMAERTS, secrétaire d'administration, comparaissant pour la première partie adverse, Me Fr. DE MUYNCK *loco* Me M. KESTEMONT, avocat, comparaissant pour la seconde partie adverse, et Me Q. DE RADIGUÈS *loco* Me Ch. BOSSAERT, avocat, comparaissant pour la partie intervenante;

Entendu, en son avis conforme, M. P. DEBROUX, auditeur;

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

Considérant que les faits utiles à l'examen du recours se présentent ainsi qu'il suit:

1. Le 16 octobre 2006, la société SOLVAY introduit auprès de la commune d'Ixelles une demande de permis d'environnement et d'urbanisme pour un projet mixte tendant, après la démolition d'immeubles de bureaux existants et l'abattage de

14 arbres à haute tige, à transformer et déplacer l'accès de service de la cuisine du mess de la société, à désaffecter le parking existant en surface et à construire un parking en sous-sol de 153 places rue de l'Arbre Bénit, 19-21, rue Keyenveld, 78 et rue du Prince Albert, 44 à Ixelles.

2. Le 22 décembre 2006, l'administration de l'Aménagement du territoire et du Logement, direction de l'Urbanisme, du Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale informe la commune d'Ixelles que le rapport d'incidences figurant dans le dossier de demande de permis d'urbanisme est conforme et complet, que la date ultime de l'enquête publique qui doit durer quinze jours est fixée au 7 février 2007 et qu'il y a lieu de saisir la commission de concertation, conformément à l'article 147, § 2, du CoBAT.

3. L'enquête publique sur la demande de permis mixte d'urbanisme et d'environnement se déroule du 19 janvier au 2 février 2007. Elle ramène six lettres de réclamations et dix demandes d'audition. Parmi les réclamations figure celle des requérants, réclamation introduite au nom de la copropriété de l'immeuble situé 30 rue de l'Arbre Bénit.

Les réclamations portent notamment sur la capacité des parkings projetés au regard des besoins de la société Solvay et sur la nécessité de bien étudier le plan de mobilité, que ce soit pour la circulation future dans le quartier ou pour l'implantation du débouché des parkings projetés.

4. La commission de concertation émet le 18 avril 2007 un avis favorable, sous réserve de respecter différentes conditions, à savoir:

- étudier la possibilité d'aménager l'entrée piétonne du parking au rez-de-chaussée du pavillon existant du bâtiment Solvay, rue Prince Albert, jouxtant côté gauche la rampe de parking;
- réserver l'aire de stationnement «deux roues» du premier sous-sol exclusivement aux cyclistes;
- garantir l'accessibilité du parking aux personnes à mobilité réduite par un aménagement approprié;
- en cas de réalisation du projet, ne plus stationner en surface sur l'îlot.

Le 16 avril suivant, le collège des bourgmestre et échevins d'Ixelles émet un avis favorable, sous réserve des première, troisième et quatrième conditions proposées par la commission de concertation.

Le 19 juin 2007, le fonctionnaire délégué de la Région de Bruxelles-Capitale émet également un avis favorable, en l'assortissant pour sa part de la troisième condition figurant dans l'avis de la commission de concertation.

5. Le 14 mai 2007, l'I.B.G.E. délivre pour l'exploitation du parking du projet concerné un permis d'environnement de classe I.B.

6. Le 23 août 2007, en réponse aux avis conditionnels précités, la société SOLVAY dépose des plans modificatifs.

7. Le 27 août 2007, le collège des bourgmestre et échevins délivre le permis d'urbanisme. Il s'agit de l'acte attaqué; il reprend *in extenso* l'avis de la commission de concertation et celui du fonctionnaire délégué et y ajoute les considérations suivantes:

- «- considérant que la demande introduite porte sur les installations de la société Solvay présentes dans cet îlot;
- considérant que la demande prévoit la démolition de l'ensemble des bâtiments situés rue de l'Arbre Bénit et rue Keyenveld ainsi que l'abattage d'arbres à haute tige;
- que les bâtiments administratifs de la rue du Prince Albert et à l'entrée de la rue de l'Arbre Bénit sont quant à eux préservés;
- considérant que, sur les 24 arbres dont l'abattage est prévu sur le site, 12 sont situés dans la zone d'emprise du parking projeté pour les immeubles administratifs de la société Solvay;
- considérant que le projet intervient dans le cadre d'une réorganisation de la société Solvay impliquant une diminution des effectifs de l'entreprise travaillant sur le site d'Ixelles entraînant de fait une désaffectation à court terme de certains bâtiments appartenant à la société, et, par conséquent la diminution du besoin en emplacements de parking;
- considérant que les 153 emplacements pour véhicules automobiles et les 15 emplacements pour motos couverts projetés viennent remplacer 190 emplacements non couverts existant sur le site et utilisés par la société Solvay;
- que les immeubles de la société Solvay n'auront aucune communication avec les futurs bâtiments projetés sur le site par la société Nexibel 3, ni avec leur parking;
- considérant que la demande de construire en sous-sol un parking accessoire des bâtiments administratifs de la société Solvay est conforme aux dispositions du Plan Régional d'Affectation du Sol qui destine les zones administratives aux bureaux;
- considérant que le parking projeté est prévu sur trois niveaux en sous-sol;
- que la rampe de parking et l'édicule d'accès piéton sont situés rue du Prince Albert;
- qu'en sous-sol, le parking est situé en recul par rapport à l'alignement de la rue Keyenveld, de manière à préserver les sept platanes longeant cette voirie;

- considérant que le choix d'implantation de l'accès au parking du côté de la rue du Prince Albert est de nature à limiter le trafic de transit lié au site Solvay dans le quartier;
- considérant qu'une aire de stationnement spécifique de près de 25 m² est réservée pour les cyclistes et les motocyclistes au sein de chaque niveau de parking à proximité de l'ascenseur et de la rampe d'accès au parking;
- considérant qu'un bassin d'orage de 60 m³ est prévu dans le parking;
- considérant que dans le cadre de l'instruction de la demande, il a été demandé d'étudier la possibilité de procéder à l'intégration de l'entrée piétonne du parking dans le rez-de-chaussée du pavillon existant du bâtiment Solvay, rue Prince Albert, jouxtant du côté gauche la rampe de parking et présentant déjà un accès à rue, ce qui serait de nature à dégager le site hors sol et de laisser plus de superficie pour le rez-de-chaussée d'un futur bâtiment à cet endroit;
- considérant que, par courrier du 21 août 2007, le demandeur a été invité à déposer, en application de l'article 191 du Code Bruxellois de l'Aménagement du Territoire, des plans modificatifs respectant la condition suivante: étudier la possibilité d'aménager l'entrée piétonne du parking au rez-de-chaussée du pavillon existant du bâtiment Solvay, rue Prince Albert, jouxtant côté gauche la rampe du parking;
- vu la note déposée par le demandeur le 24 août 2007;
- considérant que cette note expose que l'aménagement de l'entrée du parking au rez-de-chaussée du pavillon n'est pas réalisable sur le plan fonctionnel; que le pavillon abrite l'accès V.I.P. au restaurant de la société Solvay et est affecté exclusivement à cette fonction, sans possibilité d'accueillir d'autres fonctions;
- considérant que l'accès piétons au parking est destiné à desservir les différents bâtiments administratifs de la société Solvay et à être utilisé par tous les employés de la société et ses visiteurs; que cet accès doit rester indépendant et autonome, sur le plan organisationnel, du pavillon réservé à l'accès V.I.P. au restaurant de la société Solvay;
- considérant que le permis d'environnement délivré par Bruxelles-Environnement – I.B.G.E. en date du 14 mai 2007 pour l'exploitation du parking et de ses installations classées s'est prononcé en faveur du maintien de la localisation de l'accès piétons au parking à l'endroit prévu dans la demande introduite;
- considérant que le projet prévoit par ailleurs le déplacement de l'accès de service à la cuisine du mess de la société Solvay en vue de l'intégrer dans une partie du bâtiment conservé de la rue de l'Arbre Bénit ainsi que la couverture de la cour de service;
- que la façade de la rue de l'Arbre Bénit et le pignon reconstitué seront réalisés dans le respect des constructions existantes (brique de ton clair identique à l'existant, soubassement en pierre de ton clair identique à l'existant, *etc.*);
- considérant qu'outre l'impact urbanistique du projet qui a été examiné ci-dessus, le rapport d'incidences met en évidence le caractère acceptable des incidences du projet et l'absence d'atteintes notables à l'environnement, en comparaison notamment avec les incidences générées par le parking existant à l'air libre, d'une capacité supérieure (190 emplacements) à celle du parking souterrain projeté (153 emplacements pour voitures et 15 emplacements pour motos);

- considérant que pour éviter, supprimer ou réduire les incidences négatives du projet sur l'environnement, différentes mesures sont prévues: l'installation d'un bassin d'orage d'une capacité de stockage tampon de 60 m³ au total sur les trois niveaux en sous-sol, le placement d'un séparateur d'hydrocarbures pour filtrer les eaux usées du parking avant leur rejet à l'égout, le choix d'installations techniques respectant les normes de bruit applicables, la localisation des installations techniques dans des locaux techniques spécifiques prévus en sous-sol, l'éclairage du parking au moyen de néons de type TL avec ballasts électroniques, la concentration des émissions de gaz en provenance du parking dans une bouche d'extraction unique (au lieu d'un rejet diffus), la ventilation mécanique du parking régulée par détecteur CO, des groupes de désenfumage et des boosters en cas d'incendie, la mise en place d'un contrôle des accès au parking pour garantir la sécurité des usagers, l'évacuation du parking via deux escaliers de secours;
- considérant que le projet ne présente pas d'incidences particulières sur les domaines social et économique; qu'il intervient dans le cadre d'une restructuration de la société Solvay impliquant une diminution des effectifs travaillant sur le site et une désaffectation, à court terme, de certains bâtiments lui appartenant; que la société Solvay a prévu la démolition de certains bâtiments existants et la désaffectation du parking existant à l'air libre pour permettre à la société Nexibel 3, qui a introduit une demande mixte de permis d'urbanisme et d'environnement distincte, de construire, sur la partie du site ainsi libérée, un complexe résidentiel, une crèche et un parking souterrain de 157 emplacements;
- considérant que l'impact du projet sur la mobilité a été étudié de manière approfondie dans le rapport d'incidences; que ce rapport d'incidences fait apparaître que la capacité du parking (153 emplacements pour voitures, dont 6 emplacements destinés aux personnes à mobilité réduite, et 15 emplacements pour motos) est correctement dimensionnée et répondra, de manière adéquate, aux besoins futurs des employés et visiteurs de la société Solvay;
- considérant que les incidences du projet sur la circulation automobile sont favorables en comparaison avec celles induites par le parking à l'air libre existant, qui sera désaffecté en cas de réalisation du projet; que les flux de circulation engendrés par le parking projeté seront moins nombreux compte tenu de la réduction du nombre d'emplacements de parcage projetés par rapport à ceux existants; que les effets cumulatifs des incidences du présent projet et des incidences du projet de la société Nexibel 3 sur la mobilité (circulation et stationnement) ont été analysés et pris en considération dans le rapport d'incidences; que, selon le rapport d'incidences, l'impact cumulatif des deux projets sera limité et aura même, sur certains aspects, des incidences positives au niveau de la mobilité (le stationnement en voirie en journée sera amélioré, les voiries autour de l'îlot Solvay bénéficieront d'une diminution globale de l'intensité du trafic à l'heure de pointe du matin (à l'exception du tronçon de la rue Keyenveld situé après le futur accès au parking de logement), le trafic de transit diminuera dans la rue Keyenveld et les voiries en sens unique attenantes à l'heure de pointe du soir (à l'exception du tronçon de la rue Keyenveld situé avant le futur accès au parking de logement), les flux de circulation seront concentrés dans les rues du Prince Albert et de la Concorde, qui sont des voiries à double sens plus aptes à accueillir le trafic automobile);

- considérant que le rapport d'incidences analyse également les incidences prévisibles du chantier sur l'environnement et décrit, de manière complète, les mesures qui seront prises par le demandeur pour éviter, supprimer ou réduire les incidences négatives du chantier pendant son déroulement, concernant les aspects de la mobilité, du sol et des eaux, de l'air et de l'énergie, du climat, de l'environnement sonore, de la faune et de la flore, des déchets et de la sécurité des personnes;
- considérant, en ce qui concerne plus particulièrement l'impact du chantier sur la stabilité des constructions existantes, que le demandeur a fait procéder, par un bureau d'étude spécialisé, à une reconnaissance géotechnique du site, suivie d'une étude de stabilité réalisée par le bureau d'étude spécialisé Ingénieurs Associés, qui envisage plusieurs possibilités techniques permettant de garantir la stabilité du projet, mais également des infrastructures voisines existantes sur le pourtour du site (voiries et trottoirs) et des constructions existantes qui seront maintenues sur le site;
- considérant, de tout ce qui précède, que le projet s'accorde aux caractéristiques urbanistiques du cadre urbain environnant et n'est pas contraire au principe de bon aménagement des lieux.»;

Considérant que la demanderesse en intervention, la société SOLVAY, soulève une exception d'irrecevabilité déduite de l'absence d'intérêt à agir des requérants; qu'elle fait valoir successivement:

- que les requérants justifient leur intérêt par la construction des bâtiments 6 et 7 en face de leur domicile alors que le permis attaqué ne prévoit pas de construction à cet endroit, mais uniquement la démolition des immeubles de bureaux existants et le déplacement de l'accès de service à la cuisine du mess;
- que le parking autorisé par le permis sera une construction souterraine dont la rampe d'accès se situe rue du Prince Albert, à l'opposé de la rue de l'Arbre Bénit, et que les habitants de cette rue, dont les requérants font partie, n'auront pas à subir le charroi induit par le parking;
- que les travaux en surface sont situés rue du Prince Albert et sont masqués pour les requérants par des immeubles en intérieur d'îlot, en sorte que leur cadre de vie ne sera pas atteint;
- et que l'actuel parking en surface qui permet le stationnement de 190 véhicules, soit un nombre supérieur aux 153 emplacements prévus dans le parking souterrain, sera désaffecté, ce qui améliorera le cadre de vie des requérants, lesquels ne font par ailleurs aucune référence au trafic automobile qu'ils subissent déjà en raison de la présence du parking de l'immeuble d'ELECTRABEL situé rue de l'Arbre Bénit, 46;

Considérant que les requérants habitent rue de l'Arbre Bénit, 30 et sont des riverains du projet contesté, qui s'inscrit dans le contexte général du réaménagement de l'îlot Solvay qui se fait par le biais de deux permis d'urbanisme, dont celui qui est attaqué dans le présent recours et celui délivré à la société

NEXIBEL 3 et qui fait l'objet d'un autre recours introduit par les mêmes requérants (enrôlé sous le n° A. 185.623/XV-830); que les requérants critiquent notamment les conséquences de ces projets en matière de mobilité et d'émission de polluants; qu'ils contestent aussi les effets de la diminution du nombre de places de parkings à l'air libre de la société SOLVAY en faisant référence aux autres parkings existants de cette société et au parking autorisé par le permis d'urbanisme délivré à la société NEXIBEL 3; qu'il s'ensuit que les requérants ont bien intérêt à poursuivre l'annulation du permis d'urbanisme délivré à la société SOLVAY et que l'exception d'irrecevabilité soulevée par la partie intervenante ne peut être accueillie;

Considérant qu'à l'appui de leur recours, les requérants prennent notamment un moyen, le premier de leur requête, de la violation de l'article 128, § 1^{er}, et de l'annexe A, 17, du CoBAT, ainsi que de l'annexe III de la directive 85/337/CEE concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement, de l'absence d'étude d'incidences sur l'environnement et du principe d'égalité;

Considérant que les requérants relèvent que le permis attaqué couvre notamment la création d'un parking couvert de 153 emplacements pour voitures et 15 pour motos et que parallèlement la première partie adverse a traité une autre demande introduite par la société NEXIBEL 3, visant un second parking d'une capacité de 157 emplacements de voitures; qu'ils soulignent que ces deux projets, présentés comme distincts, ont été introduits à quelques jours d'intervalle et sont immédiatement voisins, le plan déposé par la société SOLVAY dans le cadre de sa demande de permis d'environnement montrant que les deux parkings souterrains se touchent, tandis que la vente du terrain par SOLVAY à NEXIBEL 3 semble être conditionnée par l'obtention du permis permettant à SOLVAY de construire son parking; que les requérants soulignent également que les enquêtes publiques relatives aux deux demandes ont été menées concomitamment par la commune, que la commission de concertation a examiné les deux projets lors de la même séance, et que le rapport d'incidences dans les deux dossiers a été rédigé par le même bureau d'études ARIES; qu'ils ajoutent que ce rapport d'incidences ne tient pas compte d'une augmentation du nombre de places de parking dans le quartier et que si, pour SOLVAY, le parking autorisé par l'acte attaqué représente une diminution par rapport au parking en plein air démantelé (153 + 15 au lieu de 190 places), il faut néanmoins tenir compte de trois autres parkings «SOLVAY» pour 321 places, auxquelles s'ajoutent les 157 places du projet NEXIBEL 3;

Considérant que les requérants constatent ensuite que malgré leur contiguïté, les deux projets n'ont pas fait l'objet d'une étude d'incidences, alors qu'en

vertu de l'article 128, § 1^{er}, du CoBAT, les projets mentionnés à l'annexe A dudit Code sont soumis à une étude d'incidences, cette annexe A visant, sous le n° 17, «les garages, emplacements couverts où sont garés des véhicules à moteur comptant plus de 200 véhicules automobiles»; que les requérants estiment qu'en l'espèce l'étude des deux parkings ne pouvait être scindée et ils rappellent l'obligation d'évaluation des incidences de la directive 85/377/CEE qui consacre deux listes de projets: d'une part, ceux qui ont des incidences notables sur l'environnement, soumis systématiquement à une évaluation et, d'autre part, ceux qui sont susceptibles d'en avoir et qui doivent être soumis à évaluation lorsque les États membres considèrent que leurs caractéristiques l'exigent sur la base d'une évaluation au cas par cas ou sur la base de seuils ou critères; qu'ils précisent que cette évaluation et cette fixation de seuils ou de critères doivent tenir compte des critères énumérés à l'annexe III de la directive: caractéristiques du projet (notamment le cumul avec d'autres projets), localisation du projet et caractéristiques de l'impact potentiel; que les requérants exposent ensuite que le législateur bruxellois a estimé que la mise en œuvre d'un parking de plus de 200 véhicules était susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement et qu'à ce titre il devait faire l'objet d'une étude d'incidences et non d'un simple rapport d'incidences, eu égard aux problèmes de mobilité et aux émissions de CO²; qu'ils soutiennent que si le projet autorisé par le permis attaqué n'atteint pas le seuil précité, toutefois l'examen concomitant d'une autre demande ayant un objet similaire fait que les deux projets atteignent le seuil retenu par le législateur bruxellois et devaient être soumis à une étude d'incidences; qu'ils se réfèrent également à la *ratio legis* de la directive 85/337/CEE et à la jurisprudence de la Cour de Justice, qui a eu l'occasion de préciser que l'autorité nationale doit aussi prendre en compte l'effet cumulatif de projets qui, considérés isolément, seraient soustraits à l'obligation d'évaluation des incidences sur l'environnement; qu'ils estiment qu'en application de ces principes, il est évident qu'un projet ne peut échapper à l'étude d'incidences lorsque ses caractéristiques sont inférieures au seuil retenu par le législateur, mais que son admissibilité est examinée en même temps qu'un autre projet, immédiatement voisin, et que cette circonstance est de nature à avoir des effets notables sur l'environnement; que les requérants concluent que les parties adverses ne pouvaient se dispenser de cumuler les effets des deux projets sur leur environnement immédiat ni se dispenser ainsi d'imposer une étude d'incidences; qu'ils en déduisent qu'il appartenait à la commission de concertation de soumettre le dossier au Gouvernement bruxellois afin qu'il impose cette étude conformément à l'article 148, § 1^{er}, du CoBAT, et qu'à défaut les requérants sont victimes d'une violation de la directive européenne et d'une discrimination prohibée par les articles 10 et 11 de la Constitution;

Considérant que le mémoire en réponse de la commune d'Ixelles, première partie adverse, et le mémoire en intervention de la société SOLVAY,

bénéficiaire du permis attaqué, sont rédigés dans des termes strictement identiques, tout au moins en ce qui concerne la réfutation du premier moyen développé par les requérants; que la première partie adverse et la partie intervenante font valoir que la directive 85/337/CEE invoquée par les requérants a laissé une grande marge de manœuvre aux États membres dans le choix des modalités de mise en œuvre en droit interne des prescriptions européennes relatives à l'évaluation des incidences sur l'environnement et qu'en vertu du 8^e considérant de la directive 97/11/CE du 3 mars 1997 qui a modifié la directive 85/337/CEE, les États membres ne sont pas tenus de soumettre à un examen au cas par cas les projets se trouvant en dessous des seuils ou en dehors des critères fixés; que la commune d'Ixelles et la société SOLVAY exposent ensuite que pour déterminer si un projet doit ou non faire l'objet d'une étude d'incidences, il y a lieu de se référer à la liste des projets mentionnés à l'annexe A du CoBAT et qu'en l'espèce, le projet de la société SOLVAY qui prévoit la construction d'un parking de 153 emplacements pour automobiles relève de la rubrique 26 de l'annexe B du CoBAT et requiert uniquement l'établissement d'un rapport d'incidences; qu'elles soutiennent ensuite que, contrairement à la thèse des requérants, la société NEXIBEL 3 et la société SOLVAY n'ont pas cherché à scinder leurs projets pour échapper à la mise en œuvre de l'étude d'incidences, et que ces projets sont totalement autonomes et indépendants sur les plans urbanistique, environnemental, de la législation sociale, fonctionnel, technique, civil et de la gestion comme il ressort des rapports d'incidences; qu'elles ajoutent que l'absence d'introduction d'une demande de permis d'urbanisme unique pour les deux projets ne signifie pas que les interactions potentielles entre ces deux projets n'ont pas été étudiées, comme l'indiquent les rapports d'incidences du bureau d'études ARIES CONSULTANTS, qui a étudié de manière complète et approfondie les effets cumulatifs des deux projets; qu'à ce point de vue, la première partie adverse et la partie intervenante se réfèrent aux conclusions des rapports d'incidence mettant en évidence des incidences positives en matière de mobilité, de stationnement et de flux de circulation; que la commune d'Ixelles et la société intervenante indiquent encore que si le cumul du nombre de places de parking des deux projets pouvait inciter la commission de concertation à déroger à la règle qui veut qu'aucun des deux projets ne soit soumis à une étude d'incidences, la même commission pouvait raisonnablement s'abstenir de recommander au Gouvernement de soumettre les projets à une étude d'incidences, les requérants ne pouvant soutenir que la commission de concertation n'a pas pris sa décision en toute connaissance de cause;

Considérant que la Région de Bruxelles-Capitale, seconde partie adverse, répond à l'argumentation des requérants développée dans leur premier moyen, que l'impact cumulé des deux projets SOLVAY et NEXIBEL 3 a bien été étudié et reproduit des passages du rapport d'incidences rédigé sur le projet SOLVAY et qui

affirment l'autonomie et l'indépendance des projets SOLVAY et NEXIBEL 3 sur les plans environnemental, de la législation sociale, fonctionnel, technique, civil et de la gestion; qu'elle cite également le passage suivant de ce rapport:

« Dans la mesure où elles concernent des entités techniques et géographiques tout à fait autonomes et indépendantes l'une de l'autre, la demande de procédure mixte de la société SOLVAY et celle de la société NEXIBEL 3 seront distinctes.

Néanmoins, certaines parties du présent rapport aborderont de manière détaillée les interactions éventuelles entre ces deux projets, notamment la partie consacrée à l'analyse des incidences du projet sur la mobilité»;

que la Région en déduit que le rapport d'incidences démontre ainsi «de manière exceptionnellement détaillée, l'indépendance du projet étudié par rapport au projet voisin développé concomitamment par Solvay (*lire en réalité: "par Nexibel"*)»; qu'elle souligne que le projet du demandeur de permis, la société SOLVAY, n'était concerné par les exigences d'évaluation des incidences qu'en raison du parking de 153 emplacements pour voitures et 15 pour motos, et sans que doive être prise en compte, au stade du dépôt de la demande de permis, le projet voisin;

Considérant que la seconde partie adverse expose également que si la réalisation d'une étude d'incidences était néanmoins possible par le biais de l'article 148, § 1^{er}, du CoBAT (qui autorise la commission de concertation, en cas de circonstances exceptionnelles, à remettre un avis spécialement motivé au Gouvernement lui recommandant la réalisation d'une telle étude), dans le cas d'espèce cette disposition n'a pas été appliquée en l'absence de circonstances exceptionnelles, les requérants restant d'ailleurs en défaut de démontrer que de telles circonstances étaient présentes, tandis qu'aucune des réclamations introduites lors de l'enquête publique n'avait exigé qu'une étude d'incidences portant sur les deux projets voisins soit réalisée;

Considérant que dans leur mémoire en réplique, les requérants critiquent également la portée limitée des rapports d'incidences, en ce que les interactions sont envisagées sous le seul angle de la mobilité et non sous l'angle de l'incidence sur le sol et les eaux – imperméabilisation du site – et de la qualité de l'air; qu'ils estiment que le fait de ne pas avoir tenu compte des conséquences du projet autres que l'impact sur la mobilité montre une méconnaissance des critères de l'annexe III de la directive européenne; que les requérants concluent qu'à peine de vider de sa substance le système d'évaluation bruxellois, le projet devait faire l'objet d'une étude d'incidences qui, outre l'examen combiné des projets, entraîne l'application de règles protectrices à leur profit (intervention lors de l'élaboration du cahier des charges, intervention d'un comité d'accompagnement, examen de solutions de remplacement);

Considérant que dans son dernier mémoire, la Région de Bruxelles-Capitale, seconde partie adverse, revient sur la notion d'«unité technique et géographique» et reproduit l'article 11 de l'ordonnance du 5 juin 1997, en soutenant que les requérants lui donnent une portée qu'il n'a pas; qu'elle se réfère au rejet, lors de l'examen de ce texte, d'une proposition d'amendement qui visait à consacrer une thèse proche de celle défendue par les requérants; qu'elle ajoute que l'«unité technique et géographique» est une notion qui relève de la police de l'environnement et non de celle de l'aménagement du territoire et est étrangère à la problématique du présent recours, qui vise non le permis d'environnement mais le permis d'urbanisme délivré à NEXIBEL 3; que la Région précise encore qu'à supposer que l'article 11 de l'ordonnance du 5 juin 1997 soit applicable, cet article n'impose pas d'appréhender de manière cumulée les différentes installations que regroupe l'unité concernée;

Considérant que la Région soulève encore dans son dernier mémoire un problème pratique et une conséquence absurde que ferait naître, à son estime, la thèse des requérants si elle était accueillie; qu'elle souligne que si les deux parkings concernés forment une unité technique et géographique, une seule demande de permis d'environnement devait être introduite pour ces parkings, ce qui pose le problème de savoir lequel des deux futurs exploitants doit introduire cette demande unique, et ce qu'il y a lieu de faire en cas de désaccord entre eux; que la Région s'interroge également sur le devenir du permis d'environnement qui serait délivré sur cette base, qui couvrirait les installations de deux exploitants distincts et pour lequel l'article 7^{ter} de l'ordonnance relative au permis d'environnement ne pourrait s'appliquer, puisqu'il ne permet à l'autorité d'autoriser une scission du permis d'environnement que lorsque les installations issues de la scission constituent des «unités techniques et géographiques d'exploitation distinctes»;

Considérant que le projet envisagé par la société SOLVAY, bénéficiaire du permis d'urbanisme attaqué, est un projet mixte qui nécessitait à la fois une demande de permis d'urbanisme et une demande de permis d'environnement relatif à une installation de classe I.A ou I.B; que si la législation bruxelloise applicable prévoit la dualité des autorisations urbanistique et environnementale, elle organise néanmoins certains liens entre ces deux types d'autorisations, lesquels liens impliquent que l'autorité ne peut examiner une demande de permis d'urbanisme en s'affranchissant des règles régissant l'instruction des demandes de permis d'environnement: ainsi l'article 124 du Code bruxellois de l'aménagement du territoire prévoit qu'en cas de projet mixte, les demandes de permis d'urbanisme et d'environnement doivent être introduites simultanément, que ces demandes sont soumises ensemble aux mesures particulières de publicité, qu'elles «font l'objet, selon le cas, d'une note préparatoire à l'étude d'incidences, d'un cahier des charges, d'un

rapport d'incidences ou d'une étude d'incidences» (§ 2, 5°), et qu'enfin les autorités compétentes procèdent en parallèle à l'examen des demandes de permis d'urbanisme et d'environnement;

Considérant par ailleurs qu'en vertu du point 18 de l'annexe A du CoBAT, sont obligatoirement soumis à la réalisation d'une étude d'incidences, les projets relatifs à des «garages, emplacements couverts où sont garés des véhicules à moteur (parc de stationnement couvert, salle d'exposition, *etc.*) comptant plus de 200 véhicules automobiles ou remorques»; que de même, au sens de l'ordonnance du 22 avril 1999 fixant la liste des installations de classe I.A visée à l'article 4 de l'ordonnance du 5 juin 1997 relative aux permis d'environnement, constituent une installation de classe I.A, les «garages, emplacements couverts où sont garés des véhicules à moteur comptant plus de 200 véhicules ou remorques» (rubrique n° 224); qu'enfin, l'article 11 de l'ordonnance dispose que «lorsque plusieurs autorisations constituent une unité technique et géographique d'exploitation, elles doivent faire l'objet d'une déclaration unique ou d'une demande unique de certificat ou de permis d'environnement. Si ces installations relèvent de classes différentes, la demande est introduite et traitée selon les règles applicables à l'installation de la classe la plus stricte.»;

Considérant qu'en l'espèce, il convient d'examiner si les installations des projets respectifs de la société SOLVAY et de la société NEXIBEL 3, spécialement en ce qui concerne les trois niveaux de parkings souterrains où seront garés des véhicules à moteur, forment ou non une «unité technique et géographique d'exploitation» au sens de l'article 11 précité de l'ordonnance du 5 juin 1997, les parties requérantes, adverses et intervenante étant à cet égard d'une opinion radicalement opposée;

Considérant à cet égard qu'il ressort des plans d'implantation et des plans des abords et du rez-de-chaussée figurant aux dossiers administratifs produits par les parties adverses que les deux parkings contigus, implantés sur le même site et ayant fait l'objet de deux demandes distinctes de permis, ne peuvent être considérés comme des entités autonomes et indépendantes l'une de l'autre; qu'en effet, il y a lieu de relever que:

- les parkings des deux projets sont implantés sur la même parcelle, cadastrée XL1, section A2, n° 582p14;
- la motivation du permis d'urbanisme délivré par la première partie adverse à la société SOLVAY le 27 août 2007, le même jour que le permis délivré à la société NEXIBEL 3, indique: «considérant que [...] la société Solvay a prévu la démolition de certains bâtiments existants et la désaffectation du parking existant à l'air libre

pour permettre à la société Nexibel 3, qui a introduit une demande mixte de permis d'urbanisme et d'environnement distincte, de construire, sur la partie du site ainsi libérée, un complexe résidentiel, une crèche et un parking souterrain de 157 emplacements»;

- l'entrée, au niveau de la rampe d'accès, du parking souterrain SOLVAY se fait sous des bâtiments du projet NEXIBEL 3, le portail d'entrée de ce parking se trouvant ainsi inclus dans le rez-de-chaussée du projet NEXIBEL 3;
- les plateaux du parking souterrain SOLVAY se trouvent quant à eux en partie sous des bâtiments et aménagements du projet NEXIBEL 3;
- les sorties de secours du parking SOLVAY figurent sur les plans introduits par NEXIBEL 3; en outre, la sortie de secours du parking SOLVAY débouchant au pied de la façade nord-est du bâtiment 9 du projet NEXIBEL 3 et celle débouchant au pied de la façade nord-ouest du bâtiment 1 sont reliées au chemin intérieur prévu dans le projet NEXIBEL 3;
- les plans du projet NEXIBEL 3, comparés avec ceux du parking SOLVAY (en particulier, le plan d'implantation et le plan ventilation – désenfumage) montrent que des zones étanches sont prévues au-dessus du parking SOLVAY, que des sentiers permettent de rejoindre la rue Keyenveld à partir des deux sorties de secours et que la ventilation et le désenfumage du parking SOLVAY se font par une grille d'extraction au sol située le long du bâtiment 7 du projet NEXIBEL 3;
- d'une manière générale, les chemins d'évacuation à partir des sorties de secours et le système de ventilation ainsi que les sorties de secours du projet SOLVAY sont indissociables des plans déposés dans le cadre du projet de la société NEXIBEL 3;
- sur le plan de l'unité géographique, la notice explicative accompagnant la demande de permis d'urbanisme précisait que «le site sera développé en deux projets [projet SOLVAY et projet NEXIBEL 3]»; en outre, au vu des différents plans, il apparaît techniquement et matériellement impossible de réaliser chaque parking de l'un des projets sans devoir réaliser l'autre projet;
- enfin, ces deux projets, présentés par les parties adverses et intervenante comme «distincts», ont été introduits à quelques jours d'intervalle, les enquêtes publiques s'y rapportant ont été menées concomitamment par la commune, la commission de concertation a examiné les deux projets lors de la même séance du 14 février 2007, et le rapport d'incidences dans les deux dossiers a été rédigé par le même bureau d'études ARIES;

Considérant qu'il découle de cet ensemble d'éléments que les projets SOLVAY et NEXIBEL 3 sont non seulement proches géographiquement mais sont aussi connexes et opérationnellement liés, tout au moins en ce qui concerne les parkings souterrains, en sorte que l'existence d'une unité géographique et technique, au sens de l'article 11 de l'ordonnance du 5 juin 1997, imposait l'addition du nombre

de places de parking des deux projets pour décider du mode d'évaluation des incidences à suivre; qu'il en va d'autant plus ainsi que nonobstant la référence faite par la seconde partie adverse au rejet d'un amendement au texte devenu cet article 11, le ministre compétent avait précisé lors du vote de la discussion au Parlement régional que «le concept d'unité technique et géographique d'exploitation permet de faire obstacle aux manœuvres d'un promoteur qui tenterait d'éviter l'obligation de présenter une étude ou un rapport d'incidences en introduisant des demandes qui, considérées isolément, se trouvent dans les seuils prévus dans les annexes, mais qui, globalement, dépassent ces seuils de manière conséquente»;

Considérant qu'il faut conclure de cet examen qu'il convenait en l'espèce de globaliser les unités de parking de chaque projet et de tenir compte de 310 places de parking (157 + 153), l'implantation d'un complexe de l'importance de celui représenté par les projets cumulés NEXIBEL 3 et SOLVAY étant susceptible d'engendrer un impact environnemental spécifique et d'avoir une incidence non négligeable sur le flux de circulation dans un quartier fortement urbanisé, en engendrant des problèmes de trafic et de parage; que le nombre de places de parking à prendre en considération dépassant dès lors (de 55 %) le seuil de 200 places au-delà duquel le projet devient une installation de classe I.A au sens de l'ordonnance du 5 juin 1997, une étude d'incidences sur l'environnement était indispensable; que le fait d'avoir tenu compte des inconvénients cumulés des deux parkings dans un simple rapport d'incidences et d'avoir conclu à l'absence d'incidences n'est pas suffisant pour satisfaire au prescrit de la réglementation applicable; que par ailleurs, les nouvelles considérations émises par la seconde partie adverse dans son dernier mémoire et touchant aux difficultés pratiques qui résulteraient d'une demande unique de permis d'environnement introduite pour les deux parkings reposent sur des spéculations, telles qu'un désaccord entre les deux futurs exploitants, ou l'hypothèse que l'un d'eux bloquerait le projet du voisin en refusant de se mettre d'accord avec lui lors de la demande de permis, ou encore l'hypothèse que chacun dépose à quelques semaines d'intervalle une demande de permis d'environnement; que ces spéculations sont impuissantes à remettre en cause le constat que le permis d'urbanisme attaqué par le présent recours a été délivré sur la base d'un rapport d'incidences sur l'environnement, alors qu'il aurait dû faire l'objet d'une étude d'incidences sur l'environnement; qu'il s'ensuit que le premier moyen de la requête est fondé, en tant qu'il soutient que le projet autorisé par le permis d'urbanisme litigieux aurait dû faire l'objet d'une étude d'incidences sur l'environnement,

D É C I D E :

Article 1^{er}.

Est annulé le permis d'urbanisme délivré le 27 août 2007 par le collège des bourgmestre et échevins d'Ixelles à la société anonyme SOLVAY tendant, après la démolition de bâtiments et l'abattage d'arbres, à construire un parking en sous-sol pour le stationnement de 153 véhicules automobiles et de 15 motos à Ixelles, rue de l'Arbre Bénit, 19-21, rue Keyenveld, 78 et rue du Prince Albert, 44.

Article 2.

Les dépens, liquidés à la somme de 475 euros, sont mis à la charge des parties adverses à concurrence de 175 euros chacune, et à la charge de la partie intervenante à concurrence de 125 euros.

Ainsi prononcé à Bruxelles, en audience publique de la XV^e chambre, le six septembre deux mille onze par:

M. Ph. QUERTAINMONT,	président de chambre f.f.,
M. I. KOVALOVSKY,	conseiller d'État,
Mme D. DÉOM,	conseiller d'État,
M. R. GHODS,	greffier assumé.

Le Greffier assumé,

Le Président f.f.,

R. GHODS

Ph. QUERTAINMONT