

CONSEIL D'ÉTAT, SECTION DU CONTENTIEUX ADMINISTRATIF.

LE PRÉSIDENT DE LA XV^e CHAMBRE SIÉGEANT EN RÉFÉRÉ

A R R Ê T

n° 240.107 du 6 décembre 2017

222.182/XV-3428

En cause :

1. **AVCI** Cengiz,
2. **VERBEECK** Claude,
3. **MOULIN** Laurent,
ayant tous trois élu domicile chez
M^{es} Joël VAN YPERSELE
et Lia CHAMPOEVA, avocats,
rue des Colonies 56
1000 Bruxelles,

contre :

la Région de Bruxelles-Capitale,
ayant élu domicile chez
M^e Philippe COENRAETS, avocat,
rue de la Cambre 36
1000 Bruxelles.

Parties requérantes en intervention :

1. **la Régie des bâtiments,**
ayant élu domicile chez
M^{es} David D'HOOGHE,
Jan BOUCKAERT, Guan SCHAIKO
et Yves STERNOTTE, avocats,
rue de Loxum 25
1000 Bruxelles,

2. **la société de droit australien MACQUARIE
CORPORATE HOLDINGS PTY LIMITED,**

3. **la société de droit néerlandais P.P.P.
INFRASTRUCTURE INVESTMENT B.V.,**

4. **la s.a. DENYS N.V.,**
ayant toutes les trois élu domicile chez
M^{es} Chrystel VAN DEN EYNDEN,
François TULKENS
et Filip DE PRETER, avocats,
boulevard de l'Empereur 3
1000 Bruxelles.

I. Objet de la requête

Vu la requête introduite le 12 mai 2017 par (1) Cengiz Avci, (2) Claude Verbeeck et (3) Laurent Moulin, en ce qu'elle tend à la suspension de l'exécution de «la décision de la Région de Bruxelles-Capitale du 9 mars 2017, déclarant le recours introduit contre la décision de refus du Collège d'Environnement du 11 décembre 2015 recevable et fondé et confirmant la décision de l'IBGE du 25 juin 2015 octroyant un permis d'environnement à la SA Cafasso pour la construction d'un nouveau complexe pénitentiaire pour 1190 détenus, abattage de 300 arbres à haute tige, démolition d'un ensemble de constructions et la réalisation d'un parking de 537 emplacements, situés rue du Witloof, 1130 Haren»;

II. Procédure devant le Conseil d'État

La partie adverse a déposé une note d'observations et le dossier administratif.

Un arrêt n° 238.808 du 12 juillet 2017 a ordonné la réouverture des débats. Il a été notifié aux parties.

Par deux requêtes introduites respectivement le 31 juillet et le 3 août 2017 la société de droit australien Macquarie Corporated Holdings Pty Limited, la société de droit néerlandais P.P.P. Infrastructure Investment B.V., la s.a. Denys NV d'une part et la Régie des Bâtiments d'autre part, demandent à intervenir dans la procédure.

M. Denis DELVAX, premier auditeur au Conseil d'État, a rédigé un rapport sur la base de l'article 12 de l'arrêté royal du 5 décembre 1991 déterminant la procédure en référé devant le Conseil d'État.

Par une ordonnance du 31 octobre 2017, les parties ont été convoquées à l'audience du 22 novembre 2017 et le rapport leur a été notifié.

M. Michel LEROY, président de chambre, a fait rapport.

M^e Joël van YPERSELE, avocat, comparaisant pour les parties requérantes, M. Laurent MOULIN, requérant, M^e Lara THOMMÈS, *loco* M^e Philippe COENRAETS, avocat, comparaisant pour la partie adverse, M^{es} Jan BOUCKAERT & Renaud SMAL, avocats, comparaisant pour la première requérante en intervention, et M^{es} François TULKENS & Filip DE PRETER, avocats,

comparaissant pour les deuxième à quatrième requérantes en intervention ont été entendus en leurs observations.

M. Denis DELVAX, premier auditeur, a été entendu en son avis conforme.

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

III. Exposé des faits de la cause

Considérant que les faits utiles à l'examen du recours se présentent comme suit:

Le 29 novembre 2013, la s.a. Cafasso en formation introduit une demande de permis d'environnement de classe 1A pour l'exploitation des installations relatives à un complexe pénitentiaire, sis rue du Witloof, à 1130 Haren, ainsi qu'une demande de permis d'urbanisme relatif à la construction d'un complexe pénitentiaire pour 1190 détenus, l'abattage de 300 arbres à haute tige, la démolition d'un ensemble de constructions ainsi que la réalisation d'un parking de 498 emplacements. Les plans relatifs à ce projet portent la date du 29 novembre 2013. Il est accusé réception d'un dossier de demande complet le 28 mars 2014.

Le projet de cahier des charges de l'étude d'incidences est soumis aux mesures particulières de publicité du 16 au 30 juin et la commission de concertation émet, le 9 juillet, un avis favorable moyennant certaines adaptations. Après avoir tenu plusieurs réunions, le comité d'accompagnement décide, le 3 février 2015, de clôturer l'étude d'incidences. Suite aux conclusions de l'étude d'incidences, la demanderesse de permis décide d'amender sa demande le 4 février. Les plans relatifs à cette demande amendée portent la date du 11 février. Ces modifications font l'objet d'un avis du Service d'Incendie et d'Aide médicale urgente (SIAMU) du 28 février. De très nombreuses réclamations sont introduites dans le cadre de l'enquête publique à laquelle les demandes de permis sont soumises du 3 avril au 28 mai, dont celle des deuxième et troisième requérants.

Le 25 juin, l'I.B.G.E. délivre le permis d'environnement autorisant l'exploitation de plusieurs installations classées dans le complexe pénitentiaire, dont un parking couvert de 110 emplacements (rubrique 68 B) et un parking à ciel ouvert de 427 emplacements (rubrique 233). Le 13 août, les requérants introduisent un recours auprès du Collège d'Environnement contre cette décision. Le 11 décembre, le Collège d'Environnement refuse le permis d'environnement.

Le 16 décembre, l'auteur de l'étude d'incidences établit un rapport d'incidences sur la modification que la demanderesse entend apporter à son projet à propos de la localisation du bâtiment de parking. Le 16 décembre, le SIAMU émet à l'intention de la demanderesse de permis un avis sur des modifications à la demande de permis d'environnement sans modification des rubriques qu'elle lui a communiquées le 9 décembre. Cet avis porte ce qui suit (traduction):

« **Description**

Le projet de nouveau complexe pénitentiaire à Haren a été modifié à la suite de l'enquête publique et de la commission de concertation.

Les adaptations portent principalement sur les flux de trafic et sur la reconfiguration des espaces de stationnement en dehors du mur d'enceinte.

Tous les bâtiments intra-muros et extra-muros sont maintenus. Les modifications les plus importantes concernent la suppression du bâtiment destiné au stationnement à côté du Back-office et la réorganisation du terrain existant destiné au stationnement à côté du corps de garde. Un nouveau niveau de parking à l'air libre avec rampe sera ajouté.

Pour de plus amples explications concernant les modifications, nous nous reportons à la "note à l'attention du service d'incendie" établie par le bureau ARCH+I (p. 4).

Les rubriques du permis d'environnement restent inchangées.

[...]

Avis du service d'incendie

L'examen des plans, que vous avez demandé, donne lieu aux remarques suivantes:

nouveau parking à l'air libre avec rampe:

Bien que les normes de base (A.R. du 12 juillet 2012) ne soient pas applicables, car il s'agit d'une structure ouverte, notre service impose néanmoins les exigences suivantes:

- la structure du niveau de parking doit avoir une stabilité au feu de R30;
- la réaction au feu des matériaux utilisés doit répondre à l'annexe 5/1, tableau 1 (espaces de stationnement) des normes de base.

En ce qui concerne le nouvel aménagement du parking et des espaces extérieurs, nous voulons encore nous référer aux paragraphes suivants des normes de base:

§ 1 implantation et voies d'accès

§ 6.8.5.4 bouches d'incendie (hydrants) souterraines et de surface

Notre avis se limite aux modifications mentionnées ci-dessus.»

Le 12 janvier 2016, la s.a. Cafasso introduit un recours auprès du Gouvernement contre la décision du Collège d'Environnement. Le 23 février, le SIAMU émet à l'intention de la demanderesse de permis un avis sur des modifications à la demande de permis d'urbanisme qu'elle lui a communiquées le 29 janvier. Cet avis est identique à celui émis le 16 décembre 2015, si ce n'est que, dans la partie description, il est mentionné que «Les façades ont également été légèrement modifiées à certains endroits». Le 7 mars, le fonctionnaire délégué formule une série de conditions et

invite le demandeur à déposer des plans modifiés en vertu de l'article 191 du CoBAT. Ces conditions sont les suivantes:

- prévoir, côté chemin de fer, un raccord reliant le sentier du Keelbeek à la rue du Witloof;
- élargir à 4 mètres la partie stabilisée du nouveau tracé du sentier du Keelbeek et le raccord à la rue du Witloof, ceci en vue de permettre la cohabitation des piétons et des cyclistes, en toute sécurité;
- prévoir un éclairage public pour la zone de passage public sur sol privé;
- élargir les raccords au tracé existant du sentier du Keelbeek afin de rendre le passage plus fluide;
- déplacer le «bâtiment parking» sur le parking à ciel ouvert;
- prévoir un passage contrôlé entre le parking visiteur et le parking du personnel;
- suite au déplacement de l'immeuble de parking, revoir l'aménagement de la bande de terrain entre la rue du Witloof et l'enceinte de la prison pour donner plus d'ampleur à la voirie et aux cheminements piétons;
- revoir l'aménagement du côté de la rue du Witloof, de manière à empêcher que le trafic généré par la prison rejoigne la rue de Verdun ou la chaussée de Haecht;
- réaliser un accès correct (pour piétons, cyclistes et véhicules motorisés) à partir du boulevard de la Woluwe jusqu'à l'entrée de la prison, et vice-versa.

Dans le cadre de l'instruction du recours par le ministre de l'Environnement, plusieurs courriers sont échangés entre ce dernier et la demanderesse de permis. Le 22 mars, la demanderesse dépose, à l'appui de sa demande de permis d'urbanisme, des plans modifiés et un complément à l'étude d'incidences, et ce en vue de répondre aux remarques formulées dans l'avis de la commission de concertation et aux conditions figurant dans la décision du fonctionnaire délégué. Les modifications apportées au premier projet sont plus particulièrement les suivantes:

- suppression du bâtiment de parking à côté du *back-office*, dans le but de décharger la rue du Witloof du trafic automobile, le nombre d'emplacements de stationnement supprimés à cet endroit étant compensé par ailleurs;
- réorganisation de la zone de stationnement existante à côté du corps de garde, sur laquelle un nouveau plateau de stationnement avec rampe est ajouté, sur lequel on stationnera à l'air libre;
- prolongation du nouveau sentier du Keelbeek jusqu'à la rue du Witloof et son élargissement à 4 mètres sur toute la longueur;
- reconfiguration des flux de circulation;
- aménagement d'une nouvelle voirie le long du Back-Office afin de décharger le plus possible la rue du Witloof.

La nouvelle demande de permis d'urbanisme est soumise à une enquête publique du 21 avril au 20 mai et de très nombreuses réclamations sont introduites, dont celle du troisième requérant. La commission de concertation s'abstient d'émettre son avis dans les délais. Le 9 juin 2016, le collège des bourgmestre et échevins de Bruxelles émet un avis favorable sous conditions sur la demande de permis d'urbanisme. Le 21 juin, les requérants adressent au ministre de l'Environnement un courrier contenant des informations complémentaires concernant le recours de la s.a. Cafasso.

Le 24 décembre 2016, le fonctionnaire délégué délivre le permis d'urbanisme sollicité. Il s'agit de l'acte attaqué dans l'affaire enrôlée sous le numéro 221.577/XV-3350; la demande de suspension de l'exécution de cette décision a été rejetée par l'arrêt n° 239.262 du 29 septembre 2017.

Le 9 mars 2017, le Gouvernement délivre le permis d'environnement sollicité. C'est l'acte attaqué.

IV. Interventions

Considérant que par deux requêtes introduites respectivement le 31 juillet et le 3 août 2017 la société de droit australien Macquarie Corporated Holdings Pty Limited, la société de droit néerlandais P.P.P. Infrastructure Investment B.V., la s.a. Denys NV d'une part et la Régie des Bâtiments d'autre part, ont introduit deux requêtes en intervention;

Considérant que la Régie des Bâtiments est responsable de la mise en œuvre de la politique immobilière de l'État belge, et est, en cette qualité, chargée du développement de la prison de Haren; qu'elle a conclu à cette fin une convention avec les autres intervenantes; qu'elle a intérêt à intervenir à la cause;

Considérant que les sociétés Macquarie Corporate Holdings Pty Limited, PPP Infrastructure Investment b.v., et Denys N.V., sont les promoteurs de la s.a. Cafasso, qui est en cours de constitution, n'a pas encore de personnalité juridique et ne peut donc ester en justice, mais au nom de qui le permis attaqué a été délivré; qu'elles ont intérêt à intervenir dans la procédure pour défendre les droits de la s.a. Cafasso;

V. Recevabilité

A. Position des parties

1. Les requérants

Considérant que les requérants indiquent habiter à proximité du site de la prison, de sorte que leur intérêt n'est pas contestable; que la prison, en raison de son ampleur et de son implantation, occasionnera des nuisances disproportionnées aux riverains, à l'environnement et à la mobilité; et qu'ils seront impactés par la destruction du site vert du Keelbeek qu'ils utilisent régulièrement;

2. La partie adverse

Considérant que la partie adverse et les intervenantes contestent la recevabilité du recours dans le chef du troisième requérant au motif qu'il habite à plus de 500 mètres du projet litigieux et n'a aucune vue directe sur ce dernier étant donné que son habitation est séparée du site par un quartier résidentiel et des voies ferrées;

3. Appréciation du Conseil d'État

Considérant que le premier requérant habite rue du Witloof 101 à Haren, juste à côté de la zone où est prévu le complexe pénitentiaire et à front de la rue qui en dessert le principal accès; qu'il a intérêt au recours; que la demande de suspension est recevable dans son chef;

Considérant que le deuxième requérant habite rue de Verdun 662 à Haren, à une distance d'environ 180 m à vol d'oiseau de la limite du complexe pénitentiaire, mais séparé de celui-ci par un faisceau de voies de chemin de fer en remblai, et à front d'une artère qui ne communique pas directement avec la rue du Witloof et dont il n'est pas vraisemblable qu'elle soit affectée par le trafic généré par ce complexe, qui, vu la disposition des lieux, sera vraisemblablement appelé à utiliser le boulevard de la Woluwe (R22) ou la chaussée de Haecht (N21); que nonobstant la proximité géographique du projet autorisé par l'acte attaqué, ce requérant n'a pas un intérêt direct au recours; que la demande de suspension n'est pas recevable dans son chef;

Considérant que le troisième requérant habite à plus de 500 mètres du projet, n'a aucune vue sur le site et en est séparé par un quartier d'habitation et le même faisceau de voies de chemin de fer que le deuxième requérant; qu'il n'a pas d'intérêt personnel par le seul fait qu'il fréquenterait régulièrement le site du Keelbeek; que la demande de suspension n'est pas recevable dans son chef;

VI. Moyens

A. Premier moyen

1. Exposé du moyen

Considérant que le requérant prend un premier moyen de la violation de l'article 12, alinéa 1^{er}, 1^o, 3^o et 6^o, et des articles 55 et 57 de l'ordonnance du 5 juin 1997 relative aux permis d'environnement, de la violation du principe de bonne administration, de la violation des articles 2 et 3 de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs, de l'erreur manifeste d'appréciation et de l'erreur dans les motifs; qu'il indique:

- en une première branche, que:
 - suite au dépôt de plans modificatifs en matière d'urbanisme, le projet prévoit la renonciation au bâtiment de parking et l'augmentation du parking de 427 à 486 emplacements;
 - des plans modificatifs en ce sens n'ont pas été introduits dans le cadre de la demande de permis d'environnement;
 - l'acte attaqué autorise l'exploitation d'un projet auquel le demandeur de permis a renoncé;
 - en vertu des dispositions visées au moyen, en présence d'un projet mixte, les autorités doivent examiner un projet identique;
 - lorsque la demande de permis d'urbanisme est modifiée par l'intermédiaire de plans modificatifs justifiant la tenue d'une nouvelle enquête publique, l'autre demande doit également être adaptée;
 - s'il n'était plus possible de réintroduire de nouveaux plans pour le permis d'environnement en vertu de l'article 57 de l'OPE, il fallait introduire deux nouvelles demandes de permis et recommencer tout le processus;
 - l'autorité devait déclarer la demande de permis d'environnement incomplète ou se déclarer incompétente pour connaître du recours;
 - les dispositions visées au moyen imposent le parallélisme des demandes de permis tout au long des procédures administratives;
 - la motivation de l'acte attaqué sur ce point n'est pas pertinente;
- en une seconde branche, que:
 - l'acte attaqué indique que «l'autorité compétente en matière d'environnement se prononce sur la demande telle qu'elle lui a été soumise; que si le demandeur estime nécessaire de modifier son projet suite à la délivrance du permis, pour l'adapter à ce qui sera autorisé par le fonctionnaire délégué dans le permis d'urbanisme par exemple, il sera en mesure de le faire en application de l'article 7bis de l'ordonnance du 5 juin 1997; que la critique est non fondée»;
 - il semble que le demandeur de permis ait introduit, dans le cadre de la demande de permis d'urbanisme, des plans modificatifs portant sur une suppression du bâtiment de parking et sur une augmentation du nombre d'emplacements de parking à ciel ouvert;

- le SIAMU a émis des avis en ce sens les 16 décembre 2015 et 23 février 2016;
- le demandeur de permis d'environnement a donc déposé des plans modificatifs;
- il est incompréhensible que l'acte attaqué ait délivré un permis sans tenir compte de ces modifications, des avis du SIAMU et de l'abandon du projet par le demandeur;
- se fonder sur l'article 7bis de l'ordonnance revient à priver les dispositions relatives aux projets mixtes de leur effet utile;
- il fallait tenir compte des avis du SIAMU conformément à l'article 55, 5°, de l'OPE;

2. Appréciation du Conseil d'État

Considérant que le moyen ne critique l'arrêté attaqué qu'en tant qu'il autorise 110 emplacements de parking couvert (rubrique 68 B) et 427 emplacements de parking en plein air (rubrique 233);

Considérant, sur la première branche, que l'article 12 de l'ordonnance relative aux permis d'environnement du 5 juin 1997 (OPE) et l'article 124, § 2, du CoBAT, prévoient notamment qu'en cas de projet mixte les demandes de permis d'urbanisme et d'environnement doivent être introduites simultanément, qu'elles font l'objet, s'il échet, d'un seul et même avis du SIAMU, d'une seule note préparatoire à l'étude d'incidences, d'un seul cahier des charges, et d'un seul rapport ou étude d'incidences, qu'elles sont soumises simultanément aux consultations imposées et aux mesures particulières de publicité, et que l'exécution des décisions accordant l'un des permis est suspendue jusqu'à délivrance de l'autre; qu'il est prévu que les autorités compétentes procèdent en parallèle à l'examen des deux demandes, selon des modalités fixées par le Gouvernement, les décisions qui statuent sur ces demandes sont distinctes et aucune disposition n'impose à l'autorité qui statue sur une demande de permis d'environnement de tenir compte de la décision adoptée sur la demande de permis d'urbanisme;

Considérant qu'en l'occurrence, la demande de permis, telle qu'elle a été amendée à la suite de l'étude d'incidences, portait sur 537 emplacements de parking (427 à l'air libre et 110 couverts); que c'est cette demande qui a été soumise aux mesures particulières de publicité et c'est sur elle que l'acte attaqué a statué, en autorisant l'exploitation de ces 537 emplacements; qu'il est vrai que la demande connexe de permis d'urbanisme a été modifiée pour répondre à l'avis de la commission de concertation et aux conditions imposées par le fonctionnaire délégué; que le «bâtiment parking» a été déplacé vers la zone de stationnement à l'air libre, mais que le nombre d'emplacements de parking est resté inchangé, de même que la répartition entre les emplacements à l'air libre et les emplacements couverts; que

dans le cadre de l’instruction de la demande de permis d’urbanisme, les plans correspondant à ce déplacement ont à nouveau été soumis aux mesures particulières de publicité; qu’en l’absence de modification du nombre d’emplacements de parking ou d’une autre caractéristique pertinente quant à l’impact environnemental du projet, il n’était pas requis de saisir l’I.B.G.E. d’une nouvelle demande; que l’article 7bis, § 3, de l’OPE n’impose en effet d’introduire une nouvelle demande que si la transformation est de nature à aggraver substantiellement les nuisances ou inconvénients des installations couvertes par le permis; que dans les autres cas de transformation d’une installation autorisée par un permis d’environnement, fût-ce avant sa mise en exploitation effective, l’exploitant notifie son intention à l’autorité compétente – ici, l’I.B.G.E. – et, à défaut de réaction de celle-ci, il peut procéder à la transformation; qu’au demeurant, les plans modifiés ont été communiqués à l’I.B.G.E. le 4 mai 2017 – soit après la délivrance du permis attaqué – et que celui-ci a répondu le 24 mai qu’il était d’avis qu’aucune nouvelle demande de permis d’environnement n’était nécessaire car le déplacement du bâtiment de parking sur le site n’a aucune incidence négative sur l’environnement, et qu’il libère même de la place pour assurer la circulation en sécurité des usagers faibles et du trafic de marchandises; qu’en cette branche, le moyen n’est pas sérieux;

Considérant, sur la seconde branche, que les plans modifiés, ne portaient que sur des aspects urbanistiques du projet et n’en aggravaient pas l’impact environnemental; qu’ils n’ont, pour ce motif, pas été communiqués au Gouvernement avant l’adoption de l’arrêté attaqué et ne devaient pas l’être; que les avis du SIAMU du 16 décembre 2015 et du 23 février 2016, qui sont pratiquement identiques – celui du 23 février ajoute seulement que les façades sont à certains endroits légèrement modifiées –, ne contiennent que des observations techniques relatives aux caractéristiques du revêtement de la chaussée du parking et à la résistance au feu des matériaux utilisés, observations qui ne figuraient pas dans les avis précédents et n’étaient pas de nature à modifier l’appréciation du Gouvernement quant au permis d’environnement; qu’en cette branche, le moyen n’est pas sérieux;

B. Deuxième moyen

1. Exposé du moyen

Considérant que le requérant prend un deuxième moyen de la violation de la prescription générale 0.7 du PRAS, des prescriptions particulières 5 et 7 du PRAS, des articles 2 et 3 de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs, de l’erreur dans les motifs, et de l’excès de pouvoir; qu’il indique:

- que l’acte attaqué autorise la construction d’un complexe pénitentiaire sur un site situé en zone d’industrie urbaine et en zone administrative au PRAS;

- que le projet occupera 75 % à 80 % de la superficie de ces zones et rendra leur mise en œuvre impossible;
- qu'en vertu des prescriptions 5 et 7, ces zones ne sont pas principalement affectées aux équipements d'intérêt collectif, qui ne peuvent donc être autorisés que s'ils n'empêchent pas la réalisation de l'affectation principale;
- que la prescription 0.7 ne permet de réaliser des équipements dans des proportions dépassant celles fixées par les prescriptions particulières que dans une mesure compatible avec la destination principale de la zone;
- qu'il faut, conformément à la circulaire relative à l'abrogation implicite des PPAS par le PRAS, distinguer les affectations principales des affectations secondaires;
- que la notion de compatibilité suppose que l'affectation, par son étendue et sa nature, n'empêche pas la réalisation de la destination principale de la zone;
- qu'en l'espèce, l'ampleur du projet en termes d'emprise, ses impératifs de sécurité et ses incidences en matière de mobilité empêchent la réalisation des affectations principales prévues au PRAS;
- que les arrêts du Conseil d'État visant l'article 26 du CWATUPE cités par l'acte attaqué n'ont pas la portée que leur donne la partie adverse;
- que les travaux préparatoires de la prescription 0.7 confirment cette thèse;
- que la prescription 0.7 impose également que le projet soit conforme avec «les caractéristiques du cadre urbain environnant», *quod non* pour une prison avec une enceinte de plusieurs mètres de haut et dérogoire au RRU;
- et qu'il convenait en réalité de préalablement modifier le PRAS;

2. Appréciation du Conseil d'État

Considérant que le projet est implanté en majeure partie en zone administrative et dans une moindre mesure en zone d'industries urbaines; que le complexe pénitentiaire est un équipement d'intérêt collectif ou de service public;

Considérant que la prescription 0.7 du PRAS porte en son alinéa premier:
« Dans toutes les zones, les équipements d'intérêt collectif ou de service public peuvent être admis dans la mesure où ils sont compatibles avec la destination principale de la zone considérée et les caractéristiques du cadre urbain environnant.»;

Que, selon la prescription 5.3, les zones d'industries urbaines «peuvent aussi être affectées aux équipements d'intérêt collectif ou de service public...», et que la prescription 5.6 porte que:

« pour toutes les affectations visées aux prescriptions 5.1 à 5.5:

1° la nature des activités doit être compatible avec les autres activités ou destinations de l'îlot concerné par le projet et des îlots avoisinants;

2° les caractéristiques urbanistiques des constructions et l'aménagement paysager de leurs abords permettent leur intégration dans l'environnement urbain.»;

Que, selon la prescription 7.1, les zones administratives «peuvent également être affectées... aux équipements d'intérêt collectif ou de service public», et, selon la prescription 7.4:

« Les caractéristiques urbanistiques des constructions et installations doivent s'accorder avec celles du cadre urbain environnant; leurs modifications sont soumises aux mesures particulières de publicité.»;

Considérant qu'il résulte de ces dispositions qu'un équipement d'intérêt collectif ou de service public comme un complexe pénitentiaire peut être implanté tant en zone d'industries urbaines qu'en zone administrative, sans qu'il soit requis qu'une partie significative de ces zones reçoive une affectation qui corresponde mieux à leur dénomination; que la circonstance que le projet autorisé occupe 75 % à 80 % de la superficie de ces zones ne constitue pas une illégalité;

Considérant que les seules conditions fixées par les dispositions pertinentes du PRAS sont que la nature des activités soit compatible avec les autres activités ou destinations de l'îlot concerné par le projet et des îlots avoisinants et que les caractéristiques urbanistiques des constructions et l'aménagement paysager de leurs abords permettent leur intégration dans l'environnement urbain pour la zone d'industries urbaines, et que les caractéristiques urbanistiques des constructions et installations s'accordent avec celles du cadre urbain environnant pour la zone administrative;

Considérant qu'en l'occurrence, le projet n'empêche pas que des entreprises répondant à la qualification d'industrie urbaine s'implantent dans les parties restantes de la zone du même nom, ou que des activités administratives s'implantent dans le reste de la zone *ad hoc*;

Considérant que, si la nature de la construction projetée diffère de celle des autres constructions avoisinantes, le projet est conçu d'une manière telle qu'il ne dépare pas le «cadre urbain environnant»; qu'en effet le mur d'enceinte du complexe pénitentiaire n'est pas situé à front de la rue du Witloof, mais à l'arrière des bâtiments qui sont en dehors du périmètre sécurisé («*back office*», entité ouverte pour femmes, parking), de sorte qu'il sera peu visible; qu'aucun bâtiment n'a plus de cinq niveaux; que le moyen n'est pas sérieux;

C. Troisième moyen

1. Exposé du moyen

Considérant que le requérant prend un troisième moyen de la violation de la prescription générale 0.4 du PRAS, des articles 2, 3, 15°, 26, 55, 10°, et 56 de l'ordonnance du 5 juin 1997 relative aux permis d'environnement, des articles 4 et 5 de la directive 2011/92/UE concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics ou privés sur l'environnement et de ses annexes III et IV, et des articles 2 et 3 de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs, de l'erreur manifeste d'appréciation, de la violation du principe de bonne administration, et de l'erreur dans les motifs; qu'il soutient,

- dans une première branche:
 - que le projet prévoit la suppression de plans d'eau et la déviation d'une source existante et que la motivation de l'acte attaqué n'en tient pas compte;
 - que la prescription 0.4 du PRAS interdit les actes et travaux amenant à la suppression ou la réduction de la surface des plans d'eau de plus de 100 m² et les travaux amenant à la suppression, à la réduction du débit et au voûtement des ruisseaux, rivières ou voies d'eau;
 - que l'acte attaqué se limite à indiquer qu'il n'est pas prévu de procéder à de pareils travaux;
 - que l'étude d'incidence fait apparaître que le projet prévoit de supprimer la source du Keelbeek, de créer un nouveau bassin pour compenser la source supprimée, qui a une valeur écologique importante, et que l'emplacement prévu du futur bassin ne se trouve pas à hauteur de l'actuelle position de la source, ce qui imposera la déviation de l'eau de source;
 - que le projet prévoit donc bien la suppression d'une source existante et la déviation des eaux de ladite source vers un nouveau bassin;
 - que l'étude d'incidences est très lacunaire au sujet des eaux présentes sur le site (localisation de la source et sens de son écoulement);
 - que le Collège d'Environnement relève ce détournement des eaux;
 - et qu'une réclamation soulevant ce point a été introduite, mais qu'il n'y a pas été répondu;
- dans une seconde branche:
 - que l'étude d'incidences soulève l'incertitude quant à la source du Keelbeek et le sens dans lequel il coule et recommande que ce n'est qu'au moment du début des travaux que l'emplacement et le sens devraient être déterminés;
 - que l'étude d'incidences doit comporter la description et l'évaluation détaillées des éléments susceptibles d'être affectés par le projet;
 - que l'étude d'incidences, en repoussant l'examen relatif à la source et au sens du Keelbeek au moment du début des travaux, n'évalue pas adéquatement les incidences du projet sur les sources d'eau;

- que le Conseil d'État estime insuffisante une étude d'incidences qui reconnaît l'existence d'un effet d'un projet sur l'environnement mais n'effectue pas les investigations nécessaires;
- que l'étude d'incidences devait effectuer les investigations nécessaires pour rencontrer l'incertitude dénoncée et évaluer convenablement toutes les incidences et fixer les recommandations permettant à l'autorité de fixer des conditions précises en matière de localisation et de dimensionnement du bassin;
- et que l'évaluation doit avoir lieu avant la réalisation des travaux;

2. Appréciation du Conseil d'État

Considérant que la prescription générale 0.4 du PRAS est rédigée comme suit:

« 0.4. Sont interdits, les actes et travaux amenant à la suppression ou à la réduction de la surface de plans d'eau de plus de 100 m² et les travaux amenant à la suppression, à la réduction du débit ou au voûtement des ruisseaux, rivières ou voies d'eau.»;

Considérant, sur la première branche, qu'il n'apparaît d'aucune pièce du dossier qu'il existerait sur le site un plan d'eau; que la tache sombre qui apparaît sur les photos satellites et dont le requérant soutient qu'il s'agit d'un plan d'eau est une rangée d'arbres et son ombre, et elle se situe sur la partie la plus élevée du terrain, à l'endroit qualifié de «belvédère»;

Considérant, sur la seconde branche que l'étude d'incidences relève «une incertitude quant à la nature de la source et la direction dans laquelle le Keelbeek devrait s'écouler», et elle recommande d'effectuer une étude spécifique sur cette question; qu'elle indique qu'en raison des travaux, «cette zone de source disparaîtra et une solution devra être trouvée pour l'évacuation de cette eau», et envisage plusieurs scénarios selon que la rue du Witloof est réaménagée avec installations de nouveaux égouts ou non, et selon qu'il apparaît que l'eau présente en ce lieu s'écoule vers le Keelbeek, le Hollebeek – qui sont deux affluents de la Woluwe – ou directement vers la Woluwe; qu'elle relève que, quel que soit le scénario retenu, «on ne s'attend à aucune augmentation du risque d'inondation»;

Considérant que, nonobstant l'incertitude quant à la situation actuelle de l'hydrographie, l'étude d'incidences a fourni à l'auteur de l'acte attaqué toutes les indications utiles pour se prononcer en connaissance de cause; que le moyen n'est pas sérieux;

D. Quatrième moyen

1. Exposé du moyen

Considérant que le requérant prend un quatrième moyen de la violation des articles 2, 3, 15°, 26, 3°, 4°, 6° et 8°, et 55 de l'ordonnance du 5 juin 1997 relative aux permis d'environnement, de la prescription 5.6 du PRAS, des articles 4 et 5 de la directive 2011/92/UE concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics ou privés sur l'environnement et de ses annexes III et IV, des articles 2 et 3 de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs, de l'erreur manifeste d'appréciation, de l'erreur dans les faits et de la violation du principe de bonne administration; qu'il indique:

- dans une première branche:
 - que l'acte attaqué autorise la construction d'un complexe pénitentiaire à Haren sans que l'étude d'incidences n'examine les alternatives de localisation du projet (l'étude n'examine pas la pertinence du choix du site au niveau de ses incidences environnementales par rapport à d'autres sites possibles) ou les alternatives consistant à rénover les prisons de Saint-Gilles et Forest ou à créer une maison de peine et à rénover ensuite, les prisons de Saint-Gilles et Forest en maison d'arrêt;
 - que l'implantation ne respecte pas les critères de localisation fixés par l'État fédéral dans le Master plan I des prisons;
 - que le projet a un impact en terme de mobilité (saturation du réseau, mauvaise desserte en transports en commun, éloignement du Palais de Justice);
 - que le projet prévoit la suppression d'un espace vert de qualité;
 - que le projet contredit le schéma de structure de Haren;
 - que l'acte ne répond pas à la réclamation;
 - que l'autorité doit motiver pourquoi elle s'écarte du schéma directeur;
 - que l'auteur de l'étude avait l'obligation de procéder à un examen des alternatives, dont les alternatives de localisation et les alternatives tenant à la construction d'une maison de peine et à la rénovation de tout ou partie des prisons de Saint-Gilles et Forest;
 - qu'une réclamation en ce sens a été introduite, à laquelle il n'a pas été répondu de manière adéquate (mauvaise lecture des arrêts du Conseil d'État cités, non-pertinence de l'arrêt de la CEDH en raison des attermolements de l'État fédéral, longue existence du problème, pas de motivation *a posteriori*);
 - que l'étude n'a pas examiné les alternatives et l'acte attaqué ne répond pas aux réclamations questionnant le choix de l'implantation et l'absence d'examen sérieux des alternatives;
 - que l'étude se retranche derrière le Master plan Prisons, qui n'a pas fait l'objet d'une évaluation des incidences;
 - que les autres terrains «énumérés» auraient pu constituer des véritables alternatives;
 - site OTAN: le projet de Haren n'a pas été plus rapide qu'un projet sur ce site, le site de Haren a été retenu sans étude

d'incidences dès 2009 et l'ancien site de l'OTAN n'a pas été retenu uniquement en raison des souhaits des fonctionnaires internationaux;

- site Foresterie: inscrit en zone de réserve foncière, toute petite partie inscrite en zone Natura 2000, possibilité de faire usage de la prescription 0.7 ou adoption d'un PPAS, présence d'une gare à proximité et proximité du Ring;
- site de Schaerbeek formation: inscrit en ZIRAD, possibilité de faire usage de la prescription 0.7 ou adoption d'un PPAS si impossible de trouver ailleurs, localisation centrale et bien desservie par les transports en commun;
- que les pouvoirs publics ont accès aisément à la maîtrise foncière de nombreux sites, le cas échéant par le biais de l'expropriation;
- que le Master plan I fixait, comme critère de choix, la proximité des établissements judiciaires, notamment le Palais de justice, la situation par rapport aux transports en commun, l'accessibilité, la possibilité d'intervention des services de secours, la situation du terrain, sa stabilité, la qualité du sol, critères dont il n'a aucunement été tenu compte dans le présent projet et qui n'ont pas été mis en perspective avec les autres sites alternatifs;
- que l'auteur de l'étude devait comparer le projet avec ces sites;
- que plusieurs réclamations ont été introduites, auxquelles il n'a pas été correctement répondu (saturation du réseau routier, mauvaise desserte en transports en commun et difficultés d'accès, éloignement du Palais de justice, effets dévastateurs sur un grand espace vert, renforcement de l'enclavement de Haren);
- que l'étude d'incidences aurait dû examiner ces différents éléments par rapport aux alternatives;
- que le choix de l'implantation s'inscrit en rupture avec le schéma directeur de Haren, qui se fixe pour objectif de désenclaver Haren et de renforcer son caractère semi-rural;
- que ni l'étude d'incidences ni l'acte attaqué n'exposent en quoi les autres alternatives n'étaient pas pertinentes au vu de la destruction d'un grand espace vert, qui présente des espèces rares et précieuses;
- que l'espace vert du Belvédère et le chemin du Keelbeek ne peuvent être assimilés à l'espace vert supprimé;
- que l'étude n'examine pas l'impact environnemental de la rénovation des prisons de Saint-Gilles et Forest, sauf en termes budgétaires;
- que le Collège d'Environnement a rejeté cet argument dans sa décision du 11 décembre 2015;
- que la rénovation totale des deux prisons existantes serait probablement moins chère;
- que les impacts environnementaux de l'alternative maison de peine et rénovation des prisons de Saint-Gilles et Forest ne sont pas examinés par l'étude d'incidences;
- que cette solution permettrait de respecter les critères contenus dans le Master plan I;

- que le projet prévoit un nombre de détenus moins élevé que le nombre de détenus des deux prisons;
- que le projet ne vise donc pas à répondre au projet de surpopulation carcérale;
- que l'alternative maison de peine permettrait de réduire l'importance du projet de moitié;
- que cette alternative a plus de sens en termes de mobilité et de fonctionnement de la justice;
- que l'étude d'incidences mentionne erronément que l'alternative maison de peine imposerait nécessairement la construction d'un nouvelle maison d'arrêt; et que le Collège d'Environnement l'a relevé dans sa décision du 11 décembre 2015;
- dans une deuxième branche:
 - que l'étude d'incidences est incomplète ou fondée sur des données erronées ou tronquées en ce qui concerne la mobilité;
 - qu'elle n'examine pas les effets cumulatifs du projet avec les effets résultant de la mise en œuvre d'autres projets existants, approuvés, ou en cours de réalisation;
 - qu'elle n'examine les incidences en termes de mobilité que dans un rayon de 2 kilomètres et ne respecte pas le cahier des charges qui imposait un rayon de 5 kilomètres;
 - qu'elle se base sur le modèle de mobilité du Brabant flamand, qui est inadapté à une zone aussi densément urbanisée que Bruxelles, qui est fondé sur l'année de référence 2009 et actualisé sur la base de l'étude Agora de 2011 (ce qui ne tient pas compte de l'urbanisation importante connue depuis 2011), qui ne permet pas d'intégrer l'accroissement spécifique de la circulation lié à la présence de plusieurs grands projets à proximité (Uplace, Decathlon, nouveau siège de l'OTAN, CAT, site Renault) et qui dépasse l'augmentation prévisible de la pression automobile en Brabant flamand, et sans que l'acte attaqué réponde à la réclamation qui portait sur ce point;
 - qu'elle fait des projections de report modal en se fondant sur des futurs projets d'infrastructure de transports en commun dont la réalisation en 2020 est considérée comme acquise alors que ces projets sont hypothétiques, de sorte que l'auteur de l'étude devait revoir ces reports à la baisse;
 - qu'elle n'évalue pas les effets des déplacements supplémentaires induits par l'éloignement de la prison du Palais de Justice en termes de mobilité, de moyens dépensés et des effets sur la santé;
 - que la situation en termes de mobilité est déjà très critique et la création de grands projets ne la rendra que plus problématique;
 - qu'en l'absence de données chiffrées, l'étude n'a pas pu tenir compte des effets cumulatifs de tous les projets;
 - que l'autorité n'a donc pas pu statuer en pleine connaissance de cause;
 - que le projet engendrera une augmentation du trafic de transit via Haren, dont les voiries ne sont pas adaptées à un tel passage;
 - qu'un comptage effectué in situ démontre que les chiffres retenus dans l'étude d'incidences sont largement sous-évalués;

- que le Plan stratégique d'aménagement pour la Périphérie urbaine flamande de Bruxelles établit que les infrastructures existantes sont insuffisantes pour absorber les différents projets;
- que l'étude se fonde notamment sur le prolongement du métro jusqu'à Bordet, l'augmentation de la fréquence de trains dans le cadre du RER, de nouvelles voies de bus et de tram, alors que le RER ne sera pas disponible avant 2028 et le métro ne sera pas présent avant 2024;
- que l'étude se fonde sur un taux d'utilisation de la voiture de 64 % du personnel mais n'indique pas pourquoi, malgré l'emplacement du projet, elle n'augmente le pourcentage d'utilisateurs de la voiture que de 9 %, il est illusoire de prévoir une utilisation de 80 % pour les avocats;
- qu'en ce qui concerne le nombre d'emplacements de parking, l'étude se fonde sur les mêmes pourcentages de 64 % et 80 %; que le parking est donc sous-dimensionné;
- que la commission de concertation avait prévu l'augmentation de la capacité du parking de 50 unités;
- que l'étude n'examine pas les perturbations causées par l'éloignement de la prison du Palais de justice, distante de 15 km du Palais de justice, ce qui suppose des déplacements d'une heure en transports en commun;
- qu'elle relève un temps moyen irréaliste de 16 minutes;
- qu'elle n'examine pas les effets négatifs des déplacements sur la santé; que l'éloignement de la prison porte atteinte aux droits des détenus (accès à la justice, visite des familles...);
- que les avocats n'ont pas été intégrés à la problématique des déplacements;
- que la décision du Collège d'Environnement du 11 décembre 2015 relève tous ces problèmes;
- que la motivation de l'acte attaqué est insuffisante;
- que l'acte attaqué reconnaît l'insuffisance du parking puisqu'une augmentation de 50 unités a été prévue par la commission de concertation;
- et que l'acte attaqué ne répond pas à diverses observations formulées avec précision dans le cadre de l'enquête publique (absence de prise en charge des effets cumulatifs, mauvaises études de base, incertitude des transports en commun, taux d'utilisation des voitures erroné);
- dans une troisième branche:
 - que l'étude d'incidences n'examine pas les incidences sonores du projet, et notamment du parking, des haut-parleurs et les convois prioritaires le long d'une voirie saturée;
 - qu'elle n'examine pas l'admissibilité de ces nuisances au regard de leur effet cumulé à l'environnement sonore existant ou reporte cet examen après la mise en œuvre du projet «étant donné qu'aucune donnée exacte se rapportant aux installations durant la phase d'exploitation n'est disponible»;
 - que l'acte attaqué ne répond pas à la réclamation;
 - que la prescription 5.6 du PRAS prévoit que «la nature des activités [doit être] compatible avec les autres activités ou

- destinations de l'îlot concerné par le projet et des îlots avoisinants»;
- que la zone du projet et le village de Haren subissent une charge sonore importante en raison des routes, des voies de chemin de fer et de l'aéroport;
 - que les seuils sonores sont systématiquement dépassés, à tout moment de la journée;
 - que la prison a un effet négatif sur l'environnement sonore;
 - que l'étude indique que la charge supplémentaire ne devrait pas causer de gêne vu l'environnement, mais n'envisage pas la question de l'effet cumulatif des nuisances;
 - qu'elle se limite à compiler les nuisances, sans les évaluer;
 - qu'elle étudie de manière très sommaire l'impact sonore de plusieurs sources ou s'en remet à des études ultérieures;
 - qu'elle mentionne qu'il existe peu de données exactes mais conclut paradoxalement à l'existence d'un faible impact;
 - qu'elle est lacunaire en ce qui concerne les haut-parleurs, qui constitueront une gêne pour les riverains;
 - qu'elle n'examine pas la fréquence des sirènes des véhicules, qui sera certainement quotidienne;
 - que rien n'est dit sur le parcours de ces véhicules;
 - que l'acte attaqué est muet sur la réclamation introduite;
 - que l'effet négatif du projet pour les habitants peut donc difficilement être qualifié de faible;
 - que le projet risque de contribuer au dépassement des seuils de bruit fixés par l'arrêté du 21 novembre 2002 relatif à la lutte contre le bruit et les vibrations générés par les installations classées;
 - que cette question n'a pas été examinée et l'autorité ne s'est pas prononcée en pleine connaissance de cause; et que la motivation de l'acte attaqué se fonde sur une donnée technique qui devait être étudiée par l'auteur de l'étude;
 - dans une quatrième branche:
 - que l'étude d'incidences n'examine pas les incidences du projet sur la qualité de l'air, qualifié pourtant de «médiocre à très mauvais», et en particulier l'effet cumulatif du projet avec l'impact d'autres grands projets à proximité;
 - qu'elle n'examine pas l'admissibilité de l'impact du projet mais se borne à soutenir que, puisque les seuils sont déjà dépassés, la faible augmentation n'aura pas d'impact considérable;
 - que l'acte attaqué ne répond pas à une réclamation formulée lors de l'enquête;
 - que la qualité de l'air est déjà médiocre dans toute la zone, les limites journalières de concentration de NO₂ et de valeur limite de PM₁₀ sont déjà dépassées;
 - que l'étude précise que, pour les particules fines, le respect des seuils ne signifie pas qu'il n'y a pas d'impact sur la santé puisqu'il n'y a pas de limite inférieure;
 - que tout trafic supplémentaire empirera donc la qualité de l'air;

- qu'indépendamment de tous les déplacements existants dans la zone, l'éloignement du Palais de justice implique une augmentation de 700.000 km par an en voiture;
- qu'aux émissions des véhicules, il faut ajouter celles provenant des installations de la prison;
- que l'étude d'incidences conclut à l'absence d'impact considérable en raison de la mauvaise qualité de l'air, alors qu'elle aurait dû s'interroger sur l'admissibilité de cet accroissement de pollution, comme l'a fait le Collège d'Environnement dans sa décision du 11 décembre 2015;

2. Appréciation du Conseil d'État

a) Première branche

Considérant que le permis d'environnement attaqué porte sur diverses installations soumises à autorisation, dont une de classe 1A (les parkings), et d'autres de classe 1B, 2 et 3; qu'en raison d'une installation de classe 1A, une étude d'incidences était requise; qu'une telle demande doit notamment comporter:

- «l'examen comparatif des solutions de remplacement raisonnablement envisageables, y compris, le cas échéant, l'abandon du projet, ainsi que l'évaluation de leurs incidences et les principales raisons du choix du demandeur» (art. 6, 8°, de l'OPE);
- la description et l'évaluation détaillées et précises des éléments susceptibles d'être affectés par le projet, dans l'aire géographique déterminée par le cahier des charges (art. 6, 3°, de l'OPE);
- l'inventaire et l'évaluation détaillée et précise des incidences du projet et du chantier (art. 6, 4°, de l'OPE);
- les données, fournies par le demandeur, relatives aux mesures visant à éviter, supprimer ou réduire les incidences négatives du projet et du chantier, ainsi que les mesures visant à prévenir les accidents majeurs et à limiter leurs conséquences (art. 6, 5°, de l'OPE);
- l'évaluation de l'efficacité des mesures indiquées au 5°, notamment par rapport aux normes existantes (art. 6, 6°, de l'OPE);
- le cas échéant, la description et l'évaluation détaillées et précises des raisons justifiant une dérogation en vertu de l'article 2.3.54, § 4, du Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'Énergie (art. 6, 7°, de l'OPE);

Considérant que ces dispositions impliquent que l'étude d'incidences porte sur un projet suffisamment abouti pour faire l'objet d'une demande de permis ou de certificat;

Considérant qu'une décision de l'importance de celle qui consiste à construire un centre pénitentiaire de grande capacité procède nécessairement d'un processus complexe au cours duquel les autorités responsables sont amenées à s'interroger sur la nécessité d'un tel établissement, sa capacité, ses caractéristiques et sa localisation; que des décisions de principe orientant le choix du lieu d'implantation vers le site de Haren ont nécessairement dû être prises avant qu'il ne soit concevable d'élaborer un projet qui puisse être déposé en vue d'obtenir les permis d'urbanisme et d'environnement; que ces «décisions» n'étaient que des orientations politiques, sans effet de droit;

Considérant que 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 impose, en son article 2, de procéder à une évaluation des incidences sur l'environnement «avant l'octroi de l'autorisation»; que l'article 8 prescrit de même que les informations recueillies soient prises en considération «dans le cadre de la procédure d'autorisation»; que l'autorisation est définie à l'article 1^{er} comme «la décision de l'autorité ou des autorités compétentes qui ouvre le droit du maître d'ouvrage de réaliser le projet»; qu'aucune autorisation au sens de cette disposition n'a été donnée avant que le permis attaqué et le permis d'urbanisme du 24 décembre 2016 ne soient délivrés;

Considérant que l'article 26, 8° de l'OPE – qui s'inspire de l'article 5.3, d, de la directive 2011/92/UE – n'impose pas au demandeur de permis de donner une information approfondie sur les alternatives envisageables, mais seulement de comporter «l'examen comparatif des solutions de remplacement raisonnablement envisageables»;

Considérant que cet «examen comparatif des solutions de remplacement raisonnablement envisageables» ne peut pas porter sur les options politiques qui ont précédé le dépôt de la demande, telles que le choix du site de Haren plutôt que celui de l'ancien siège de l'OTAN à Evere, celui des prisons de Forest et Saint-Gilles ou celui de la Foresterie; que, de même, le choix de construire une prison diversifiée, comprenant une maison d'arrêt, une maison de peine, un section psychiatrique, une section pour jeunes, une entité fermée et une entité ouverte pour femmes, plutôt qu'une maison de peine uniquement, procède d'une option politique qui est à la base de la conception même du complexe pénitentiaire dont les installations sont autorisées par le permis attaqué; qu'au stade d'avancement où en était le projet lorsqu'il a pu faire l'objet d'une étude d'incidences, ces autres localisations et options n'étaient pas «raisonnablement envisageables» et qu'il ne revenait pas aux auteurs de l'étude d'incidences de les évoquer;

Considérant que le premier requérant n'ayant pas introduit de réclamation lors de l'enquête publique, il n'est pas recevable à critiquer l'absence de réponse aux réclamations introduites par d'autres; qu'en cette branche, le moyen n'est pas sérieux;

b) Deuxième branche

Considérant que l'étude d'incidences contient un chapitre relatif à la mobilité, dans lequel sont exposées tant la situation actuelle que la situation de référence future, par nature incertaine, mais évaluée en tenant compte de plusieurs éléments futurs vraisemblables, tant en ce qui concerne les transports en commun que des projets situés dans les alentours;

Considérant que l'évaluation de l'impact du projet a été établie par l'auteur de l'étude sur la base d'un modèle de circulation établi par l'administration régionale flamande pour le Brabant flamand, comparé avec d'autres modèles de mobilité; que le fait que ce modèle a fait l'objet de critiques scientifiques permet de considérer que la question de la mobilité fait l'objet de controverses, mais n'établit pas que l'autorité n'aurait pas statué en connaissance de cause; que l'étude d'incidences expose les raisons pour lesquelles elle établit les différents modes de transport utilisés par les utilisateurs de la prison et envisage l'hypothèse où aucune modification ne serait apportée à la desserte en transports en commun, hypothèse qu'elle qualifie de «*worst-case scenario*», dans lequel le nombre de déplacements en voiture augmenterait d'environ 20 %; que l'ensemble de ces éléments permet au chargé d'études de conclure que l'impact de la prison sur le trafic est très faible; que le requérant n'établit pas que les données retenues par le chargé d'études et les conclusions qu'il en tire soient manifestement déraisonnables ou que la partie adverse n'aurait pas été en mesure de prendre sa décision en connaissance de cause;

Considérant que l'acte attaqué porte notamment la motivation suivante:

« Considérant que le déplacement des prisons de Saint-Gilles et de Forest-Berkendael en dehors du centre de Bruxelles est la conséquence de la nécessité de construire un nouveau complexe pénitentiaire et de l'impératif de trouver, en région bruxelloise, un terrain suffisamment grand pour l'accueillir; que toutes les nouvelles prisons (datant d'après-guerre) se trouvent en dehors des centres urbains; que l'impact du projet sur la mobilité est examiné de manière approfondie dans l'étude d'incidences et pour une zone géographique qui n'est pas limitée aux abords immédiats du projet; que la partie A de l'étude comprend un chapitre examinant la situation actuelle; que le chapitre B.1 de l'étude examine l'impact du projet en termes de mobilité par rapport à la situation de référence future (2020); que l'étude expose et justifie à suffisance les motifs du choix de la version 3.6.1 du modèle de circulation provincial du Brabant flamand et par conséquent des situations de référence 2009 et 2020 (partie B.1., pp. 6 et s.); que ce

modèle tient compte de l'augmentation du trafic autour du site lié notamment au développement urbanistique en cours de réalisation ou pouvant se réaliser à moyen terme dans la zone située à cheval sur les deux Régions; que l'étude d'incidences compare les données issues du modèle de circulation avec des données de comptage récentes; qu'il s'en déduit que le modèle contesté résiste à la comparaison empirique *in situ*; que l'étude d'incidences justifie également à suffisance le choix de l'évaluation de l'impact du projet par rapport à une situation future prenant en compte la réalisation de projets dont le principe a été approuvé au niveau politique (partie B.1., p. 6); que le comité d'accompagnement a marqué son accord sur un tel choix; que figurent parmi ces projets le déplacement de la gare de Diegem dans le cadre du chantier RER et le réaménagement du boulevard de la Woluwe comprenant un arrêt près de la prison et une bande de bus sur laquelle pourraient également être posés des rails de tram dans le futur; qu'il y a également lieu de relever qu'est prévu la création d'une voie d'accès directe à la prison depuis le boulevard de la Woluwe; que l'étude d'incidences prend en compte un certain nombre de nouveaux projets devant s'implanter à proximité, ainsi que le développement annoncé de nouvelles infrastructures; qu'il est logique de tenir compte de ces dernières dès lors que la prison elle-même mettra plusieurs années avant de pouvoir être exploitée;

Considérant qu'à l'heure actuelle, la liste des infrastructures routières et ferroviaires qui se sont développées dans les environs du complexe pénitentiaire à Haren ainsi que leur état d'achèvement est la suivante:

Nouvelle sortie sur la E19 à Vilvoorde: terminé

Réalisation de la ligne Diabolo: terminé

Adaptation de l'échangeur R0 x R22 (boulevard de la Woluwe): en cours de réalisation (début des travaux en 2015)

Réaménagement du R22: en cours de réalisation (voir ci-dessous)

Projet 1: échangeur R0 – Machelen: réalisé

Projet 2: reconstruction du boulevard de la Woluwe entre la chaussée de Haecht et la Kerklaan: réalisé

Projet 3: reconstruction du carrefour chaussée de Haecht: travaux prévus pour 2019

Projet 4: reconstruction du carrefour Kerklaan: travaux prévus pour 2019;

Considérant que l'étude d'incidences examine également l'offre actuelle et future autour du site en termes de transports publics (partie A, pp. 57 et s., et partie B.1., p. 6); qu'il se déduit de cette analyse que l'offre en termes de transports publics va en s'accroissant et non en diminuant; qu'actuellement des arrêts de bus desservis par cinq lignes différentes et deux gares ferroviaires se situent à distance à pied du site; qu'à plus grande distance, accessibles en vélo, se situent d'autres gares (dont la gare de Vilvoorde) et un arrêt de tram (Bordet); que diverses améliorations sont prévues; que, comme précisé précédemment, c'est à juste titre que l'étude d'incidences tient compte de tels projets futurs, qui ont déjà été approuvés, pour évaluer l'impact du projet litigieux sur la mobilité; que l'étude d'incidences examine néanmoins également le scénario du pire, à savoir à situation inchangée en termes d'accessibilité du site par les transports en commun (partie B.1., p. 18); qu'elle examine encore l'accessibilité du site en vélo et à pied et en tient compte dans l'évaluation de l'impact sur la mobilité; qu'il résulte de l'étude d'incidences que l'augmentation du trafic ne sera pas significative; que

celle-ci prévoit en effet des déplacements journaliers complémentaires de l'ordre de 2080, répartis comme suit:

De 1280 à 1500 déplacements en voiture/camion;

De 510 à 730 déplacements en transports en commun;

Environ 70 déplacements à vélo;

Qu'elle conclut comme suit: "L'écoulement du trafic sera peu perceptible dans l'environnement proche. L'apport de la prison par rapport à la situation de référence varie de moins de 0,1 % à la hausse sur le boulevard de la Woluwe au nord de la chaussée de Buda à moins de 0,5 % d'augmentation sur le R0, en passant par 0,3 % environ sur la chaussée de Haecht et à 3-4 % maximum pour les bretelles d'entrée et de sortie du R0 et le boulevard de la Woluwe à hauteur de l'entrée et de la sortie de la prison" (résumé non technique, p. 36; partie B.1., pp. 13 et s.); que l'ensemble des trajets ne se feront pas tous depuis et vers le palais de justice; que, notamment, une grande partie des employés résident en dehors du territoire de la région de Bruxelles-Capitale; que ces trajets seront répartis sur l'ensemble de la journée et n'auront pas tous lieu aux heures de pointe; que l'impact du projet litigieux sur la fluidité du trafic ne sera par conséquent pas significatif, en ce compris en tenant compte de la mise en exploitation de nouveaux projets situés aux alentours;

Considérant que les effets cumulatifs sur la mobilité de l'ouverture le 20 mai 2015 du nouveau Decathlon, situé à une distance 4,2 kilomètres par rapport au projet, ont été examinés postérieurement à l'étude d'incidences, dans un document communiqué au cabinet de la Ministre de l'Environnement le 7 juillet 2016; qu'il ressort d'une jurisprudence constante du Conseil d'Etat que dès lors qu'il vise à répondre à des objections émises lors de l'enquête publique, le dépôt de compléments d'informations est admissible (voy. not. C.E. n° 131.859, 27 mai 2004, Asbl Brusselse Raad voor Leefmilieu; C.E., arrêt n° 201.214, 23 février 2010, Wgeuw; C.E., arrêt n° 2012.101, 17 mars 2011, Petre); qu'en effet, selon le Conseil d'Etat, une enquête publique ne doit être recommencée qu'en cas de modification substantielle de la demande qui ne répondrait pas à des objections formulées lors de l'enquête publique (voy. not. C.E., Chernova, n° 232.628, du 20 octobre 2015); que, par conséquent, ce document pouvait valablement être pris en compte par l'autorité compétente dans l'instruction de la demande de permis d'environnement; qu'il ressort de l'examen précité que l'augmentation de trafic prévue d'après le modèle mathématique utilisé dans l'étude d'incidences (30 % d'augmentation du trafic global dans la situation de référence future (2020) est conforme à la réalité, que cette augmentation de trafic est globale et que l'ouverture du Décathlon n'a pas d'impact significatif sur la mobilité de la chaussée de Haecht vers le boulevard de la Woluwe et inversement;

Considérant que, dès lors que le maintien ou la rénovation des prisons de Saint-Gilles et de Forest-Berkendael ne constitue pas une alternative envisageable, il n'y a pas lieu de comparer les distances parcourues entre ces deux sites et le palais de justice avec la distance entre le nouveau site d'implantation et le palais de justice;

Considérant que si le projet litigieux aura un impact sur le trafic de transit dans le centre d'Haren, celui-ci sera cependant limité à environ 15 véhicules par jour, répartis sur toute la journée, ce qui correspond à environ 0,3 % d'augmentation du trafic (étude d'incidences, partie B.1., pp. 53); qu'une telle augmentation doit par conséquent être considérée comme demeurant dans des limites acceptables;

Considérant qu'en ce qui concerne les emplacements de parkings, le projet, tel que modifié suite à l'étude d'incidences, prévoit 110 emplacements de parking couverts et 427 emplacements de parking non

couvert, soit un total de 537 emplacements de parking; que, selon l'étude d'incidences, si 76 % du personnel vient travailler en voiture (pire des scénarios), il risque de manquer 40 places de stationnement dans le parking des membres du personnel (partie B.1., p. 25); que ce problème se poserait au moment du changement d'équipe, dès lors que les véhicules des travailleurs terminant leur journée de travail seront toujours présents dans le parking alors que ceux de l'équipe suivante arrivent (résumé non technique, p. 36); que néanmoins, en cas d'éventuel déficit de places pour les membres du personnel, ceux-ci pourront utiliser le parking visiteurs, lequel ne connaît pas de pics de fréquentation aux mêmes moments;

Considérant que, en ce qui concerne la critique formulée à l'égard de l'étude d'incidence, en ce que celle-ci partirait du présupposé que les salles d'audience prévues à l'intérieur du complexe pénitentiaire seront utilisées de manière systématique, ce qui impliquerait une diminution du transport des détenus, cette critique n'est pas fondée; que l'étude d'incidences expose en effet ce qui suit à cet égard: "Outre une maison de peine et d'arrêt, le complexe prévoit également la construction de 3 salles d'audience, dont 1 salle d'assises. L'objectif est d'offrir les infrastructures nécessaires pour permettre le déroulement de procès au sein de la zone sécurisée du complexe pénitentiaire. L'accent est mis sur la 'possibilité'. Le choix du déroulement d'une audience au sein même du complexe ou au palais de justice relève toujours de la décision du président du tribunal compétent. L'hypothèse actuelle est que l'organisation de procès au sein du complexe pénitentiaire ne deviendra pas une situation courante, mais restera plutôt occasionnelle et concernera les procès à risque" (partie B.1., p. 16); que l'étude de l'impact du projet litigieux sur la mobilité a été effectuée en conséquence, tout en prévoyant malgré tout, dans le cadre du scénario du pire, la possibilité d'une utilisation maximale des salles, et donc de la venue sur place des magistrats, greffiers, etc.; que l'étude d'incidences examine bien l'impact sur le trafic du transfert des détenus vers le palais de justice (partie B.A., pp. 13 et s.); qu'à cet égard, il ne peut être soutenu que l'encombrement de l'E40 au droit de Haren et alentours et des voiries adjacentes serait tel que certaines audiences au moins devront se tenir sur le site de la prison; que tous les déplacements de détenus n'auront pas nécessairement lieu en heure de pointe; que l'étude d'incidences examine également, dans le cadre de l'évaluation de l'impact du projet sur le trafic, les visites d'avocats, de services sociaux et des visiteurs (famille et amis); qu'il convient de relever à cet égard que l'ensemble des avocats, services sociaux et visiteurs n'effectueront pas le trajet vers la prison depuis le palais de justice, mais bien depuis leur lieu de travail ou domicile, qui peut être plus proche de la prison que le palais de justice; que la critique est non fondée»;

Considérant que cette motivation circonstanciée ne peut être regardée comme une pétition de principe; que l'impact de la construction et de l'exploitation de la prison étant faible sur le trafic à proximité, il est sans intérêt d'étendre l'étude jusqu'à un rayon de cinq kilomètres; qu'en cette branche, le moyen n'est pas sérieux;

c) Troisième branche

Considérant que l'étude d'incidences expose que le bruit dans la zone concernée est dominé par le trafic routier, ferroviaire et aérien, que les niveaux de pression sonore restent élevés même durant la nuit et qu'il ressort des cartes et mesures que le bruit ambiant actuel est estimé de fort à très fort; qu'elle énumère les sources sonores fixes en phase d'exploitation sur la base d'estimation (puisque les marques précises des machines ne sont pas encore connues) et évalue le bruit prévisible; qu'elle conclut qu'un accroissement modéré du niveau de pression de bruit peut se produire du fait de l'exploitation de la prison, et vu que cela se produit dans un environnement déjà relativement bruyant, l'effet n'est cependant que faiblement négatif;

Considérant qu'en ce qui concerne les parkings, l'étude d'incidences conclut que le bruit qu'ils engendrent peut localement avoir une influence, mais que c'est le bruit provenant du trafic routier qui reste prédominant (proximité du boulevard de la Woluwe, du R0 et de l'aéroport de Bruxelles-National), l'augmentation étant limitée à environ 0,3 dBA au maximum;

Considérant que le requérant n'établit pas que ces informations seraient inexactes ou que la partie adverse n'a pas été mise en mesure de statuer en connaissance de cause;

Considérant que l'acte attaqué comporte la motivation suivante:

« Considérant que les nuisances sonores émises par le projet ont fait l'objet d'un examen approfondi dans le cadre de l'étude d'incidences (partie B.4); que l'étude évalue ainsi l'impact des sources sonores fixes, des vibrations, du bruit de l'environnement sur le projet et du bruit des sources sonores mobiles; qu'en ce qui concerne les sources sonores fixes, si l'étude précise que "Étant donné que dans cette phase de l'étude il n'y a pas de données (exactes) disponibles (le type de source sonore est connu, mais les informations détaillées, comme la marque exacte et les informations techniques – par exemple les niveaux de pression sonore – ne seront connus que lorsque les contrats seront établis) se rapportant aux sources sonores, une estimation est donnée sur la base des sources sonores et des caractéristiques sonores de sources sonores comparables (voir demande de permis d'environnement)", elle examine néanmoins l'impact sonore probable de chacune des installations fixes; qu'il ne peut en être déduit que l'étude d'incidences considère que le faible impact sonore du projet serait uniquement dû à l'environnement bruyant; qu'en ce qui concerne le niveau de puissance sonore en provenance du parking, si celui-ci a été calculé à environ 101,5 dB(A), l'étude précise ce qui suit: "Un niveau de 101,5 dB(A) peut sembler élevé, mais, en comparaison: une route avec 1.000 véhicules/heure roulant à une vitesse de 90 km/h, un niveau de puissance sonore de 114 dB(A), ceci est toujours de 111 dB(A) à 50 km/h et de 109 dB(A) à 30 km/h. À 10 m de distance,

cela donne encore un niveau de pression sonore d'environ 74 dB(A), ce qui peut sembler élevé. Il s'agit ici d'un niveau de pression sonore à 10 m depuis le point central imaginaire du parking (les parkings du personnel et des visiteurs sont l'un à côté de l'autre et constituent la majeure partie des emplacements de stationnement). À une distance de 200 m, ce niveau sonore descend déjà sous les 50 dB(A) (actuel bruit ambiant). En outre, il s'agit d'un niveau de puissance sonore maximum; dans la pratique, le niveau de pression sonore émis sera encore plus bas. À hauteur des plus proches habitations, le niveau de pression sonore sera par conséquent totalement inférieur au bruit ambiant actuel (la distance du parking à la première maison de la Rue du Witloof est d'environ 400 m)"; qu'un tel niveau sonore est par conséquent acceptable;

Que l'étude étudie également le bruit émis par les hauts-parleurs lorsqu'elle évalue les sources sonores fixes; qu'elle expose ce qui suit: "À l'exception des haut-parleurs le long des promenades (les sirènes ne concernent que l'installation d'incendie, avec une puissance acoustique exigée de 113 dB à 1 mètre – uniquement pour l'évacuation en cas d'incendie dans les bâtiments), il n'y aura pas de sirènes sur le site. Il sera fait usage d'une alarme silencieuse, que chaque gardien portera sur lui. Ce type d'alarme a été choisi parce qu'il ne provoque pas de panique ou d'émeute chez les détenus, effrayés par une alarme traditionnelle. Il y a toutefois des installations sonores prévues pour appeler les détenus lors des promenades. Dix grandes promenades sont présentes dans la prison de Haren (sans tenir compte des promenades plus petites). Le nombre de promenades par jour devrait s'élever à deux ou trois au minimum. Les installations sonores pour pouvoir appeler les détenus à la fin de la promenade peuvent être utilisées de différentes manières: soit collectivement, auquel cas tous les détenus présents à la promenade sont appelés en une fois, soit individuellement, auquel cas une personne en particulier peut être appelée (nominativement). Il y a peu de chance que cette dernière façon de faire soit utilisée. En outre, il peut arriver (et cela arrivera fréquemment dans la maison d'arrêt), qu'une ou plusieurs personnes soient appelées durant la promenade pour une visite (par exemple de l'avocat). Les informations suivantes sont données: dans le passé, il y eut des plaintes à la prison de Saint-Gilles (principalement durant l'été, à cause des fenêtres ouvertes) du fait des installations sonores. En changeant la direction des mégaphones (et en les dirigeant vers le bâtiment principal), les plaintes ont cessé. En d'autres termes, en veillant à la bonne orientation, l'impact sonore de la prison de Haren peut également être limité de cette façon"; qu'il y a par conséquent lieu de prévoir dans le permis une condition relative à l'orientation des haut-parleurs; que, par ailleurs, le permis d'environnement impose, comme dans tous les autres permis, le respect des normes de bruit prévues par l'arrêté du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 21 novembre 2002 relatif à la lutte contre le bruit et les vibrations générées par les installations classées; qu'en l'espèce, les normes de bruit de la zone 5 (zone administrative) ont été prises en compte car le site se situe à cheval sur une zone administrative (zone 5) et une zone industrielle (zone 6); que l'arrêté du Gouvernement de la région de Bruxelles-Capitale du 21 novembre 2002 relatif à la lutte contre les bruits de voisinage est également d'application lorsque les bruits n'émanent pas d'installations classées;

Que, concernant les trajets des convois prioritaires, ceux-ci sont, pour des raisons de sécurité, différents d'un jour à l'autre; que ceux-ci n'emprunteront que très peu probablement le centre d'Haren, dès lors que l'utilisation du ring permettra un trajet plus rapide; que les critiques

formulées en ce qui concerne l'impact sonore du projet sont par conséquent non fondées»;

Considérant que cette motivation est pertinente; qu'en cette branche, le moyen n'est pas sérieux;

d) Quatrième branche

Considérant que l'étude d'incidences mentionne que la qualité de l'air dans la zone du projet doit être qualifiée de médiocre à très mauvaise et aboutit aux conclusions suivantes:

« En ce qui concerne la qualité de l'air résultant des émissions dues au trafic, il apparaît que la norme moyenne annuelle pour le NO₂ au niveau du boulevard de la Woluwe, de la chaussée de Haecht et de la Budasteenweg, tant dans la situation actuelle que future, est dépassée. Étant donné la (très) faible augmentation des concentrations dans la situation prévue par rapport à la situation de référence, l'impact n'est pas considéré comme étant considérable.

Pour tous les paramètres et au niveau de toutes les autres routes, les valeurs limites ne sont pas dépassées.»;

Considérant que l'acte attaqué porte la motivation suivante:

« Considérant, en ce qui concerne la qualité de l'air, que celle-ci est fortement liée au trafic autoroutier et non aux installations autorisées par le permis d'environnement qui ne nuisent pas, en tant que telles, à la qualité de l'air; que, comme cela a déjà été mentionné précédemment, l'augmentation du trafic induite par la prison est très faible par rapport au trafic actuel; que l'impact du projet sur la qualité de l'air est examiné dans la partie B.7 de l'étude d'incidence (pp. 16 et s.); que, selon le résumé non technique (p. 56), "De la consultation des résultats des réseaux de mesure de la qualité de l'air à Bruxelles et en Flandre, il ressort que la qualité de l'air actuelle dans l'environnement des sites est répertoriée comme moyenne à mauvaise.

Afin de pouvoir analyser les émissions atmosphériques provenant du trafic généré par le projet, les situations existante et future ont été déterminées à l'aide d'un modèle, et ce, pour les segments routiers pertinents situés dans l'environnement du projet. Pour ce qui est de la pollution de l'air par les émissions dues au trafic, il ressort que la norme moyenne de NO₂ est dépassée au niveau de l'avenue de la Woluwe, de la chaussée de Haecht et de la chaussée de Buda, tant dans la situation actuelle que dans la situation future. La contribution des émissions résultant du trafic supplémentaire dû au projet de prison doit être considérée comme très limitée. Étant donné cette (très) faible augmentation des concentrations dans la situation prévue par rapport à la situation de référence, l'impact n'est pas considéré comme important.

Si l'on considère tous les autres paramètres et que l'on compare avec tous les autres axes routiers, les valeurs limites ne sont pas dépassées.

Parmi les autres émissions possibles, il y a celles qui proviennent des installations de chauffage lors de la combustion de combustibles fossiles, les émissions du système énergétique, les émissions dans les locaux logistiques et les émissions résultant du stockage des produits. Comme indiqué dans la section énergie, grâce au choix du concept

énergétique comprenant notamment un champ SEF et une pompe à chaleur, une réduction de 68 % des émissions de CO₂ est réalisée par rapport à une conception classique”; que les griefs formulés à cet égard sont par conséquent non fondés»;

Considérant que le requérant n’établit pas que ces informations seraient inexactes ou en quoi la partie adverse aurait été mise dans l’impossibilité de se prononcer en connaissance de cause; qu’en cette branche, le moyen n’est pas sérieux;

VII. Conclusion

Considérant qu’une des conditions requises pour que le Conseil d’État puisse suspendre l’exécution de l’acte attaqué n’est pas remplie; qu’il n’y a pas lieu de faire droit à la demande de suspension,

PAR CES MOTIFS, LE CONSEIL D’ÉTAT DÉCIDE :

Article 1^{er}.

Les requêtes en intervention introduites par la société de droit australien Macquarie Corporate Holdings Pty Limited, la société de droit néerlandais P.P.P. Infrastructure Investment b.v., la s.a. Denys N.V. et la Régie des bâtiments sont accueillies.

Article 2.

La demande de suspension est rejetée.

Article 3.

Les dépens sont réservés.

Ainsi prononcé à Bruxelles, en audience publique de la XV^e chambre
siégeant en référé, le six décembre deux mille dix-sept par :

M. Michel LEROY,	président de chambre,
M ^{me} Nathalie ROBA,	greffier.

Le Greffier,

Le Président,

Nathalie ROBA

Michel LEROY