CONSEIL D'ÉTAT, SECTION DU CONTENTIEUX ADMINISTRATIF

A R R Ê T

n° 237.202 du 27 janvier 2017

214.914/XV-2739
214.971/XV-2741

En cause : **1. la commune de Ganshoren**,
2. VANDEPUTTE Danielle,
3. TIMMERMANS Jacques,
ayant élu domicile chez
Me J. SAMBON, avocat,
rue des Coteaux 227
1030 Bruxelles,

contre :

la Région de Bruxelles-Capitale,
représentée par son Gouvernement,
ayant élu domicile chez
Me J.-P. LAGASSE, avocat,
place Jamblinne de Meux 41
1030 Bruxelles.

LE CONSEIL D'ÉTAT, XV^e CHAMBRE,

Vu la requête introduite le 2 février 2015, enrôlée sous le n° 214.914/XV-2739, par laquelle la commune de Ganshoren et Danielle Vandeputte demandent l'annulation de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 27 novembre 2014 par lequel :

- il déclare recevable, mais non fondé, le recours introduit par le collège des bourgmestre et échevins de la commune de Ganshoren contre la décision du fonctionnaire délégué de délivrer à Bruxelles Mobilité/AED, représentée par Monsieur Albert Neyens, le permis d'urbanisme tendant à réaliser une nouvelle ligne de tramways avec ses infrastructures (ligne 9), et réaménager les espaces publics, abattre 148 arbres et planter 200 nouveaux sujets, avenue de l'Arbre Ballon, avenue de Jette, square du Centenaire, avenue de l'Exposition, avenue du Laerbeek, chaussée Romaine et place de l'Ancienne Barrière,
- et il délivre le permis «tel qu'il a été assorti de conditions par le fonctionnaire délégué»;

Vu la requête introduite le 9 février 2015 par Jacques Timmermans, enrôlée sous le n° 214.971/XV-2741, en vue de l'annulation du même arrêté délivrant le permis d'urbanisme précité;

Vu les dossiers administratifs;

Vu les mémoires en réponse et en réplique régulièrement échangés;

Vu les rapports de M. Y. DELVAL, auditeur au Conseil d'État;

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

Vu les ordonnances du 18 novembre 2016, notifiées aux parties, fixant les affaires à l'audience du 13 décembre 2016 à 9 heures 30;

Entendu, en son rapport, Mme D. DÉOM, conseiller d'État;

Entendu, en leurs observations, Me J. SAMBON, avocat, comparaissant pour les parties requérantes et Me J.-P. LAGASSE, avocat, comparaissant pour la partie adverse;

Entendu, en son avis conforme, M. Y. DELVAL, 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 de la cause se présentent comme suit :

Par un courrier daté du 13 mars 2012 et signé par le directeur *a.i.* de la direction de l'Infrastructure des transports publics, Bruxelles Mobilité a introduit une demande de permis d'urbanisme pour «la réalisation d'une nouvelle ligne de tram et le réaménagement de l'espace public sur le territoire des communes de Jette, Ganshoren et de la Ville de Bruxelles, (avenue de Jette, square du Centenaire, avenue de l'Exposition, drève de Rivieren, avenue du Laerbeek, avenue de l'Arbre Ballon)».

Selon ce courrier, cette demande comporte une note de présentation du projet, le dossier plans, le document «fiches plantations et mobilier», un dossier de photographies, un dossier rapport d'incidences, les formulaires annexes I et II ainsi que des lettres recommandées aux trois communes, la STIB et les deux directions gestionnaires des voiries régionales. Le dossier de photographies et les fiches «plantations et mobilier» ne sont pas versés au dossier administratif.

Le fonctionnaire délégué a estimé, le 30 mars 2012, que le dossier était complet et que le projet était soumis :

a) à un rapport d'incidence en vertu de l'article 142 du CoBAT et du point 19 de son annexe B qui concerne les «travaux d'infrastructure de communication induisant une modification substantielle du régime de circulation du tronçon et/ou du réseau environnant»;

b) à l'avis de la commission de concertation en application de l'article 21 du PRAS car il implique «en zone d'intérêt culturel, historique et esthétique ou d'embellissement, la modification de l'aspect des façades visibles depuis les espaces accessibles au public»;

c) aux mesures particulières de publicité en application de l'article 67, alinéa 2, du CoBAT en tant qu'«actes et travaux ayant pour objet la création ou la modification de voies de communication» et des prescriptions 0.3. et 25.1 du PRAS, «actes et travaux dans les zones d'espaces verts» et «actes et travaux ayant pour objet la modification de l'aménagement des voiries et itinéraires des transports en commun»;

d) à l'avis de *Wegen en Verkeer Vlaams-Brabant*, la commune de Wemmel, la S.N.C.B. Holding, la STIB, De LIJN, le Conseil des Gestionnaires des réseaux Bruxellois et l'Institut Bruxellois pour la Gestion de l'Environnement (I.B.G.E.). Il motive la consultation de ce dernier par la considération qu'il s'agit d'un «bien situé à proximité d'une zone désignée conformément à la directive 92/43/CEE concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvages».

Le 20 avril 2012, une «évaluation appropriée» réalisée par le ou les bureau(x) Grontmij Belgium – Sum Project est déposée. Il ressort d'un courrier adressé le 27 avril par la direction Espaces verts de l'I.B.G.E. au fonctionnaire délégué que suite à la demande d'avis lui adressée le 2 avril 2012, elle a relevé l'absence d'une évaluation appropriée des incidences conformément à l'article 60 de l'ordonnance du 1er mars 2012 relative à la conservation de la nature, qu'ensuite le dossier a été complété et qu'il a été tenu compte de ses remarques informelles, de sorte qu'elle estime que le dossier peut être déclaré complet.

Dans un courrier reçu le 9 mai par le fonctionnaire délégué, le ministre chargé de la Mobilité rappelle les différentes étapes de la demande de permis et lui demande de déclarer le dossier complet le plus vite possible et de donner le feu vert aux communes pour organiser l'enquête publique ou, dans le cas où le dossier serait incomplet, l'informer des documents qui manqueraient encore.

Le dossier administratif comporte les réactions suivantes :

- les observations de la *Vrije Universiteit Brussel* en ce qui concerne son campus de Jette adressées à la commune de Jette le 17 janvier 2013;
- un avis de *De Lijn* daté du 14 janvier 2013;
- des avis de la STIB datés des 20 avril 2012, 11 juin 2012 et 11 décembre 2012;
- des avis d'Infrabel du 3 décembre 2012 et 26 avril 2012, de la SNCB Holding du 19 avril 2012;
- un avis de l'*Agentschap Wegen en Verkeer Vlaams-Brabant* du 15 mai 2012;
- un avis du Conseil des gestionnaires de réseau de Bruxelles du 27 avril 2012;
- un avis de la commune de Wemmel du 26 avril 2012;
- des avis de l'Institut Bruxellois pour la gestion de l'environnement du 16 et du 27 avril 2012;
- un avis non daté du service Urbanisme de la commune de Jette.

Le 13 novembre, le fonctionnaire délégué informe la ville de Bruxelles et les communes de Jette et Ganshoren, en application de l'article 145, § 1er, du CoBAT, que le rapport d'incidences joint à la demande de permis est conforme et complet et que l'enquête publique doit se dérouler dans ces communes. C'est la commune de Jette qui est chargée de saisir la commission de concertation.

L'enquête publique est tenue du 14 décembre 2012 au 18 janvier 2013 et la commission de concertation se réunit le 1er février 2013. À cette date, elle reporte son avis «pour rédaction».

À une date indéterminée, cette commission de concertation émet un avis favorable assorti de 24 conditions. Elle donne par ailleurs un avis majoritaire distinct, assorti de 11 conditions, sur une demande de certificat d'urbanisme et d'environnement concernant un projet de parking situé avenue de Jette et place Reine Astrid.

La commune de Ganshoren émet deux avis favorables sous conditions, le 25 mars 2013. Celui qui concerne le projet autorisé par l'acte attaqué est assorti de conditions divisées en 5 points et celui qui concerne le parking, de 7 conditions. La ville de Bruxelles et la commune de Jette donnent également des avis favorables sous conditions.

Bruxelles Mobilité communique au fonctionnaire délégué, par un courrier du 22 juillet, une note par laquelle elle entend répondre «à l'ensemble des points formulés dans les avis de la commission de concertation».

Le 13 novembre, le fonctionnaire délégué décide de faire application de l'article 191 du CoBAT et d'imposer des conditions qui impliquent des modifications des plans. Le 14 février 2014, Bruxelles Mobilité transmet des plans modifiés en fonction de ces remarques et conditions.

Le 17 juin 2014, le fonctionnaire délégué accorde le permis, assorti notamment de la condition de se conformer aux plans modifiés en application de l'article 191 du CoBAT.

Le 16 juillet, la commune de Ganshoren adresse un recours au Collège d'Urbanisme.

Le 25 septembre, le Collège d'Urbanisme estime que le permis d'urbanisme peut être accordé. Cet avis est motivé comme suit :

« Considérant que le recours est recevable;

Considérant que la demande se situe, sur le territoire de la Ville de Bruxelles et des communes de Ganshoren et de Jette, en réseau de voiries, en, zone d'intérêt culturel, historique, esthétique ou d'embellissement, en liseré de noyau commercial et le long d'un espace structurant au plan régional d'affectation du sol ainsi qu'en zone de voirie de différents plans particuliers d'affectation du sol;

Considérant que la demande tend à réaliser une nouvelle ligne de tramways avec ses infrastructures (ligne 9), à réaménager les espaces publics, à abattre 148 arbres et à planter 200 nouveaux sujets, avenue de l'Arbre Ballon, avenue de Jette, square du Centenaire, avenue de l'Exposition, avenue du Laerbeek, chaussée Romaine et place de l'Ancienne Barrière; que les voiries concernées par le projet sont reprises à la carte 6 du PRD comme «tronçon de ligne de tram à étudier»;

Considérant que les griefs de la commune de Ganshoren à l'encontre du permis d'urbanisme sont examinés successivement;

<u>Interdépendance du projet de la «ligne de tram 9» et du projet de «parking place Reine Astrid»</u>

Considérant que la commune de Ganshoren soutient que la présente demande de permis relative à la ligne du tram 9 et celle de certificat d'urbanisme relative au parking à aménager sous la place Reine Astrid auraient dû être jointes et instruites globalement; qu'elle en veut pour preuve que ces demandes émanent de la même personne juridique et que l'interdépendance de ces deux projets est reconnue dans le rapport d'incidences sur l'environnement; qu'il s'agit, selon la requérante, d'un fractionnement des dossiers préjudiciable à une évaluation préalable globale des incidences;

Considérant qu'il s'agit de deux projets distincts, nonobstant le fait que la demanderesse de permis est la même;

Qu'en l'occurrence, l'aménagement d'un parking public sous la place Reine Astrid ne participe en rien de la demande de permis relative aux infrastructures du tramway; que la circonstance que des éléments d'une demande s'analysent en relation avec ceux de l'autre, notamment quant à la résolution éventuelle de problèmes de mobilité liés à la suppression d'emplacements de stationnement le long du tracé de la nouvelle ligne de tramway, n'impose pas d'en globaliser l'instruction dans la cadre d'une seule et même procédure;

Que s'il est vrai qu'une mise en œuvre coordonnée de ces deux projets peut s'avérer nécessaire, ce constat ne conduit pas à une conclusion différente;

Considérant qu'en tout état de cause, et contrairement à ce qui sous-tend le raisonnement de la requérante, si la présente demande est bien soumise à un rapport d'incidences conformément au point 19 de l'annexe B du CoBAT portant sur les travaux d'infrastructure de communication induisant une modification substantielle du régime de circulation du tronçon et/ou du réseau environnant, une telle prise en compte commune des deux projets ne pouvait générer un projet relevant de la liste A, dès lors que les 199 emplacements du parking couvert envisagé ne nécessitent eux-mêmes qu'un rapport d'incidences conformément au point 26 de la même annexe B; qu'en tout état de cause, les 199 emplacements du parking couvert envisagé n'ont pas à être cumulés avec des places de stationnement en voirie, lesquelles ne constituent pas une installation classée, au sens de la législation relative aux permis d'environnement;

Absence d'encadrement suffisamment déterminé :

Considérant que la requérante reproche à l'autorité délivrante de n'avoir pas, au préalable, procédé à une série d'études, notamment en matière de l'enracinement des arbres visés par la demande, ou, encore, de ne pas avoir étudié les alternatives au déplacement du marché dominical;

Que la requérante n'établit pas en quoi il était obligatoire de procéder à de telles études préalables à toute décision d'octroi du permis d'urbanisme sollicité; que, par ailleurs, la délivrance d'un permis d'urbanisme n'exclut pas que la mise en œuvre du permis obtenu soit, elle, précédée de certaines études ou de l'examen d'alternatives d'aménagement que cette mise en œuvre impliquerait, notamment en vue du chantier de réalisation du projet;

Lacune et déficience de la procédure d'évaluation des incidences et de la procédure de participation du public :

Considérant que la requérante reproche, encore, à l'autorité délivrante le fait qu'une étude STRATEC de 2006 n'ait pas été versée au dossier soumis aux mesures particulières de publicité alors que les enseignements tirés de cette étude seraient déterminants dans la procédure qui a conduit à la décision attaquée;

Considérant que l'on ne peut reprocher à l'autorité de s'être éclairée d'une étude plus ancienne, relative à la liaison en transports en commun entre la place Simonis et le haut de Jette, sans avoir soumis celle-ci à l'enquête publique, dès lors que celle-ci n'est pas une étude exigée dans le cadre de la présente procédure;

Problématique de l'arrêt sous le pont de l'avenue de l'Exposition Universelle :

Considérant que l'implantation d'un arrêt de tram sous le pont de chemin de fer est optimale, car elle permet de conserver une distance régulière avec l'arrêt prévu au square du Centenaire;

Que le déplacement de l'arrêt au droit de la drève de Rivieren réduirait fortement la distance entre cet arrêt et celui du square du Centenaire, ce qui perturberait l'exploitation de la ligne de tramway;

Que le déplacement de l'arrêt au-delà du pont de chemin de fer nécessiterait une emprise excessive sur le site NATURA 2000 et l'éloignerait des logements existants;

Qu'enfin, indépendamment de ces considérations pratiques, le positionnement de l'arrêt sous le pont de chemin de fer permettra de créer une liaison directe entre la ligne de tramway n°9 et la halte RER envisagée à cet endroit; »

La commune de Ganshoren envoie à la partie adverse, le 3 novembre, un rappel conformément à l'article 173 du CoBAT.

Par un arrêté du Gouvernement du 27 novembre 2014, la partie adverse décide que le recours est recevable mais non fondé et délivre le permis tel qu'il a été assorti de conditions par le fonctionnaire délégué. Il s'agit de l'acte attaqué, qui reproduit la motivation du permis délivré par le fonctionnaire délégué, l'avis du Collège d'Urbanisme et les motifs complémentaires suivants :

« Considérant que le recours est recevable;

Considérant que le bien se situe en réseau des voiries, en zone d'intérêt culturel, historique, esthétique ou d'embellissement, en liseré de noyau commercial et le long d'un espace structurant au plan régional d'affectation du sol ainsi qu'en zone de voirie de différents plans particuliers d'affectation du sol;

Considérant que c'est pour de justes motifs, que le Gouvernement adopte, que le Collège d'Urbanisme émet un avis favorable quant au permis sollicité;

Considérant qu'il convient de préciser que les critères essentiels permettant de conclure à l'existence d'un projet unique sont la proximité géographique, l'interdépendance fonctionnelle et la simultanéité chronologique des projets en cause;

Que la conception ou la réalisation simultanée de deux projets ne fait pas nécessairement de l'ensemble un projet unique, encore faut-il que la réalisation d'un des projets n'ait de pertinence, sur le plan urbanistique, que si l'autre projet est également réalisé;

Que tel n'est pas le cas en l'espèce;

Que le projet de la ligne 9 du tram et du parking place Reine Astrid peuvent être réalisés et fonctionner de manière autonome l'un par rapport à l'autre;

Que leur interdépendance n'est pas urbanistique, mais découle de décisions politiques qui ont été prises afin que deux projets, s'ils se réalisent, soient coordonnés;

Que la partie requérante ne démontre pas en quoi, d'un point de vue technique, le projet de la ligne de tram 9 ne pourrait être mis en œuvre sans la réalisation du projet de parking Reine Astrid;

Que le projet du tram peut être considéré comme complet et mis en œuvre sans la réalisation du parking place Reine Astrid;

Que la diminution du nombre de places de stationnement dans le cadre du projet du tram est conforme à la politique de stationnement menée par la Région de Bruxelles-Capitale, indépendamment de la construction du parking;

Considérant qu'en effet, la réduction de l'offre de stationnement en voirie rentre dans le cadre du plan Iris II qui tend vers une réduction de la circulation automobile de 20% dans la Région de Bruxelles-Capitale;

Que cet objectif doit également passer par une politique de stationnement volontariste dans le sens d'une réduction progressive de l'offre de parking en voirie, substituée par du parking hors voirie, au profit des modes actifs et transports publics;

Considérant que le développement de la ligne tram 9 est inscrit au plan IRIS II;

Que par conséquent, il y a une adéquation entre l'objet du permis, le PRD, et le plan IRIS II;

Qu'il ressort clairement que les autorités appelées à se prononcer sur le projet étaient en possession des éléments nécessaires pour appréhender l'impact du projet;

Qu'aucune incidence notable qui aurait justifié l'établissement d'une étude d'incidence n'est identifiée;

Considérant que la partie requérante n'indique pas de quels effets du projet du parking place Reine Astrid le rapport d'incidences aurait dû faire mention pour en examiner les effets cumulés avec ceux du permis en cause, ni en quoi un examen des effets cumulés du projet du tram en cause et de celui qui concerne le parking aurait été susceptible d'exercer, en l'espèce, une influence sur le sens de la décision prise ou aurait privé la requérante d'une garantie;

Que les éléments soulevés par la partie requérante ne constituent donc pas des circonstances exceptionnelles qui justifient de faire réaliser une étude d'incidences en application de l'article 148, §I, du CoBAT;

Partant, le Gouvernement accorde le permis sollicité pour réaliser une nouvelle ligne de tramways avec ses infrastructures (ligne 9), réaménager les espaces publics, abattre 148 arbres et planter 200 nouveaux sujets sur les communes de Jette et Ganshoren; ».

Le 23 novembre 2015, le fonctionnaire délégué délivre à la STIB un permis d'urbanisme ayant pour objet la construction d'un parking souterrain de 199 places sur trois niveaux, à la place Reine Astrid (lieu-dit place du Miroir). Ce permis n'a fait l'objet d'aucun recours;

Considérant que les deux recours sont dirigés contre le même acte et reposent sur des moyens identiques, certains cependant n'étant soulevés que dans une des requêtes; que, dans l'intérêt d'une bonne administration de la justice, il y a lieu de les joindre;

Considérant, quant au recours portant le n° 214.914, que la partie adverse estime que le recours introduit par Danielle Vandeputte n'est recevable qu'en ce qu'il concerne l'octroi du permis litigieux, à l'exclusion du rejet du recours de la commune de Ganshoren à l'encontre de la décision du fonctionnaire délégué du 17 juin 2014;

Considérant que la seconde requérante est riveraine du projet qui porte sur un aménagement important, de sorte qu'elle a un intérêt personnel à l'annulation de l'acte attaqué en tant qu'il délivre le permis; que cet aspect de l'acte attaqué n'est pas dissociable de la décision par laquelle la partie adverse a rejeté le recours de la première requérante; que le recours est recevable;

Considérant que les requérants prennent un premier moyen de la violation de l'article 23 de la Constitution, des articles 2, 3,112,127,143,188 et 190 du CoBAT, des articles 2 et 3 de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs, de l'absence ou de la contradiction dans les motifs et de l'excès de pouvoir; qu'ils indiquent que la présente demande de permis a été instruite en même temps que la demande de certificat d'environnement relative à la réalisation d'un parking souterrain et de ses accès avenue de Jette et place Reine Astrid; qu'ils exposent que la motivation de l'acte attaqué est inadéquate en retenant que la ligne de tram et la réalisation du parking souterrain constituent deux projets et pas un projet unique; que selon eux, il y a lieu d'examiner l'interdépendance fonctionnelle de ces deux projets plutôt que leur identité; qu'ils relèvent que les deux demandes émanent de la même personne à qui il est justement reproché d'avoir introduit deux demandes distinctes; qu'à leur sens, le fait qu'il s'agisse d'un projet mixte n'impose nullement le recours à la procédure de certificat plutôt que celle du permis; qu'ils constatent que le fonctionnaire délégué, dans sa décision d'octroi du permis, a considéré le projet de parking comme une mesure de compensation et a imposé (condition 24) de fournir un planning, ce qui démontre que le chantier du tram est concomitant, et qu'il a relevé l'interdépendance technique en ce que l'abattage de marronniers permettait la construction des pentes d'accès au parking souterrain; qu'ils considèrent que l'interdépendance fonctionnelle des deux projets est reconnue dans le rapport d'incidences sur l'environnement et par la commission de concertation; qu'ils reprochent à la partie adverse de ne pas s'être assurée de la

réalisation conjointe des permis, de ne prévoir aucune condition relative à la construction du parking, de ne pas prévoir sa construction comme une charge d'urbanisme et de ne prévoir aucun planning;

qu'en réplique, ils ajoutent que la notion d'unité technique et géographique d'exploitation se fonde d'abord sur l'interdépendance des installations, qui s'apprécie en fait; qu'ils estiment irrelevantes les circonstances qu'elles se situent sur des parcelles cadastrales distinctes et que les projets soient présentés distinctement dans les demandes de permis; qu'ils soutiennent que même si, en soi et de manière abstraite, le projet de ligne de tram et un projet de parking souterrain sont indépendants, il y a lieu de tenir compte de l'unité géographique, de l'interdépendance fonctionnelle et de l'interdépendance technique ou matérielle qui impliquent notamment, selon le rapport d'incidences sur l'environnement, que les rampes du parking et que le gros œuvre devront être aménagés avant les voies de tram et qu'à défaut on ne pourra plus réaliser le parking une fois les travaux du tram terminés;

que, dans le dernier mémoire, ils insistent sur le fait que les deux projets, bien que portant sur des objets différents, ont été conçus ensemble et que cela rejaillit sur leur configuration spécifique; qu'elles font état de leur imbrication matérielle, le parking étant implanté sous le futur site propre du tram, de sorte que certains travaux de surface comme l'abattage des arbres sont nécessaires aux deux projets et que les rampes du parking et le gros œuvre devront être aménagés avant les voies de tram; qu'ils invoquent en outre une interdépendance fonctionnelle résultant de ce que l'aménagement du parking est une compensation à la perte d'emplacements de stationnement en surface résultant du permis attaqué; qu'ils citent en ce sens le rapport d'incidences sur l'environnement, l'avis de la commission de concertation sur les demandes de certificat d'urbanisme et d'environnement relatives au parking, la décision du fonctionnaire délégué accordant le permis en premier ressort, et l'avis du Collège d'Urbanisme; qu'ils considèrent comme un non-sens de conclure malgré ces éléments que les deux projets ne sont pas interdépendants et qu'ils sont totalement distincts sur le plan géographique et fonctionnel;

Considérant que l'acte attaqué concerne une nouvelle ligne de tram reliant la place Simonis à la partie nord de la commune de Jette; que ce projet est intrinsèquement distinct, tant sur le plan géographique que sur le plan fonctionnel, de celui qui vise la réalisation d'un parking souterrain à la place Reine Astrid, sous une partie bien déterminée du tracé de la ligne;

que deux projets ne doivent être traités comme deux parties d'un même projet que lorsqu'il existe entre eux un lien d'interdépendance tel qu'ils seraient incomplets l'un sans l'autre; que ce lien n'est pas établi quand les deux projets peuvent être mis en œuvre indépendamment l'un de l'autre; qu'en l'espèce, l'interdépendance matérielle qui existe entre les deux projets tient à l'opportunité de coordonner l'aménagement des accès au parking souterrain et celui de la voie de tram en surface, les premiers devant être réalisés avant la seconde; que même si la présentation du projet tient compte du futur parking souterrain, la ligne de tram pourrait cependant

être aménagée si le projet de parking était abandonné, et inversement; que la nécessité d'une coordination matérielle et l'existence d'un ordre chronologique à respecter dans l'avancement des chantiers respectifs ne suffit pas à conclure qu'il s'agit en réalité d'un seul et même projet; que l'acte attaqué est motivé de manière pertinente sur ce point;

que, par ailleurs, l'interdépendance fonctionnelle identifiée par les requérants ne peut être retenue dès lors que dans l'acte attaqué, la partie adverse motive sa décision par rapport à l'objectif de diminution de l'offre de parking en voirie prévue par le plan IRIS II, en indiquant explicitement que le parking souterrain n'en constituait pas une nécessaire compensation; qu'elle a donc octroyé le permis en estimant que, même sans la compensation assurée par le parking, le projet s'inscrivait dans le cadre de la politique de stationnement des autorités régionales et pouvait être autorisé; que la légalité de cette appréciation n'est pas critiquée par les requérants; que du reste, comme l'indique le permis délivré le 23 avril 2015, la création du parking vient principalement compenser les pertes qui résultent du réaménagement piétonnier de la place Reine Astrid, qui était occupée par 171 emplacements de stationnement, et seulement accessoirement une partie de celles qui sont dues à l'aménagement de la ligne de tram, lesquelles se dispersent à divers endroits le long du tracé de celle-ci;

Considérant que, compte tenu de ces éléments, l'acte attaqué n'est pas entaché d'illégalité au motif qu'il ne prévoit pas de clause prescrivant la réalisation simultanée des deux projets sous forme de charges d'urbanisme ou de conditions; que le premier moyen n'est pas fondé;

Considérant que les requérants prennent un deuxième moyen de la violation de l'article 23 de la Constitution, des articles 2 et 4 ainsi que de l'annexe II, 10, b) de la directive 2011/92/UE concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement, des articles 2, 3, 127, 128, 143 et 190 du CoBAT, des articles 2 et 3 de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs, du détournement de procédure et de l'excès de pouvoir;

qu'ils exposent que la partie adverse a délivré le permis en considérant que la ligne de tram et le parking sont deux projets propres, avec deux rapports d'incidences distincts et sous des formes juridiques distinctes (d'une part un permis d'urbanisme et, d'autre part, des certificats d'urbanisme et d'environnement), alors que ceux-ci sont fonctionnellement et techniquement liés et devaient être appréhendés ensemble; qu'ils soutiennent que la dissociation des deux demandes conduit à un détournement des règles d'évaluation des incidences sur l'environnement;

qu'ils observent que la capacité du parking n'est pas justifiée alors qu'elle est fixée à la limite du seuil pour lequel une étude d'incidences doit être réalisée, soit 200 emplacements; qu'elles estiment que s'agissant d'une mesure de compensation il

appartenait à l'autorité compétente de vérifier l'adéquation de celle-ci; qu'ils font valoir que les travaux de la ligne de tram impliquent la suppression de 244 emplacements de stationnement (73 en voirie et 171 sur la place du Miroir); qu'ils relèvent que l'acte attaqué mentionne que la diminution du nombre de places de stationnement est conforme à la politique régionale de stationnement, mais estiment que cette justification est erronée puisque le plan Iris II prévoit une réduction de 16 pour-cent du stationnement en voirie, qui doit être significativement compensée par du stationnement hors voirie; qu'ils indiquent que dans l'instruction de la demande de certificat d'urbanisme et d'environnement du parking il est soutenu que l'objectif du plan Iris II est une réduction de 20 pour-cent du poids de la voiture, qui signifie que moins de places de stationnement (18 pour-cent) doivent être prévues, et concluent qu'en toute hypothèse le parking aurait dû prévoir 205 emplacements, soit au-delà du seuil pour lequel une étude d'incidences est requise; qu'ils estiment que la partie adverse n'a pas ainsi exercé les prérogatives qui sont les siennes et n'a pas motivé adéquatement sa décision;

qu'en réplique, ils ajoutent que la partie adverse ne rencontre pas la critique de la motivation du permis en ce qui concerne l'inadéquation de la mesure de compensation et, à tout le moins, en ce qui concerne l'absence de vérification et de justification du caractère adéquat de la mesure de compensation compte tenu de l'impact réel de l'implantation de la ligne de tram autorisée par le projet;

que dans leur dernier mémoire, ils relèvent qu'en termes de capacité dudit parking souterrain, le dossier se limite à rappeler qu'il s'agit de 199 emplacements, sans justifier plus amplement cette capacité qui est à la limite du seuil requérant une étude d'incidences; qu'ils soutiennent qu'il appartenait à l'autorité compétente de vérifier l'adéquation de la mesure de compensation, qu'il s'agit d'une vérification nécessaire à l'admissibilité du projet, et qu'elle n'a pas pu se faire en raison de la scission des dossiers; qu'ils rappellent qu'ils contestent la pertinence de la motivation selon laquelle le projet est conforme au plan IRIS II et à l'objectif de réduction de l'offre de stationnement en voirie, alors que ce plan prévoit une compensation significative de la suppression des places de stationnement perdues; que selon eux, la détermination adéquate de la mesure de compensation implique la réalisation d'un parking souterrain de plus de 200 places, soumis à étude d'incidences;

Considérant que le moyen est irrecevable en ce qu'il est pris de la violation de dispositions de la directive 2011/92/UE concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics ou privés sur l'environnement; que cette directive a été transposée en droit interne de sorte qu'elle ne peut plus être invoquée directement, sauf à soutenir que la transposition est incorrecte en elle-même ou dans une interprétation déterminée, ce que le moyen ne fait pas;

que, pour le surplus, il résulte de l'examen du premier moyen que les deux projets considérés pouvaient être traités distinctement puisqu'ils ne sont pas liés par une véritable interdépendance; que dès lors, la partie adverse n'avait pas à justifier plus amplement la capacité du parking, question étrangère au projet soumis à son examen; que ces projets étant distincts, les requérantes n'établissent pas sur quoi

reposerait l'obligation de procéder à une évaluation unique des incidences qu'ils peuvent avoir sur l'environnement; qu'en matière de stationnement, le rapport d'évaluation des incidences examine d'ailleurs les conséquences des deux projets, de sorte que l'information du public et de la partie adverse a été assurée;

que, dès lors qu'il s'agit de projets distincts, l'argumentation relative à l'étude d'incidences qui aurait dû être réalisée parce que le parking aurait dû compter plus de 200 emplacements concerne uniquement le permis relatif au parking, lequel est devenu définitif, et s'avère sans relation avec l'acte attaqué; que le moyen n'est pas fondé;

Considérant que les requérants prennent un troisième moyen de la violation de l'article 23 de la Constitution, des articles 2, 3, 4, 5, 6, 8 et 9 ainsi que de l'annexe IV, 2, de la directive 2011/92/UE concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement, des articles 2, 3, 127, 143 et 190 du CoBAT, des articles 2 et 3 de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs, du détournement de procédure et de l'excès de pouvoir;

qu'ils critiquent tout d'abord la motivation de l'acte attaqué à propos du fait que l'étude du bureau *Stratec* n'a pas été soumise à l'enquête publique; qu'ils expliquent que la justification du projet et l'analyse des alternatives ou des solutions de substitution ont fait l'objet d'une étude d'impact antérieure, dans le cadre d'une procédure non réglementée, et que cette étude n'a pas été soumise à l'enquête publique alors que conformément aux articles 3, 5 et à l'annexe IV, 2 de la directive 2011/92/UE ainsi qu'aux articles 127 et 143 du CoBAT l'examen et la justification des principales solutions de substitution et la description des mesures visant à éviter, supprimer ou réduire les incidences négatives du projet relève de la procédure d'évaluation des incidences sur l'environnement; qu'ils rappellent la teneur de l'article 6 de la directive précitée, imposant notamment de mettre à la disposition du public «toute information recueillie en vertu de l'article 5 auprès du demandeur», ainsi que «conformément à la législation nationale les principaux rapports et avis adressés à l'autorité ou aux autorités compétentes au moment où le public concerné est informé de l'enquête publique»; que, selon eux, l'étude *Stratec* devait donc être mise à enquête publique, d'autant plus qu'elle s'est avérée déterminante dans la mesure où c'est en son sein que furent examinées les alternatives au projet et que fut sélectionné le projet soumis aux mesures particulières de publicité; qu'ils observent que la première requérante avait soumis des alternatives et qu'il n'est fait référence qu'à l'étude *Stratec* sur ces questions; qu'ils estiment que les mentions du rapport d'incidences sont insuffisantes, puisqu'il indique que l'étude *Stratec* a intégré des facteurs de pondération sur les différents critères d'analyse des alternatives, dont l'un relatif au coût économique des alternatives, mais que la nature de chacun des critères et leur pondération ne sont pas connus; qu'ils soutiennent qu'il est essentiel de pouvoir déterminer le poids des différents facteurs d'autant que l'évaluation des incidences doit être strictement environnementale et que des facteurs économiques ne constituent en aucune manière un impact environnemental; qu'ils ajoutent que d'autres études n'ont pas non plus été soumises au public, à savoir celles relatives à la détermination des impacts négatifs sur l'écoulement de la nappe phréatique et les

problématiques hydrauliques, à l'enracinement des arbres et aux incidences acoustiques et vibratoires;

qu'en réplique, ils constatent que la partie adverse ne conteste pas qu'une étude d'impact de la liaison en transport en commun entre Simonis et le haut de Jette a été réalisée par *Stratec* en 2008 et qu'elle portait plus particulièrement sur le choix du tracé retenu suite à une analyse multicritères, de sorte que la justification du projet et l'analyse des alternatives ou des solutions de substitution qui sont des éléments essentiels de la procédure d'évaluation des incidences ont fait l'objet d'une étude d'impact antérieure dans le cadre d'une procédure non réglementée; qu'elles répètent que conformément aux articles 3, 5 et à l'annexe IV, 2 de la directive 2011/92/UE ainsi qu'aux articles 127 et 143 du CoBAT et à l'article 6 de la directive précitée ces informations devaient être mises à la disposition du public pour qu'à un stade précoce de la procédure le public concerné se voie donner des possibilités effectives de participer au processus décisionnel en matière d'environnement; que si cela est contesté, ils sollicitent de poser une question préjudicielle à la Cour de justice de l'Union européenne;

qu'ils précisent que le moyen ne met pas en cause l'information de l'autorité compétente, mais bien l'information du public afin que ce dernier puisse participer en pleine connaissance de cause; qu'ils invoquent l'arrêt C-72/12 du 7 novembre 2013 de la Cour de Justice pour affirmer que la charge de la preuve ne peut pas être placée dans leur chef;

que dans leur dernier mémoire, ils soulignent que le rapport d'incidences indique qu'il «se base» sur l'étude *Stratec* de 2008 qu'il présente comme décrivant la justification du projet, et que cette étude n'est ni intégrée ni annexée au rapport d'incidences, ni versée au dossier administratif; qu'ils estiment que personne ne peut vérifier si le rapport synthétise adéquatement cette étude d'impact et que l'autorité compétente elle-même n'a pas pu le faire; qu'ils insistent sur l'importance du processus de participation du public comme composante intrinsèque et entière de la procédure d'évaluation des incidences sur l'environnement et citent en ce sens le préambule de la directive 2011/92/UE; qu'ils récusent toute application de l'article 14, § 1er, alinéa 2, des lois coordonnées sur le Conseil d'État, qui préjugerait du défaut d'influence d'une participation adéquate du public sur le sens de la décision adoptée; qu'ils estiment au contraire qu'un examen de l'étude d'impact complète du bureau *Stratec* aurait permis aux tiers intéressés de prendre connaissance du détail des alternatives tant sur le plan modal que sur le plan des tracés, des critères stratégiques de comparaison et des facteurs de pondération retenus, ainsi que de leur évaluation chiffrée, afin de discuter précisément les choix et l'arbitrage effectués; qu'ils répètent que personne n'a connaissance de cette étude; qu'ils invoquent la jurisprudence relative aux études de vent préalables aux demandes d'implantation de parcs éoliens, notamment les arrêts n° 228.080 du 14 juillet 2014 et n° 234.327 du 11 avril 2016; qu'ils reformulent comme suit la question préjudicielle qu'ils suggèrent de poser à la C.J.U.E.:

« Les articles 3, 5, 6 et à l'annexe IV, 2, de la directive 2011/92/UE du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 2011 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement doivent-ils être interprétés comme permettant que le "rapport d'incidences", qui constitue le

document d'évaluation des incidences d'un projet public, se réfère à une “étude d'impact” antérieure, dont il synthétise les résultats, étude d'impact qui concerne la justification du projet et qui procède à une analyse des variantes (variante modale : métro, tram, bus; variante de tracés) en fonction de douze critères stratégiques dont l'importance a été pondérée et procède au classement de ces variantes alors que :

- cette “étude d'impact” n'est pas intégrée ou annexée au «rapport d'incidences»,
- cette “étude d'impact” n'est pas soumise à enquête publique,
- cette “étude d'impact” n'est pas versée au dossier administratif de l'instruction de la demande de permis.»

Considérant qu’aux termes de l’article 143, 2°, du CoBAT, le rapport d’évaluation des incidences sur l’environnement doit comporter «la synthèse des différentes solutions ayant présidé au choix du projet introduit par le demandeur eu égard à l’environnement»; que cette disposition impose au demandeur de permis d’informer le public des choix qu’il a opérés pour établir le projet, mais non de soumettre systématiquement à l’enquête publique toutes les études préalables qu’il a pu utiliser pour ce faire; que seules doivent être jointes au rapport lui-même, les études dont la connaissance est nécessaire pour comprendre les informations qui y figurent et pouvoir y réagir utilement;

qu'en l'espèce, le rapport joint à la demande de permis énumère et examine les alternatives envisagées (pages 8 à 13) et cite l’étude *Stratec* comme une de ses sources, tout en reprenant succinctement les motifs pour lesquels cette étude l'amène à écarter ces alternatives; que le rapport présente ainsi, conformément aux exigences du CoBAT, une synthèse des solutions ayant présidé au choix du projet; que lors de l'enquête publique, les réclamants ont évoqué diverses alternatives qu'ils jugeaient préférables; que l'étude *Stratec* n'avait pas pour objet un projet bien défini, mais concernait l'étude simultanée et comparée des avantages et inconvénients de diverses possibilités de liaisons de transport public efficaces entre les divers quartiers qui émaillent le secteur compris entre la station de métro SIMONIS (ou ses voisines) et l’extrémité nord-ouest de Jette; que cette étude n'a pas été soustraite à la consultation du public puisqu'elle était accessible à toute personne intéressée dans le cadre de la législation sur la publicité de l’administration, possibilité dont aucun des requérants n'a usé; qu'après avoir pris connaissance de l'étude en question, produite par la partie adverse en annexe à son dernier mémoire, les requérants n'identifient concrètement aucune lacune du résumé et ne demandent pas de réouverture des débats à cette fin; qu'il apparaît de l'ensemble de ces éléments que le rapport d'incidences a fourni une information suffisante au public et aux autorités compétentes; qu'il n'est pas nécessaire de poser à la Cour de Justice de l'Union européenne la question préjudicielle suggérée;

Considérant que tant l'avis du Collège d'Urbanisme que l'acte attaqué contiennent un examen des alternatives suggérées lors de l'enquête publique et contiennent une motivation quant à l'absence de l'étude *Stratec* dans le dossier soumis à l'enquête publique;

Considérant que les études complémentaires relatives à l'hydrologie et à l'enracinement des arbres ainsi qu'aux incidences acoustiques et vibratoires ont été réalisées dans le cours de l'instruction de la demande et en raison de remarques soulevées notamment par la commission de concertation après examen des réclamations, dont celle de la première requérante; que l'autorité a donc pu statuer en connaissance de cause quant à ces problématiques; que rien n'imposait d'organiser à ce stade une nouvelle enquête publique; que le moyen n'est pas fondé;

Considérant que les requérants prennent un quatrième moyen de la violation de l'article 23 de la Constitution, des articles 2, 3, 127, 132, 143, 145, 176 et 190 du CoBAT, de l'article 70 de l'ordonnance du 5 juin 1997 relative aux permis d'environnement, des articles 3, 32°, 57, 60 et de l'annexe VIII de l'ordonnance du 1er mars 2012 relative à la conservation de la nature, des articles 2 et 3 de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs, et de l'excès de pouvoir;

qu'ils exposent que le permis attaqué a été délivré sur la base d'une évaluation appropriée réalisée par le bureau Grontmij qui n'est pas réalisée conformément aux dispositions visées au moyen et que la partie adverse n'a pas répondu aux critiques de la première requérante à cet égard; qu'ils relèvent tout d'abord que l'autorité chargée de procéder à l'examen du rapport d'incidences conformément à l'article 145 du CoBAT n'a pas précisé le contenu de cette étude notamment au regard de l'annexe VIII, ce qui est requis lorsque le projet ou l'installation est susceptible d'affecter un site Natura 2000, et que l'étude ne répond pas aux exigences de l'annexe VIII de l'ordonnance précitée du 1er mars 2012; qu'ils ajoutent que l'étude n'a pas été réalisée par un expert Natura 2000 conformément aux articles 143, alinéa 1er, 5° du CoBAT et article 60, § 2, 2° de l'ordonnance du 1er mars 2012 relative à la conservation de la nature; qu'ils constatent encore qu'elle n'est pas intégrée dans le rapport d'incidences ou l'étude d'incidences conformément à l'article 143, alinéa 1er, 5° du CoBAT et à l'article 60, § 2, 2° de l'ordonnance précitée du 1er mars 2012 et qu'elle n'a pas été soumise à l'IBGE en méconnaissance de l'article 176 du CoBAT;

qu'en réplique, ils soulignent que l'évaluation appropriée doit être réalisée par un expert agréé qualifié d'expert Natura 2000 et qu'il ressort de la consultation du site du *Moniteur belge* que le bureau Grontmij n'a été agréé en cette qualité qu'en date du 3 décembre 2013; qu'ils relèvent que le dossier administratif ne comporte pas la décision de l'administration de l'aménagement du territoire et du logement, qui, selon l'article 145 du CoBAT, doit examiner la complétude du rapport d'incidence, prescrire la réalisation d'une évaluation appropriée et préciser le contenu de celle-ci au regard notamment des informations mentionnées à l'annexe VIII de l'ordonnance précitée du 1er mars 2012, mais seulement un avis de l'I.B.G.E. à l'attention de l'administration; que, selon eux, l'évaluation appropriée ne répond pas aux exigences

requises en ce qu'elle n'aborde pas la mortalité directe de la faune à la suite d'abattages ou de démolitions et la diminution de la qualité de l'habitat à la suite de la compaction des sols ou la modification de la structure des parcs et forêts;

que, dans leur dernier mémoire, ils soulignent l'absence de motivation du rejet de leurs critiques concernant l'absence d'agrément des bureaux Grontmij et Sum Project; qu'ils invoquent la jurisprudence de la C.J.U.E. et de la Cour constitutionnelle pour établir qu'il ne leur appartient pas d'apporter la preuve que les irrégularités dans la procédure d'évaluation des incidences ont eu une influence sur la décision adoptée; qu'ils précisent contester le contenu et la qualité de l'évaluation appropriée et estiment que le Conseil d'État ne peut être juge de questions techniques pour valider une évaluation réalisée par un bureau qui n'était pas habilité à ce faire; qu'ils insistent sur l'article 60, § 2, de l'ordonnance du 1er mars 2012 qui indique les trois décisions que peut prendre une autorité saisie d'une demande de permis pouvant avoir des incidences notables sur un site Natura 2000; que selon eux, cette disposition impose, le cas échéant, à cette autorité de fixer le contenu de l'évaluation appropriée eu égard aux objectifs de conservation du site et au regard notamment des éléments mentionnés à l'annexe VIII; qu'ils considèrent qu'en l'espèce, on ignore l'identification des objectifs de conservation du site au regard desquels l'évaluation appropriée doit être réalisée et on ignore quel doit être le contenu de cette évaluation au regard des éléments repris à l'annexe VIII;

Considérant que les dispositions relatives à l'évaluation appropriée des incidences sur les sites Natura 2000 ont été instaurées par l'ordonnance du 1er mars 2012 relative à la conservation de la nature, entrée en vigueur le 26 mars 2012, qui ne comporte pas de disposition transitoire relative à son application aux procédures en cours; qu'en l'espèce, la demande de permis a été introduite le 13 mars 2012; que les prescriptions de l'ordonnance précitée s'appliquent à l'acte attaqué;

Considérant que le dossier de demande a été complété, le 19 avril, par une «évaluation appropriée» réalisée par les bureaux Grontmij et Sum Project, auteurs du rapport d'incidences; que ce document a été soumis à l'avis de l'I.B.G.E., qui l'a émis le 22 avril, en précisant qu'une réunion préliminaire avait eu lieu et qu'il avait formulé des remarques dont il avait été tenu compte; que le fonctionnaire délégué a estimé le 13 novembre, en application de l'article 145, § 1er, du CoBAT, que le rapport d'incidences en ce compris l'évaluation appropriée était complet;

Considérant que la date d'entrée en vigueur de l'ordonnance explique que l'évaluation appropriée a été réalisée après le dépôt de la demande et du rapport d'incidences, sans qu'aucune illégalité ne s'attache à cette circonstance;

Considérant que les articles 57 et 60 de l'ordonnance précitée du 1er mars 2012 prévoient ce qui suit :

« **Article 57.** 1er. Tout plan ou projet soumis à permis, à autorisation ou à approbation, non directement lié ou nécessaire à la gestion écologique d'un site

Natura 2000 mais susceptible de l'affecter de manière significative, individuellement ou en conjugaison avec d'autres plans et projets, fait l'objet, conformément aux dispositions de la présente sous-section, d'une évaluation appropriée de ses incidences sur le site eu égard aux objectifs de conservation de ce site Natura 2000.

Un plan ou un projet est susceptible d'affecter un site Natura 2000 de manière significative, au sens de l'alinéa précédent, lorsqu'il ne peut être exclu, sur la base d'éléments objectifs, notamment ceux repris en annexe VII, qu'il compromet la réalisation d'un ou plusieurs objectifs de conservation du site, individuellement ou en conjugaison avec d'autres plans ou projets.

A l'exclusion des plans de gestion visés aux articles 29, 37 et 49 et des projets, actes et travaux nécessaires à leur mise en œuvre, sont réputés susceptibles d'affecter un site Natura 2000 de manière significative :

1° les plans soumis à évaluation environnementale dont le champ d'application géographique couvre tout ou partie d'un site Natura 2000;

2° les projets soumis à étude d'incidences ou à rapport d'incidences concernant des biens immobiliers situés dans un site Natura 2000 ou à moins de soixante mètres de son périmètre.

Le Gouvernement peut préciser ou compléter les critères d'appréciation du risque d'incidences d'un plan et d'un projet sur un site Natura 2000.

§ 2. L'évaluation appropriée porte au minimum sur les informations et éléments mentionnés à l'annexe VIII.

Le Gouvernement peut préciser ou compléter les informations et éléments sur lesquels porte l'évaluation appropriée.

§ 3. Le Gouvernement peut instaurer l'obligation dans le chef de l'autorité compétente pour adopter un plan, approuver un projet ou délivrer un certificat, un permis ou une autorisation, de solliciter, préalablement à sa décision, l'avis de l'Institut lorsqu'une évaluation appropriée est requise en vertu du présent article.

§ 4. Conformément aux articles 70 à 78 de l'ordonnance du 5 juin 1997 relative aux permis d'environnement, le Gouvernement détermine les conditions d'agrément des experts Natura 2000.

Article 60. § 1er. Pour les demandes de permis de lotir et les demandes de certificat ou de permis d'urbanisme relatives à un projet mentionné à l'annexe B du CoBAT, ainsi que pour les demandes de certificat ou permis d'environnement relatives à une installation de classe I.B au sens de l'article 4 de l'ordonnance du 5 juin 1997 relative aux permis d'environnement, l'autorité chargée de procéder à l'examen du rapport d'incidences conformément à l'article 145, § 1er du CoBAT ou à l'article 39, § 2 de l'ordonnance du 5 juin 1997 relative aux permis d'environnement, examine si le projet ou l'installation est susceptible d'affecter un site Natura 2000 de manière significative, individuellement ou en conjugaison avec d'autres plans et projets.

Cette autorité vérifie si l'hypothèse visée à l'article 57, § 1er, alinéa 3, 2°, est remplie. Si ce n'est pas le cas, elle statue notamment au regard des critères de l'annexeVII.

§ 2. Dans les délais prescrits par l'article 145, § 2, du CoBAT ou par l'article 39, § 3, de l'ordonnance du 5 juin 1997 relative aux permis d'environnement pour apprécier le caractère complet du rapport d'incidences, l'autorité visée au § 1er, suivant le cas :

1° déclare la demande incomplète et sollicite des renseignements complémentaires lorsque les documents transmis ne contiennent pas les éléments lui permettant d'apprécier si le projet ou l'installation est susceptible d'affecter un site Natura 2000 de manière significative;

2° déclare la demande incomplète, prescrit que le rapport d'incidences intègre une évaluation appropriée, réalisée par un expert Natura 2000, des incidences du projet ou de l'installation sur le site Natura 2000 eu égard aux

objectifs de conservation de ce site, et précise le contenu de cette évaluation appropriée au regard notamment des informations et éléments mentionnés à l'annexe VIII, lorsque le projet ou l'installation est susceptible d'affecter un site Natura 2000 de manière significative;

3° décide que le projet ou l'installation n'est pas susceptible d'affecter un site Natura 2000 de manière significative. »

Considérant qu'en l'espèce, le projet était réputé affecter un site de manière significative en application de l'article 57, § 1er, alinéa 3, 2°, de cette ordonnance; qu'il ressort du dossier administratif que l'administration compétente a fait savoir au demandeur, le 13 avril 2014, qu'une évaluation appropriée était requise; que son contenu n'a pas été précisé par une décision expresse de l'administration régionale, mais semble avoir été communiqué au demandeur par l'I.B.G.E. lors d'une réunion informelle; que, s'agissant d'une législation tout récemment entrée en vigueur, et compte tenu de la nature juridique et des compétences spécifiques de l'I.B.G.E., cette particularité procédurale n'a pas pu diminuer les garanties offertes par l'évaluation appropriée; que les recommandations émises au terme de celle-ci ont du reste été intégrées au permis;

Considérant, quant au contenu de l'étude, que celle-ci identifie les objectifs de conservation propres à la zone concernée et se présente conformément au modèle prévu par l'annexe VIII précitée; que chacun des types d'incidences énumérés dans cette annexe comme susceptible d'être pertinent a été abordé, à la seule exception de la mortalité directe à la suite d'abattages/démolitions; que ce type d'incidences a pu être jugé non pertinent pour le projet, dès lors que l'étude indique (p. 20) que le projet est réalisé dans l'emprise existante de l'avenue de l'Exposition, que les zones de travail seront situées en dehors de la zone ZSC III et que les abattages se limiteront à un seul bouleau à proximité de la zone Natura 2000 (aucun arbre dans la zone même); que contrairement à ce que prétendent les requérants, la compactation des sols et la modification structurelle des forêts ou parcs sont abordés à la page 22; que rien ne permet d'écarter les appréciations convergentes de l'I.B.G.E. et du fonctionnaire délégué selon lesquelles le dossier était ainsi complété au voeu de la loi;

Considérant, quant à l'agrément du bureau d'études, que l'article 3, 32°, de l'ordonnance précitée du 1er mars 2012 définit les mots «expert Natura 2000» comme désignant: «une personne physique ou morale agréée pour la réalisation d'une évaluation appropriée des incidences d'un plan ou projet ou pour la réalisation d'une étude d'incidences de projets»; qu'il n'est pas contesté qu'en l'espèce, l'évaluation appropriée a été réalisée par le bureau Grontmij en collaboration avec Sum Project, le premier des deux étant mentionné comme «contact», et que ni l'un ni l'autre n'étaient, à l'époque, titulaires de l'agrément requis pour effectuer des études

d'incidences ni pour réaliser des évaluations appropriées au sens de l'ordonnance; que la s.a. Grontmij Belgium a été agréée en qualité de chargé d'étude d'incidences par un arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 5 décembre 2013, publié au *Moniteur belge* du 13 décembre 2013;
qu'au moment où l'évaluation appropriée a été réalisée, elle n'émanait donc pas d'un expert Natura 2000 au sens de l'ordonnance du 1er mars 2012, en violation des dispositions législatives applicables;

Considérant que l'article 14, § 1er, alinéa 2, des lois coordonnées sur le Conseil d'État prévoit que les irrégularités visées à l'alinéa 1er ne donnent lieu à une annulation que si elles ont été susceptibles d'exercer, en l'espèce, une influence sur le sens de la décision prise, ont privé les intéressés d'une garantie ou ont pour effet d'affecter la compétence de l'auteur de l'acte;

que, dans l'arrêt n° 72/12, du 7 novembre 2013, la Cour de Justice de l'Union européenne a décidé ce qui suit :

> « 53. (…) les exigences nouvelles ainsi issues de l'article 10*bis* de cette directive impliquent que l'atteinte à un droit ne puisse être écartée que si, au regard du critère de causalité, l'instance juridictionnelle ou l'organe visé à cet article sont en mesure de considérer, sans faire peser aucunement la charge de la preuve à cet égard sur le demandeur, mais au vu le cas échéant des éléments de preuve founris par le maître de l'ouvrage ou les autorités compétentes, et plus généralement de l'ensemble des pièces du dossier qui leur est soumis, que la décision contestée n'aurait pas été différente sans le vice de procédure invoqué par ce demandeur.
>
> 54. Dans cette appréciation il appartient à l'instance juridictionnelle ou à l'organe concerné de tenir compte notamment du degré de gravité du vice invoqué et de vérifier en particulier, à ce titre, s'il a privé le public concerné d'une des garanties instituées en vue, conformément aux objectifs de la directive 85/337, de lui permettre d'avoir accès à l'information et d'être habilité à participer au processus de décision.» ;

que, dans son arrêt n° 103/2015, du 16 juillet 2015, la Cour constitutionnelle a de même considéré que l'article 14, § 1er, alinéa 2, des lois coordonnées sur le Conseil d'État n'a pas pour effet que le requérant doive lui-même prouver que l'irrégularité alléguée peut avoir une influence sur le sens de la décision attaquée, mais qu'il découle au contraire de son libellé que le Conseil d'État doit lui-même constater que la décision attaquée n'aurait pas été différente sans le vice de procédure invoqué par le requérant (point B.44.5);

Considérant qu'en l'espèce, si au moment où elle a été établie l'évaluation appropriée n'émanait pas d'un expert Natura 2000, il faut relever qu'au moment où l'acte attaqué a été adopté, l'un des auteurs de cette évaluation avait reçu

l’agrément requis; que la partie adverse n’avait pas l’obligation de faire recommencer la procédure pour que le même bureau, désormais agréé, produise une seconde étude dont rien ne laisse à penser qu’elle aurait pu être différente de la première; que le vice invoqué a été couvert par l’agrément accordé en cours de procédure et que, dans ces conditions, l’illégalité initiale n’a pas été de nature à influencer le contenu de la décision attaquée ni à priver les intéressés d’une garantie, dès lors que l’évaluation appropriée a pu éclairer à suffisance tant le public concerné que l’autorité administrative et permettre à cette dernière de statuer en connaissance de cause;

que les requérants sont sans intérêt à critiquer l'insuffisance de la motivation formelle de l'acte attaqué en réponse à une argumentation qui manque en droit; que le moyen n'est pas fondé;

Considérant que, dans le recours 214.914/XV-2739, les requérantes prennent un cinquième moyen de la violation de l'article 23 de la Constitution, des articles 2, 3, 127, 132, 143, 145, 181 et 190 du CoBAT, des articles 2 et 3 de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs, et de l'excès de pouvoir; qu'elles exposent qu’en ce qui concerne l’implantation d’une halte au point bas de l’avenue de l’Exposition universelle, le rapport d’incidences n’examine pas de solution alternative et que l’acte attaqué ne rencontre pas la motivation du recours de la première requérante; que, selon elles, tous les intervenants ont mis en avant le caractère inapproprié de cette localisation; que cela ressort des observations émises lors de l’enquête publique, de l’avis d’Infrabel, des observations émises lors de la commission de concertation, de l’avis de celle-ci et des conditions qui y figurent ainsi que dans l'avis de la première requérante;

qu'elles critiquent chacun des trois éléments de motivation figurant dans l'avis du Collège d'Urbanisme sur ce point, ajoutant qu’en l’absence de précision sur le caractère déterminant de ces motifs l’illégalité de l’un d’entre eux suffit à entraîner celle de l’intégralité de l’acte attaqué;

qu'à propos de la distance entre un arrêt sous le pont et celui prévu au square du Centenaire, elles constatent que l’implantation de l’arrêt à l’endroit suggéré par la première requérante implique une distance de 270 mètres avec l’arrêt prévu au square du Centenaire et qu’une telle distance ne perturberait pas l’exploitation de la ligne puisque des distances analogues existent entre des arrêts de tram pour des communes situées en seconde couronne, ce qu'elles illustrent par des exemples; qu'elles estiment que l’argument de l’interdistance entre les arrêts est donc non déterminant ainsi que le relevait la première requérante dans son recours;

qu'à propos de l’hypothèse du déplacement de l'arrêt au nord de la ligne de chemin de fer, elles considèrent que cette réponse n'est pas pertinente puisque la commune de Ganshoren n’avait pas suggéré de déplacer l’arrêt au-delà de la ligne de chemin de fer, mais bien au niveau de la drève de Rivieren;

qu'à propos de l'articulation avec la halte RER envisagée à cet endroit, elles affirment que l'instruction administrative «manifeste le découplage de l'arrêt en question avec la halte RER» et citent à l'appui de cette information un passage de l'avis d'Infrabel et de l'avis de la commission de concertation; qu'elles relèvent que la commission de concertation avait et que le fonctionnaire délégué a, dans sa décision prise en application de l'article 191 du CoBAT, prescrit le découplage de la halte avec l'hypothétique halte RER;

qu'elles considèrent que la motivation ne rencontre pas les observations de la première requérante liées aux problèmes d'inondation récurrents, aux problèmes d'insécurité liés à une implantation isolée sous un pont, à l'éloignement des zones d'habitation existantes, à l'inadéquation des équipements induits par cette localisation et au non respect de l'article 25.3 du PRAS qui requiert d'«offrir des points d'arrêts pour les transports en commun, des traversées piétonnes et cyclistes confortables et sûres, en nombre suffisant pour permettre le bon fonctionnement des activités riveraines»;

qu'en réplique, elles contestent que ce moyen puisse conduire à une annulation partielle; qu'elles rappellent que le projet litigieux tombe sous l'application de la directive 2011/92/UE concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement, et relèvent que les arrêts n^{os} 222.531 du 15 février 2013 et 227.443 du 16 mai 2014 ont annulé des permis d'urbanisme au motif que la notice d'évaluation des incidences ne comportait pas d'esquisse des principales solutions de substitution comme le prescrit l'article D 67, § 3, alinéa 1er, 4° du Code de l'environnement; qu'elles constatent que sur l'analyse des solutions de substitution et des alternatives, la partie adverse se limite à invoquer le rapport d'incidences qui se contente de tenter de justifier l'arrêt prévu sous l'actuel pont de chemin de fer et n'examine aucune localisation alternative; qu'elles contestent que l'acte attaqué s'approprie la motivation du permis délivré par le fonctionnaire délégué, ces décisions étant d'ailleurs contradictoires de sorte qu'à suivre la thèse de la partie adverse, la motivation de l'acte attaqué devrait être considérée comme inadéquate pour contradiction des motifs; qu'elles rappellent les critiques figurant dans le recours de la commune de Ganshoren quant à l'application de la règle générale sur la distance de 400 m entre les arrêts, et constatent que l'acte attaqué se contente de réitérer cette règle générale sans examiner en quoi les circonstances concrètes et locales peuvent justifier une autre implantation; qu'ils ajoutent que tous les intervenants ont relevé que le choix de cet emplacement en raison de l'implantation d'une station RER à cet endroit n'était plus à l'ordre du jour, que la partie adverse ne répond pas au grief fondé sur l'absence de motivation adéquate au regard de l'ensemble des réclamations et avis en ce sens, et que les autres arguments développés par la première requérante ne sont nullement rencontrés;

que dans leur dernier mémoire, elles réitèrent leur argumentation;

Considérant que le Gouvernement s'est, dans l'acte attaqué, rallié aux motifs exprimés par le Collège d'Urbanisme et, dans la mesure où ce dernier s'est rallié aux appréciations du fonctionnaire délégué, à celles-ci; que le permis délivré

par le fonctionnaire délégué explicitait longuement le choix de l'implantation de l'arrêt litigieux, dans les termes suivants :

> « Considérant que l'arrêt EXPO est prévu sous le pont de chemin de fer;
> Considérant que les plans du projet représentent une halte RER qui est hors projet, d'autant plus que le demandeur n'est pas compétent pour aménager une halte de chemin de fer et pour y faire arrêter des trains;
> Considérant que le pont de chemin de fer se situe au carrefour de nombreuses liaisons piétonnes (la "promenade verte" régionale, des passerelles piétonnes, des chemins d'accès à travers des talus);
> Considérant qu'il y a lieu d'améliorer ces liaisons existantes, de les rendre plus confortables et conformes aux normes actuelles et de favoriser des connections entre ces passages et l'arrêt projeté (rampes sur talus, escalier depuis passerelle, traversées piétonnes, éclairage et signalisation,…);
> Considérant que les implantations des arrêts sont motivées avant tout par les préoccupations suivantes :
> - La gestion des feux aux carrefours;
> - Desservir un maximum de logements;
> - Desservir le parc Roi Baudouin;
> - Implanter les haltes aux endroits optimaux, le bon nombre, avec des inter distances suffisantes, là ou les besoins sont les plus importants, et ce afin de remplir la mission de transport public de façon performante (service fiable, régulier et rapide);
>
> Considérant que les arrêts sont, tant que possible, implantés sur les places ; place des Bruxellois, square du Centenaire, place de l'Ancienne Barrière, car de nombreuses rues s'y raccordent, ce qui augmente leur accessibilité.
> (...)
> Considérant qu'un arrêt RER est indiqué comme étant une "gare RER à créer" à la carte 6 du PRD au croisement des lignes de chemin de fer 50 et 60 avenue de l'Exposition;
> Considérant que la position de l'arrêt à cet endroit permet d'améliorer sensiblement les liaisons cyclistes et piétonnes à travers l'avenue de l'Exposition, comme requis par la carte 4 du PRD;
> Considérant qu'aux avantages énoncés ci-dessus, l'arrêt Expo – tel que prévu – présente un potentiel de pôle mulitmodal; que cette vocation est inscrite au PRD (carte 6) et au plan IRIS II;
> Considérant que le plan IRIS II prévoit également un arrêt de tram Exposition à hauteur du pont de chemin de fer;
> Considérant que la localisation de l'arrêt Expo est conforme aux plans Régionaux;
> Considérant que l'implantation de l'arrêt de tram sous le pont du chemin de fer permet de bien desservir à la fois la cité jardin de Ganshoren et la rue Antoine Baeck sur Jette;
> Considérant qu'un passage piéton sécurisé pourvu de feux est prévu du côté de la cité jardin, ce qui permet de rejoindre les escaliers existants et menant aux habitations situées en hauteur;
> Considérant qu'un second passage piéton sécurité pourvu de feux est prévu du côté parc;
> Considérant que des rampes, avec des pentes maximales de 4%, offrant un bon accès PMR, sont prévues dans les talus, de part et d'autre des voiries;
> Considérant que du côté de la rue Baeck les maisons seront accessibles par un escalier qui sera relié à la passerelle piétonne existante vers l'arrêt du tram»;

que, dans sa décision du 13 novembre faisant application de l'article 191 du CoBAT, le fonctionnaire délégué a prescrit de retirer des plans «les aménagements RER qui sont hors objet de la demande», mais n'a pas écarté toute référence à un futur arrêt du RER et n'a pas mis en cause la localisation de l'arrêt; qu'il a au contraire prescrit des améliorations notamment en termes d'accessibilité pour les piétons; qu'une note complémentaire au rapport d'incidences a abordé cette question;

que le Collège d'Urbanisme s'est exprimé comme suit :

« Problématique de l'arrêt sous le pont de l'avenue de l'Exposition Universelle:

Considérant que l'implantation d'un arrêt de tram sous le pont de chemin de fer est optimale, car elle permet de conserver une distance régulière avec l'arrêt prévu au square du Centenaire;

Que le déplacement de l'arrêt au droit de la drève de Rivieren réduirait fortement la distance entre cet arrêt et celui du square du Centenaire, ce qui perturberait l'exploitation de la ligne de tramway;

Que le déplacement de l'arrêt au-delà du pont de chemin de fer nécessiterait une emprise excessive sur le site NATURA 2000 et l'éloignerait des logements existants;

Qu'enfin, indépendamment de ces considérations pratiques, le positionnement de l'arrêt sous le pont de chemin de fer permettra de créer une liaison directe entre la ligne de tramway n° 9 et la halte RER envisagée à cet endroit»

que ces éléments constituent une motivation suffisante et adéquate du choix critiqué par les requérantes; qu'ils permettent de comprendre pourquoi ladite décision a été adoptée par l'autorité malgré les objections qui étaient formulées et qui ont été examinées; qu'il n'appartient ni aux requérantes ni au Conseil d'État de substituer leur appréciation à celle de l'autorité administrative sous réserve de l'erreur manifeste d'appréciation; que le rôle du Conseil d'État n'est pas d'intervenir comme arbitre des appréciations divergentes de l'administration et des requérantes quant au bon aménagement des lieux; que les critiques des requérantes ne sont de nature à établir ni une erreur de fait, ni une erreur manifeste d'appréciation;

Considérant que le rapport d'incidences mentionne (point 4.1.B, page 48) le critère général de choix d'implantation des arrêts et évoque la situation particulière de l'arrêt litigieux; que la localisation d'un des arrêts ne représente qu'un élément mineur du projet consistant à implanter une nouvelle ligne de tram; que le rapport présente ainsi une synthèse suffisante des différentes solutions envisagées, l'analyse ne devant pas aller jusqu'à définir, pour chaque arrêt en projet, les autres localisations concevables; que le cinquième moyen n'est pas fondé;

Considérant que, dans le recours 214.914/XV-2739, les requérantes prennent un sixième moyen de la violation des articles 2, 3, 127, 181 et 190 du CoBAT, de la violation des articles 2 et 3 de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs, et de l'excès de pouvoir; qu'elles exposent que l'acte attaqué ne répond nullement à la demande subsidiaire de la première requérante que l'ensemble des conditions prévues dans son avis du 25 mars 2013 soit respecté et aux constats figurant dans ce recours, à savoir que le projet ne prévoit pas le réaménagement du carrefour Sermon/Laeken/Poplimont, l'accès de certains garages privés, le maintien de la station *Villo* au Centenaire, l'implantation de bulles à verre enterrées square du Centenaire et l'augmentation du nombre de places de stationnement à l'approche des carrefours à feux, et que le plan n'indique pas si la place du Home sera réaménagée;

qu'en réplique, elles observent que même si le permis délivré rencontre la plupart des conditions assortissant l'avis de la première requérante, il reste nécessaire de motiver le rejet des autres; qu'elles estiment qu'il s'agit de conditions qui, par nature, devaient accompagner l'autorisation donnée au projet; qu'elles récusent comme tardifs, puisqu'ils ne figurent pas dans la motivation de l'acte attaqué, les arguments pris de la politique régionale de diminution du nombre de places de stationnement et de ce que le réaménagement du carrefour de Sermon/Laeken/Poplimont est étranger au projet; qu'elles contestent en outre la pertinence de ces arguments, précisant que sa demande portait spécifiquement sur l'augmentation du nombre de places de stationnement à l'approche des carrefours à feux et que des éléments qui ne sont pas intégrés dans la demande de permis peuvent être imposés comme conditions en tant que charge d'urbanisme s'ils apparaissent nécessaires à l'admissibilité du projet;

Considérant que l'acte attaqué motive de manière générale le rejet de la suggestion d'augmentation du nombre de places de stationnement en se référant à la politique régionale en la matière, motif qui suffit à comprendre pourquoi la première requérante n'a pas été suivie même si sa suggestion visait spécifiquement l'abord des carrefours à feux; que la remarque concernant les accès à certains garages privés manquait de précision; que le permis délivré par le fonctionnaire délégué et la note complémentaire au rapport d'incidences prévoient bien l'implantation de bulles à verre enterrées à hauteur du square du Centenaire, l'intégration des stations *Villo!* existantes sur le parcours et un réaménagement de la place du Home;

que la motivation formelle d'un permis doit indiquer pourquoi l'autorité décide d'autoriser un projet et, le cas échéant, d'écarter des objections présentant un degré suffisant de pertinence; qu'elle ne doit pas exprimer systématiquement les raisons du rejet de suggestions qui portent sur des éléments étrangers au projet, à moins qu'il existe des raisons objectives de les considérer comme étroitement liées à celui-ci ou de nature à conditionner son admissibilité; que la requérante n'établit pas que tel serait le cas du réaménagement du carrefour Sermon/Laeken/Poplimont; que la motivation formelle d'un permis ne doit pas non plus exprimer systématiquement

les raisons pour lesquelles l'autorité ne retient pas certaines propositions, dès lors que celles-ci portent sur de simples améliorations et ne présentent qu'une importance secondaire; que tel est le cas des remarques de la première requérante concernant l'implantation exacte d'une bulle à verre, l'emplacement précis d'une station *Villo!* et les accès à certains garages privés, non autrement identifiés; que le moyen n'est pas fondé,

D É C I D E :

Article 1er.

Les affaires portant les n° 214.914/XV-2739 et 214.971/XV-2741 sont jointes.

Article 2.

Les requêtes sont rejetées.

Article 3.

Les dépens, liquidés à la somme de 600 euros, sont mis à la charge des parties requérantes.

Ainsi prononcé à Bruxelles, en audience publique de la XVe chambre, le vingt-sept janvier deux mille dix-sept par :

M.	M.	LEROY,	président de chambre,
M.	I.	KOVALOVSZKY,	conseiller d'État,
Mme	D.	DÉOM,	conseiller d'État,
Mme	N.	ROBA,	greffier.

Le Greffier, Le Président,

N. ROBA M. LEROY